POSTAIS

Revista do Museu Nacional dos Correios

ISSN 2317 - 5699

Ano 1 - n. 1
jan./jun. - 2013

Dossiê Telegrafia

Ana Carmen
Helena de Oliveira B. Negro
João Pinheiro de Barros Neto
Laura Antunes Maciel
Letícia Cantarela Matheus
Marcelle Pithon Reis de Athayde
Maria da Graça Menezes Mourão
Mauro Costa da Silva
Mayra Guapindaia
Miguel Ângelo de Oliveira Santiago
Odarci Roque de Maia Júnior
Pedro Maciel Guimarães
Renato Gama-Rosa Costa
Rômulo Valle Salvino
Wagner Pinheiro de Oliveira

POSTAIS

Revista do Museu Nacional dos Correios

Presidenta da República
Dilma Rousseff

Ministro das Comunicações
Paulo Bernardo Silva

Presidente dos Correios
Wagner Pinheiro de Oliveira

Editor
Romulo Valle Salvino

Conselho Editorial
Adeilson Ribeiro Telles
André Henrique Quintanilha Ronzani
Humberto José Augusto Brito
Larissa Gauch Gomes Viana
Maria de Lourdes Torres de Almeida Fonseca

Projeto Gráfico
Juliane Marie Tadaieski Arruda
Virgínia de Campos Moreira

Diagramação e arte
Juliane Marie Tadaieski Arruda
Virgínia de Campos Moreira

Capa e ilustrações
Juliane Marie Tadaieski Arruda

Ficha Catalográfica
Camila Alves de Sena

Apoio Administrativo
Raphael Rodrigues Bontempo

Agradecimentos
Aline Pinheiro Silva Corte Real
José Carlos Julião
Marcelle Pithon Reis de Athayde

A Revista *Postais* é uma publicação semestral do Museu Nacional dos Correios.

As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade exclusiva de seus autores.

Museu Nacional dos Correios
Setor Comercial Sul, Quadra 04, Número 256 – Asa Sul
70.304 -915 Brasília - DF
Telefone: (61) 3213-5000
e-mail: museu@correios.com.br

P857 Postais : Revista do Museu Nacional dos Correios. – N.1
([jan./jul. 2013])- . – Brasília : Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Departamento de Gestão Cultural. 2013- .
v. : il. ; 18cm.
Semestral

ISSN 2317 - 5699

1. História Postal Brasileira. 2. Telegrafia. 3. Museologia. Patrimônio Histórico e Cultural. 4. Ação Cultural. 5. Artes. I. Empresa Brasileira de Correios eTelégrafos, Departamento de Gestão Cultural.

CDD 656.81
CDU 656.8(09)(081)

POSTAIS

Revista do Museu Nacional dos Correios

Ano I Número 01
Brasília 2013

Agentes da democratização da cultura

Wagner Pinheiro de Oliveira, presidente dos Correios

Investir em cultura é uma forma de prover inclusão social. Como empresa pública e agente das políticas do governo federal, os Correios vêm investindo continuamente na democratização da cultura no Brasil.

Em 2013, quando comemoramos 350 anos da atividade postal no País, atuamos no lançamento de um projeto de longo prazo para preservação da memória dos Correios — que se entrelaça à história do Brasil — e para ampliação do acesso à cultura, por meio de nossos equipamentos culturais.

A reabertura do Museu Nacional dos Correios, em Brasília, é uma ação que faz parte deste projeto. Espaço aberto à comunidade, voltado para a memória e para as artes, o museu abriga um acervo com cerca de um milhão de peças abrangendo os temas História Postal, História Telegráfica e Filatelia.

Neste ano também comemoramos os 20 anos do Centro Cultural Correios no Rio de Janeiro – estrutura desse gênero mais antiga da ECT, depois do próprio museu. Ao longo das últimas duas décadas, mais equipamentos foram criados e hoje são seis ao todo: os Centros Culturais Rio de Janeiro/RJ, Recife/PE e Salvador/BA; os Espaços Culturais Fortaleza/CE e Juiz de Fora/MG; e o Museu Nacional dos Correios em Brasília/DF. Além desses, o Centro Cultural Correios São Paulo está em processo de integração ao sistema de patrocínio da empresa.

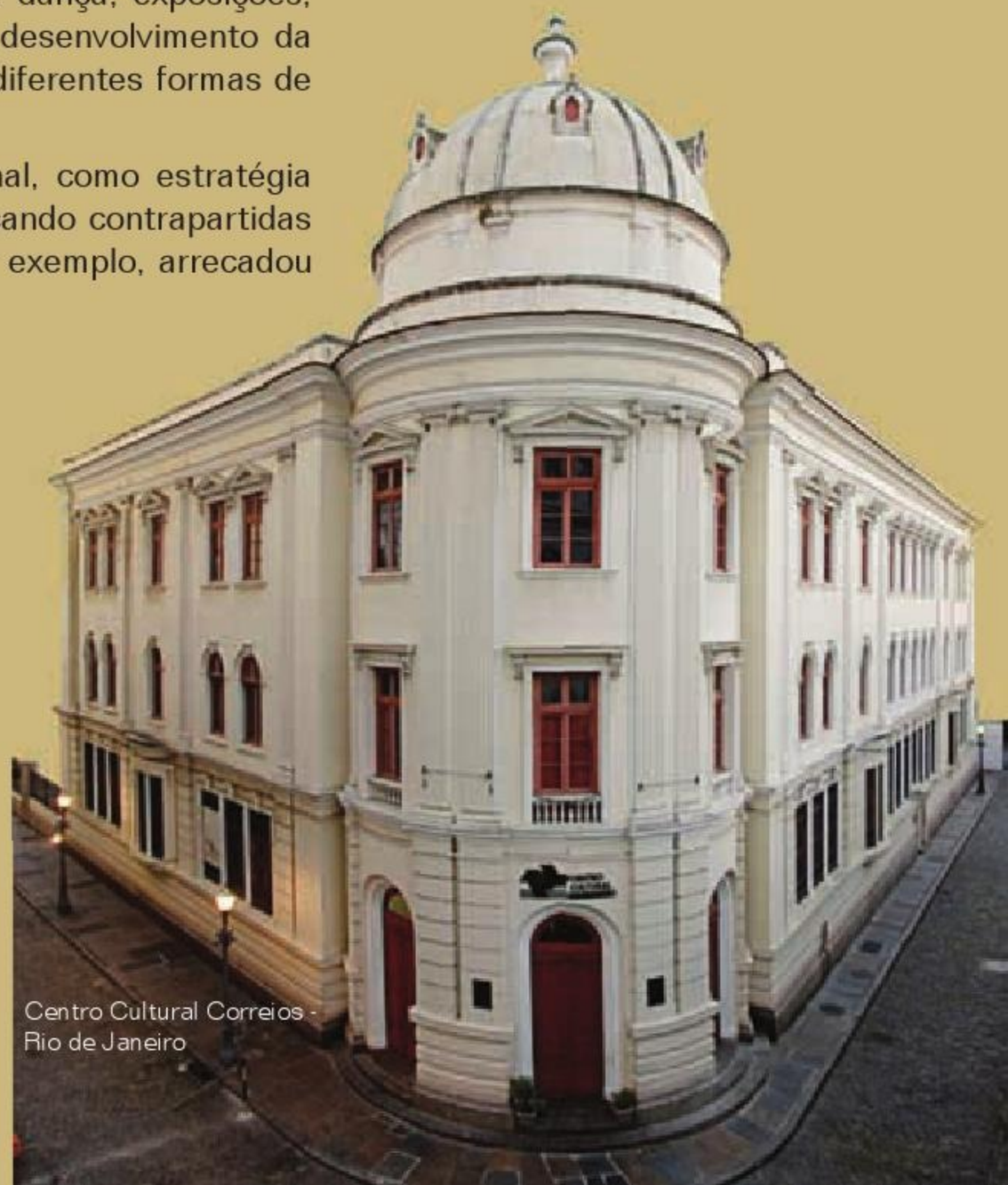
Outra vertente da atuação cultural dos Correios é a recuperação de seus prédios históricos, patrimônio da sociedade brasileira. Os Correios possuem imóveis de inegável importância histórica em inúmeras localidades de todas as regiões do Brasil; muitos deles, inclusive, tombados ou em processo de tombamento. Entre os prédios históricos que estão sendo ou serão recuperados, podemos citar os de Niterói/RJ, São Paulo/SP, Curitiba/PR e Salvador/BA.

Além de manter e recuperar patrimônio histórico e oferecer à sociedade espaços para difusão de cultura, os Correios mantêm patrocínio a iniciativas culturais em todo o Brasil. Somente em 2012 foram mais de 100 projetos de patrocínio, incluídas as participações regionais, em um investimento superior a R$ 52 milhões. São espetáculos de teatro, dança, exposições, fotografia, cinema e música, dentre outros. Estas ações fomentam o desenvolvimento da cultura regional, propiciando à sociedade local o acesso a todas essas diferentes formas de expressão artística.

A empresa patrocina também grandes ações de visibilidade nacional, como estratégia de posicionamento de marca e de fomento à cultura, mas sempre buscando contrapartidas de ênfase social. A participação dos Correios no Rock in Rio 2011, por exemplo, arrecadou centenas de instrumentos musicais que foram doados a ONGs que utilizam a música como ferramenta de educação e inclusão social. Outras ações semelhantes, ocorridas em 2012, foram o "Cinema da Gente", realizado no Rio de Janeiro, que beneficiou cerca de 10 mil pessoas das comunidades, e "Caminhos da Leitura", evento cultural itinerante com foco no incentivo à leitura com mais de meio milhão de participantes em dezenas de cidades brasileiras.

Continuaremos a valorizar a memória, o patrimônio histórico e a cultura nacional, democratizando os bens culturais e favorecendo a comunicação livre, plural e capaz de refletir as distintas expressões da sociedade brasileira, como prevê a diretriz do nosso governo federal.

É também desta forma que cumprimos nosso papel como empresa pública, atuando para o desenvolvimento do Brasil e retribuindo a confiança que os brasileiros sempre depositaram nos Correios.



Centro Cultural Correios - Rio de Janeiro

08 Carta do Editor

10 A história centenária do Museu dos Correios
Miguel Angelo de Oliveira Santiago

26 Cartas da terra: o Correio-Mor e a centralização do poder no Reino e na Colônia
Romulo Valle Salvino

56 A criação do Serviço Régio do Correio em Vila Rica
Maria da Graça Menezes Mourão

74 D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos Correios nos Setecentos
Mayra Guapindaia

100 Os Correios em São Paulo: a estrutura postal em manuscritos do século XIX
Helena de Oliveira B. Negro

124 O *art déco* nas agências dos Correios: uma reflexão sobre a padronização arquitetônica nos serviços públicos
Renato Gama-Rosa Costa

148 Correios no Período Vargas 1930-1945
João Pinheiro de Barros Neto

174 A automação da triagem postal nos Correios
Odarci Roque de Maia Junior
Ildeu de Castro Moreira

186 Manoel de Oliveira e as cartas
Pedro Maciel Guimarães

196 Museu e educação
Ana Carmen Amorim Jara Casco

Dossiê Telegrafia

212 Do nascimento à guerra: origens e motivações para o telégrafo
Mauro Costa da Silva

234 A comunicação torna-se elétrica!
Laura Antunes Maciel

250 A movimentação telegráfica de imprensa no século XIX
Letícia Cantarela Matheus

Carta Editorial

O lançamento deste primeiro número de *Postais* não é um fato isolado. Insere-se em um movimento mais amplo de resgate e registro da memória de uma instituição que, neste ano de 2013, completa oficialmente trezentos e cinquenta anos. Um processo que se iniciou com a inédita inclusão no planejamento estratégico da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos de estratégias voltadas para a consolidação de um modelo de gestão histórico-cultural e que prosseguiu com a criação de um Departamento dedicado a essa finalidade, com a elaboração de diretrizes para o tratamento das questões afetas à memória institucional, com reabertura para a população do Museu dos Correios, que estava fechado há mais de dez anos, e com medidas visando ao restauro de diversos imóveis históricos espalhados pelo Brasil, dentre outras iniciativas.

A abordagem dos serviços dos Correios tem importância ímpar quando se pensam diversos desdobramentos da história brasileira: a administrativa, a das comunicações, a dos transportes, a da tecnologia, a das relações do trabalho. Apesar disso, talvez por um certo desprezo pelo estudo da história institucional e administrativa, que durante anos tomou conta de considerável parcela da academia brasileira, talvez pelo fenômeno do "carteiro invisível" que é mencionado em um dos artigos deste número de *Postais*, observa-se, com as exceções de praxe, um grande vazio historiográfico em um território de pesquisa que, sem dúvida, é muito rico.

Desse modo, a principal proposta da revista é criar um campo polifônico para a exposição e o debate de pesquisas referentes à história postal e telegráfica, não só do Brasil, mas também de outros países, sem fechar-se em uma abordagem "chapa branca", como é comum em muitos projetos de memória empresarial. Afinal, apesar desse vazio anteriormente mencionado, a história dos Correios confunde-se com a do Brasil, de modo que deve ser pensada mais como patrimônio do país do que de uma instituição isolada.

De modo complementar, *Postais* propõe-se a abrir espaço para o diálogo em torno de diversos assuntos que integram o dia a dia do Museu dos Correios e de boa parte das instituições museológicas no país, ou que, sem caracterizar-se como pesquisa histórica, tenham relação, ainda que indireta, com a memória da instituição mantenedora. Assim, trabalhos sobre gestão e política cultural, colecionismo, museologia e ciências afins, dentre outros, serão bem-vindos nestas páginas.

O conteúdo deste primeiro número busca materializar essa proposta, ao trazer um conjunto de artigos que abordam a história postal em várias fases e com diversos vieses, em um espectro que passa pela arquitetura, pela tecnologia e pelas história administrativa e política. Esses textos são complementados por um trabalho sobre a presença das cartas na obra cinematográfica de Manuel de Oliveira e por uma incursão nas relações entre os museus e a educação, pensadas em uma perspectiva em que se entrelaçam continuidade e mudança, tempo e espaço, memória e futuro. Encerra o número um dossiê sobre telegrafia, que reúne diferentes visões de alguns dos principais pesquisadores brasileiros que se vêm debruçando sobre o tema.

Boa leitura!



Caixa de Coleta
Data: 1921
Doação Correio Alemão
Acervo: Museu dos Correios

Carro-Correio Alemão de tração animal (miniatura)
Data: 1921
Doação: Correio Alemão
Acervo: Museu dos Correios

Livro de Tombo de Carimbos
Data: 1934
Acervo: Museu dos Correios

A história centenária do Museu dos Correios

Miguel Angelo de Oliveira Santiago

Resumo/Abstract

Este artigo tem como objetivo contribuir para a historiografia do surgimento dos museus no Brasil oitocentista, inserindo os museus da Diretoria Geral de Correios e da Repartição Geral dos Telégrafos no contexto da "Era dos Museus brasileiros". E especificamente objetiva resgatar parte da história dos museus deles originados ao longo dos séculos XIX e XX,

Palavras-chave: Museus. Museu Postal e Telegráfico. Museu Nacional dos Correios.

This article aims to contribute to the historiography of the emergence of museums in 19th Century Brazil, inserting the museums of the General Directorate of Post and General Bureau of Telegraphs in the context of the "Age of Brazilian Museums." And specifically aims to revive part of the history of museums which were produced throughout the 19th and 20th Centuries.

Keywords: Museums. Postal and Telegraphic Museum. National Postal Museum.

Introdução

A historiografia do surgimento dos museus no Brasil, ao longo do tempo, vem sendo revisada e ampliada, à medida que pesquisadores, museólogos e historiadores se debruçam sobre o tema, para trabalhos acadêmicos ou motivados por suas atividades do dia a dia dentro dos museus brasileiros.

Para Ferreira (2012, p. 112-113), do ponto de vista do conceito atual de museu "existiram no Brasil oitocentista ao menos 14 instituições museológicas que lidavam com preservação cultural". Em sua cronologia, três deles precedem a independência do Brasil: Real Jardim Botânico (1808), Real Biblioteca (1810) e Museu Real, depois conhecido como Museu Nacional (1818). Cinco estão localizados fora do Rio de Janeiro: Museu do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco (1862), Museu Paraense Emílio Goeldi (1866), Museu Paranaense (1882), Museu Paulista (1893) e Museu do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1894). Os demais estão sediados no Rio de Janeiro: Museu do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (1842), Museu do Exército (1864), Museu Escolar Nacional (1883) e Museu da Marinha (1884).

Os Museus Etnográficos ou Nacionais em conjunto com os Museus Históricos, para Maria Célia T. Moura Santos (1996), têm um importante papel na formação de uma identidade nacional.

De acordo com Lilia Schwarcz (1993) entre 1870 a 1930, os museus nacionais – o Museu Paulista, o Museu Nacional e o Museu Paraense de História Natural - eram locais onde se realizavam o estudo das ciências naturais e a pesquisa etnográfica.

Para Mário Barata, a criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) (1839), estabelece um novo tipo de museu no Brasil, o museu histórico. Esses Institutos, em conjunto, reforçavam a ideia de forjar a construção de um passado comum do país, que pretendia ser reconhecido como civilizado perante as demais nações.

Em suas sedes eram reunidos, catalogados, expostos, pesquisados e divulgados acervos que permitissem "construir uma história da nação, recriar um passado, solidificar mitos de fundação, ordenar fatos buscando homogeneidades em personagens e eventos até então dispersos", conforme relata Lilia Schwarcz (1993, p.99).

Os Correios e os museus

A aproximação entre os museus nacionais e históricos e os serviços postais no Brasil aconteceu, desde cedo, por meio das franquias postais, que asseguravam o trânsito livre de porte nos impressos, correspondências, impressos e amostras e fragmentos de minerais, metais, etc.

As franquias específicas eram reconhecidas primeiramente pelos ministros da pasta à qual os Correios estavam ligados. A Biblioteca Nacional foi isenta de franquia e gratuidade de registro por meio da Lei nº 1.825, de 20 de dezembro de 1907. O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) obteve o reconhecimento de utilidade pública, conseguindo o trânsito livre de porte para suas correspondências destinadas ao interior do país, conforme Circular nº 27/G de 10 de maio de 1928.

Essas franquias foram importantes para o enriquecimento dos acervos dos museus beneficiados. A Biblioteca Nacional, por exemplo, passou a ser credenciada para o recebimento de livros, folhetos, revistas, jornais, obras musicais, mapas, planos, plantas e estampas remetidas pelas tipografias.

Todavia, essa proximidade foi além do simples incentivo às atividades museais, pois as instituições responsáveis pelos serviços de correios e telégrafos demonstraram uma pioneira preocupação com a constituição de seus próprios museus. Lilia Schwarcz (1993) informa que, dentre os membros do IHGB que formavam uma elite intelectual, financeira e econômica, vários eram chefes da Secretarias do Império. Na realidade, vários integrantes dessa elite exerceram funções administrativas, de aconselhamento e mesmo técnicas nos primeiros museus nacionais. O Barão de Capanema, primeiro dirigente da Repartição Geral dos Telégrafos, pertenceu aos quadros do Museu Nacional, na Seção de Mineralogia, onde trabalhou com geologia, análises químicas de minerais e com a classificação de fósseis (Figueroa s.d., 1-2). Permaneceu no Museu até 1876, isto é, compartilhou essas funções com aquelas relativas à implantação do telégrafo no Brasil. Não encontramos evidências de que o Dr. Luiz Betim Paes Leme, da Diretoria Geral de Telégrafos, também tivesse atuado em alguma dessas instituições, mas certamente era atento ao mesmo instinto de nacionalidade e às preocupações cientificistas que presidiram a criação delas, pois, assim como Capanema, também buscou criar um museu em sua respectiva repartição.

O Museu Postal

O Dr. Luiz Betim Paes Leme, esteve à frente da Diretoria Geral dos Correios no período de 18/03/1882 a 19/12/1891 Na sua administração foi criada a Biblioteca Postal em 26 de março de 1888 e no ano seguinte, o Museu Postal em 26 de Fevereiro de 1889, conforme a Portaria nº 119:

> Convindo que, como annexo á bibliotheca postal, creada pelo regulamento de 26 de Março de 1888, seja também instituído um museu, onde se guardem as relíquias do correio brazileiro, e fiquem colleccionados os documentos da historia do nosso serviço e de seus progressos; recommendo aos Srs. Chefes das divisões da Directoria e das secções do Correio do Rio de Janeiro se sirvam recolher ao almoxarifado desta repartição todos os carimbos, sinetes, malas, bolsas, tabellas e quaesquer outros artefatos exclusivos do serviço postal, que se tenham tornado inservíveis ou que se hajam retirado do uso, afim de terem aquelle destino. – O diretor geral, Luiz Betim Paes Leme (BOLETIM POSTAL, 1889, p.12)

Ainda, tendo resolvido criar o Museu Postal, como depois foi denominado, no mesmo dia, emitiu uma segunda portaria, a de nº 120, direcionada ao chefe do almoxarifado, solicitando que fosse dado um tratamento técnico de catalogação e acondicionamento ao acervo ali encaminhado:

> Tendo resolvido crear um museu, onde sejam guardados todos os objetos do uso postal, determino que o almoxarife forme uma collecção de todos os artefatos, impressos e outros utensílios empregados no dito serviço, assim como recolha em logar seguro e reservado aquelle objetos enviados para tal fim pelos chefes de secção e administradores, catalogando-os convenientemente, com indicação das épocas e das repartições em que serviram; ficando responsável por esse deposito até que seja providenciado sobre a sua melhor collocação. (BOLETIM POSTAL, 1889, p.13)

Essa preocupação em proteger os bens retirados de uso e os utilizados em 1889, quando solicita ao almoxarife "que forme uma collecção de todos os artefactos, impressos e outros utensilios", é uma iniciativa pioneira, no sentido do que hoje conhecemos como Centro de Memória Institucional.

Cabe ressaltar que os Museus Nacionais, por meio suas pesquisas etnográficas, e os Institutos Históricos glorificavam vultos históricos brasileiros, buscando um passado glorioso que objetivava mostrar o Brasil perante as demais nações como um país civilizado, exibindo seus acervos aos brasileiros e cientistas estrangeiros, que visitavam o Brasil.

O Museu Postal e o Museu Telegráfico, por meio de seus acervos, visavam a instruir seus empregados quanto à sua história e à evolução das instituições em que trabalhavam, de modo que ciente dos seus ofícios, produtos e preços, pudessem atender bem às necessidades dos clientes, que exigiam cada vez mais de seus empregados um conhecimento dos diversos produtos disponíveis, seja para o envio de correspondências, de encomendas, de numerário ou de telegramas, uma vez que o comércio no Império brasileiro estava em franca expansão.

O acervo do Museu Postal reunido pelo chefe do almoxarifado desde 1889, conforme solicitado na Portaria de nº 120 de 1889, foi criteriosamente catalogado à medida que os objetos entravam no museu, ano após ano. No Relatório dos Serviços Postais de 1893, encontramos: "no intuito de organizar o competente catálogo, foi feita a coordenação sistemática dos objetos existentes no museu" (LOBO, 1894, p.121).

Esse acervo era composto por caixas de assinantes, caixas para coleta de diversas épocas, inclusive uma contemporânea ao Relatório de 1893, um carimbo primitivo, sacos para correspondência urbana e das agências, malas de couro e de lona, sacos grandes e pequenos para correspondência registrada, malotes de papel entre outros. Cabe lembrar que também faziam parte do acervo objetos doados por instituições similares internacionais como é o caso de "três carruagens de modelos diferentes, usadas pelo correio alemão", na realidade miniaturas, das quais duas ainda se encontram no acervo do atual Museu Nacional dos Correios.

O relato do Dr. Demosthenes da Silveira Lobo, de 1893, ainda nos informa que, por questões de segurança, os objetos pequenos e as fórmulas impressas não ficavam expostos e sim dentro de armário ocupados pela correspondência de refugos. O acervo filatélico não ficava no museu. Ficava sob a guarda e responsabilidade da biblioteca, que sabia exatamente a quantidade e a identificação de cada item que possuía:

> Fazem parte da biblioteca 2 albuns de sellos, que, não estando completos, constam, todavia, de 3620 sellos do Brazil e dos differentes paizes da União, e também diversos cartões apropriados, em que se acham colleccionados 348 sobre-cartas, 51 cartas-bilhetes, 361 bilhetes simples. (LOBO, 1894, p. 121).

O catálogo do Museu Postal teria sido publicado em 1923, de acordo com Peron (2004, p. 165), embora até o momento não tenha sido localizado nenhum exemplar desse material, de grande valia para confrontá-lo com o acervo do atual Museu Nacional dos Correios.

Museu Telegráfico

Os primórdios da telegrafia no Brasil se situam no final do século XVIII. Nessa época as transmissões eram realizadas por sinais visuais representados por bandeiras e galhardetes, portanto vigoravam os chamados telégrafos semafóricos ou ópticos. Esses equipamentos eram instaladas no topo dos edifícios, como na Igreja do Espírito Santo em Recife, e no alto de elevações naturais, como o Morro do Castelo no Rio de Janeiro.

Com a invenção do telégrafo elétrico por Samuel Morse, em 1832, que transmitia sinais sonoros longos e curtos, representados graficamente por pontos e traços de acordo com a duração dos sons, surgia o código Morse. No Brasil, o telégrafo elétrico foi introduzido pela primeira vez pelo Barão de Capanema, no ano de 1852, ligando o Palácio da Quinta da Boa Vista ao Quartel do Exército localizado no Campo de Santana, com extensão subterrânea de 4.300 metros.

Em 1855, foi criada a Repartição Geral dos Telégrafos Elétricos no Brasil, sob a direção do Barão de Capanema. Os primeiros aparelhos utilizados foram do tipo Breguet e, logoem seguida, foram adotados os aparelhos Siemens de dupla corrente, aperfeiçoados sobre outro sistema diferente do Código Morse. Mais tarde, foi incorporado o uso de aparelhos Baudot, os aparelhos telegráficos Hughes e de outras marcas.

Nove anos mais tarde, as atividades dos telégrafos ópticos e elétricos foram fundidas com a criação da Repartição Geral dos Telégrafos, sob a direção do Barão de Capanema, que conseguiu aprovar a expansão das linhas telegráficas no Brasil, primeiro no litoral e para o sul do país, por causa da Guerra do Paraguai.

Esse desenvolvimento da telegrafia no Brasil, em que os aparelhos telegráficos eram substituídos quase que anualmente, despertou um sentimento de preservação desses objetos que rapidamente ficavam obsoletos. Assim, ainda no império, foi criado pelo Barão de Capanema o Museu Telegráfico.

Se o Museu Postal foi amplamente documentado, com portaria de criação e citado nos Relatórios Anuais dos Correios, o mesmo não se pode dizer do Museu dos Telégrafos. Entretanto, sabemos de sua existência devido às fotografias pertencentes ao acervo iconográfico do Museu Nacional dos Correios, que registram duas salas destinadas à preservação e exibição de aparelhos telegráficos, fragmentos de cabos submarinos, isoladores, entre outros itens, que serviam de experimentos para os novos empregados dos Telégrafos.

As fotografias utilizadas no livro "Memória Histórica da RGT", impresso em 1906, registram a chamada Sala dos Materiais e Ferramentas de Linhas, onde percebemos que o acervo ali exibido possuía etiquetas numeradas, e, em alguns casos, legendas explicativas, como nos casos das peças "Fragmento de Cabo Submarino", de 1875, e "Corrente Voltaica".

Esses objetos estavam expostos em prateleiras instaladas ao longo das paredes da sala e segmentados por países, provavelmente de origem dos itens, como Inglaterra, França, Brasil e Bélgica, cujas indicações ficavam afixadas na parede. Entre outros, observam-se isoladores, balança do tipo romana, alicate de linhas, cavadores para posteamento e caixas de madeiras contendo aparelhos de campanha.

Uma outra fotografia mostra a Sala de Aparelhos Fora de Uso. Nesta sala estão dispostos, em bancadas e mesas expositoras, diversos aparelhos telegráficos, bem como galvanômetros de capela, roldanas com fitas telegráficas, quadros com fotografias de aparelhos e um grande pôster da Repartição Central dos Telégrafos, da época em que a sede da Repartição Geral dos Telégrafos funcionava na Praça. XV, no antigo Paço Imperial.

Há ainda uma terceira fotografia da mesma sala, tomada de outro ângulo, onde é identificada por legenda em primeiro plano uma "Instalação dupla de apparelho múltiplo impressor de Baudot usado no tráfego pela Repartição Geral dos Telégrafos". Em segundo plano, outros aparelhos telegráficos. Nessa fotografia percebemos uma tentativa de fazer representar uma sala telegráfica real, pois há um tapete e um cesto de lixo, utilizados nas Estações Telegráficas.

Apenas estas três fotografias de 1906 registram a existência do Museu dos Telégrafos quando de sua instalação no antigo Paço Imperial no Rio de Janeiro. Nem os Relatórios Anuais, nem outros impressos dão noticias do museu antes, nem depois de 1906. Todavia, parte de seu acervo migrou, depois de 1930, para o Museu Postal-Telegráfico.

O Museu Postal-Telegráfico e o Museu Filatélico

Em 12 de dezembro de 1931, houve uma mudança drástica nos serviços postais e telegráficos no Brasil, motivada pela crise das duas instituições até então existentes. Como medida de recuperação dos serviços prestados, foi criado o Departamento de Correios e Telégrafos (DCT). Nesse momento, foi criado também o Museu Postal-Telegráfico, que ficou sob a responsabilidade do Serviço de Comunicações da Diretoria Geral, conhecido como SCO-DG. Importa destacar que a criação do Museu Postal-Telegráfico foi objeto do mesmo Decreto que criou o DCT:

> O Museu Postal-Telegráfico foi criado por efeito do Decreto 20.859-31, é setor cultural, também, que merece os maiores cuidados da Administração, no sentido de, despertando o interesse geral pelas preciosidades que ali se contem atrair, cada vez mais, um maior número de visitantes e estudiosos (ALBUQUERQUE, 1965, p.65).

Localizado, a princípio, na Sala da Biblioteca, o museu até 1934 não tinha espaço definido até a sua transferência para o prédio da Escola de Aperfeiçoamento do DCT e ficou instalado no segundo andar do prédio da Sucursal da Tijuca, localizada na Rua Conde de Bomfim, Rio de Janeiro.

> O Museu ainda está em período de organização e se providencia atualmente no sentido de relacionamento geral dos objetos que a êle devem pertencer [...]. (DCT, 1933, p 161).

Em 1932, a seção de Protocolo do Departamento de Correios e Telégrafos, que também era responsável pelo Arquivo, Biblioteca e Portaria, informa que o Museu "ainda" está em fase de organização e que providencias foram tomadas no sentido de relacionar o seu acervo (DCT 1934, p. 159).

Com novas instalações, o Museu Postal-Telegráfico ganhou uma função pedagógica maior, uma vez que os alunos dos cursos de telegrafia, radiocomunicação e outros oferecidos pela Escola de Aperfeiçoamento transitavam por suas salas, conhecendo os primórdios dos serviços postais e telegráficos e podendo até tocar em algumas peças modelo, utilizadas didaticamente nas aulas práticas.

Além das novas instalações na Escola de Aperfeiçoamento do DCT, ainda em 1934, uma portaria designa um funcionário para trabalhar especialmente na organização do Museu Postal-Telegráfico. Neste mesmo ano, o Departamento pode participar da 7ª Feira de Amostras do Distrito Federal expondo o acervo histórico. Evento este que contou com o lançamento de um Selo Comemorativo e um Carimbo Comemorativo.

> Para a organização do Museu Postal-telegráfico, foi designado funcionário especial. Já em 1934 pode o Departamento apresentar-se na Feira de Amostras do Distrito Federal, expondo o que até então existia e o que pode ser conseguido. (DCT, 1935, p.153).

Os serviços postais no Brasil, incorporaram o uso de carimbos hoje conhecidos como precursores – marcas postais antes da invenção do selo postal - nas correspondências, por determinação do Alvará de 20 de janeiro de 1798, que, além extinguir o Correio-Mor do





Detalhes do armário de carimbos de 1934.

Reino e Domínios e instituir os Correios Marítimos entre Portugal em seu artigo XVII, determina:

> Nas épocas respectivas aprontarão as Cartas para o Reino, e as marcarão com o nome da Terra em cujo Correio forem lançadas as quais serão depois arranjadas em maço embrulhados, em papéis fortes, ou oleados para resguardo; desta maneira se empacotarão as Malas, que depois de fechadas levarão os Selos Reais no fim da Cadea sobre um mastro ou Cordel." (apud ROSÁRIO, 1993, p. 39)

Após a adoção do selo postal pelo Brasil em 1843, foram lançados diversos tipos de carimbos, como os obliteradores, mudos, falantes, de serviços, carimbos comemorativos e carimbos de Primeiro Dia de Circulação. A variedade é tanta que despertou o sentimento de colecionadores de marcas postais conhecidos como marcofilistas.

Tudo leva a crer que, nos anos trinta, o museu cresceu em número de objetos vindos das diversas regionais e até de administrações internacionais, pois há notícias de nova doação dos Correios da Alemanha:

> Por falta de dependência para a instalação completa do material do museu, não pode por enquanto, ser exposta, devidamente, a coleção já existente, enriquecida com a oferta de alguns objetos vindos da Alemanha, por generosa dádiva do Diretor dos Correios daquele País (DCT, 1934, p.153).

Se nos anos trinta o Diretor Geral dos Correios, o Sr. Adroaldo Tourinho Junqueira Ayres, possibilitou a organização da coleção dos carimbos postais, a partir dos anos 40, a coleção filatélica do DCT, que até então estava sob a responsabilidade da Biblioteca Postal, começou a ser pensada de uma maneira museológica.

A criação de uma Comissão Filatélica pela Portaria DG nº 1.326 de 11 de novembro de 1946 para avaliar os temas a serem homenageados em selos, propiciou uma mudança de status na filatelia dentro do DCT. A Comissão Filatélica propôs a criação de um museu específico para abrigar a coleção filatélica.

Com poder de Seção, a Comissão Filatélica ficou responsável pelo Museu Filatélico, criado pelo Plano Postal Nacional, conforme inciso XIII do Art. 79 do Plano Postal Nacional, sob a rubrica "organização e instalação do Museu Postal Filatélico" (apud ALBUQUERQUE 1965, p.54). O Plano Postal Nacional foi instituído conforme o Decreto Lei nº 498, de 28 de novembro de 1948.

Apesar de criado em 1958, não foi encontrada nos relatórios do DCT nenhuma referência sobre instalação, crescimento de acervo e localização desse Museu Filatélico, apesar de ainda haver no acervo do Museu Nacional dos Correios classificadores

especialmente confeccionados com letras douradas para acondicionar a coleção filatélica naquele período, bem como, peças filatélicas que dele se originaram.

Em 1965, ano de IV centenário da Cidade do Rio de Janeiro, um antigo funcionário do DCT resolveu reunir todo o acervo histórico do DCT em sua sede, no Rio de Janeiro, e elaborou uma Exposição Retrospectiva Postal e Telegráfica, com lançamento de um pequeno catálogo.

A partir de então, houve um novo movimento do DCT, no sentido de requalificar a exposição do seu acervo histórico, uma vez que essa exposição foi largamente divulgada em jornais do Rio de Janeiro.

Do Museu Postal e Telegráfico ao Museu Nacional dos Correios

Após a extinção do DCT e a criação da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, (ECT) por Decreto de 20 de março de 1969, foi assinada no início dos anos 1970 uma portaria no sentido de criar um Grupo de Trabalho para organização de um novo museu, o Museu Postal e Telegráfico, que foi inaugurado em Brasília em 15 de janeiro de 1980, iniciando um novo capítulo na história dos acervos históricos reunidos inicialmente no século XIX, aos quais passaram a agregar novas peças.

Esse museu esteve aberto ao público até 2001, quando fechou para reformas, tendo todo o seu acervo transferido para o campus da Universidade Corporativa dos Correios. Reaberto apenas em 25 de janeiro de 2012, em modernas instalações, com o nome de Museu Nacional dos Correios, é herdeiro de parte desses acervos históricos e centro de um projeto de memória institucional bem mais amplo, que se preocupa não só com as peças localizadas em Brasília, mas com a preservação do dia a dia da empresa em seus

múltiplos aspectos, em uma visão que procura restabelecer aquela mesma que, em 1889, presidiu a criação do antigo Museu Postal.

Resgatar essa história – com tudo o que ela tem de perdas, hiatos, esquecimentos -, estabelecendo uma linha de continuidade entre as diversas tentativas de constituição desse museu, guardião de parte importante da história da tecnologia e da administração pública no Brasil, é importante como exercício de memória, para o entendimento do presente e a criação de um projeto para o futuro.

Referências

ALBUQUERQUE, Cícero Cavalcanti de. ***Correios e Legislação Postal Brasileira***. 2ªEdição.Rio de Janeiro: A. Coelho Branco. 1965.

DEPARTAMENTO DE CORREIOS E TELÉGRAFOS (DCT). ***Relatório anual 1932/1933***. Rio de Janeiro: DCT, 1934.

Relatório anual 1933. Rio de Janeiro: DCT, 1934.

Relatório anual 1935. Rio de Janeiro: DCT, 1936.

DIRECTORIA GERAL DOS CORREIOS. ***Museu Postal. Boletim Postal*** , nº 01 Rio de Janeiro, maio de 1889, p. 12-13.

FERREIRA, Maria De Simone. *Museus Imperiais: uma viagem às Imagens do Brasil na narrativa de Carl von Koseritz.* Rio de Janeiro: Cassará Editora, 2012.

FIGUEIRÔA, Silvia F. de M. *Ciências geológicas e mineração na obra técnico-científica de Guilherme Schüch de Capanema (1824-1908).* Disponível em : <http://www.portalclubedeengenharia.org.br/arquivo/1363019889.pdf/documentos>. Acesso em: 07 maio 2013.

LOBO, Demosthenes da Silveira. *Relatório dos Serviços dos Correios da Republica dos estados Unidos do Brasil em 1893*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1894.

MEMORIA HISTÓRICA DA RGT. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1906.

PERON, José Luiz. *Os Correios no Brasil.* Brasília. 2004. (exemplar datiloscrito)

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

SANTOS, M. Célia Teixeira Moura. O *papel dos museus na construção de uma "Identidade Nacional"*. Anais do Museu Histórico Nacional. Rio de Janeiro. v.28.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil* – 1870 – 1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

Miguel Angelo de Oliveira Santiago
Museólogo graduado pela UFBA em 1995. Trabalhou no Parque Histórico Castro Alves ligado à Fundação Cultural do Estado da Bahia, de 1995 a 1999, e na Universidade Estadual de Feira de Santana (BA) de 1999 a 2002. Há dez anos é museólogo da ECT, atualmente lotado no Departamento de Gestão Cultural, onde desenvolve trabalhos de documentação do acervo do Museu Nacional dos Correios e de requalificação das reservas técnicas.

Tropeiro - Primeiro entregador de correspondência que o Brasil conheceu.
Desenho - Ivan Wasth Rodrigues
Acervo - Museu Nacional dos Correios

Cartas de terra: o Correio-Mor e a centralização do poder no Reino e na Colônia

Romulo Valle Salvino

Resumo/Abstract

O artigo procura abordar os diferentes desdobramentos históricos em torno dos ofícios de Correio-Mor do Reino e das Cartas do Mar em Portugal e no Brasil. A história do Correio-Mor é vista a partir de sua expansão territorial, bem como da sua organização como um serviço regular, infraestrutura necessária para as comunicações e os negócios. Todavia, o artigo procura mostrar como, desde o início, no caso brasileiro, o monopólio do transporte e da entrega das chamadas "cartas de terra" cercou-se de discussões, levando à adoção de modelos diferentes para o Reino e o Brasil, principalmente depois que a circulação de homens e ideias nas Minas Gerais passou a ser uma questão estratégica para a Coroa e o Conselho Ultramarino.

Palavras-chave: Correio-Mor. Serviço Postal. Cartas. Brasil Colônia.

The article seeks to address the different historical developments around the works of Postmaster-General of the Kingdom and of the Letters of the Sea in Portugal and in Brazil. The history of Postmaster-General is seen from its territorial expansion, as well as its organization as a regular service, necessary infrastructure for communications and business. However, the article seeks to show how, since the beginning, in the Brazilian case, the monopoly of the transportation and delivery of the so-called "letters of land" were surrounded itself with discussions leading to the adoption of different models for the Kingdom and Brazil, especially after that the circulation of men and ideas in Minas Gerais has become a strategic issue for the Crown and the Overseas Council.

Keywords: Postmaster-General. Postal Service. Letters. Colonial Brazil.

Uma história lacunar

A abordagem da história dos serviços postais, na falta de uma tradição própria, pode ser feita a partir de várias outras. Pode, por exemplo, integrar a história das comunicações, da logística e dos transportes ou da administração pública, cada uma dessas com referenciais específicos e desdobramentos bastante distintos. Todavia, o que se observa é que, a despeito de esses serviços, oficiais ou não, terem sido o único canal de comunicação à longa distância durante séculos, são poucos os trabalhos históricos específicos sobre os correios e ralas as menções aos sistemas de envio de correspondências em estudos mais amplos.

Há vários trabalhos sobre cartas do ponto de vista literário ou que as tomam como documentos, fontes primárias para o exercício historiográfico. Mas, quase sempre, elas parecem ser escritas e chegar aos seus destinos magicamente. É como se um fenômeno tão comum de nosso cotidiano, o do carteiro (ou garçom) invisível, se replicasse no campo da história.

O silêncio acentua-se quando se trata do período colonial brasileiro. Se os levantamentos fatuais são poucos e tendem a repetir uns mesmos e escassos eventos, abordagens mais reflexivas quase inexistem.

Um trabalho cheio de méritos, aquele que talvez seja o estudo mais completo publicado em nosso país sobre a organização administrativa brasileira ente o século XVI e os primórdios do XIX, *Fiscais e meirinhos – a administração no Brasil Colonial*, não traz qualquer referência aos cargos relativos aos correios, apesar de debruçar-se sobre outros, de atuação mais restrita, como Porteiros das Casas de Contos e Alfândegas, ou Mestre de Fundição.

Uma ponderação possível, neste caso, é que os assistentes do Correio Mor, ainda que prestassem um serviço público, de fato não pertenciam à estrutura administrativa governamental. Entretanto, é preciso lembrar a própria dificuldade de se definir, de acordo com concepções atuais de serviço público, o que seria a estrutura de governo naqueles tempos. É de se notar que *Fiscais e meirinhos* arrole também cargos de esferas distintas das propriamente governamentais, como escrivão de visitação e notário apostólico, ligados à Igreja. Observa-se também que, a partir de 1798, os serviços postais passaram a integrar a estrutura estatal e, apesar de o livro acompanhar a evolução administrativa até 1808, essa mudança não é nele contemplada, permanecendo os cargos ligados aos Correios fora de suas páginas.

Este trabalho não tem a pretensão de preencher lacunas que, certamente, continuarão sempre a existir, como em qualquer objeto dos estudos históricos. Trata-se de fruto de uma pesquisa ainda bem incipiente, preocupada mais em encontrar as principais perguntas do que em oferecer respostas. Contudo, não pode deixar de fazer uma constatação que pode parecer óbvia à primeira vista: a da peculiaridade do assentamento dos serviços postais no Brasil e das soluções encontradas para a sua organização quando comparadas com aquelas que se instalaram em solo português.

Quando se fala do aparecimento dos Correios no Brasil, é inegável que não há como fazê-lo sem uma referência direta à organização desses mesmos serviços no Reino. Afinal, como lembra Laura de Mello e Souza, nos séculos da colonização, essa realidade política e imaginária conhecida como "Brasil" ainda não existia como tal:

> Os colonos, vassalos del Rei, não se consideravam como formando um todo, e sim como integrantes de segmentos isolados: eram luso-brasileiros a viverem cada qual em sua região, ignorando o mais das vezes o que ia pelas outras. Quando muito, seguindo Stuart Schwartz, formavam blocos [...] (SOUZA, 2006, p. 98)

Entretanto, a filiação dos serviços coloniais a uma matriz europeia implicaria semelhantes desdobramentos históricos? A resposta é não. O Brasil não era um grande Portugal, mas uma realidade distinta. O transplante de instituições gerou aqui efeitos diferentes, confrontado com outros quadros sociais e econômicos. E o próprio manejo dessas instituições por parte da Coroa portuguesa, atendendo a objetivos políticos distintos, não foi semelhante nos casos do Reino e das Conquistas.

O Estado Moderno e os Correios

A consolidação do poder real, observada na Europa de fins da Idade Média até o século XVIII, fez-se ao lado da ampliação da infraestrutura militar, de transportes e de comunicação, de modo a criar a uma rede que tinha como centro a capital dos reinos. A implantação de serviços organizados de correios insere-se nesse movimento, muitas vezes como ponta de lança. Nesse sentido, o sistema postal, na forma de estruturas oficiais ou não, era a única possibilidade de comunicação não presencial e uma potente alavanca para os negócios, mas também um elemento disciplinador e de integração do espaço nacional.

Já desde o início da segunda metade da Idade Média, as principais localidades europeias começavam a organizar os seus serviços de correios, muitas vezes na forma de corporações de ofício. Esse processo acelerou-se no final do século XV, em um momento em que o antigo sistema feudal caminhava a passos rápidos para uma nova era, em que avultava a figura do soberano, diante da necessidade de "relações rápidas e regulares, não só entre o poder central e os seus delegados, mas também entre os próprios povos" (FERREIRA, 1963, p. 9).

É paradigmática desse momento a organização do correio em terras do Sacro Império. Ali a família Tasso (ou Táxis), inicialmente de forma totalmente independente e depois com o beneplácito do Imperador, estabeleceu serviços de correios que ligavam a capital

com todo o resto do império, não apenas para uso do Estado, mas também de particulares, inaugurando uma dinastia de potentados do serviço postal que chegaria até o século XIX. Os Táxis, na realidade, vinham estabelecendo linhas de posta desde o século XIII, mas é somente entre 1505 e 1516 que Francisco Táxis estabeleceu os contratos com a Casa Imperial, dando ao serviço um caráter público, ainda que explorado por particulares, que chegou a ganhar caráter transnacional (FERREIRA, 1963, p. 10; PERON, ca. 1990, p. 21-24).

É de se notar que, em tempos de guerras em que muitas frentes se abriam para afirmação do poder real, a alternativa de entregar esses serviços a particulares, sob a égide da Coroa, era uma saída bastante estratégica do ponto de vista econômico, atribuindo a terceiros a responsabilidade por investimentos e liberando os recursos do Estado para causas mais imediatas.

Ao comparar as datas já mencionadas com a da criação do Correio-Mor[1] português, vê-se que a iniciativa do Estado luso, datada de 1520, nada teve de tardia. Foi o mesmo rei D. Manuel, que aparelhou a frota de Pedro Álvares Cabral, quem também resolveu instituir o ofício de Correio-Mor do Reino naquele ano, dando o primeiro passo para a organização do serviço público postal nas terras de seu império.

Entretanto, é preciso destacar que, apesar de o documento de criação do Correio-Mor do Reino remeter explicitamente a modelos estrangeiros, a constituição do serviço postal, no caso do Estado português, guiou-se por aspectos muito particulares, ligados a características específicas do absolutismo luso, bem como assumiu ainda outras feições e teve destino bem diverso ao ser levado para o Brasil, haja vista as peculiaridades sociais, econômicas e culturais dessas conquistas de além-mar.

Por outro lado, o chamado Antigo Regime, em todo o Ocidente europeu, jamais chegou a atingir um caráter verdadeiramente despótico, balizado que era por toda uma rede de

1. Grafo as iniciais em maiúsculas em respeito a uma tradição historiográfica, considerando o Correio-Mor como uma instituição. Quando a mesma palavra refererir-se claramente ao cargo ou título de uma pessoa específica, virá, em atenção a padrões atuais, grafada em minúsculas, salvo em eventuais citações. Pela mesma razão, o plural "correios-mores" será registrado com minúsculas iniciais.

alianças e pelo respeito a direitos e privilégios particulares que poderiam ser burlados, mas nunca verdadeiramente ignorados. Essa característica, como se verá, fez-se muito presente ao longo de toda a história do Correio-Mor em Portugal e suas colônias.

Acresce-se a isso que, no caso português, cruzaram-se duas linhas de forças que, em maior ou menor grau, durante todo o período colonial, contribuíram, ao mesmo tempo, para perenizar o poder central e para relativizá-lo.

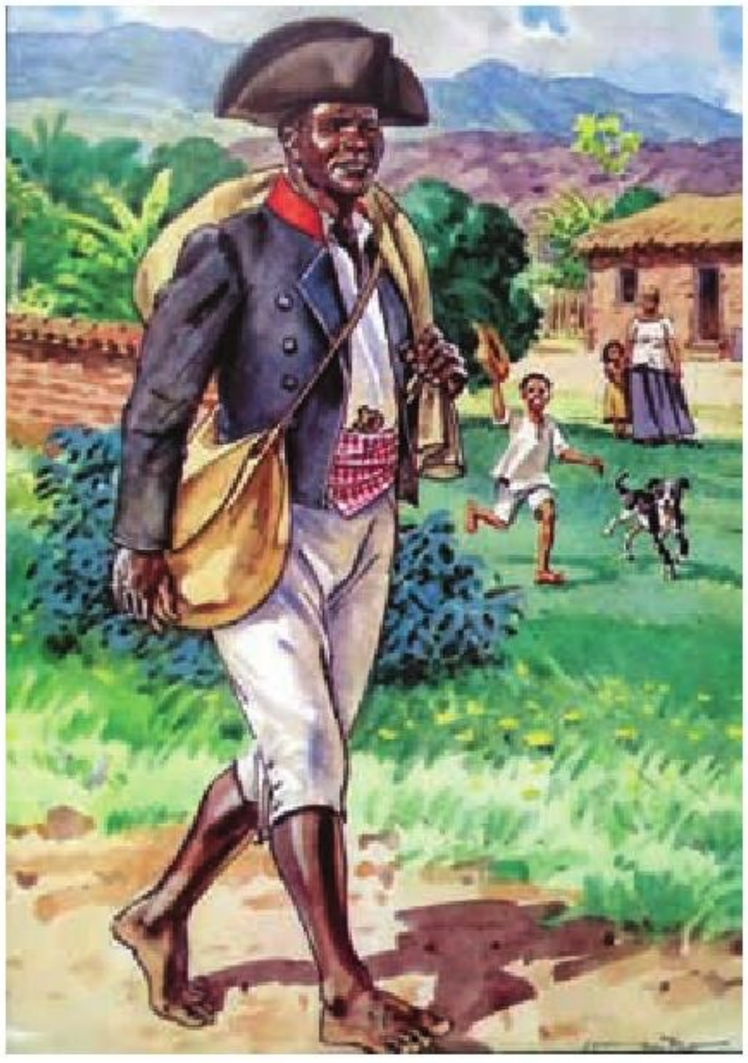
A primeira tem a ver com uma estrutura administrativa em que as linhas hierárquicas não eram muito claras e nem rígidas, a ponto de instâncias diferentes do governo central (como o Conselho Ultramarino ou a própria Coroa) dialogarem diretamente com representantes de diversos níveis administrativos, fossem laicos, como os Governos Gerais, as Capitanias e as Câmaras ou Concelhos[2], ou religiosos, como os Bispados, contribuindo para tornar fluidas as linhas de subordinação e diálogo entre todas essas instâncias. Por outro lado, essas representações locais eram bastante heterogêneas, carregando marcas históricas e sociais próprias, de modo que uma Câmara do interior de Portugal certamente teria conformação e posturas muito diferentes de outra localizada numa vila brasileira, em que mais da metade da população fosse escrava.

A segunda liga-se à reivindicação de direitos subjetivos pelos representantes das diversas instâncias de poder, que, sem questionar a autoridade real, podiam levantar objeções a determinadas decisões, baseando-se para tanto em prerrogativas ou privilégios a serem defendidos, ou na particularidade de determinadas situações, dentre elas aquelas derivadas de usos e costumes estabelecidos e que poderiam exigir adaptações das decisões de caráter mais amplo. Nesse aspecto, é bom nunca esquecer que as próprias Ordenações do Reino previam o respeito aos códigos costumeiros, servindo as Câmaras como fieis guardiãs desse preceito. Desse modo, ainda que todos pudessem compartilhar um mesmo senso de pertencimento ao corpus orgânico da monarquia, as diferentes comunidades

2. "Concelho", em Portugal, refere-se a uma porção territorial ou parte administrativa de um distrito. Aplica-se também aos órgãos de governo dessas porções territoriais. A partir do século XIII, designava a assembleia de moradores de determinada região. Nesse sentido, o Concelho está na origem das Câmaras de Vereadores.

vivenciavam-no de maneira muito particular. Criava-se, assim, um sistema dialético e dinâmico, em que as diferentes interpretações de leis gerais e locais chocavam-se no espaço das Câmaras e dos tribunais.

Na realidade, o que se observa no caso dos correios é a constituição de um serviço público que se organizou aos poucos, em um movimento de continua centralização, sem chegar, contudo, durante o período colonial, a um estágio de total verticalização de poderes, autoridades e competências. Mesmo no Reino, ainda em pleno século XVIII, entidades como o arcebispado de Braga ainda questionavam a amplitude de poderes do Correio-Mor. Pode-se dizer que, em alguns momentos, as soluções institucionais encontravam-se à frente do próprio desejo das populações, o que parece ter sido o caso das primeiras designações dos assistentes do Correio-Mor para o Brasil. Em outros, a necessidade do bem público exigia mais do que as estruturas de governo podiam ou estavam dispostas a permitir, como nesse mesmo século XVIII, quando negociantes e demais moradores queriam os serviços de correios nas regiões das minas, enquanto os poderes constituídos buscavam vetá-los. Afinal, pão é pão, queijo é queijo, reino é reino e colônia é colônia, principalmente se for a joia ou a vaca de leite da Coroa...



Estafeta, descrição de John Mawe, viajante inglês de passagem por Minas Gerais. Cerca de 1817.
Desenho: Ivan Wasth Rodrigues
Acervo - Museu Nacional dos Correios

Do Correio-Mor do Reino ao Correio-Mor das Cartas do Mar

Ao criar o Correio-Mor, D. Manuel tinha claramente em vista os modelos externos. É o que se depreende da leitura do próprio documento que instituiu o novo ofício, guardado hoje no Arquivo Nacional da Torre do Tombo:

> Dom Manuell etc. fazemos saber a quantos esta nosa Carta virem que avemdo nos Respeito aos serviços que temos Recebidos e ao diamte experamos Receber de Luis Homem cavaleiro da nosa casa e por ser pessoa que no oficio de correo moor

> de nosos Reynos nos sabera bem servyr e asy a todos os mercadores e pesoas que quiserem enviar cartas de humas partes pera outras e com todo Recado fyelldade e segredo que pera tall caso compre e querendo-lhe fazer graça e mercee temos por bem e o damos novamente daqui em diamte por Correo moor em nosos Reynos **e queremos e nos praz que elle tenha com o dito oficio todollos os privilégios graças liberdades que hos Correos mores tem nos outros Reinos omde hos haa** [...] (DOCUMENTOS, 2008, p. 28 – grifo nosso)[3]

Nessa passagem, avulta também o caráter público do serviço ("... assim a todos mercadores e pessoas que quizerem enviar cartas..."). Note-se, nesse aspecto, que, de acordo com provas coligidas pelo historiador Godofredo Ferreira (1963, 11-12), Luiz Homem já exercia a função de correio privativo da Coroa antes da instituição do novo ofício, o que faz justamente dessa extensão do serviço aos demais cidadãos uma das grandes novidades do documento em pauta[4].

Outros pontos a destacar são a expressa preocupação com o sigilo e a segurança das correspondências, bem como o caráter monopolístico do serviço, conforme se depreende, respectivamente, dos dois trechos a seguir transcritos:

> [...]todos os mercadores e pesoas que quiserem enviar cartas de humas partes pera outras e com todo Recado fyelldade e segredo que pera tall caso compre [...] (DOCUMENTOS, 2008, p. 28)
>
> [...] porem nenhum mercador nem pessoa outra nom podera fazer Correo que leve Cartas pera nenhuma parte de que se aja de levar porte senam per mam do dito Luis Homem sallvo se quiserem mandar suas cartas per outras pesoas que nam sejam Correos pode-lo-am fazer sob pena de quallquer que os ditos correos fizer pagar cem cruzados por cada vez a metade pera a nosa Camara e a outra metade pera o dito Luis Homem [...]
> (idem, ibidem)

Note-se, no segundo excerto, que inicialmente o monopólio tinha uma ressalva, ao permitir que terceiros transportassem cartas, desde que não fossem correios, ou seja,

3. Irari de Oliveira Rosário (1993, p. 12) transcreve com algumas diferenças um trecho deste mesmo documento, havendo de se notar como principal divergência "moradores" em vez de "mercadores". No caso, assim como em todas as citações semelhantes, optei por manter na íntegra a transcrição constante da coleção de documentos históricos da Fundação Portuguesa das Comunicações, sem fazer qualquer adaptação ou atualização, até mesmo para manter o sabor arcaico das fontes. Em todos os casos, as referências são às páginas da versão eletrônica, em compact disc, cuja numeração é diferente daquela da versão impressa.

4. Segundo Luiz Guilherme G. Machado (2009, p. 4), o próprio Luís Homem pode ter sido filho do estribeiro-mor do Reino, que tinha por função, justamente, administrar os "moços do estribo", que atuavam como mensageiros privados do rei.

profissionais desse tipo de serviço. Tal exceção, porém durou pouco e cessou com a emissão de uma apostila datada de 13 de maio de 1566, durante o período de Francisco Coelho como correio-mor do Reino[5].

A preocupação com a segurança das correspondências era reforçada pelo fato de o ato régio prever que o pessoal dos correios, quando em viagem de serviço, não poderia ser preso, salvo por crime – mas ainda assim, nesse último caso, caberia às autoridades garantir que seguisse a correspondência por pessoa idônea.

Esses – caráter público e monopolístico, preocupação com o sigilo e a salvaguarda das cartas – são os pilares do serviço que se intentou mais tarde transpor para as chamadas conquistas portuguesas, dentre elas o Brasil, depois da instituição do Correio-Mor das Cartas do Mar, em 1657.

A cessão do monopólio do serviço postal a particulares não quer dizer que o poder régio abrisse mão de controlá-lo. Nesse sentido, lembre-se que, ao longo do tempo, a Coroa continuou interferindo diretamente na organização desse serviço. São vários os exemplos disso: carta régia de 1525, considerada por Godofredo Ferreira o primeiro regimento postal de Portugal; carta régia de 1533, fixando o número de correios; alvará de 1606, subordinando os correios assistentes ao Correio-Mor; o Regimento do Correio-Mor de 1644; alvará de 1694, confirmando os privilégios dos mestres de postas; alvará de 1702, autorizando a criação do correio ordinário para o reino de Algarve; alvará de 1753, determinando o pagamento de comissão sobre o dinheiro das sisas remetido pelos estafetas; dentre outros.

É de se destacar que os primeiros correios-mores não tinham, na realidade, jurisdição sobre todo o Reino. O seu monopólio exercia-se dentro de um raio de cinco léguas em torno de Lisboa e da corte e também sobre aquelas correspondências trocadas com o

5. Ver, nesse sentido, a postagem "A primeira dinastia postal portuguesa", em Machado (2008).

estrangeiro pelos moradores da mesma jurisdição. Eram "mores" (maiores) mais por importância do que por hierarquia, já que o rei reservou-se o direito de nomear correios, chamados de "assistentes", para outras regiões de Portugal, os quais não se subordinavam inicialmente a eles.

Ao longo do século XVI, depois da morte de Luís Homem, em 1532, o ofício de Correio-Mor do Reino foi passado inicialmente para Luís Afonso, Moço de Estribeira do rei D. João III, iniciando-se aquela que é chamada de a primeira dinastia postal lusitana. Pelas duas gerações seguintes, o cargo foi transmitido como dote das filhas dos correios-mores falecidos, de acordo como costume de os filhos ou genros herdarem determinados ofícios, para Francisco Coelho e depois Manuel Gouveia. Com o falecimento desse último, deu-se a quebra de uma sequência de transmissão hereditária que ensaiava ganhar ares de lei[6].

O hábito de transmissão do cargo aos genros do Correio-Mor falecido começara a tornar-se tão arraigado que deu margem a uma disputa, depois da morte de Manuel Gouveia. Em 1606, o rei Filipe II optou por vender o cargo a Luis Gomes da Mata, depois de um interregno de oito anos em que ficou ocupado por interinos. Inconformado, um genro do antigo correio-mor, chamado Cristovão de Sousa Coutinho, senhor de Baião, chegou a reivindicá-lo inutilmente, alegando direitos adquiridos, além de um suposto sangue cristão-novo da família Mata.

A venda do ofício de Correio-Mor do Reino aos Mata assinala uma notável inflexão. O cargo tornou-se hereditário de fato e de direito, iniciando uma dinastia postal que perdurou por quase duzentos anos, de 1606 a 1797, emulando em terras portuguesas, de certo modo, o privilégio dos Táxis no Sacro Império.

Todavia, mais do que isso, a mudança resultou numa aceleração do processo de centralização dos serviços postais, pois o mesmo alvará que ratificou a venda, datado de 19 de julho de 1606, confirmou a submissão ao Correio-Mor do Reino dos correios

6. Antes disso, porém, o Correio-Mor português teve que enfrentar um desafio que poderia ter resultado no final de sua história. Em 1580, depois do desaparecimento do rei D. Sebastião na batalha de Alcácer-Quibir e do curto reinado de D. Henrique I, o Casto, a coroa portuguesa passou às mãos do rei de Espanha, iniciando um período de submissão de Portugal àquele país, que se prolongou até 1640. Aproveitando-se dessa mudança, em um primeiro momento, o Correo Mayor de Castela, D. Juan de Tassis, ligado por laços de sangue à poderosa família dos correios do Sacro Império, procurou apoderar-se da atividade postal em Lisboa, por meio de seu preposto Juan Del Monte. Apesar de a situação ter-se regularizado em 1583, com o retorno do rei Filipe II para Madri, a pendenga somente encerrou-se de fato em 1592, quando, por sentença do Juízo da Correição do Cível da Corte, D. Juan de Tassis foi condenado a pagar 9.000 cruzados como indenização pelos três anos em que usurpara os ganhos do Correio-Mor de Portugal. O caso ilustra bem como, mesmo em um regime dito absolutista e numa situação de pós-guerra, os direitos adquiridos (pelo menos aqueles dos representantes da elite) eram algo a ser respeitado. Sobre essa passagem, ver Machado (2008), mais especificamente a postagem intitulada "A primeira dinastia postal portuguesa".

assistentes do Porto, de Coimbra, de Braga e de Aveiro, que perderam, assim, a sua autonomia (FERREIRA, 1963, p. 47)[7].

Os correios assistentes interessam à nossa história, pois pertenciam a essa categoria os primeiros representantes do sistema postal nas colônias que um dia seriam chamadas de Brasil. Todavia, como se verá, houve uma notável diferença entre a história dos assistentes do Reino e os de além-mar.

A submissão dos correios assistentes do Reino ao Correio-Mor significou, na prática, a extensão dos domínios desse último a todo Portugal, ainda que o processo, na realidade, tenha levado várias décadas para se consolidar. O próximo incremento ao raio de sua ação seria o aparecimento do ofício dos correios-mores das Cartas do Mar, em 1657.

Depois de 1640, com a restauração da independência de Portugal e os embates que se seguiram, o intercâmbio externo tornou-se impossível através das terras espanholas. O pequeno reino ibérico, bastante dependente das trocas com seus aliados europeus, viu-se obrigado a buscar uma alternativa ao modelo predominante[8]. Some-se a isso a necessidade urgente de conseguir dinheiro num país em guerra, e está traçado o quadro em que se delineou a criação do novo ofício de correios. Assim, já em 1653 o monarca D. João IV determinava que se procurassem compradores para o novo ofício a ser criado de Correio do Mar, com o fito de que as verbas assim obtidas servissem para cobrir a despesa de galeões enviados em socorro das possessões da Índia Oriental.

Compradores não houve de início. Foi nomeado, então, diante das necessidades existentes, João Nunes Santarém como Assistente das Cartas de Ultramar, o que deu início a um longo litígio com o correio-mor Luís Gomes da Mata, que provavelmente se ressentia da queda do tráfego terrestre com as outras nações europeias e que reivindicou

7. É importante destacar o valor da venda do cargo, em caráter perpétuo, a Luis Gomes da Mata e seus descendentes: setenta mil cruzados. Apenas quatorze anos antes, como vimos, estipulara-se a indenização a ser paga por D. Juan de Taxis em nove mil cruzados, correspondente a um período de apenas três anos de exercício da função. E a concessão posterior do título de correio-mor das cartas do mar a um indivíduo e todos os seus descendentes custaria a módica quantia de oito mil cruzados...

O expediente da venda de ofícios é abordado em Olival 2003. Uma das maiores críticas aos reis espanhóis voltou-se para o excesso nessa prática, que ofenderia a economia das mercês, isto é, a concessão dos ofícios como recompensa de bons serviços prestados. Afonso VI, em cujo reinado vendeu-se o ofício de Correio-Mor das Cartas do Mar, também recebeu acusações nesse sentido.

8. De acordo com Braudel (1976, p. 377), ao longo de todo o século XVI, nota-se a preferência por ligações postais terrestres em detrimento daquelas marítimas, que, apesar de mais rápidas, eram menos regulares. Essa situação não mudara substancialmente no século XVIII.

o direito de fazer entrega das cartas que também viessem pelo mar, alegando o modelo do serviço postal de Castela.

Somente depois da morte de D. João IV, quando, devido à minoridade de D.Afonso VI, era regente sua mãe D. Luísa de Gusmão, foi que o caso teve desfecho, com a venda do novo ofício ao próprio Luís Gomes da Mata. Nessa ocasião, foi emitido o Regimento do Correio-Mor das Cartas do Mar, que comandava:

> EV ElRey faço saber aos que este Regimento virem, que por justas cõsiderações de meu seruiço, na segurãça das conquistas, & bem de comercio de meus Reynos, & a petição dos homens de negocio delles: ouue por bem instituir hum officio de Correo mór do mar, & vnillo ao de Correo môr da terra, pella conuiniencia que tem hum com outro, como mais largamente se conthem na carta que delle mandey passar a Luis Gomez da Matta, Correo mòr deste Reyno, & porque he necessario darselhe regimento. Ordeno, & mando, que o dito Correo mòr do mar, presente, & os que lhe succederem, vsem do regimento, & modo per que se serue o officio de Correo mor da terra, & com os mesmos preuilegios, preheminencias, jurisdição, & direito, que ao Correo mór do mar se possaõ aplicar, que tudo hey por declarado, como se de tudo fizera expreça mençaõ, de verbo adverbum, com mais as declaraçoens seguintes.
>
> **O Correo mòr do mar, enuiará, & receberá todas as cartas, que forem, & vieræ, para qualquer, & de qualquer parte fora deste Reyno, assi Ilhas, & Cõquistas delle, como dos Reynos, e Prouincias estrangeiras, em Europa, & fora della, excepto as cartas da India Oriental,** porque essas ficaram liures para irem, & virem como até gora, sem se incluirem em maneira algøa, neste officio. (DOCUMENTOS, 2008, p. 238-239)

Esse documento ainda não fazia do Correio-Mor das Cartas do Mar uma instituição automaticamente hereditária, pois não há nada nele que diga que "os que lhe sucederem" seriam os descendentes do primeiro detentor do cargo. Essa alteração, contudo, ganharia corpo em carta de doação passada em nome do monarca e datada de 26 de outubro de 1657, que dava ao novo ofício foros de morgadio. Esse último documento

confirma, em outro trecho, que as atribuições do novo ofício estendiam-se aos portos das chamadas conquistas:

> da Supplicaçaõ, & do Porto, & a todos meus Dezembargadores, Corregedores, Ouuidores, & quaesquer outros ministros, & officiaes de justiça, guerra, e fazæda destes meus Reynos, **& suas conquistas**, & aos Capitaæs & Mestres de quaesquer embarcaçoæs que vierem aos portos delles, que esta minha carta virem, & for aprezentada, ou o treslado della autætico, a cumprão, guardem, & facão inteiramente cumprir, & guardar como se nella conthem, & conheçam, & hajaõ ao dito Luis Gomes da Matta, & a seus successores por Correo mòr das cartas do mar nestes meus Reynos, **& suas cõquistas** [...] (DOCUMENTOS, p. 240 – grifo nosso)

Ainda que atribuísse a particulares o monopólio sobre as cartas do mar, o poder régio continuou sem abrir mão de seu controle sobre o sistema postal, como se pode depreender de Decreto datado de 27 de fevereiro de 1658, mandando que as nomeações dos assistentes nas Conquistas fossem primeiramente aprovadas pelo Conselho Ultramarino, para assegurar que "[...] estes sejaõ pessoas de minha satisfação [...]" (DOCUMENTOS, 2008, p. 241).

A história do Correio-Mor pode ser vista, desse modo, como a história de sua expansão territorial – primeiro num círculo em torno de Lisboa, depois por todo o Reino e, por fim, no Ultramar –, bem como da sua organização como um serviço regular e da consolidação do caráter patrimonialista de sua concessão.

O Correio-Mor chega às colônias

Os serviços postais como uma necessidade e um fato histórico estão presentes desde os primeiros movimentos dos portugueses na costa brasileira. Já é um lugar comum a referência à carta de Pero Vaz de Caminha como a "certidão de batismo do Brasil". Caso se pense que a nau de Gaspar de Lemos que a levou para Portugal transportava também

a carta de João de Faro – primeiro registro "científico" sobre o país –, além de amostras da nova terra – "encomendas" destinadas ao rei – e de outras missivas que se perderam, podemos vê-la como a primeira ligação postal entre a colônia e o reino.

Depois disso, ao longo dos séculos XVI a XVIII, são muitas as evidências da circulação de correspondências, oficiais e particulares, ainda que em proporções muito menores do que aconteceria nos séculos seguintes, dadas a baixa representatividade da população de origem europeia e os altos índices de analfabetismo. Estão a prová-lo, entre outras, as chamadas cartas jesuíticas do século XVI, as cartas oficiais de governadores e outros mandatários portugueses, as correspondências holandesas, as cartas do Padre Vieira nos setecentos. É de esperar que os registros da maior parte desse movimento, principalmente a dos particulares, tenham-se perdido, restando como "ponta do *iceberg*" apenas as letras de alguns poucos figurões, zelosamente guardadas em arquivos públicos.

O historiador Luiz Guilherme G. Machado (2008), em texto intitulado "A correspondência comercial e a prática postal no final do século XVI", alerta para o equívoco que há na ideia de que os primeiros serviços de correios servissem quase que exclusivamente para os soberanos e grandes senhores. A correspondência comercial era intensa. Com o passar do tempo, o volume de negócios aumentou, principalmente depois da descoberta das minas no interior do Brasil, com o consequente aumento das trocas de correspondências. Apenas um trabalho, o de Luis Lisanti (1972), foi capaz de compilar cinco volumes de cartas comerciais relativas à primeira metade do século XVIII, oriundas de um único fundo arquivístico e envolvendo diversos pontos do Atlântico Sul, ponta de um *iceberg* muito maior.

Se já havia uma atividade postal na Colônia, ainda que incipiente, anterior à chegada dos representantes do Correio-Mor em terras brasileiras, e se, depois dessa chegada, a mesma atividade continuou lançando mão dos mais diferentes meios para o transporte e

entrega das cartas, o principal significado que se pode dar à designação dos assistentes de correio é o da instauração de um serviço oficial de troca de correspondências, uma tentativa de o Estado regular, ainda que por meio da ação de particulares, esse serviço em determinadas rotas. Essa ação estatal passaria por diversas modificações, acompanhando os sinais dos tempos e as próprias transformações dos Estados português e brasileiro, até chegar à atualidade.

Apesar de ganhar poder para tanto em 1657, apenas em 25 de maio de 1662, o Correio-Mor requereu ao rei provisão para que os governadores e ministros dos domínios ultramarinos fizessem cumprir o regimento do ofício das cartas do mar. No mesmo processo, depois de um despacho de alerta de que era preciso cumprir o decreto de 7 de fevereiro de 1658, anexou-se a nomeação pelo Correio-Mor de seus assistentes para a Bahia, Rio de Janeiro, Cabo Verde, Ilha Terceira e Ilha de Madeira, datada de 25 de novembro e aprovada pelo Conselho em 9 de dezembro do mesmo ano[9]. Seguiu-se carta régia datada de 19 de dezembro de 1662, que ordenava ao vice-rei do Brasil e aos governadores das capitanias de Pernambuco, Rio de Janeiro e Cabo Verde o acolhimento dos assistentes nomeados até então[10].

Nesse meio tempo, todavia, aconteceu uma das passagens mais desconhecidas da história postal brasileira: a designação do bandeirante Agostinho Barbalho Bezerra como correio-mor de mar e terra do Estado do Brasil. O episódio é significativo por trazer importantes pistas sobre os limites do monopólio postal naquele momento. Interessante também é notar a quase coincidência das datas relativas a esse caso e aquelas referentes ao processo de designação dos assistentes do Correio-Mor das Cartas do Mar[11].

Como vimos, o Correio-Mor do Reino passou a deter, a partir de 1606, quando lhe foram subordinados todos os correios assistentes, o monopólio sobre a circulação de correspondências dentro de Portugal. O Correio-Mor das Cartas do Mar, por sua vez, foi criado, em 1657, com o direito exclusivo sobre todas as correspondências trocadas por via

9. No caso do assistente do Rio de Janeiro, além do documento de nomeação propriamente dito, datado de 25 de novembro de 1662 (DOCUMENTOS, 2008, p. 246-247), há um ato complementar, datado de 8 de dezembro, na forma de um despacho de Luis Gomes da Mata em um dos exemplares impressos do Regimento do Correio-Mor das Cartas do Mar (idem, p. 247).

10. Ficaram fora os assistentes das Ilhas Terceira e da Madeira, por não estarem sob jusridição do Conselho Ultramarino.

11. Baseei toda essa passagem sobre o Correio-Mor do Brasil no trabalho de Luiz Guilherme G. Machado (2008), mais diretamente a postagem "O Ofício de Correio-Mor de Mar e Terra do Estado do Brasil".

marítima, inclusive aquelas entre Portugal e suas colônias, ou entre elas, com exceção da Índia. O Brasil, desse modo, estava incluído em seu raio de ação.

Em 14 de novembro 1662 – quando já tramitava, portanto, o processo de designação oficial dos assistentes do Correio-Mor das Cartas do Mar -, alegando, dentre outros, os seus bons serviços na guerra contra os holandeses que haviam ocupado o Nordeste, Agostinho Barbalho solicitou ao rei que fosse nomeado correio-mor do Estado do Brasil. O que ele queria, na verdade, era fazer o mesmo serviço do Correio-Mor do Reino, mas entre as diversas regiões da colônia, seja por mar ou terra.

O Conselho Ultramarino foi-lhe favorável, ao considerar que o monopólio do Correio-Mor das Cartas do Mar não abrangia as trocas entre as capitanias brasileiras:

> [...] considerada a forma da provisão regimento do Correio-Mor do Reino e das partes Ultramarinas, não se entender a sua jurisdição e exercício mais que as cartas que vão deste reino para as ditas conquistas e delas para cá, e não a correspondência de umas Capitanias para outras, como fica apontado (apud MACHADO, 2008, postagem "O Ofício de Correio-Mor de Mar e Terra do Estado do Brasil").

Depois de algumas idas e vindas, em 7 de dezembro de 1663 – mesmo ano, portanto, da designação dos assistentes do Correio-Mor das Cartas do Mar no Brasil – finalmente foi-lhe concedido o título por meio de carta régia.

Inconformado com a decisão, Luís Gomes da Mata, o correio-mor de Portugal, entrou com uma ação judicial, solicitando o embargo da referida carta régia. A briga durou até 1665, quando o Tribunal da Relação emitiu uma sentença reconhecendo os direitos do Correio-Mor das Cartas do Mar, alegando que mesmo as correspondências que circulavam entre as diversas capitanias do Brasil eram transportadas por navios. Nesse aspecto, é preciso lembrar a precariedade e os perigos dos caminhos internos na época.

O assunto, entretanto, não era pacífico, pois, como se viu, o poderoso Conselho Ultramarino, órgão máximo quando se falava da administração das colônias, tinha entendimento diverso. Porém, Agostinho Bezerra morreu no início de 1667, quando chefiava uma bandeira em busca de esmeraldas, e não teve tempo de entrar com nenhum recurso.

Assim, o monopólio do Correio-Mor parecia oficialmente assegurado, inclusive nas trocas de correspondência a acontecer por mar entre as capitanias brasileiras. Mas como ficaria a questão quando se tratasse das cartas transportadas pelos caminhos terrestres que iriam ser abertos nos anos seguintes, com o crescimento do país e a descoberta das minas de ouro? Essa é outra história, pois a solução jurídica empregada para assegurar o monopólio dos Mata deixou esse problema em aberto e, como se verá, ele reapareceria décadas depois.

O que se sabe, nesse meio tempo, é que o alferes João Cavaleiro Cardoso designado como assistente no Rio de Janeiro, tomou posse oficial em julho de 1663 e manteve essa função até pelo menos 1673, quando passou a servir como capitão da Fortaleza de São Pedro na Bahia[12]. Aparentemente, teve algumas facilidades para exercer o seu ofício de assistente do Correio-Mor, até porque, como lembra Luiz Guilherme G. Machado, foi capitão da Fortaleza de São da Barra, uma das duas a guardarem a entrada da Baía da Guanabara. Em 11 de maio de 1669, foi expedida carta régia a confirmá-lo no cargo, em resposta à missiva dos Oficiais da Câmara do Rio de Janeiro que questionavam a conservação do dito ofício (MACHADO, 2008).

Resistência bem mais cerrada encontraram os assistentes designados pelo Correio-Mor para Salvador. O primeiro documento de nomeação assinado por Luís Gomes da Mata mencionava como assistente nessa cidade Manoel Teixeira de Carvalho, sobre cuja posse não temos notícias. Depois dele, o capitão Bartolomeu Fragoso Cabral recebeu o referendo

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

real em 6 de junho de 1669. Todavia, em 10 de novembro de 1670, descontentes com a nomeação dele, os oficiais da Câmara da Bahia solicitaram privilégio semelhante aos dos "moradores do Estado da Índia", para a qual não fora nomeada representação do Correio-Mor (DOCUMENTOS, 2008, p. 267). O coro dos contrários foi depois engrossado pela assinatura de mais de duzentos moradores, que alegavam, além do alto custo do serviço, que o meirinho do mar já o fazia antes, de forma célere, mediante uma espécie de pregão público. Mais que isso: a necessidade de o assistente do Correio-Mor fazer listas das cartas retardava as entregas, provocando inclusive a morte de escravos doentes embarcados nos navios vindos de Angola e que precisavam da liberação dos documentos para a sua entrega (idem, p. 271).

Entretanto, Bartolomeu Fragoso teve os seus direitos assegurados em carta datada de 15 de março de 1679. Houve novos protestos da Câmara, que voltou à carga por mais duas vezes, em 15 de junho do mesmo ano, alegando que buscara cumprir a ordem real, mas que disso resultara um "tumulto dos moradores", e em 13 de abril de 1680. Apesar disso, o assistente do Correio-Mor continuou exercendo o seu ofício até o seu falecimento, ao que se seguiu a nomeação de seu filho em 1692.

As queixas, todavia, não resultaram totalmente inúteis, pois quando foi nomeado Manuel da Fonseca Trovão como o novo assistente em 1698, excluíram-se de seu exercício as cartas vindas de Angola e de outras partes do Brasil, restringindo-se o monopólio àquelas originadas em Portugal, tal como já ocorrera quando da nomeação de Manuel Coelho da Silva para Pernambuco, em 1693 (MACHADO, 2008; DOCUMENTOS, 2008, p. 280).

Aliás, vida mais fácil não tiveram os nomeados pelo Correio-Mor nessa última capitania. Foi a mesma rotina de processos e de resistência por parte dos representantes locais, em disputas que entraram pelo século XVIII.

De modo geral, os representantes do Correio-Mor defendiam-se, alegando não só os

direitos adquiridos, mas também as perdas causadas aos particulares pela ausência de um serviço postal estruturado, devido aos extravios de correspondências enviadas fora dos sacos lacrados oficiais, no que provavelmente deviam ter alguma razão.

Consolidava-se assim uma situação em que as Câmaras, representando os interesses locais, opunham-se ao serviço monopolístico. Os poderes do Reino, por sua vez, obrigados pela cessão onerosa dos serviços de correios ultramarinos para os Mata e também interessados em manter o controle sobre a troca de correspondências com a metrópole, caminhavam para uma solução de compromisso, liberando os fluxos locais da tutela do Correio-Mor e confirmando o monopólio desse sobre as cartas do mar. Todavia, a descoberta das minas de ouro e diamante e a abertura de novos caminhos por terra que levavam ao interior, bem como o crescimento dos negócios dentro da própria Colônia, deveriam levar necessariamente a um novo estado de coisas. É o que se verá na última parte deste trabalho.

Do Correio-Mor aos serviços estatizados

Com a entrada do século XVIII, um novo cenário se delineava no Brasil. Um inédito processo de urbanização desencadeara-se nas regiões das minas, atraindo para o interior toda sorte de aventureiros. A construção de uma infraestrutura de serviços voltada para essas regiões tornara-se uma necessidade. Se antes as trocas com o Reino e com a costa de África superavam os movimentos internos, uma realidade bem diferente ganhava força a cada dia. Um intenso sistema de intercâmbio estabeleceu-se no eixo entre o Rio de Janeiro, São Paulo e as Minas[13].

Se na visão dos colonos a abertura de rotas para o interior era uma necessidade, na da Coroa poderia ser um grande problema, haja vista que estradas exigiam novos pontos de

13. Na realidade, houve disputa política no sentido de se definir quais seriam os caminhos de chegada às Minas, se oriundos do Sudeste ou da Bahia, com vitória dos partidários da primeira solução. Sobre esse aspecto, ver Romeiro(2008).

controle, já que podiam servir para o contrabando e para a chegada de indesejáveis em áreas que deveriam ser defesas.

Essas mudanças traziam também importantes reflexos no que se poderia chamar de "economia postal". Com uma população predominantemente analfabeta, as necessidades mercantis deveriam ditar a maior ou menor transação epistolar. A migração do comércio para o interior "puxava" naturalmente o fluxo das cartas. Até aquele momento, um serviço que trouxesse as correspondências até a proximidade dos portos, fosse o oficial do Correio-Mor, fosse qualquer outro método de envio, dava conta do recado.

A eventual interiorização podia ficar por conta de viajantes desinteressados, tropeiros, barcos que entrassem pelos rios dos sertões, escravos ou mensageiros pagos nos casos dos mais ricos. Uma das críticas aos assistentes do Correio-Mor no caso dos processos da Bahia era justamente de que eles não arcavam com estruturas regulares de transporte de correspondências para fazer a ligação com outros pontos da colônia, como acontecia no caso do serviço postal português. Mas, com a mudança dos tempos, a situação não poderia ficar assim. Começava a sedimentar-se uma necessidade social e econômica de que as cartas chegassem às novas vilas e povoados.

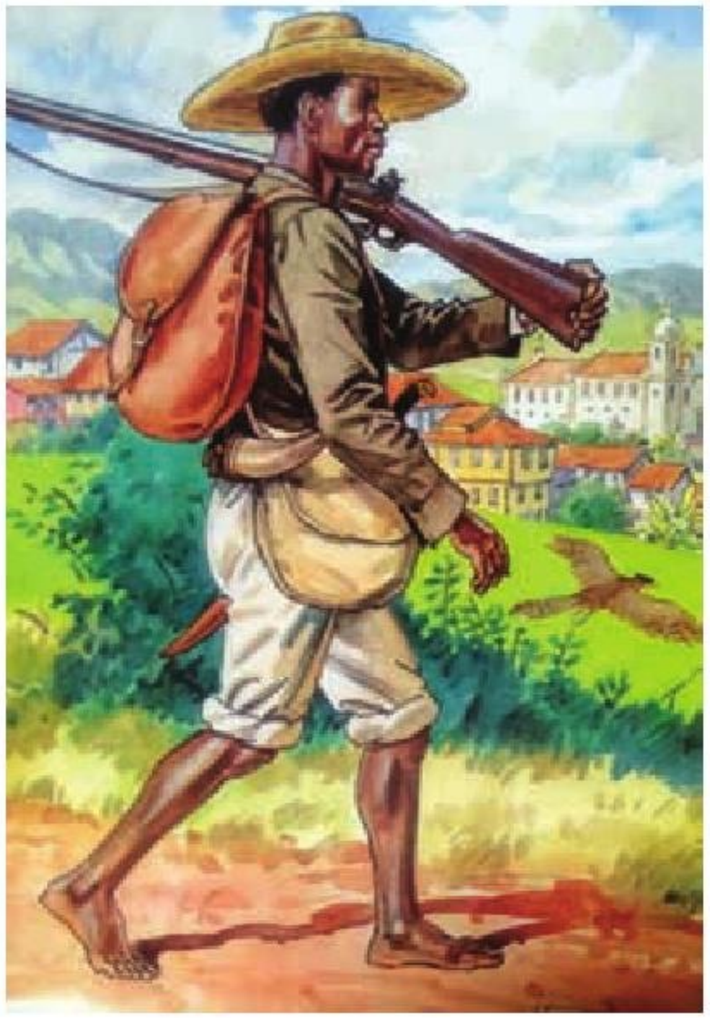
Os reflexos dessa alteração evidenciam-se já no caso dos processos movidos por Antônio Alves (ou Álvares) da Costa para exercer seu ofício no Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Antônio Alves da Costa fora nomeado por ordem régia datada de 26 de setembro de 1710, menos de um ano, portanto, depois do encerramento da traumática Guerra dos Emboabas, num quadro político certamente ainda de ânimos acirrados. Sua nomeação, a pedido de Dona Isabel Cafaro, tutora do correio-mor, além de já trazer embutido um comando de que o ofício seria automaticamente passado a seu filho quando de sua morte, trazia uma inédita ampliação de poderes, já que a ele caberia recolher as cartas

> [...] asy todas as que forem; nas embarcassoins deste Reinno; **e de todas; as mais partes a esse porto; e da mesma maneira de todas; as que vierem das Minnas; e forem para; aquelle districto** por ser; em benefissio dos povos; asegurar-sse por este caminho; as suas correspondenssias [...] (DOCUMENTOS, 2008, p. 303 – grifo nosso)

A documentação indica que Alves da Costa começou de fato a exercer as suas funções em 1712, mantendo inclusive auxiliares no interior. As Câmaras de Minas Gerais não apenas aceitaram a novidade, mas chegaram a contribuir com ela na estruturação do serviço de postas. São Paulo de Piratininga, entretanto, recusou-se a dar guarida à nomeação dos dois filhos de Alves da Costa para o cargo de assistente de correio, alegando que "[...] não querião aceitar correo, nem convinhão a que houvesse nesta cidade pellas oppressões que se lhes pressagiava" (apud BAYLONGUE; RIBEIRO JR., 2008). Rebeldia e desconfiança que nada têm de estranhas, se lembrarmos que apenas dois anos antes se encerrara a chamada Guerra dos Emboabas, com maus resultados para os moradores de Piratininga.

A despeito da resistência paulista, tudo mais parecia correr bem para Alves da Costa, até que, em 1715, o governador do Rio de Janeiro Francisco Xavier de Távora passou a reter as correspondências em sua casa, para dali fazer a sua distribuição. A medida não deve ter sido um mero ato atrabiliário, dado o contexto geral da época. Adriana Romeiro (2008) demonstrou, baseada em importantes fontes documentais, a instabilidade política que dominou a colônia e principalmente a região das Minas ao longo de todo o século XVIII. Não se pode minimizar o impacto causado por uma sequência de sublevações acontecidas em vários pontos do território brasileiro, como as Guerras dos Emboabas (1707-1709) e dos Mascates (1710-1711) e o motim do Maneta (1711), que reforçavam a necessidade de controle sobre a própria circulação de ideias no interior das colônias. No caso das Minas, era preciso impedir que notícias importunas vazassem para a Europa, acendendo a cobiça de potências estrangeiras. De acordo com Laura de Mello e Souza, na virada para o século XVIII,



Carregador de mala Postal do Rio de Janeiro, descrição de Luccock, viajante inglês de passagem por Minas Gerais,1817.
Desenho: Ivan Wasth Rodrigues
Acervo - Museu Nacional dos Correios

> [...] sobre a América portuguesa, pairava o duplo temor da ameaça externa (os franceses e demais estrangeiros que investiam sobre a costa brasileira) e da interna (os colonos sem peias, senhores da sua vontade e determinação) [...] (SOUZA, 2006, p. 81)

Segundo um de seus governadores mais famosos, o conde de Assumar, as Minas eram um lugar onde "a terra parece que evapora tumultos; a água exala motins; o ouro toca desaforos; destilam liberdades os ares; vomitam insolências as nuvens; influem desordens os astros [...]" (apud SOUZA, 1999, p. 88). O controle dos caminhos e daquilo que por eles circulava era, assim, crucial. A censura de governantes, guiados seja por interesses pessoais seja por motivações políticas, ao tráfego de correspondências era uma realidade. A decisão do governador Xavier de Távora, nesse quadro em que se digladiavam diversas correntes e interesses, pode ser lida, desse modo, como um possível ato de controle.

De acordo com os autos, Alves da Costa, tolhido por "moléstias", não tomou providências de imediato, deixando para iniciar a recolha de documentos a seu favor em 1725, num périplo que se prolongou por alguns anos, até que pode entrar com o pedido de reintegração de posse somente em 7 de julho de 1728.

Há sutilezas no processo que o tornam diferente daqueles da Bahia e de Pernambuco. Nesses dois casos, as Câmaras colocaram-se contra o novo serviço, com vereadores buscando fazer valer contra o Correio-Mor aqueles que consideravam seus direitos consuetudinários. Em ambos os casos, há também referências a uma oposição dos "moradores" ou "homens de negócio" contra a novidade (DOCUMENTOS, 2008, p. 270; 273; 275).

Alves da Costa, por sua vez, pode-se apresentar como defensor dos interesses dos "homens de negócio e demais moradores" quando buscou implantar o serviço de seus auxiliares nos novos povoados de Minas Gerais, conforme o comprova documento anexado ao processo, com mais de oitenta assinaturas (DOCUMENTOS, 2008, p. 304-305). As próprias Câmaras dos novos povoados dos sertões acabaram aderindo à novidade. Ao longo do tempo, angariou apoios de outros representantes locais, como o bispo do Rio de Janeiro e do padre capelão da Igreja da Cruz (idem, 312). Em despacho datado de 20 de março de 1725, por sua vez, o novo governador do Rio de Janeiro, Luis Vahia Monteiro, reconhecia a utilidade da ocupação de Alves da Costa, isto é, do serviço de correios (idem, p. 324), sem, contudo, adotar qualquer providência prática para sanar a situação.

Algo certamente mudara. A interiorização dos negócios e o consequente aumento no fluxo de correspondências estavam a exigir serviços de correios organizados e ao alcance de todos. Por isso, Alves da Costa pode contar com o testemunho favorável de vários cidadãos. Todavia, os poderes constituídos pareciam hesitar no encaminhamento a dar ao assunto, haja vista a necessidade de controle por parte do Estado daquilo que se movia nos perigosos e importantes caminhos do ouro. Nesse aspecto, os interesses dos representantes da Coroa eram até mesmo opostos aos dos demais moradores, o que explica a sua resistência aos serviços de correios, a despeito de reiteradas manifestações para que eles fossem estabelecidos.

Na documentação consultada, não se percebe o desfecho da história de Antônio Alves da Costa. O certo é que os dois últimos despachos do Conselho Ultramarino em seu processo asseguram-lhe o monopólio das cartas do mar, mas, de forma taxativa, negam-lhe qualquer direito às que "forem da terra". Em outras palavras, fecham-lhe as portas para as Minas Gerais:

> Escreva-sse ao governador do Rio de Janeiro na forma que apponta o procurador da Coroa com declaração que isto se entenderá sómente com as cartas do mar somente mesmo das que forem da terra para outras partes fora da dita Cappitania. Lisboa ocidental 23 de Julho de 1728. (DOCUMENTOS, 2008p. 302)

> Escreva-sse na forma que apponta o Procurador da Coroa com declaracao que nao pertencerao ao supplicante maes que as cartas do mar deste Reinno e nao do Rio de Janeiro para as terras do recôncavo para o certao que sera licito a cada hum o mandar as suas cartas en confiança a quem quizer Lixboa ocidental 27 de Agosto de 1728. (DOCUMENTOS, p. 325)

Em e abril de 1730, o rei D. João V enviou ao vice-rei do Brasil e ao governador de Pernambuco, cartas de igual teor, provavelmente replicada para outros governadores, ordenando que

> [...] naõ consintaes que se estabeleçaõ correyos por terra nessa Capitania porque este estabelecimento naõ pertence ao Correyo mór do Reyno, e das cartas do mar, porquanto eu hey de dispor delle como entender ser mais conveniente ao meu Serviço e bem dos meus Vassallos; o que vos hey por muy recomendado, e esta minha ordem fareiz registar nos Livros da Secretaria desse Governo, remetendo-me certidaõ de como assim o executastes (DOCUMENTOS, 2008, p. 328; 332)

Observe-se que o monarca, não questiona a existência do Correio-Mor das Cartas do Mar. Apenas retorna ao velho entendimento de que não lhe cabia o privilégio sobre os serviços terrestres na colônia, para impedir que esses fossem criados.

A ordem ganha um evidente sentido de controle sobre as comunicações na colônia, principalmente se lembrarmos que o mesmo rei adotaria, ao longo do tempo, posturas bem diversas no que se refere à organização dos serviços postais em Portugal, na busca de fortalecê-los. Passou, por exemplo, ordens aos ministros de Justiça para que não se detivessem os cavalos do serviço de postas (DOCUMENTOS, 2008, p. 329) e autorizou a criação dos lugares de meirinho e de escrivão nos serviços de Correio-Mor do Reino (idem, p. 341). Foi também em seu reinado que, pela primeira vez, o Correio-Mor do Reino conseguiu que um assistente seu fosse efetivamente reconhecido pela corte episcopal de Braga (FIRMINO, 2005, p. 16)[14].

14. Depois dessa ordem real, em 1735, foi nomeado também um assistente do Correio-Mor para a vila de Santos, "[...] exclusivamente para fins de correio marítimo entre a Capitania de São Paulo e o exterior [...]" (ROSÁRIO, 1993, p. 31). Mais tarde, em 1739, em processo aberto pela Câmara de Recife, o Conselho Ultramarino, apoiando decisão anterior do governador local, reconheceu o direito do assistente do Correio-Mor sobre as cartas do mar, mas não sobre aquelas da terra (DOCUMENTOS, 2008, p.33).

D. João V, não podemos esquecê-lo, é o monarca que, em princípios do século XVIII, possuía a fama de ser o mais rico da Europa, graças ao ouro que jorrava do Brasil. "O meu avô temia e devia; o meu pai devia; eu não temo nem devo" – essa frase a ele atribuída é uma síntese perfeita de todo um imaginário (SOUZA; BICALHO, 2000, p. 34). Ter um Reino bem suprido de palácios, estradas e serviços, bem como conquistas submissas possivelmente lhe pareceria um bom conselho. Nos vinte anos entre a designação de Alves da Costa e a proibição definitiva de que o Correio-Mor estabelecesse ligações terrestres, muita água rolou nas minas de aluvião, com diversos acontecimentos a sinalizar a necessidade de um tratamento diferenciado para as questões coloniais, como, por exemplo, a série de levantes antifiscais em Minas entre 1714 e 1720, dentre os quais avulta a chamada Revolta de Felipe dos Santos (1720).

Depois da proibição real relativa às cartas da terra, as estruturas de governo procuraram estabelecer os seus próprios serviços postais nas terras brasileiras, tanto para o envio de suas correspondências, atendendo a interesses de governo, quanto, mais tarde, daquelas da população em geral. Em 15 de maio de 1739, por exemplo, o Conselho Ultramarino dava despacho favorável ao pagamento de salário referente ao serviço de condução de cartas entre os governos do Rio de Janeiro e das Minas (DOCUMENTOS, 2008, p. 333-335). De acordo com Carlos Rizzini (1988, p. 178), até 1771, um dos ônus dos Contratadores de Diamantes era o de manter o arraial do Tijuco (atual Diamantina) unido à Vila Rica (atual Ouro Preto) por dois ou três estafetas periódicos. Ainda segundo o mesmo autor, o Morgado de Mateus ligou São Paulo ao Rio de Janeiro

> [...] pelo antiquíssimo recurso das estações de muda, ou paradas, a cargo dos moradores vizinhos, visando o curso à toda diligência dos avisos e ordens do real serviço. Onze meses depois, no dia 1°. de setembro de 1773 [...] inaugurava o correio periódico e público entre as duas capitanias [...] Nada se pagava de porte

> e, acicatados pelos capitães-mores, os postilhões galopavam do Rio de Janeiro a São Paulo sete dias, quer pelo caminho marítimo quer pelo de terra. Na mesma ocasião estabeleceu D. Luís António paradas de São Paulo até Viamão, via Lages, utilizáveis pelo público. Ambas essas vias postais não as criou ele por si, mas cumprindo ordens vindas de Lisboa em 1771, colimando trazer o Rio de Janeiro informado dos passos dos castelhanos na raia do Prata [...] (RIZZINI, 1988, p. 179-180)

Mais tarde, em 1784, o governador Luís da Cunha Menezes participava ao vice-rei ter estabelecido um sistema de trocas regulares com a capital do Vice-Reinado[15], lançando mão de um sistema de mudas (RIZZINI, 1988, p. 178).

O que se observa é que, no Reino, fortaleceu-se a atividade dos assistentes do Correio-Mor, de modo que, mesmo depois da extinção desse ofício em 1797, eles puderam continuar em ação, servindo de esteio para a nova organização postal diretamente sobre controle do governo[16]. No centro do Império, pelo menos até o final do século XVIII, não foi considerada de início uma fragilidade o monopólio postal concentrar-se nas mãos de uma família de potentados, que continuaram a receber uma série de mercês durante todo aquele século.

De outro lado, no Brasil, aqueles que tentaram levar os seus serviços para o interior tiveram as suas intenções sufocadas. Ainda que, de forma errática e em atos isolados, por vezes tivesse sido liberado por alguns soberanos para os correios-mores e seus assistentes o trâmite das cartas da terra, na prática as forças do Estado, corporificadas em governadores e no Conselho Ultramarino, colocaram-se contra essa mudança, até que D. João V posicionou-se de forma definitiva sobre o tema. A restrição sobre o serviço postal alinhou-se, de certa forma, com outras posturas da metrópole, como a proibição de imprensa nas terras brasileiras. Forçou-se, assim, que outros modelos de serviços postais, controlados pelos governos das capitanias, fossem desenvolvidos para dar conta das necessidades mais emergentes, principalmente as governamentais.

15. Desde 1763, a capital do Vice-Reino do Brasil passara a ser o Rio de Janeiro.

16. Sobre a importância dos correios assistentes para que se fizesse da melhor forma possível e sem grandes traumas a passagem entre o regime do Correio-Mor e aquele dos administradores gerais dos correios, inaugurado depois de 1798, vejam-se Ferreira 1963, 109-110, e Firmino 2005. Vejam-se também as famosas "Instrucções".

Assim, é como se, de modo um tanto irônico, tivesse sido antecipada, ainda que de forma precária e desestruturada, nas chamadas conquistas e a favor de um projeto de controle governamental, uma mudança bem mais ampla, que somente viria a acontecer no Reino décadas depois.

Referências

BAYLONGUE, João Roberto e RIBEIRO JR., Geraldo de Andrade. São Paulo – primórdios de sua história postal. *Boletim da Exposição de História Postal de São Paulo*. São Paulo, 1998. Disponível em: <http://www.abrafite.com.br/bibliotecab.htm >. Acesso em: 13 fev. 2013.

BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterrâneo en la época de Felipe II*. Tomo primero. Trad. Mario Monteforte Toledo e outros. 2 ed. 7 reimp. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1976.

COMELLI, Paulo. O Correio-Mor no Brasil. *Mosaico*, n. 5, Belo Horizonte, jul. 1992. Disponível em: <http://www.comelliphilatelist.com/artigos3.asp?id=158>. Acesso em: 22 jan. 2013

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

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

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

FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

HANSEN, João Adolfo. *A sátira e o engenho: Gregório de Matos e a Bahia do século XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

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

HESPANHA, António Manuel. *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.

LISANTI FILHO, Luís (Comp.). *Negócios coloniais (uma correspondência comercial do século XVIII)*. Brasília: Min. da Fazenda, 1973. (5 volumes)

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

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

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

MOURÃO, Maria da Graça Menezes. O Serviço Régio do Correio nas Minas Gerais Setecentistas. *A Filatelia Brasileira*, Ano IX, n. 17, p. 8-22, junho de 2012.

OLIVAL, Fernanda. Mercado de hábitos e serviços em Portugal (séculos XVII-XVIII). *Análise Social*, Lisboa, v. XXXVIII, p.743-769, 2003.

PERON, José Luiz Peron. *Filatelia*. Brasília: Escola Superior de Administração Postal, ca.1990.

RIZZINI, Carlos. *O livro, o jornal e a tipografia no Brasil, 1500-1822: com um breve estudo geral sobre a informação*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1988. (edição fac-similar)

ROMEIRO, Adriana. *Paulistas e emboabas no coração das Minas: idéias, práticas e imaginário político no século XVIII*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

SALGADO, Graça (coord.). *Fiscais e meirinhos: a Administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Brasília: INL, 1985.

SILVA, Angela Moreira Domingues da. *Logística: uma história dos caminhos brasileiros*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2011.

SOUZA, Laura de Mello e. *Norma e conflito: aspectos da história de Minas no século XVIII*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

SOUZA, Laura de Mello e BICALHO, Maria Fernanda Baptista. *1680-1720: o império deste mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa no século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

Romulo Valle Salvino
Graduado em Administração Postal (ESAP), bacharel em História (USP), especialista em Literatura (PUC/SP) e mestre em Comunicação e Semiótica (PUC/SP). Autor do livro Catatau, as Meditações da Incerteza (EDUC/ FAPESP – São Paulo/SP, 2000), organizador da antologia Lindero Nuevo Vedado (Editora Quasi, Vila Nova de Famalicão/Portugal - 2002), entre outras publicações. Foi editor e membro do Conselho Editorial de Sibila – Revista de Poesia e Cultura (Editora Ateliê). Atualmente, Chefe do Departamento de Gestão Cultural dos Correios.




GERAIS

A criação do Serviço Régio do Correio em Vila Rica

Maria da Graça Menezes Mourão

Resumo/Abstract

A história do curto período do Serviço Régio do Correio, como atividade regular nas "minas gerais", está perdida no tempo. A função de levar e trazer correspondências entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais foi exercida por Antônio Alves da Costa, assistente do Correio-mor do Reino de 1712 a 1717, quando o governador Francisco Xavier de Távora da Capitania do Rio de Janeiro mandou que as cartas fossem levadas para a sua casa, ocorrendo, desde então, a interrupção do serviço. O assistente, morador em São Paulo, dá então, início a um longo processo jurídico para reaver suas atividades, em cuja documentação se baseia o artigo que pretende levantar pequeno aspecto da história postal das Gerais, no ano em que o Correio do Brasil completa 350 anos de existência.

Palavras-chave: Correio-Mor. Serviço postal. Postas. Minas Gerais.

The short history of the Royal Mail Service, as a regular activity in the "general mines", is lost in time. The function of carry and bring correspondences between Rio de Janeiro, São Paulo and Minas Gerais was performed by Antônio Alves da Costa, assistant chief of the of Postmaster-General of the Kingdom from 1712 to 1717, when Governor Francisco Xavier de Tavora, of the Captaincy of Rio de Janeiro, ordered that the letters would be taken to his home place, what caused the service disruption. The assistant, who was resident in São Paulo, initiated then a long legal process to reclaim his activities, in which the documentation is based on these article that intents to reveal small aspect of postal history of Minas Gerais in the year in which the postal services in Brazil celebrates 350 years of existence.

Keywords: Postmaster-General. Postal Service. Letters. Colonial Brazil.

Os paulistas, conhecidos como bandeirantes, em suas frequentes viagens ao sertão à procura de ouro e de índios para prearem, quando rumaram para o território que hoje se chama Minas Gerais, gastavam pelo menos dois meses de penosa entrada, enfrentando animais, cobras venenosas, alimentando-se de frutas silvestres, da caça e da pesca, costume peculiar dos mamelucos. Naquela paragem, eles descobriram um ouro recoberto pelo óxido de ferro, de ótima qualidade, no bojo do ribeirão que descia a encosta da serra, denominando-o de Tripui, pela sua cor escura. A cata de aluvião se estendeu a outros dois riachos – o do Sobreira e o da Cachoeira –, os três formando barra e desaguando no sorvedouro do Ribeirão do Funil. Com a escassez das pepitas encontradas entre os seixos rolados das serras, os bandeirantes passaram a investir na escavação de túneis para encontrar os veios auríferos. O retorno a esses esforços foi a descoberta de uma riqueza incalculável, cuja notícia se espalhou rápido pelo mundo da época, ali se aglomerando um contingente de paulistas, baianos e europeus, entre o Pico do Itacorumim ao Sul e a Serra de Ouro Preto ao Norte. Foram tantos os veios descobertos que as minas foram chamadas de "gerais", porque eram muitas. Este quadro favoreceu o surgimento de lugarejos como o do Antônio Dias, se alongando nas margens do Tripui, primeiro com São João venerado em capela; depois a Virgem da Conceição na extensão do Ribeirão Sobreira. O bateiamento do Ribeirão da Cachoeira fez surgir, na direção Oeste, o Caquende, com o orago N. Sra. do Rosário e, ao longo das margens do Rio do Funil, a devoção portuguesa do Pilar. O Morro de Santa Quitéria, que foi Praça da Inconfidência, agora a de Tiradentes, assistiu a Paragem do Tripui, a de Antônio Dias; assistiu a "rica" vila de Albuquerque, a Ouro Preto de hoje; espiou por décadas, fechando os séculos, a conformação das habitações e das gentes com suas histórias, com o seu cotidiano.

A descoberta do ouro nas "minas gerais" movimentou a vida da Colônia Brasil por inteiro, pois ao se espalhar a notícia do ouro, deslocou-se para elas uma massa de gente. Cruzando as águas do Atlântico, vieram imigrantes de todas as nações como de todos os recantos da Colônia, provocando além da carestia, a falta de alimentos. Diante da onda de fome com a escassez de víveres, a coroa portuguesa que precisava de gente tirando ouro para taxá-lo e cobrar seus impostos, criou os superintendentes, que além de cuidar da ordem, também vão cuidar do abastecimento alimentar. O plantio começa a fazer parte da vida nas minas e o gado para corte começou a chegar dos Currais, que vinham se formando ao longo das margens do Rio São Francisco, o Caminho Geral do Sertão. Pelos caminhos para chegar até as minas, foram surgindo "paradouros" ou hospedagens, em cujas roças se plantava a mandioca, o milho, o feijão, a abóbora, a melancia. Nesse tempo, negras alforriadas (que conseguiram sua liberdade) e negras de ganho (que trabalhavam para seus senhores vendendo o que produziam) passaram a levar para os mineiros nas catas de ouro, tabuleiros de carne cozida, mandioca (o pão do Brasil, pois farinha de trigo era do Reino e muito cara), "boroas" (broas) de milho, assadas no borralho. Esses alimentos e víveres, dentre outros fornecimentos como tecidos, utensílios para a mineração trocados por pepitas deram origem a um grande comércio abastecedor. Mercadorias de diversas espécies e procedências, importadas ou da região, surgem de diversas paragens e caminhos são abertos para facilitação das que chegam na costa marítima, nos portos de Salvador, Rio de Janeiro e Santos. Pequenos núcleos de São Paulo - Mogi das Cruzes, Taubaté, Guaratinguetá, Itu, Sorocaba - são também favorecidos pela descoberta do ouro nas "gerais"; até mesmo a Colônia do Sacramento através do comerciante Joseph Meira da Rocha (LISANTI, 1973).



Praça Tiradentes em Ouro Preto/MG

Furtado (1999), ao analisar as correspondências trocadas entre o fidalgo-mercador Francisco Pinheiro (1707-1715) e seus agentes comerciais nas Minas, permite avaliar o volume de negócios ali operado com a demanda de gêneros de primeira necessidade, medicamentos, tecidos, instrumentos de trabalho na mineração. Sobre o fluxo dessa gente,

Lisanti supõe que na segunda década do século XVIII já ali estivessem instalados algo como 60.000 habitantes, pois só os escravos eram 27.909. (LISANTI, 1973, p. 487).

> Seguindo-se ao fluxo de gente e à formação dos povoados, fundaram-se entre 1711 e 1718, oito vilas onde pouco mais de vinte anos havia mais que a mata. E foi, por assim dizer, sobre as próprias minas, que surgiram as primeiras edificações: casario e capelas. Com o acumulo de gente e a riqueza que se vai produzindo refinam-se as construções, adornam-se as igrejas, surgem os edifícios públicos (LISANTI, 1973, CXV).

O próprio rei constata a atividade comercial nas Minas, quando em 8 de julho de 1711, menciona-a nos termos da elevação do Arraial do Pilar a Vila Rica como:

> [...] parte principal destas Minas, aonde acode o comércio e fazendas, que dele mana para as mais e outras muitas mais que o tempo mostraria" [...] pois era sítio de maiores conveniências que os povos tinham achado para o comércio". (REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO, 1897,)

Mas, como seria possível a atividade comercial sem um serviço formalizado responsável pelas correspondências? Oficialmente, existia o Correio das Cartas do Mar que atendia o Rio de Janeiro e a Bahia, mas para as regiões interioranas ainda eram os rios que serviam de importantes vias de comunicação, principalmente para os que participavam das monções, nome que se dava às expedições fluviais entre Cuiabá e São Paulo. Em seu diário, o sargento-mor Theotônio José Juzarte descreve como se ainda fazia, em 1769, o transporte das cartas no interior paulista.

> Ao pé de uma grande árvore, junto a um dos pousos de bandeirantes e viajantes, fazia-se uma enorme "CAVA" onde colocavam as cartas que ali ficavam até que outro viajante, quando ali passasse, retirava as que se destinavam às localidades por onde passaria e, assim, as entregava. (JUZARTE, 1769)

Imaginemos no início do século XVIII como acontecia a troca de informações nas

Minas, com habitantes vindos de todos os lados! Desprovidos de receber ou enviar cartas, os mineiros e os que nelas se encontravam a negócios – se comunicavam somente através da disposição de viandantes e de tropeiros.

Portanto, diante deste quadro, os arraiais mineradores, transformados em vilas, tinham necessidade da prestação do serviço do correio, em função, em tão pouco tempo, do enorme assentamento humano, com uma população sequiosa de notícias de seus familiares no além-mar e das intensas atividades comerciais dos homens de negócio. Para os comerciantes, os ditos homens de grossa ventura, através dos seus caixeiros viajantes, era necessidade prioritária "a regularidade nas comunicações postais para a difusão das notícias de ordem política, econômica ou familiar, necessárias a um melhor atendimento das demandas e necessidades mercantis" (FERREIRA, 1959, p. 141). Constatada essa necessidade, a coroa emite providências para serem providos os assistentes em São Paulo, Minas e no Rio de Janeiro aonde aporta o Correio das Cartas do Mar. Em 06 de setembro de 1710, uma ordem real ordena ao governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro de Moraes, e ao ouvidor geral, Doutor Roberto Car Ribeiro, dar cumprimento à nomeação de Antônio Alves da Costa para que ali fosse dado Correio Assistente, o que se efetiva em 26 de setembro de 1710.

> Ordem de Sua Magestade que também foi ao Governador do Rio de Janeiro por que lhe encomenda fassa cumprir a nomeação de correo feita ao dito Supplicante Antonio Alvares em que pos o cumpra-se.
> Eu El Rei vos emvio muito saudar Donna Izabel Cafaro como tutora e administradora da pesoa e bens de seu filho menor Luis Vitorio de Souza Coutinho da Mata me reprezentou aver nomeado ao ajudante Antonio Alvares da Costa para assistente do oficio de correyo desa cidade e que no cazo que morra posa servir a dita ocupação seu filho Sebastião Alvares por ser asim conveniente a boa arecadação das cartas e fedelidade que comvem haja nesta materia e recolher asy todas as que forem nas embarcações deste Reino e de todas as mais partes a esse porto e da mesma maneira de todas as que vierem das Minas e forem para aquele destrito por ser em beneficio dos povos e segurar-se por este caminho as suas conrespondencias emcomendo- vos façaes dar cumprimento a dita nomeação que fis no dito

> ajudantte Antonio Alvares da Costa e no cazo que morra sirva seu filho o dito Sebastião Alvares da Costa a dita ocupação asim da maneira que se contem nella escrita em Lisboa a vinte e seis de Setembro de mil e ssetecentos e des // Rey // Miguel Carllos // para Ouvidor Geral do Rio de Janeiro // Cumpra-ce // Ribeiro //Por El Rey // A Ouvidor Geral da capitania do Rio de Janeiro // Primeira via // (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 1958, p. 303-304)

Desde 1709, São Paulo, separado do Rio de Janeiro, integrava a Capitania Real das Minas do Ouro. Assim sendo, uma Carta Régia de 12 de fevereiro de 1711, destinou aos Oficiais da Câmara da Vila de São Paulo a nomeação dos filhos de Antônio Alves da Costa - Sebastião e José Alves da Costa – como assistentes do Correio-Mor do Reino. Mas, tudo indica que a criação do correio na vila de São Paulo, num primeiro momento não se efetiva. Na documentação arrolada consta que os paulistas recusaram a ordem real. Em ata de vereança da Câmara, de 30 de fevereiro de 1713, através do capitão-mor Pedro Taques de Almeida, procurador da Coroa, os edis informam ao rei que "não querião aceitar correo, nem convinhão a que houvesse nesta cidade pellas oppressões que se lhes pressagiava" (CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1916). Recusaram o serviço postal, certos da cobrança de mais um ônus por parte da Coroa, que, dessa forma, sorrateiramente, lhes bebia o "caldo dourado" retirado das minas.[1]

Quanto a Minas, em face da sua nomeação no Rio de Janeiro, o Correio Assistente Antônio Alves da Costa leva para a sua exposição aos homens da Câmara de Vila Rica um rol de assinaturas de diversos comerciantes, colhidas em fevereiro de 1712, onde manifestam em requerimento a necessidade de tão importante serviço pela arrecadação de suas cartas, como homens de negócio.

> Requerimento
> Nos Homens de negossio: e mais moradores desta Sidade de Sam Sebastiam do Rio de Janeiro; abaixo asinados queremos e samos contentes que haia caza de Correo mor nesta dita sidade na forma que Sua Magestade que Deus guarde o tem ordennado por ser; asim

1. Vide tese de doutorado de Maria Verônica Campos (2002).

muito comveneente; ao bem comum; e boa arecadassam das nossas cartas para por; este caminho segurarmos; as nossas comrespondenssias que temos asim para; o Reinno como para as Minnas; e nesta forma; o requeremos; ao Sennado da Camera se oserve; a dita caza de correo mor; pella má arecadassam das nossas cartas que; athe o prezente tinhamos; de que o mesmo Sennado da Camera he muito bem sabedor. Rio de Janeiro vinte; e sette de fevereiro; de mil settesenctos e doze // Joam de Olliveira.//Antonio Villella Machado // Antonio Bauctista da Costa // Lazaro Ferreira Chaves // Manoel Rodrigues Ramalho // Manoel Duarte Leitam // Ignassio Correa de Araujo // Belchor da Silva Telles // Domingos da Costa // Pedro Rodrigues // Antonio Rodrigues Barros // Manoel Cardozo de Almeida // Bras Ferreira Mendes // Manoel Rodrigues Alcantra// Joseph Antunes Alvares // Antonio Gomes Leitam // Luis Peixoto da Silva // Manoel de Gouvea// Antonio Moreira da Crus //Manoel de Mello e Castro // Phellipe de Almeida // Rafael da Cunha Botelho // Jassinto Pereira de Castro // Joseph Rodrigues Lima // Antonio Viegas // Gaspar Rodrigues Vieira // Bento Correa de Souza Coutinho // O Douctor frei Custodio da Consseisam // frei Manoel de Sam Joam // Antonio de Almeida // Diogo Lopes Sotto // Manoel da Silva Ramos // Marcos da Costa da Fonssequa Castel Branco // Paullo Ferreira de Andrade // Manoel dos Sanctos Lares // Manoel Soares // Joseph de Moreira Almeida // Berthollameu de Siqueira Cordovil // Antonio Cardeira de Araujo // Berthollameu das Neves // Bastiam Antunes Chinfram // O Doutor frei de Sam Thomas Monge de Sam Bento // Manoel de Vascomssellos. (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 1958, p. 304)

Antônio Alves da Costa, munido do que considerava importante para convencer aos edis das Gerais sobre a importância do serviço postal, em 6 de junho de 1712, se dirigiu para as Minas para tratar com as câmaras de Vila do Carmo, Vila Rica e Sabará a aceitação de seus serviços. Assim, em 13 de julho de 1712 – um ano e quatro dias após a instituição de Vila Rica (8 de julho de 1711) –, lavrou-se o termo da criação do Correio em Vila Rica, no governo de Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho.

Termo que se acha feito no livro da viriasam do senado da camara de Vila Riqua das Minas por onde foi estabalesido o ofisio de correyo mor na dita vila em vertude de huma ordem real que os procuradores do suplicante aprezentarão aos oficiais da camara da dita vila no anno 1712.

Tresllado do termo

O Cappitam Jorge da Fonseca Freire escrivam do Sennado da Camera desta Villa Rica de Albuquerque em seu Termo por provimento do Senhor General Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho, etc.Certefico que no livro da Vereação deste Sennado esta hum termo cujo theor hé o seguinte //

Aos treze dias do mes de Julho de mil e setecentos e doze annos nesta Villa Rica em as cazas que ao prezente servem da camera juntos e officiais dela ahi presentes os procuradores do Ajudante Antonio Alvares da Costa o cappitam Manoel Dias e o Alferes Manoel da Silva Roza por elles foi aprezentado huma peticam com o tresllado de huma carta de Sua Magestade que Deos Guarde em que houve por bem comfirmar a nomeação que no dito Ajudante Antonio Alvares da Costa fes Donna Izabel Caffaro como tutora da pesoa e bens de seu filho Luis Vitorio de Souza Couttinho da Matta pera acistencia do officio de correyo mor destas Minas e cidade do Rio de Janeiro estaballecido em utillidade da comrespondencia dos povos e milhor expedicam do negocio como tudo se verificava dos tresllados autênticos que os ditos Procuradores apresentaram os quais se mandaram registar dando-lhe comprimento em observancia da ordem do dito Senhor o que visto pellos ditos oficiais da camera o servir de utilidade aver correyo nestas Minas para expedicam do negocio dellas principalmente no destrito desta rezolveram uniformemente se estabalesese nesta dita villa correyo na forma da ordem de Sua Magestade e de salario lhe taixaram por cada huma carta singela meya pataca de oiro que he a quarta parte de huma oitava e os masos a ese respeito como também os precatorios e sentenças ou outros quaisquer papeis desta ou daquela parte que vierem remetidos a esta villa ou de lá para outra parte com declaraçam que as que vierem de dentro de todas estas Minas para alguma villa ou distrito della lhe taixaram somente quatro vinteins, que hé a oitava parte de huma oytava e comcluindo que a parte da quarta parte de oitava se emtende nas cartas que vierem de fora destas Minas para esta vila e a parte da oitava parte se entende nas que para ella vierem de todas estas Minas e de como asim o rezolveram os ditos officiaes da camera estando presentes os procuradores do dito Ajudante Antonio Alvares da Costa e como tais se obrigaram a ter prompta huma caza com saco em que se possam botar as cartas com aquella seguranca que foce necessaria para melhor arecadaçam obrigando-se cada hum por sy a dar conta do que constar juridicamente poderia emportar o procedido das ditas cartas as quais foram em termo de quinze dias nestas Minas da cidade do Rio de Janeiro e dellas em outros quinze dias a dita cidade sendo obrigado ao

> sabbado dia de correyo nesta vila e de como se obrigaram na forma sobredita asignaram aqui com os ditos officiais da camera de que mandaram fazer este termo e eu Jorge da Fonseca Freire escrivam da camera que o escrevy // o qual treslado de certidam tirey do caro do livro das vereacões do qual bem e fielmente treslladey a que me reporto
> Villa Rica quatorze de Julho de mil e setecentos e doze // Jorge da Fonseca Freire (...) (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 158, p. 319)

O serviço de Correios em Vila Rica, a partir de 1712, foi instalado dentro das normas regimentais com as quais se estabeleceu o Mestre de Posta, contidas na carta de D. João III, quando se cria o ofício de ter os cavalos da posta em Estremoz.

> Dom Joham etc. A quamtos esta nosa carta verem fazemos saber que allguas vezes compre a nosso servjço e bem de nosos naturaes e asij a neguoçeacam e trato dos muitos mercadores que tratam em nosos Rejnos serem enviadas cartas Requados e avijsos allguas partes fora de nosos Rejnos com mujta delijgemcja avemos por bem hordenar hora novamente correjhos mor em nosa corte que tenha careguo e cujdado dos outros correjhos que necesarjos e compridores forem a levada e trazida das ditas cartas avijsos e Requados e porque pera eles amdarem seos camjnhos com a presteza que vem tem necesjdade de cavalos em certos luguares pera correrem suas postas [...] (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 1, 1958, p. 52)

A respeito dos "cavalos de postas", Raphael Bluteau define posta como a casa do correio que aluga cavalos de posta e "[...] estes se chamam assim porque nas cavalariças dos correios estão os cavalos como no seu posto esperando que os soltem para correr [...]"; posta só significa a carreira ou curso impetuoso do cavalo e, assim, se diz "correr à posta", "correr em posta", "cavalo de posta", "deste lugar a aquele lugar há tantas postas". O termo "carreira" nos faz lembrar a "Fazenda das Carreiras", hoje distrito de Carreiras, no município de Ouro Branco em Minas Gerais. Era ponto de posta que de Congonhas partia em direção à Saramenha, Ouro Preto e Mariana. Refere-se ao "[...] espaço de chão destinado para correr a pé ou a cavalo, ou seja, o que corre na carreira a pé ou a cavalo; em

alguns casos se diz também do lugar onde se largam os cavalos para a carreira, o que não deixa de se referir a posta" (BLUTEAU, 1746, p. 645). Sobre o assunto, em suas crônicas, Morais dissertou que, dentre outras funções, no Império, o correio no Brasil era chamado de postilhão, cujo ofício era correr a posta e levar os despachos em diligências de um posto para outro lugar (MORAIS, 1879, p. 185).

Com o modelo explicitado por Bluteau, durante cinco anos, funcionou regularmente o correio assistente entre o Rio de Janeiro e as Minas, dentro do período do governo de Francisco Xavier de Távora (1713 a 1717), sendo estas as notícias no ano de 1715:

> [...] the o anno de 1715 com a satisfação refferida, [o serviço do correio assistente funcionou] per sy na ditta Cidade do Rio, e nas Minas por seus procuradores e asistentes com grande zello, e verdade, assim do Real Serviço, como do bem publico; expedindo correos as Minas, com as cartas de Vossa Magestade e dos povos dellas, na forma que ajustarão as Camaras das ditas Minas. (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 1958, p. 43-48; 49-50)

Porém, conforme consta no processo de Antônio Alves da Costa, em 17 de agosto de 1717, o governador Francisco Xavier de Távora mandou recolher as cartas do então assistente de correio, que seriam levadas para a Europa pelo Correio das Cartas do Mar. Por esse tempo, transpondo o oceano em julho de 1717, o Conde de Assumar, o militar que governaria as Minas, já se encontrava no Rio de Janeiro. Certamente, consideraram os dois governantes a importância de se conhecer o teor dessas cartas, que noticias circulavam, pois o militar tomaria o "caminho de Minas Gerais, passando por São Paulo, onde tomou posse do governo em quatro de setembro na Matriz de N. Sra. do Carmo" (CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1916, p. 395 e ss.).

> [...] sem motivo, ou cauza alguma [...] nem ordem de Vossa Magestade [...] mandou dar as cartas em sua caza privando asim o Supplicante do seu officio, e obrando, nisto dispoticamente [...] e em prejuizo geral do bem publico, e do Serviço de Vossa Magestade por ser muito

> conveniente haver Correo, naquellas conquistas [...]. (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 1958, p. 43-90)

Ao longo dos anos, não faltaram os desabafos sobre o assunto e a todos causou estranheza e dificuldades, como a manifestação do bispo do Rio de Janeiro, em 07 de fevereiro de 1726:

> [...] pello detrimento que temos esprementado na dilascam; e incerteza do transporte das cartas nesta dioseze com grande prejuizo dos negossios; ecleziasticos; julgamos ser comveniente; o haver Correos porque com pressa e seguranssa se emvia em Rio de Janeiro. (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 1958, p. 312)

Engrossando o número dos documentos que sobejamente comprovam a necessidade da continuidade do Correio entre Minas e as demais capitanias para distribuição das cartas que vinham da Europa e vice-versa, em 28 de setembro de 1725, o assistente de correio recorreu também ao novo governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha, que escreve para o Rei. [2]

> [...] porque de prezente se espera pella frota e quer o suplicante continuar e mandar correjos da dita sidade do Rio de Janeiro pêra estas Minnas e delas para a dita cidade na forma que tem allegado; e o nam pode fazer sem Lissenssa de vossa eixcellensia pello que Pede a vossa eixcellensia lhe fassa mersse mandar por seu despacho que o suplicante continue no eixerssio do seu ofissio na forma da ordem Real que aprezenta. (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 1958, p. 314)

Além destas apelações, outras engrossam o processo de Antônio Alves da Costa para obter o seu ofício de assistente do Correio-mor do Reino, como o parecer do síndico do Rio de Janeiro, Francisco Luís Porto, em 18 de março de 1726. Não faltou, em 17 de março de 1727, a certidão de Francisco Gomes da Silva, sacerdote do hábito de São Pedro da Igreja da Cruz da Praça de São Sebastião da cidade do Rio de Janeiro, certificando o costume de deixar as cartas que chegavam do Reino nas cimalhas da coluna da igreja para

2. Aires de Saldanha de Albuquerque Coutinho Matos e Noronha, português, Governador e Capitão-general do Rio de Janeiro, de maio de 1719 a maio de 1725.

serem encaminhadas por quem por boa vontade recolhesse a carta durante o ofício religioso e a encaminhasse.

Sucedia-se, no entanto, o contrário, segundo Ferreira, que cita um trecho da referida carta:

> [...] e na dita igreja vi sempre, estarem cantidades de cartas nas Simalhas das Cullunas; do coro da dita igreja e pellos bancos della donde se asenta; o povo que nella entra as missas; e festas; e as ditas cartas muitas do Reinno; e de toda America as quais as llevavam brancos e pretos; e meninos da escola para aprenderem por ellas suas lisois e muitas de muita importansia sem conta nem arrecadasam alguma: e somente me consta que no anno de mil e setesenctos e doze athe; o de setesenctos e quinze; tempo; em que servio de Correio Mor desta Sidade; e Minnas Antonio Alvares da Costa provido no dito offissio por sua Magestade que Deosguarde tiveram [...] (FERREIRA, 1955, p. 19-20)



Igreja São Francisco de Assis em Ouro Preto/MG

Em 1727, o ouvidor geral despacha para sua Majestade, dizendo que recebeu o próprio Antônio Alves da Costa e o Dr. Manoel da Costa Mimozo, desembargador da Relação do Porto, ouvidor geral e corregedor da Comarca com alçada no cível e crime da cidade do Rio de Janeiro, e relatou todo o assunto pertinente ao processo (FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES, v. 5, 1958, p. 314). Apesar do processo encaminhado a Portugal, o assistente do Correio-Mor do Reino não deixou de fazer suas petições na Colônia. Em 20 de maio de 1727, ele requer ao Governador de Minas que o deixe exercer o ofício daquela cidade. Em 17 de julho de 1727, solicita que os escrivães declarem as culpas que acaso tiverem do suplicante. Enquanto isto, situações continuaram ocorrendo em que a população mineira setecentista reivindicava a comunicação postal. No dia 03 de julho de 1727, os oficiais da Câmara de Vila Rica representaram sobre a fuga de mineiros por causa da falta de regularidade das notícias das suas terras.

> A maior parte do ouro que hoje se retira nestas Minas Gerais é em rios caudalosos e com serviços de muita importância e não se podem empreender senão em meses de seca e convindo as postas todos os anos ao Rio de Janeiro, não podem valer os homens de negócios

> do ouro que os seus devedores tiram naquele tempo, por ser muito breve, tão importante e dificultosa fábrica e, por esta causa, tem eles fugido deste País, por não poderem satisfazer a sua correspondência, o que suavemente fariam, se as postas tivessem maior interpelação; e seria isto de pequeno custo para a Real Fazenda de V. Majestade porque se os mineiros se empregassem somente em tirar cascalho dos rios na estação que o permita e na das chuvas o lavassem infalivelmente se extrairiam todos os anos, das lavras, muito maiores importâncias; e como esta matéria também envolve tempo e outras consequências para estes povos, esperamos seja ponderável na piedosa atenção de V. Majestade. (SOBRINHO, 2000)

Porém, segundo Sobrinho, no dia 30 de abril de 1730 chegara ao Rio de Janeiro, datada de 26 de abril de1730, a carta de D. João V ao Governador da Capitania de Minas Gerais, deixando claro que o ofício não era mais alvo de monopólio

> [...] porque esse Estabelecimento não pertence ao Correio Mor do Reino e das Cartas do Mar; porquanto eu hei de dispor deles, como entender ser mais conveniente ao meu serviço e bem de meus vassalos, o que vos hei por mais recomendado [...] (SOBRINHO, 2000)

Forçava-se assim, o uso do "serviço de postas" prestado pelos dragões ou pelos ocupantes dos cargos que regiam as companhias formadas pelos terços militares, evidenciando-se assim um novo aspecto da centralidade do poder. Tal como ocorrera com a proibição do livro de Antonil, Cultura e Opulência do Brasil, e toda informação escrita sobre as Minas Gerais, certamente, também seriam alvo de restrição as correspondências provenientes das Minas para a Europa, pois a vigilância e o controle da comunicação escrita pela Coroa portuguesa demonstravam o cuidado de resguardar uma área de mineração, na região central da América Portuguesa, local de difícil acesso pela extensão e presença de indivíduos de variadas etnias e provenientes de tão distantes paragens. Portanto, para o bem da ordem local, objetivando o cerceamento de práticas desviantes, e segundo Antunes (2007, p.170) "com a pretensão de instaurar a autoridade régia na região, foram instalados mecanismos administrativos e concebidos instrumentos legais dirigidos ao ordenamento da região".

O controle da capitania real dependia da instalação de mecanismos de ordem militar, fazendária e judiciária, o que se desenvolveu ao longo de todo o século XVIII. Desautorizado o correio nas minas, houve intenção de criá-lo à custa particular, o que também não foi permitido. O governo alegava que esse préstimo poderia ser utilizado para contrabando. Muito embora, da parte dos usuários, muita gente fosse contra os Correios, devido às taxas serem altas. Preferiam utilizar viajantes e tropeiros para conduzir suas correspondências, que se desviavam por trilhas diante da proibição de muitos caminhos.

Quanto aos órgãos administrativos do governo, estes se utilizavam de homens a postos, cujos honorários dependiam de autorização real, e por isso, os jornais levavam anos para serem pagos. A Igreja também se via às voltas com a dificuldade que a inexistência do serviço proporcionava, dependendo do governo. Em 1732, para receber com certa eficiência as cartas do Santo Ofício, o sacerdote responsável por este serviço pediu ao Tribunal que as enviasse "por meio das bolsas da Secretaria de Estado com os pregos de El Rei" (ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO, 1736).

Portanto, enquanto corria o processo do assistente de correios nas Minas Gerais, Antônio Alves da Costa, o serviço era feito por militares ou homens pagos pelo governo português. Uma portaria de 21 de julho de 1736, do governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade, sobre o salário de Manuel de Melo Góis como portador de cartas entre o Rio de Janeiro e Minas confirma que o Estado português abarca sob sua vigilância as correspondências entre a Capitania de Minas e as demais. A situação continua idêntica a de seis anos anteriores, pois em 15 de maio de 1739 registra-se uma consulta do Conselho Ultramarino aprovando o salário que Gomes Freire de Andrade mandara abonar a Manuel de Melo Góis pelo serviço de condução das cartas entre os governos do Rio de Janeiro e das Minas. E, assim, em todo o século XVIII, há indícios da inexistência de um serviço regular de Correios funcionando efetivamente em Minas Gerais. Uma das fontes que sugerem esta afirmativa é a Exposição de 1780. Nesse documento, D. Rodrigo José de

Menezes, Governador da Capitania de Minas Gerais, colocava a criação dos Correios como um dos meios pelos quais se daria o desenvolvimento da região, além de servir de fonte de aumento das receitas públicas. Diz o governador:

> [...] seria estabelecer tanto no centro da Capitania, como para todas as que circundão, hum Correio regular [...] Este estabelecimento, que logo á primeira vista deixa perceber a utilidade que dele resultaria á Fazenda Real, he tão necessario, que muitas vezes sucéde perderem-se negócios importantes por não haver quem leve huma Carta, ou são obrigados os interessados neles a sacrificar-se á consideravel despeza de hum exprésso, que vai com vagar, e risco de ser atacado por malévolos, a quem convenha a demóra ou perda total do negocio. (REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Exposição do Governador D. Rodrigo José de Menezes sobre o estado de decadencia da Capitania de Minas - Geraes e meios de remedialo.)

Em 18 de janeiro de 1797, D. Maria I por decreto extingue o ofício de Correio-Mor do Reino, de tal forma que Manuel José da Maternidade da Mata de Sousa Coutinho, "voluntariamente" teve que ceder o ofício à Coroa. Em 16 de março de 1797, um Alvará da rainha repassa a administração do correio a cargo do ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, fixando-se uma indenização a dar ao antigo correio-mor.

Quanto à situação do Correio no Brasil, uma provisão de 24 de março de 1797 do Conselho do Almirantado ordenara ao governador e capitão-general da Bahia, D. Fernando José de Portugal, a imediata construção de dois bergantins para servirem de paquetes correios marítimos. A 20 de janeiro de 1798, um Alvará de D. Maria I manda estabelecer uma comunicação regular com o Brasil e ilhas dos Açores e da Madeira para a troca de correspondência, através dos tais paquetes correios marítimos. A 27 de fevereiro de 1798, uma carta de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, para o governador e capitão-general da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, mostra que se estabelecera a correspondência entre Portugal e o Brasil. Ela contém a ordem para que se expeçam com toda a eficácia os sacos e cartas a distribuir ali ou nas outras capitanias.[3]

3. Cf. Documentos diversos do Arquivo Histórico Ultramarino.

Referências

Fontes primárias:
ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. Instituto dos Arquivos Nacionais. Habilitações do

Santo Ofício; Inquisição de Lisboa, Provisões de nomeação e termos de juramentos, livro 104-123, 1732.

BLUTEAU, Raphael. ***Vocabulário Português e Latino***. Lisboa: Oficina Pascoal da Silva, 1746.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. ***Atas da Câmara Municipal de São Paulo***, vol. III, São Paulo: Imprensa Oficial, 1916.

CODIGO Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal recopiladas por mandado d'El-Rey D. Philippe I. 14ª ed. Cândido Mendes de Almeida. Rio de Janeiro: Tipografia do Instituto Filomático. 1870. Disponível em:<http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verobra.php?id_obra=65>. Acesso em: 22 mai. 2010.

FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES. ***Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios***. Vol. 1. Lisboa, 1958.

FUNDAÇÃO PORTUGUESA DAS COMUNICAÇÕES. ***Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios***. Vol. 5. Lisboa, 1958.

JUZARTE, Teotónio José, fl. 1769- ***Diario da navegação do Rio Tieté, Rio Grande Paraná e Rio Gatemy : Em que se da rellação, de todas as cousas mais notaveis destes rios, seu curso [e] su distancia/*** Escripto pelo Sargento Mór, Theotonio José Luzarte [Manuscrito], [1831?]. - [97] f. ; 31 cm. - Cópia em letra da mesma mão. - O manuscrito original data de 1769 «Principiado em 10 de Março de 1769», no f. [1]. - Marca de água "Thomar". - Enc. em cartão com título gravado a ouro na lombada. Cota antiga: B-12-37 PTBN: COD. 754. Náutica / Hidrografia / Roteiros[1325063] Biblioteca Nacional de Portugal.

REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Termo de hua junta q. fez no Arrayal do Ribeirão do Carmo o Sr Gov. e Cap. General Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho para se haver de levantar no dito Arrayal hua ou duas villas q. s. Mag.tem ordenado se erigião nestas minas. Criação de

Vilas no Período colonial: Juramento e posse dos officiais eleitos p. a câmara Juramento e posse dos oficiais eleitos p.a camara. Imprensa Oficial de Minas Gerais. Vila Rica, 1897, vol. 2.

REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Exposição do Governador D. Rodrigo José de Menezes sobre o estado de decadencia da Capitania de Minas - Geraes e meios de remedialo; D. Rodrigo José de Menezes. Imprensa Oficial de Minas Gerais. Ouro Preto. 1897, vol.2.

Fontes secundárias:
ANDREONI, João A. *Cultura e Opulência do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967.

ANTUNES, Álvaro de Araújo. Administração da justiça nas Minas Setecentistas. In: RESENDE, Maria Efigênia Lage de; VILLAR, Luiz Carlos (Org.). *As Minas setecentistas*. vol. 1. 1 ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora; Companhia do Tempo, 2007.

CAMPOS, Maria Verônica. Governo de mineiros: "*de como meter as Minas numa moenda e beber-lhe o caldo dourado*" 1693 a 1737. São Paulo: USP, FFLCH, 2002. Tese de Doutoramento.

FERREIRA, Godofredo. *A mala postal em Portugal*. Lisboa: [s.n.], 1959.

FERREIRA, Godofredo. *Coisas e loisas do correio*. Lisboa: Serviços Culturais dos CTT, 1955.

LISANTI FILHO, Luís. *Negócios coloniais (uma correspondência comercial do século XVIII)*. vol. 1. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973.

MORAIS, Alexandre José Melo. *Crônica geral e minuciosa do império do Brasil: desde a descoberta do Novo Mundo ou América até o ano de 1879*. [s.l.]:Ed. Dias da Silva Junior, 1879.

SOBRINHO, José Francisco Paula. Os Primeiros Correios da Província de Minas Gerais: sua história até à sua Regulamentação. *Revista Filatelia Portuguesa*, Ano 16, fev. 2000.

Maria da Graça Menezes Mourão
Poetisa e historiadora, especialista em História e Cultura de Minas Gerais, pertence ao Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, à Associação Brasileira de Pesquisadores de História e ao Instituto Cultural Maria de Casto, como membro fundadora.



D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos Correios nos setecentos

Mayra Guapindaia

Resumo/Abstract

Em 1798 foram colocadas em prática reformas nos correios, que atingiram tanto Portugal quanto seus domínios ultramarinos, dentre eles a América Portuguesa. Destacam-se especificamente a recuperação dos serviços postais para a alçada da Coroa e a instituição do Correio Marítimo, ambos levados a cabo por D. Rodrigo de Souza Coutinho. Tais reformas fizeram parte de um conjunto de transformações políticas e econômicas pensadas por homens públicos portugueses que entraram em contato com o movimento ilustrado, ou iluminista. Esse artigo visa discutir as reformas de correio a partir do entendimento das discussões ilustradas.

Palavras-chave: Reformas postais. Pensamento Ilustrado. D. Rodrigo de Souza Coutinho.

The Portuguese mail went through reform in 1798, and this also reached their overseas dominions, including the Portuguese America. Two significant events of this renovation was the recovery of postal services to the jurisdiction of the Crown and the institution of the Correio Marítimo, both carried out by D. Rodrigo de Souza Coutinho. These reforms were part of a set of political and economic transformations designed by Portuguese public men who were in contact with the Enlightenment. This article aims to discuss the transformations of the mail by understanding the enlightened discussions.

Keywords: Postal Reform. Enlightened Thoughts. D. Rodrigo de Souza Coutinho.

Introdução

A partir de meados do século XVIII, sob o comando de Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, são iniciadas uma série de reformas que, inspiradas nos ideais iluministas que corriam ao longo da Europa, tinham o principal objetivo de recuperar Portugal economicamente. Foram pensadas inúmeras estratégias visando a realocar o território lusitano no cenário mundial, buscando remediar a crise econômica que se arrastava desde meados do século XVII. Reformas no âmbito econômico, político e educacional fizeram parte das medidas adotadas no período.

As reformas pombalinas fizeram sentir-se na política portuguesa mesmo com o afastamento de Carvalho e Melo do poder. De fato, a geração posterior de homens públicos, já educada nos preceitos das luzes, em grande medida continuou os planos reformistas, porém modificando-os em alguns pontos essenciais.

Dentre as reformas adotadas no período pós-pombalino que fizeram parte do contexto de mudanças para o crescimento econômico do Reino, encontram-se as transformações do sistema de correio, que se dão especialmente pela extinção do ofício de Correio-Mor e a criação do Correio Marítimo, em 1798. Ambas as medidas foram tomadas por D. Rodrigo de Souza Coutinho, então Ministro do Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, e refletem o pensamento político da época, pautado pelas ideias ilustradas.

As reformas de correio em fins do século XVIII, entretanto, foram pouco discutidas pela historiografia. Apesar dos inúmeros trabalhos sobre o pensamento político e das medidas econômicas tomadas por D. Rodrigo de Souza Coutinho, a questão das

comunicações postais aparece apenas listada como uma das medidas tomada pelo Ministro de Estado, sem discussões pertinentes acerca do seu sentido estratégico. Tendo isso em vista, esse artigo tem o intuito de trazer a tona alguns questionamentos iniciais a respeito das reformas postais de 1798 e do seu significado político.

Para atingir os objetivos propostos, o presente artigo foi dividido em duas partes. Inicialmente, discutimos o pensamento ilustrado e as reformas econômicas propostas em fins do século XVIII a partir de algumas obras historiográficas. Nesse sentido, buscamos enfocar principalmente as ideias de D. Rodrigo de Souza Coutinho. Em um segundo momento, o foco volta-se para as reformas postais de 1798, levando-se em consideração a conexão das mesmas com o pensamento ilustrado discutido anteriormente. Como metodologia dessa segunda parte, utilizamos principalmente a análise da legislação produzida à época relacionada aos correios.

D. Rodrigo de Souza Coutinho e as reformas do fim do século XVIII

Em fins do século XVIII, a situação econômica de Portugal ainda não se havia regularizado, apesar dos esforços feitos durante o governo de D. José I e seu ministro, Sebastião José de Carvalho e Melo. De acordo com Kenneth Maxwell (1998), a política imperial pombalina contava com uma revisão do mercantilismo clássico, adaptado exclusivamente para o caso português. Pombal visava à retenção de metais preciosos em Portugal como parte das medidas para a superação da crise econômica. Para isso, contava com um plano de reformas que foram intensificadas a partir da década de 1760, as quais, dentre outros aspectos, pregavam a proteção de atividades comerciais que traziam benefícios por meio da criação de Companhias de Comércio e o estímulo a manufaturas.

Entretanto, no período posterior, a situação do mercado europeu, no qual o crescimento industrial exigia a abertura de novos mercados, entrava em contradição com o sistema clássico de exploração colonial. De acordo com Ana Rosa Cloclet da Silva (2000):

> Internamente, o Reino adentrara numa fase de afloramento de tensões tipicamente estamenais – agora desvencilhadas da ação repressora do ministro Josefino convivendo com a invasão das ideias ilustradas e com uma série de dificuldades econômicas a exigirem uma pronta solução. No plano externo, o fenômeno mais geral condicionador deste novo momento da "modernização" portuguesa apontava para o confronto estabelecido entre um sistema mercantil de exploração colonial – o qual impunha o aprofundamento das relações de domínio com vistas à obtenção de riquezas – e a nova etapa do capitalismo industrial, na qual o aumento de produtividade verificado no âmbito das economias européias implicava numa pressão descente por novos mercados, necessários ao escoamento das mercadorias nelas produzidas. (SILVA, 2000, p. 102)

Tendo isso em vista, se fazia necessária a adoção de uma política na qual não era mais possível a peculiar combinação entre "Iluminismo e despotismo clássico, princípios ilustrados e ortodoxia mercantilista nos mesmos termos que singularizaram a administração pombalina" (SILVA, idem, ibidem).

Devido ao esgotamento do mercantilismo de viés ilustrado, a contínua perda de espaço no cenário econômico europeu implicava, também, a revisão da forma de aproveitamento das terras coloniais, notadamente da América Portuguesa. Vale lembrar que, com a perda de espaço no Oriente, o território americano configurou-se, desde o período pombalino, como a principal fonte de riqueza da Metrópole (DIAS, 1969).

Nesse momento, o monopólio comercial se encontrava cada vez mais fragilizado e comprometido, especialmente devido ao interesse de estrangeiros em comercializar ilegalmente nas costas do Atlântico. Além disso, o próprio sistema político passava por

problemas, pois existiam ideias de ruptura, surgidas graças à radicalização do pensamento ilustrado de viés francês e norte americano. De acordo com Cloclet Silva (2000):

> As denúncias de comércio ilícito inundavam as correspondências oficiais enviadas da colônia, aparecendo associadas tanto à infidelidade dos oficiais inferiores encarregados da fiscalização – os quais, movidos por interesses pessoais, facilitavam aos contrabandistas "os meios de conseguirem uma segura negociação com os moradores da cidade, na certeza de serem auxiliados por aqueles mesmos que os deviam denunciar" – quanto às insatisfações dos próprios colonos, das quais as críticas às Companhias do comércio era apenas uma das formas de manifestação. (SILVA, A.R, 2000, p. 122-123)

A distância entre colônia e metrópole também era um dos fatores agravantes, pois não permitia um acompanhamento exato das ocorrências de contrabando. Ainda segundo Cloclet Silva:

> Esta situação era agravada em função da desproporção territorial da pequena metrópole em relação aos seus vastos domínios, pois reconhecia-se que um Reino, "tendo braços muito extensos, muito distantes e muito separados uns dos outros [...] não pode ter meios, nem forças com que se defendam a si próprio, e com que acuda ao mesmo tempo com grande socorro à preservação dos mesmos domínios". Nesse sentido, punha-se em risco a própria defesa do patrimônio colonial que, como temos referido, era visto como a condição de sucesso das políticas de regeneração econômica do Reino e da própria sustentação da Monarquia nacional.(SILVA, A.R., 2000, p. 123)

Devido à crise, a geração de homens públicos posterior à Pombal procurou traçar novos planos para a América Portuguesa. Baseados nas ideias das Luzes, sendo pautados pelo pragmatismo e pela acentuada preferência ao conhecimento da História Natural, os intelectuais lusitanos, especialmente por meio de *Memórias Econômicas*, indicavam as respostas mais variadas aos problemas do Reino, não seguindo somente uma teoria bem definida. Em grande medida, esse pensamento deu base às reformas de fins do século XVIII. Vale lembrar, também, que os novos planos buscavam resgatar a antiga glória de



Retrato de D. Rodrigo de Souza Coutinho.
Caggiani, João Maria, fl. 1842-1852. Conde de Linhares.
Acervo - Biblioteca Nacional Digital de Portugal

Portugal. As mudanças foram sempre pensadas como forma de manter a essência do sistema monárquico, e nunca como maneira de derrubá-lo.

D. Rodrigo de Souza Coutinho foi um dos homens públicos que fizeram parte desse contexto. Era filho de família nobre, sendo afilhado do próprio Marquês de Pombal. No que concerne a sua formação intelectual, estudou no Real Colégio dos Nobres, instituição criada durante as reformas educacionais das Luzes, e cursou direito na Universidade de Coimbra. Em Madri e Paris, conheceu figuras importantes do Iluminismo, como D'Albert, Raynal e o português estrangeirado Ribeiro Sanches. Como o pai, D. Rodrigo galgou passos na diplomacia, sendo enviado, em 1778, a trabalho para Sardenha. Permaneceu longo período em Turim, de 1779 a 1796, onde teve a chance de acompanhar de perto as reformas ilustradas implantadas por Vitor Amadeu III. Retornou a Portugal em 1796 e lá buscou iniciar reformas inspiradas nas que conheceu e experienciou durante sua carreira diplomática (SILVA, A. M., 2006).

Diversas medidas foram tomadas por D. Rodrigo e sua geração para garantir a prosperidade econômica do Reino. No lugar da simples exploração de recursos naturais e da arrecadação de lucros por meio de sua taxação, por exemplo, passou-se a pensar em angariar meios para a produção de riqueza nos domínios coloniais, especialmente pelo desenvolvimento da agricultura e do comércio intercolonial, do combate ao contrabando e pela extinção das companhias de comércio.

Na prática, isso mudaria a relação entre colônia e metrópole, visto que a última não seria somente responsável pela exploração de recursos e se transformaria em um pólo dinamizador das relações comerciais, permitindo o crescimento econômico em todas as partes dos domínios portugueses. Ana Rosa Cloclet (2000) afirma:

> A partir deste misto de dominantes teóricas, da visão da decadência econômica do Reino e da crença na possibilidade de sua superação pela exploração da rica natureza ultramarina, os intelectuais ilustrados e reformistas do último quartel dos setecentos definiriam abordagens específicas sobre os problemas enfrentados pelo Reino português e um novo modelo de exploração colonial, no qual o desenvolvimento da metrópole passava a ser concebido conjunta e articuladamente ao colonial. Reformas internas para o "velho Reino" e fomentismo nas colônias seriam, portanto, as novas bases da dinâmica desenvolvimentista, potencializada pelo comércio entre as partes .(SILVA, A.R., 2000, p. 131)

O incentivo ao desenvolvimento colonial tinha como preceito último a construção de um forte e *Poderoso Império* no qual a metrópole portuguesa seria, inicialmente, seu centro propulsor. Assim sendo, dar condições ao crescimento econômico da colônia significava a melhoria das receitas e a fortificação do Império português como um todo. Era uma forma, portanto, de garantir que o sistema monárquico não se esgotasse, mantendo suas bases essenciais.

Conforme afirma Maria de Lourdes Viana Lyra (1994), o pensamento da construção de um *Poderoso Império* não é característica única do século XVIII, estando presente no ideário político desde o século XVI. Entretanto, em fins dos setecentos, essa utopia é renovada a partir do filtro do pensamento das Luzes, o que significou o desenvolvimento de estratégias práticas e racionais, voltadas especificamente para o pragmatismo e para a dinamização econômica da América Portuguesa.

De acordo com Lyra, a idealização última da utopia do *Poderoso Império* se deu com a transferência da Família Real para o Rio de Janeiro, o que foi incentivado e apoiado pelo próprio D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Muito mais do que uma simples consequência natural dos conflitos bélicos entre Inglaterra e França, a transferência da Corte configurou-se a partir de um ideal político existente desde o século XVI. Tendo isso em vista, pode-se afirmar que as estratégias políticas pensadas em fins do século XVIII

tiveram continuidade após a vinda da família real, e a própria presença física do Rei na América Portuguesa possibilitou a maior integração territorial das partes do Império.

O incentivo ao crescimento da economia colonial, bem como a necessidade de superar a distância física entre Portugal e América, inicialmente, e entre as regiões do Brasil, num segundo momento, resultou em uma série de ações para melhorar as comunicações, bem como as transações comerciais. Exemplo disso foi a abertura de novos caminhos e a construção de estradas, que se deram especialmente após a transferência da Corte.

Explica Maria de Lourdes Viana Lyra (1994) que, se antes da vinda da Família Real interessava somente a comunicação regular entre a Metrópole e o ultramar, e não tanto a ligação intercolonial, tal quadro muda a partir de 1808. Assim, a abertura de novos caminhos que facilitassem a convergência para o Rio de Janeiro se tornaram essenciais, pois era a forma ideal de controlar o vasto Império. Além disso, a abertura de estradas incentivava as transações comerciais, o que auxiliaria no bem estar econômico da Coroa. De acordo com a autora:

> Se, até então, não interessara à metrópole a inter-relação dos espaços coloniais, após a sua instalação no Rio de Janeiro tornava-se impositiva a criação de condições práticas de intercomunicação e entre todas as partes do território. A execução do projeto reformista passava a depender não apenas do sacrossanto princípio da unidade entre Reino e Ultramar, mas também de todas as partes do Brasil, e essa nova realidade iria provocar um redirecionamento significativo no quadro das relações políticas então estabelecidas, com implicações sócio-econômicas e político-ideológicas profundas quanto à formação do Estado nacional brasileiro. Assegurar as fronteiras consideradas naturais, mas ainda não bem definidas, dos seus domínios e interligar politicamente os dispersos núcleos de ocupação no vasto Novo Mundo português passaram a constituir as metas prioritárias da Corte no Rio de Janeiro. (LYRA, 1994, p. 136)

De fato, antes de 1808, a Coroa havia sido contraditória quanto à abertura de estradas e caminhos no espaço colonial. Maria da Graça Menezes Mourão, ao estudar a questão do funcionamento dos serviços de correio nas Minas constata que essa região, devido seu crescimento comercial e urbano ao longo do século XVIII, passou a contar com inúmeros novos caminhos que facilitavam a comunicação, essencial para as transações comerciais. Apesar de inicialmente a Coroa ter apoiado a abertura de estradas, questões relativas ao contrabando, à falta de pagamento de impostos e à "política do segredo" fez com que diversos caminhos fossem proibidos. A autora afirma o seguinte:

> No caso dos Correios, procedimentos comuns da época apontam precaução das autoridades portuguesas de ambos os lados do Atlântico, para que a correspondência transportada jamais caísse em mãos inimigas e de piratas espreitando a carga preciosa que trafegava nos mares. As cartas deveriam ser enviadas em sacos fechados e lacrados pelos Assistentes de Correio, com rótulos feitos pelos mestres das embarcações, quando para navios que transportassem mercadorias endereçadas ao Rei. (MOURÃO, 2012, p. 11)

Entretanto, a partir do final do século XVIII, com a mudança de estratégia em relação às questões econômicas do Império Português, os caminhos internos passaram a ser cada vez mais incentivados. Com a transferência da Família Real, inclusive, alguns antigos caminhos proibidos na época do ouro foram reabertos. Afirma Lyra:

> Sob tais incentivos abriram-se novos e restabeleceram-se antigos caminhos, existentes desde o início da mineração, ligando Minas à Bahia e proibidos após a abertura do Caminho Novo. Assim, por meio da atividade mercantil a da prestação de serviços à administração pública, os setores sociais emergentes, ao lado dos já existentes e dos altos funcionários da Corte, foram firmando os seus interesses em torno da política de consolidação do Rio de Janeiro como sede do Império. (LYRA, 2000, p. 138-139)

No próprio Reino, no final do século XVIII, houve maior incentivo à abertura de estradas, o que demonstra a preocupação com a abertura de caminhos que facilitassem as transações comerciais e os controles por parte da Coroa. Armando Mário O. Vieira afirma o seguinte:

> As primeiras tentativas de construção de estradas, mais merecedoras dessa designação, tiveram lugar nos reinados de D. José, sob a administração pombalina, e no de sua filha D. Maria I. No desta última desempenhou papel de relevo o conhecido D. José Diogo Mascarenhas Neto que, antes de ser nomeado Superintendente Geral dos Correios e Postas do Reino – 1799 –, o foi também das nossas estradas, tendo dirigido a construção do troço de Lisboa a Coimbra, no qual circulou, por uma meia dúzia de anos, a primeira mala-postal portuguesa, na viragem do século XVIII para o XIX .(VIEIRA, 1988, p. 9)

Além do incentivo à produção colonial e à abertura de caminhos que possibilitassem a comunicação entre as partes do Império, uma das medidas tomadas foi a regularização do controle fiscal. Em 1796, com a ascensão de D. Rodrigo de Souza Coutinho ao Ministério da Marinha e Ultramar, inicia-se, de maneira mais sistemática, a tentativa de recuperação das receitas do reino por meio da melhor arrecadação fiscal (COSTA, 2007). Inspirado em autores como Adam Smith, Coutinho acreditava que a arrecadação correta de taxas e impostos seria uma das formas de trazer lucro para os cofres reais.

As novas formas de arrecadação seriam organizadas de modo que permitissem conhecer de maneira clara os valores das receitas e despesas em diversas áreas. A *boa arrecadação* era necessária especialmente a fim de garantir renda para a manutenção do exército e da marinha, responsáveis por manter a integridade territorial tanto do Reino quanto do Ultramar, que se encontrava ameaçada devido à possibilidade de guerra entre França e Inglaterra. Segundo Bruno Adair Costa:

> A fiscalidade seria um ponto central no pensamento da crise do Antigo Regime em Portugal e seus domínios, seja na feitura da guerra e da defesa para a conservação do poder português

> frente aos avanços das posições inglesas, francesas e espanholas, seja para a própria modernização econômica e da sociedade nos dois lados do Atlântico. Em D. Rodrigo de Souza Coutinho, o pensar e o agir sobre a crise seriam principalmente buscar os meios para se rearticular a fiscalidade para a difícil conjuntura do final do século XVIII sob o impacto da Revolução Francesa e seus desdobramentos napoleônicos, bem como o peso da Revolução Industrial e da independência norteamericana. Seus escritos econômicos ao final dos Setecentos permitem realizar a conexão entre os projetos de reforma fiscal e de reforma do sistema colonial tanto na superação das dificuldades financeiras daqueles anos, como na rearticulação das relações entre metrópole e colônia. (COSTA, 2007, p. 16)

A reforma fiscal era pensada como um meio para incentivar o aumento do comércio colonial, pois, a partir da diminuição das taxas, cresceria o interesse na produção e comercialização de determinados bens. Além disso, a cobrança de taxas menores resolveria o problema do contrabando e do não pagamento dos impostos obrigatórios. Para Coutinho, eram três os preceitos a serem seguidos para a recuperação do fisco:

> [...] 1ª a de que o imposto seja tal que cada um contribua em razão de suas faculdades; 2ª a de que se cobre quando grava menos o que o há de pagar; 3ª que não seja arbitrário, mas certo; 4ª que se cobre com facilidade, e que seja tal que se sacrifique para a sua arrecadação o menos que for possível; 5ª que não recaia em tal modo sobre uma das fontes de riqueza, que esta venha a ser sacrificada às outras, e que daí resulta ao Estado o mal de se perder todo o sistema do equilíbrio político (apud COSTA, 2007, p. 146).

Assim, a arrecadação proposta por Coutinho sugeria que as taxas fossem pagas de maneira proporcional por todos, além do fato dos impostos serem não arbitrários, mas certos, o que diminuiria a revolta da população em relação ao pagamento dos mesmos.

Uma das estratégias propostas para o crescimento econômico, segundo Adair Costa (2007), era aliviar a tributação sobre a riqueza produtiva e aumentar a tributação sobre a improdutiva. Exemplo disso seria a diminuição dos tributos sobre a agricultura, considerada uma das principais fontes de riqueza, e o aumento dos impostos sobre os escravos.

Uma das grandes questões a serem resolvidas acerca da arrecadação dos tributos era a forma como eram arrecadados. Durante boa parte do período moderno, os impostos eram recolhidos por meio de contratadores. Isso significava que o direito da arrecadação era comprado por terceiros, em leilão, por um valor pré-fixado. Ao fim do contrato, os contratadores deveriam repassar o valor combinado à Coroa, podendo ficar com os lucros. Muitos homens conseguiram enriquecer por meio de contratos importantes, a exemplo do subsídio literário (imposto que recaia sobre a aguardente e as carnes verdes, para pagar os professores régios) e do contrato do sal.

Segundo Adair Costa, uma das principais críticas de D. Rodrigo de Souza Coutinho à fiscalidade portuguesa era a arrematação dos impostos por contrato, pois isso impossibilitava o controle das receitas. Além disso, não era raro que os arrematadores passassem longos períodos devendo à Coroa, por não pagarem o devido ao final de cada contrato. De acordo com o autor:

> A crítica apresentava uma longevidade notável. Logo após seu retorno a Portugal, em setembro de 1796, Souza Coutinho lembrava dos grandes inconvenientes com as operações realizadas entre o Estado e os contratadores tanto na questão dos empréstimos do governo tomados junto aos arrematantes, quanto com relação aos próprios contratos dos impostos, com perdas de 15 a 20% ou sem adjudicação pública, à revelia da lei. Ainda em 1799, D. Rodrigo se referia aos contratadores de tabaco que em Portugal não apenas contribuíam para aumentar seu preço e estimular o contrabando, como também "se enriquecem assim à custa do Estado", sendo melhor que o governo arrecadasse aquelas rendas". (COSTA, 2007 p.89-90)

A atuação de D. Rodrigo de Souza Coutinho, inicialmente no Ministério da Marinha e Ultramar (1796) e, logo após, na Presidência do Erário Régio (1801), foi direcionada para a construção de meios que visavam a arrecadação oficial, ou seja, feita diretamente pela Administração do Estado. "A preferência pela administração" (COSTA, 2007) era embasada em autores tais quais Adam Smith e Montesquieu.

Os planos do Ministro de Estado, entretanto, não vieram a se concretizar em muitos aspectos. Apesar das críticas feitas em seus estudos econômicos, D. Rodrigo encontrou muitas resistências, colocadas especialmente pelos próprios contratadores, e, também, pela Corte Real (SILVA, A.M., 2006). Por isso, o sistema de contratos nunca deixou de existir no Ultramar ao longo de todo o século XVIII, sendo uma realidade, inclusive, ainda no Brasil pós-Independência (RODARTE, 1999).

Muito do que foi pensado e colocado em prática no final do século XVIII a respeito da recuperação econômica de Portugal foi aplicado à reforma dos correios, em 1798. A nova estrutura postal fez parte do conjunto de reformas empreendidas nesse período, e só podem ser compreendidas enquanto fenômeno histórico a partir da investigação do pensamento e das práticas econômicas da época. Delineadas as principais bases do pensamento reformista do fim dos setecentos, passa-se à discussão das reformas postais.

O Pensamento Ilustrado nas Reformas dos Correios

Durante o século XVII e boa parte do XVIII, os correios em Portugal eram monopolizados pelo Correio-Mor, ofício que pertencia vitaliciamente à família Gomes da Mata. Na prática, isso significava que o Correio-Mor possuía o direito de prestar os serviços postais e recolher as taxas dos portes, ficando com 10% do valor total. O restante deveria ser remetido à Coroa (SOBRAL NETO, 2005).

O Correio-Mor, a partir de 1657, também recebeu o título de Correio-Mor das Cartas do Mar, possuindo assim jurisdição para controlar os serviços postais nas possessões ultramarinas. Na América Portuguesa, durante a segunda metade do Século XVII, foram feitas diversas tentativas de nomeação de auxiliares do Correio-Mor, que seriam

responsáveis por organizar os correios nas Capitanias[1]. De acordo com Menezes Mourão, os objetivos dos auxiliares eram os seguintes:

> Para Saldanha (2002), em notas investigativas sobre o serviço postal em Portugal, no Antigo Regime, o "correio assistente" emerge a partir do volume e da frequência das mensagens escritas em Portugal, após os descobrimentos para o exterior e, nomeadamente, entre as principais localidades, fruto do acréscimo das atividades mercantis nacionais e internacionais, sendo imprescindível um serviço de correios organizado. Ele é o responsável local do bom encaminhamento da correspondência, provendo todos os meios que fossem necessários a esta finalidade, cobrando taxas e pagando serviços, através de um contrato com o Correio-Mor do Reino, onde se estabelece uma renda anual. (MOURÃO, 2000, p.19)

A partir das observações acima, levantamos a hipótese de que os auxiliares assemelhavam-se aos contratadores ou arrematadores, uma vez que eram recrutados a partir de contratos, sendo responsáveis pelo pagamento de serviços e cobrança de taxas. É possível que eles arrematassem o contrato por um valor determinado, como era costume no Antigo Regime português, e ficassem com parte dos lucros provenientes das taxas cobradas. Entretanto, note-se que, diferentemente dos contratadores, os auxiliares eram subordinados diretamente ao Correio-Mor, e não à Coroa.

Os auxiliares de Correio encontraram dificuldades em exercer seu ofício em algumas capitanias, majoritariamente porque os poderes locais se recusavam a aceitá-los, reclamando das possíveis vexações referentes ao pagamento de taxas para o transporte de correspondência. Na Capitania de Pernambuco, por exemplo, a Câmara de Olinda escreve à Coroa, relatando a inconveniência que seria implantar o ofício de auxiliar de Correio:

> E pelas razões ponderadas na resposta que demos, que oferecemos na presença de V. Maj., não fica sendo de utilidade para este povo o dito ofício, antes lhe serve de vexame e opressão, pois sempre esta Capitania, desde a sua fundação, se conservou sem este encargo (apud MACHADO, s/d).

1. Apesar de existirem discussões a respeito do mês (Ver MACHADO, s/d), considera-se 1663 o ano da nomeação do primeiro assistente de Correio-Mor da América Portuguesa, para o Rio de Janeiro.

Ao que tudo indica, havia a preferência por parte dos vassalos do rei em fazer as transações postais de maneira informal, por meio de mensageiros ou escravos, evitando, assim, as taxas referentes ao porteamento. Em outras Capitanias, como Bahia e Rio de Janeiro, os Auxiliares de Correio tiveram iguais dificuldades em exercer seu ofício (MACHADO, s/d).

Em estudo a respeito dos correios do Rio de Janeiro e das Minas no século XVIII, Mourão (2012) aponta as diversas dificuldades que Antônio Alves da Costa teve para continuar exercendo seu ofício. Esse Assistente de Correio enfrentou os entraves dos poderes locais, visto que o governador do Rio de Janeiro, Francisco Xavier de Távora, tirou-o da responsabilidade do serviço de cartas. Isso gerou um processo iniciado por Alves da Costa, que recorreu à Coroa. Entretanto, após longos anos, a própria Coroa extingue o ofício de Assistente de Correio-Mor para as Minas, em 1730. Isso se deu devido à dificuldade do Reino em controlar os caminhos das correspondências, o que gerava insegurança quanto às informações que circulavam no território colonial.

No tocante às localidades auríferas, a proibição dos correios está ligada com a proteção das informações a respeito do ouro, pois havia temor da Coroa de que certos conhecimentos caíssem nas mãos erradas. Entretanto, também demonstra a tentativa da Metrópole em controlar os poderes locais, centralizando o poder, especialmente no que diz respeito à cobrança de taxas. A questão desse controle fica clara não só com a proibição de correios nas Minas, em 1730, mas, também, em 1797, com a abolição do ofício de Correio-Mor.

Foi iniciativa de D. Rodrigo de Souza Coutinho, então Ministro de Marinha e dos Domínios Ultramarinos, abolir o Correio-Mor. De acordo com Mansuy-Diniz Silva (2006), Coutinho já havia apontado para a importância de reaver o sistema de correios para a Coroa, uma vez que o monopólio impedia o aumento dos lucros proveniente das taxas de porteamento. A mesma autora se questiona acerca do motivo de D. Rodrigo

ocupar-se de tal questão, pois não fazia parte da alçada de seu ministério, chegando à conclusão de que tal medida foi tomada devido ao desinteresse dos outros ministros em contrariar um direito adquirido e de caráter secular pela família Gomes da Mata. D. Rodrigo, por ter chegado há pouco ao governo, parecia ser a escolha certa para tratar de tal assunto:

> Porquoi renvint-il à D.Rodrigo de s'occuper personnelement de cette affaire, qui ne relevait pas son de son Ministère? La réponse tient dans l'observation des clans de la Cour: aucun des ministres en place n'était disposé à se compromettre dans une affaire d'autant plus délicate qu'elle remettait en cause des droits acquis depuis deux siècles, et nul ne voulait courir le risque de se mettre à dos l'un des grands personnages du royaume. (SILVA, A.M., 2006 p. 24)

A crítica de D. Rodrigo de Souza Coutinho ao ofício de Correio-Mor estava de acordo com o pensamento ilustrado de tentativa de recuperação das rendas da Coroa por meio da melhor arrecadação fiscal. Conforme afirmado anteriormente, o ministro português propunha aliviar a taxa sobre a riqueza produtiva, e criar novos impostos que recaíssem sobre a improdutiva. A recuperação dos serviços postais para a Coroa, bem como a definição de novos portes, feita em 1798, foi uma forma de taxar a riqueza improdutiva.

O passo tomado por D. Rodrigo ia ao encontro das críticas ilustradas feitas desde o período pombalino. Sobre o assunto, Sobral Neto afirma o seguinte:

> A fase final do reinado de D. João V, bem como os inícios de D. José não foram fáceis para o titular do oficio do correio-mor por ter sido alvo de criticas contundentes vindas de personalidades "ilustradas" que defendiam a recuperação do oficio pela Coroa. (SOBRAL NETO, 2005, p. 39)

Entretanto, apesar das críticas, a família Gomes da Mata continuou a ser beneficiada pela Coroa durante todo o governo do Marquês de Pombal, inclusive recebendo confirmação de todos os seus direitos após o terremoto de 1755, além do Ofício da Ordem de Cristo (SOBRAL NETO, 2005).

Após o período pombalino, a questão da crítica ao funcionamento dos serviços postais foi continuada. D. Rodrigo de Souza Coutinho aborda a questão em 1786, em suas *Reflexões sobre a Fiscalidade e Finanças de Portugal*, defendendo a reintegração dos Correios à alçada da Coroa (SILVA, 2006). Anos mais tarde, em 1796, Coutinho convoca o Correio-Mor, cargo então exercido por um adolescente de 14 anos, e propõe um acordo para que as taxas do correio sejam remetidas diretamente à Coroa, oferecendo uma pensão anual para arcar com os prejuízos da família Gomes da Mata. Assim, o Correio-Mor concordou em abdicar de seu cargo por uma pensão anual de 40.000 cruzados, que poderiam ser escolhidos tanto em bens territoriais, em títulos do governo ou em renda do Correio, mais uma pensão de igual valor para sua mãe, para seu irmão e para suas irmãs. Além disso, recebe o título de Conde de Juro, e herdade com três vidas fora da Lei Mental[2], e avanço nos postos da Cavalaria (DECRETO de 18 de Janeiro de 1797).

2. A Lei Mental surgiu em 1434, durante o reinado de D. Duarte, como forma de proteger o patrimônio Real, garantindo que as terras pertencentes à Coroa fossem herdadas somente por filhos primogênitos e legítimos.

A partir do documento de extinção do ofício de Correio-Mor, percebe-se que a intenção da Coroa era tanto recuperar os lucros no que diz respeito ao recolhimento de taxas quanto dinamizar os serviços postais. Esse pensamento estava, portanto, totalmente de acordo com o pensamento reformista ilustrado, sendo os Correios um dos pontos fundamentais para a recuperação econômica do Reino, discutida pela geração posterior ao governo pombalino.

Em primeiro lugar, a cobrança de taxa passaria a ser feita diretamente pela Administração, solução acatada por D. Rodrigo de Souza Coutinho como ideal para diversas instâncias do governo. Isso permitiria o maior controle do fisco e evitaria os desvios de dinheiro que aconteciam quando a cobrança de impostos estava sob o controle dos contratadores. Em segundo lugar, a interferência direta da Coroa nos Correios permitiria maior eficiência nas comunicações oficiais, essencial para manter a ordem e a presença real tanto em Portugal quanto em seus domínios ultramarinos, concretizando, assim, o ideal de *Império*, único e integrado. Por último, seria alavancado o bom

funcionamento das transações econômicas, que dependiam de serviços postais eficientes. Isso pode ser percebido no seguinte trecho:

> Tendo-me sido presentes os graves inconvenientes que experimenta não só a Minha Fazenda Real, mas a facilidade das comunicações interiores do Reino, e dos Meus Domínios Ultramarinos, tão indispensável, e necessária em Estados Comerciantes por causa de se achar-se entregue a Administração do Correio das cartas a uma pessoa particular, que considera como Patrimônio este importante Cargo Politico. E sendo igualmente evidente o Direito que me assiste de reivindicar para a minha Real Coroa, por meio de uma justa indenização, este emprego público, cuja alienação temporária não podia de modo algum considerar-se como perpétua, e irrevogável. (DECRETO de 18 de Janeiro de 1797)

Além da recuperação dos serviços postais pela Coroa, D. Rodrigo encarregou-se de tentar resolver a questão dos Correios no Ultramar, especialmente na América Portuguesa. Já em setembro de 1796, envia uma circular a todos os governadores do Brasil, solicitando planos para a implementação dos Correios Marítimos. Após o recebimento de ideias de vários governadores, foi escolhido e adaptado o plano de seu irmão, Governador e Capitão-Geral da Capitania do Pará. Em grande medida, o alvará de criação do Correio Marítimo das Américas, lançado em 20 de Janeiro de 1798, foi inspirado nas ideias de Maurício de Souza Coutinho (MACHADO, 2002).

Os motivos para a criação dos Correios Marítimos são atrelados às necessidades de crescimento do Reino e do Ultramar. A coordenação desses planos ficaria a encargo do Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos, sendo responsabilidade local das Juntas da Fazenda criar correios interiores nas Capitanias. Isso pode ser percebido no início do documento:

> Eu a Rainha faço saber aos que este Alvará com força de Lei virem: que sendo-me presente a economia que deve resultar à minha Real Fazenda, de que o encargo, e cuidado de aprontar as embarcações, que hão de servir de Correios Marítimos, fiquem pertencendo à Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos; à qual igualmente como à da Fazenda, deve pertencer o Estabelecimento dos Correios interiores do Brasil, para a mais útil comunicação de todas

> aquelas capitanias, de que tão grande benefício há de resultar as Praças do Comércio de todos os meus domínios. (ALVARÁ de 20 de Janeiro de 1798)

O Correio Marítimo ficou estabelecido da seguinte forma: duas embarcações (denominadas Paquetes) seriam expedidas de Portugal a cada dois meses, a primeira para o porto de Assú, levando cartas das Capitanias de Pernambuco, Paraíba, Parnaíba, Bahia e Rio de Janeiro; e a segunda para o porto da Bahia e do Rio de Janeiro. Após cumprido seus trajetos, ambos os paquetes retornariam à Portugal, sendo que o segundo poderia transportar cartas do Rio de Janeiro para a Bahia no caminho de volta.

Além dos paquetes, que seriam construídos especificamente para o transporte da carga postal, os navios mercantes também poderiam levar as malas de correio, sendo que as cartas seriam taxadas da mesma forma que aquelas conduzidas pelos paquetes. Os navios mercantes, entretanto, ficaram proibidos de levar correspondências por conta própria. Certamente, tal medida foi tomada tentando evitar o transporte irregular de cartas e o consequente não pagamento das taxas.

Os paquetes também poderiam levar meia carga comercial, especialmente encomendas e produtos e, nesse caso, as embarcações ficariam sujeitas à Alfândega como os demais navios mercantes. Nesse caso, o frete seria regulado pela Administração Geral do Correio de Lisboa.

Interessante notar como o sistema de Correio Marítimo tinha grande ligação com o comércio. Assim, servia não só para a troca de correspondências oficiais e de pessoas físicas, mas também facilitava as transações comerciais, tanto pelo transporte de cargas quanto pela condução de correspondências relativas a esse assunto. Isso se expressa na facilidade que os navios mercantes tinham de transportar as malas de correio e os paquetes de correio de transportar encomendas e produtos.

A partir da análise da legislação da época, é possível perceber que a criação dos correios

marítimos vinha atender, especialmente, o anseio dos intelectuais e homens públicos ilustrados em manter forte a ligação entre Portugal e seus domínios ultramarinos, dinamizando as trocas comerciais e permitindo maior controle político. A reforma postal, portanto, corroborava com a manutenção do *Poderoso Império*, tão almejado politicamente em fins do século XVIII.

Outra faceta presente na legislação relativa ao Correio Marítimo está relacionada à tentativa de melhorar a arrecadação fiscal do Estado. Em relação às taxas recebidas pelas correspondências, o Alvará de 1798 indica que seriam cobradas de acordo com o peso:

> VI. Sendo necessário estabelecer o preço que deve pagar cada Carta, que se enviar pelos Paquetes, assim neste Reino, como no Brasil: Ordeno, que em Lisboa, e nos Portos do Brasil, aonde forem os Paquetes, por cada Carta que pesar até quatro oitavas inclusivemente, se pague oitenta réis. Pelas que excederem o dito peso até seis oitavas, se pague cento e vinte réis. Pelas que passarem de seis oitavas até oito, se pague sento e sessenta réis. E pelas que pesarem mais de oito oitavas, assim como pelos maços, papéis e Vias, se pague a razão de cento e sessenta réis por onça. (ALVARÁ de 20 de Janeiro de 1798)

A forma como a cobrança deveria ser feita na América Portuguesa encontra-se nas *Instruções para os Correios das Américas*. Por meio desse documento, é possível saber como ficaria organizado o Correio, bem como quais seriam os funcionários responsáveis pelo encaminhamento das correspondências e cobrança de taxas.

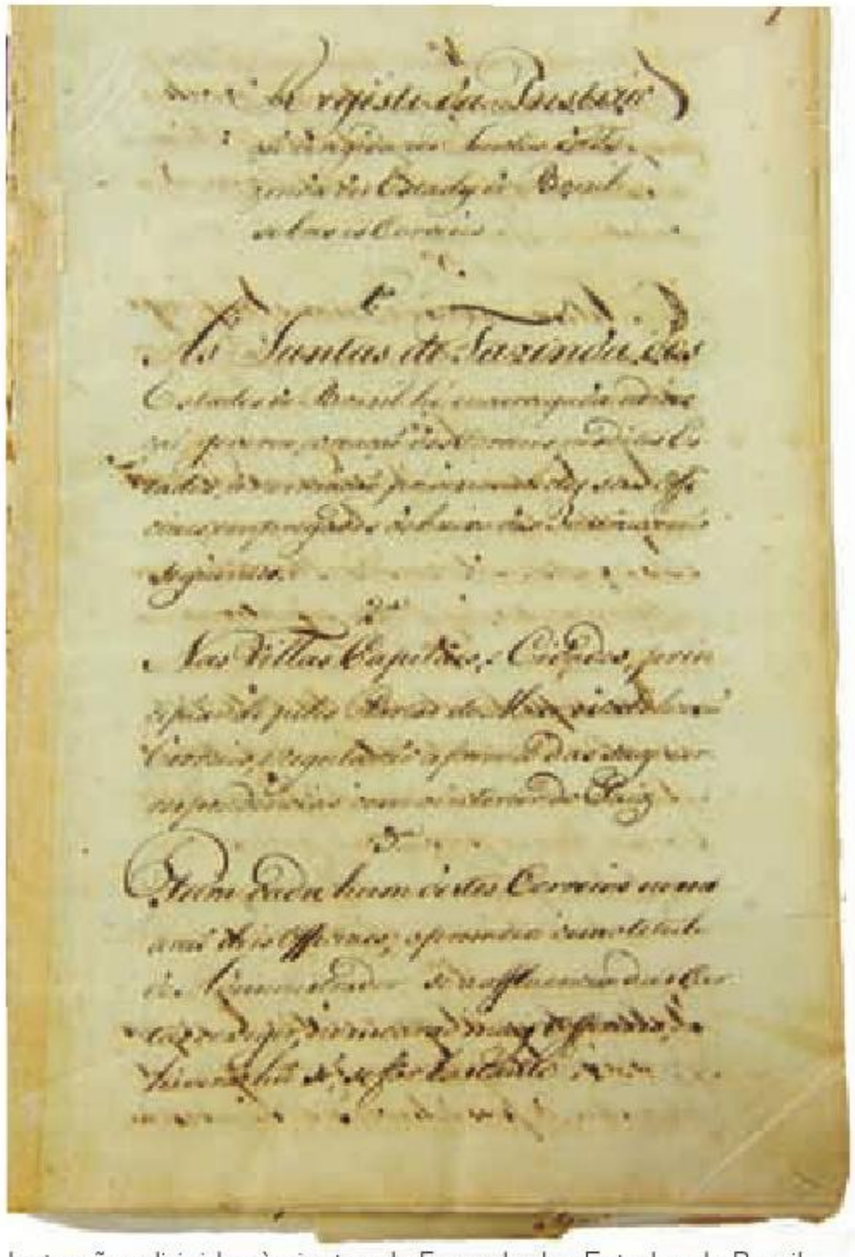
Os correios seriam estabelecidos em cidades e vilas, contando, na maioria dos casos, com dois oficiais responsáveis. Os primeiros oficiais seriam denominados Administradores, e deveriam ser "pessoas de notória honra e verdade, e tais que pelos seus louváveis costumes tenham merecido a confiança pública"(INSTRUÇÕES, 1798, p.9). Em cidades onde os fluxos de carta fossem muito altos, deveria haver mais oficiais subordinados ao Administrador. Todos os empregados estavam subordinados à Junta da Fazenda.

Os correios não contariam com um espaço físico específico, localizando-se na própria casa do Administrador. A única exigência feita era que fosse estabelecido em uma sala ou em um quarto que tivesse proximidade à rua e fosse separado das outras dependências da casa, para que lá se estabelecesse o *laboratório de correio.*

Vale ressaltar que não era incomum, na Administração do Ultramar no Antigo Regime, que diversos serviços fossem prestados em casas particulares, não existindo um espaço físico construído pelo Estado para tanto. Isso também ocorria, por exemplo, com a localização das aulas públicas, que se davam nas casas dos próprios professores régios, sendo que os mesmos não recebiam além do seu ordenado para a manutenção do espaço (FONSECA, 2009). É possível que o mesmo ocorresse com os Administradores de correio, daí a necessidade expressa nas *Instruções* de que esses homens fossem "pessoas abonadas e bem estabelecidas"(INSTRUÇÕES, 1798, p.9).

Diversos parágrafos das *Instruções* são dedicados à forma como o trabalho deveria ser desenvolvido no *laboratório de correio.* As informações acerca da forma como os oficiais deveriam se portar e como o tratamento das correspondências e encomendas deveria ser feito demonstram a tentativa de racionalizar o trabalho de acordo com as concepções ilustradas. Há a tentativa da aplicação de um método claro e objetivo, no sentido de conseguir a melhor organização daquilo que era relativo à administração do correio.

Todos os empregados seriam "fieis, verdadeiros e exatos" (INSTRUÇÕES, 1798, p.9), sendo obrigados a jurarem seus deveres



Instruções dirigidas às juntas da Fazenda dos Estados do Brazil sobre Correios, 1798.
Foto: Jair Xavier
Acervo - Museu Nacional dos Correios

perante a Junta da Fazenda. O Administrador seria responsável por distribuir os trabalhos dentre os demais oficiais, e deveria servir de exemplo, estimulando os outros a serem "exatos, laboriosos e aplicados."

Logo que chegasse a mala do correio, essa deveria ser aberta pelo último dos oficiais, sendo que todos os empregados e o Administrador deveriam estar presentes. Com a mala aberta, o Administrador passaria a conferir o porte das correspondências, que já deveria vir especificado desde a origem. Caso os portes ainda não tivessem sido calculados por qualquer motivo, as cartas deveriam ser pesadas no próprio laboratório para que se descobrisse o valor a ser cobrado. Todos os portes deveriam ser anotados em um livro específico, o qual seria remetido à Junta da Fazenda.

As cartas recebidas deveriam ser organizadas em ordem alfabética e colocadas em uma lista para facilitar a distribuição. Normalmente, era responsabilidade do destinatário buscar suas correspondências no laboratório de correio, pagando no ato da retirada a taxa respectiva. Entretanto, permitia-se a entrega domiciliar, contanto que o interessado assim solicitasse e pagasse um pequeno aumento no valor do porte.

No condizente ao envio de cartas para o Reino, essas seriam recebidas em uma caixa com abertura que daria para a rua. Próximo à partida do paquete, deveriam ser pesadas para o cálculo do porte e carimbadas com o nome da cidade de destino.

O rendimento do correio, recebido durante a retirada das cartas, seria de responsabilidade do Administrador. A cada entrega que fosse feita, seria anotado o recebimento da taxa no mesmo livro no qual estavam especificados os cálculos do porte. Logo, percebe-se que o método de arrecadação pensado para os laboratórios de correio era direto, feito pelos próprios empregados.

Entretanto, certos indícios nos levam a crer que a arrecadação direta para o caso dos

correios pode ter sido dificultada por uma série de fatores. De acordo com Adair Costa (2007), apesar dos planos para melhorar a arrecadação por meio da cobrança direta na América Portuguesa, a resistência dos poderes locais foi um problema à implantação dessa regra. Em grande parte, a arrematação do direito de cobrança de impostos por meio de leilões continuou ocorrendo, mesmo após as reformas implantadas por D. Rodrigo de Souza Coutinho.

Já Mario Rodarte (1999) apresenta dados para o Brasil na segunda metade do século XIX que demonstram que as linhas de correio, junto com o direito a cobrança de taxas relativa ao transporte, eram arrematadas por leilão. Apesar de, atualmente, não possuirmos dados referentes ao final do século XVIII e início do XIX, podemos inferir que os arrematadores dos contratos de correio não deixaram de existir nesse momento.

Possivelmente, as taxas pagas a terceiros incidiam durante o transporte da correspondência via correio terrestre, uma vez que os caminhos eram arrematados. Caso houvesse *laboratório de correio* na vila ou cidade, a cobrança das taxas pela via da Administração seria mais fácil, devido à proximidade. Entretanto, se o local fosse de difícil acesso, dependendo de transporte por caminhos específicos para que chegasse ao laboratório, é possível que o sistema de cobrança fosse feito por contratadores ou outras pessoas que não estavam diretamente ligadas ao correio.

Assim, pode-se inferir que o sistema pensado e colocado em prática por D. Rodrigo de Sousa Coutinho possuía limitações, causadas principalmente pelas grandes distâncias do território americano. Isso impossibilitava a presença da Administração dos Correios em diversos locais, provavelmente tendo como consequência problemas na arrecadação dos impostos referentes. Entretanto, essa hipótese só poderá ser confirmada a partir de pesquisa sistemática na documentação das administrações do correio e das juntas da fazenda em diversas localidades da América Portuguesa.

Finalizando, esse artigo teve o intuito de investigar as reformas dos correios de 1798 à

luz da discussão ilustrada acerca da recuperação econômica e política de Portugal em fins do século XVIII. A partir da análise da legislação da época, percebeu-se que as medidas tomadas para a construção de um novo sistema de correio estavam de acordo com os preceitos ilustrados desenvolvidos nos anos anteriores, especialmente àqueles expressos por D. Rodrigo de Souza Coutinho. Entretanto, acreditamos na possibilidade de tais planos não terem sido colocados em prática sem entraves.

No caso da América Portuguesa, é possível que as grandes distâncias e a pressão dos poderes locais tenham impedido que a arrecadação fosse feita de maneira direta, havendo, ainda espaço para arrematações e atuação de contratadores. Entretanto, essa probabilidade ainda carece de investigação intensa da documentação pelos historiadores postais.

Referências

COSTA, Bruno Adair. *A Tessitura do Fisco – A política ilustrada de D.Rodrigo de Souza Coutinho e a administração fiscal da capitania de São Paulo*, 1797-1803. Dissertação de Mestrado: UNICAMP, 2007.

COSTA, Bruno Adair. 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 (1), p. 137-156, 2011.

DIAS, Maria Odila da. Aspectos da Ilustração no Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 1968, V. 278 p.105-170.

BRASIL. Intruções Dirigidas a Juntas da Fazenda dos Estados do Brazil. Museu Nacional dos Correios, 1798.

FONSECA, Thais Nivia de Lima e. *Letras, Ofícios e Bons Costumes:* civilidade, ordem e sociabilidades na América portuguesa. 1. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2009.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso Império:* Portugal e Brasil nos bastidores da política, 1798-1822. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

MACHADO, Guilherme Luiz G. As "Instruções" Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798. *A Filatelia Portuguesa*, n.106, p. 6-11, 2002.

MACHADO, Luiz Guilherme G. História geral dos Correios portugueses nos séculos XVI ao XVIII. 2008. Disponível em: <http://historiapostal.blogspot.com.br>. Acesso em: 28 mar. 2013.

MAXWELL, Kenneth. Ideais Imperiais. In: BETHENCOURT, Francisco, CHADURI, Kirti(org), *História da expansão Portuguesa*, v.3. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 410-420.

MOURÃO, Maria da Graça Menezes. O cerceamento da comunicação por Correios na "capitania de todos os negócios". In: *Cadernos de História*. Belo Horizonte, V.13, n.18, p. 9-13, 2012

RODARTE, Mario Marcos Sampaio.*O Caso das Minas que Não se Esgotaram:* a pertinácia do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana das Minas Gerais oitocentista. Dissertação de Mestrado: UFMG/ CEDEPLAR, 1999.

SILVA, Ana Rosa Cloclet da. *Inventando a Nação*. Intelectuais Ilustrados e Estadistas Luso-Brasileiros na Crise do Antigo Regime Português (1750-1822). São Paulo: HUCITEC / FAPESP, 2006.

SILVA, Andrée Mansuy-Diniz. *Portrait d'um homme d'État:* D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares (1755-1812), v. II; L'homme d'État, 1796-1812. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, 2006.

SOBRAL NETO, Margarida. Os sistemas de comunicações postais na Idade Moderna e o processo de construção do "Estado Moderno". *Revista Códice*, Ano VII, p.34-45, 2005.

VIEIRA. Armando Mário O. *Subsídios para a História do Correio Marítimo Português*. Porto: Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1988.

Mayra Guapindaia
Graduou-se em História pela Universidade de Brasília no ano de 2010. Atualmente, cursa Mestrado em História Social na mesma Universidade, tendo como tema História do Gênero e Educação no período da Ilustração portuguesa. Trabalha como historiadora na Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos desde 2011.

SÉCULO XIX

Os Correios em São Paulo: a estrutura postal em manuscritos do século XIX

Helena de Oliveira B. Negro

Resumo/Abstract

O presente trabalho analisará documentos da Administração Geral dos Correios de São Paulo. Todos os manuscritos foram elaborados no século XIX e traçam o perfil da instituição, tanto do ponto de vista administrativo como estrutural. As características das atividades postais são relevantes para que compreendamos os movimentos sociais, políticos e econômicos que garantiam a troca de informações, tão importantes para a realização de negócios entre as vilas e cidades no Brasil Império. A análise baseou-se em documentos oficiais, que nos permitiram reconstituir parte da história de uma das primeiras instituições do Brasil e existente até os dias atuais.

Palavras-chave: Filologia. Paleografia. História social.

This article will examine documents of the General Administration of the Postal Service General Administration in São Paulo. All manuscripts were produced in the nineteenth century and draw the profile of the institution, both in administrative and structural terms. The characteristics of postal activities are relevant to the understanding of the social, political and economic movements that ensured the exchange of information, so important to the achievement of business between towns and cities in Brazil Empire. The analysis was based on official documents, which enabled us to reconstruct part of the history of one of the first institutions in Brazil which exists to these days.

Keywords: Philology. Palaeography. Social History.

Introdução

Após meses de pesquisas no Arquivo do Estado de São Paulo, localizamos diversos documentos que apresentam uma pequena parte da história da Administração Postal em São Paulo.

Além de resgatar os procedimentos administrativos dos Correios no Brasil Império, tal documentação apresentou-nos o perfil estrutural da instituição, mostrando-nos como e quais eram os meios para transportar as correspondências entre vilas e cidades.

No decorrer desse artigo, diversos excertos dos documentos da época serão apresentados e neles observaremos os regulamentos e procedimentos postais, dentre eles o Decreto de 05 de março de 1829, que regulamentava definitivamente as atividades de Correios em solo brasileiro.

Encontramos documentos que tratam sobre a proibição do uso dos vagões dos trens e seus inconvenientes, do atraso no envio de cartas e suas consequências, da solicitação de mais uma linha postal a pedido dos moradores de um município e as motivações para sua criação e os roteiros para o transporte das correspondências entre as vilas.

Antes de apresentarmos o caráter político e econômico dos serviços postais no Brasil Império, contextualizaremos seus procedimentos na província de São Paulo, com o auxílio dos ofícios elaborados pelas Administrações Regionais dos Correios e por instituições ligadas ao funcionamento postal.

Do aviso régio de 1798 ao Decreto de março de 1829: a estruturação dos Correios no Brasil Império.

No ano de 1765, sob o governo de Morgado de Mateus, questionou-se a ausência de uma linha postal em São Paulo, para interligar as províncias e as demais vilas, assim estabelecendo uma forma efetiva de comunicação. A partir disso, o então governador requereria a autorização para a utilização do serviço postal, alegando a extrema necessidade de manter a comunicação com o interior da província. Na época, as cartas não eram entregues aos destinatários e, por esse motivo eram disponibilizadas nas administrações de Correios de cada vila, sendo retiradas pelos interessados.

Em 20 de janeiro de 1798, lavrou-se o alvará que deu início ao processo de organização e centralização do sistema postal, bem como a possibilidade de manutenção de comunicação com outros países. Tal alvará constituía os correios marítimos entre Portugal e Brasil, com a obrigatoriedade de expedição de encomendas a cada dois meses às capitanias de Pernambuco, Paraíba, Maranhão, Piauí e Pará, sob fiscalização da Coroa.

Parte do Alvará afirmava o seguinte:

> EU A RAINHA Faço saber aos que este Alvará com força de Lei virem: Que sendo-Me presente a economia que deve resultar á Minha Real Fazenda, de que o encargo, e cuidado de aprontar as Embarcações, que hão de servir de Correios Maritimos, fiquem pertencendo á Repartição da Marinha, e Dominios Ultramarinos; á qual igualmente como a da Fazenda, deve pertencer o Estabelecimento dos Correios interiores do Brazil, para a mais útil communicação de todas aquellas Capitanias, de que tão grande beneficio ha de resultar ás Praças do Commercio de todos os Meus Dominios [...]

Em março do mesmo ano foram criadas linhas postais entre as vilas de Sabará, Vila Rica, São João Del Rey, Vila do Príncipe, Arraial do Paracatu, no estado de Minas Gerais, e o Rio de Janeiro, utilizando os serviços de um oficial.

As criações destas linhas teriam um papel econômico fundamental na região, uma vez que o sul e o sudeste passavam a ser o centro econômico da colônia e Minas Gerais era a principal fonte de extração de minérios. Verifica-se, ainda, que os trajetos têm como ponto de partida a cidade do Rio de Janeiro. É a partir deste alvará que a cidade de São Paulo passa a fazer trajetos para o interior da província. Em 1801 foram implantadas linhas postais com destino às Vilas de Porto Feliz, Itu, Paranaguá e São Vicente, regiões central, norte e litorânea. Os meios de transporte utilizados eram as fontes naturais da cidade, sendo o rio Tietê uma delas. Outras vezes usavam-se as trilhas realizadas pelos bandeirantes.

Com a chegada da família real a centralização de poder intensificou-se promovendo a criação de regulamentos que regessem os serviços postais e organizassem o fluxo de comunicação entre a corte e as capitanias. Com isso a reformulação dos serviços postais foi inevitável, fazendo regularidade nas comunicações e estreitamento dos prazos de entrega das missivas.

O primeiro regulamento – Regulamente Provisional para a Administração Geral do Correio da Corte e Província do Rio de Janeiro - instituído em 22 novembro de 1808, determinava a padronização e centralização de todos os procedimentos referentes à distribuição das cartas nas províncias, com a criação de cargos administrativos com atribuições e salários diferenciados. Durante este período, forte interligação existiu entre o Rio de Janeiro e as capitanias de Pernambuco, Bahia e Minas Gerais, mas, em menor intensidade, com São Paulo, pois "até 1824 havia na província de S. Paulo poucas linhas de correios terrestres e uma de correio marítimo" (ROSARIO, 1993, p. 68).

A troca de correspondências era realizada por um ou dois oficiais, de acordo com a distância entre as localidades e o tempo de viagem.

Os oficiais responsáveis pelo transporte terrestre entre as vilas eram denominados pedestres: funcionários que realizavam o percurso a pé. Cada pedestre ficava na vila em que as cartas deveriam ser distribuídas, sendo responsáveis por sua distribuição somente quando se tratasse de cartas oficiais e destinadas a órgãos do governo. Quando pertenciam a particulares eram entregues na casa do administrador. Caso não fossem resgatadas pelos respectivos destinatários seriam queimadas em local pré-determinado pelos Correios.

Com a independência do país, fez-se necessária a unificação e centralização do contrato de todas as linhas postais criadas até aquele momento, aumentando as quantidades existentes e criando, entre as províncias, a comunicação por mar e terra. Para tanto foi criado o decreto de 5 de março de 1829, que instituiu o regulamento da Administração Geral dos Correios no Brasil.

A finalidade da nova Administração Geral seria a de fiscalizar, dirigir e promover a melhoria das práticas vigentes em todo o império, além de controlar a gestão econômica e financeira das administrações gerais dos correios provinciais, e sua sede seria na capital, cidade do Rio de Janeiro.

Em cada província haveria um Administrador, responsável por todas as agências de correios, auxiliado por oficiais em número necessário para a execução dos serviços postais. O administrador era também o responsável pelo controle econômico, financeiro e operacional de todos os correios da província, como rege o Capítulo II, "Do Administrador e mais empregados do Correio Geral da Corte do Rio de Janeiro", Artigo 3º:

> Pertence ao seu officio, e responsabilidade a fiscalização da receita e despeza, e o governo econômico da administração do correio geral desta Corte e Província; fazer com que todos os empregados cumpram exactamente os seus deveres.

Embora o administrador geral de Correios local fosse a autoridade máxima para os assuntos postais, todas as questões que envolvessem os serviços postais deveriam ser transmitidas ao presidente da província.

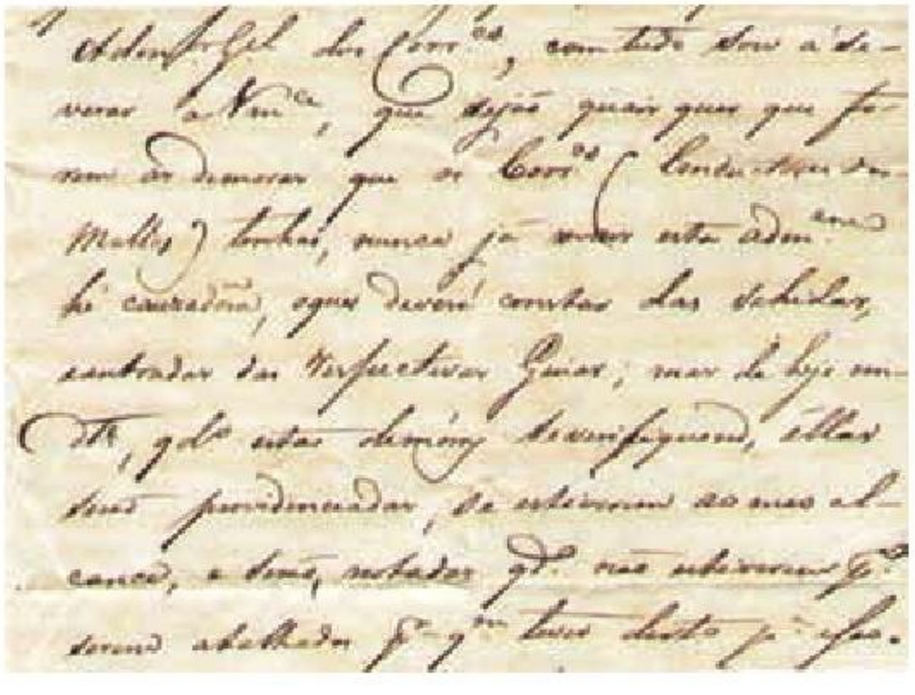
Para que fosse garantida a entrega das correspondências, o Decreto de 1829 resguardava a integridade do operador postal até que as cartas chegassem ao seu destino, interferindo nos procedimentos legais da época. Identifica-se no Título III, Capítulo I, "Dos correios conductores de malas", Artigo 90°:

> Afim de que o giro dos Correios não seja interrompido, nenhuma Autoridade embaraçará, ou retardará, a marcha dos conductores de malas, ou sacos de cartas; nem suas cavalgaduras lhes poderão ser embargadas, ou retidas, por qualquer o pretexto, ainda que atendível seja.

E baseado nesse Decreto todo o procedimento postal passou a ser regulamentado até a República, desde a abertura de agências em pequenas vilas à criação de novas linhas para transporte postal.

O retrato de uma época: as atividades postais e a história do Brasil

A partir da história relatada nos documentos oficiais da Administração dos Correios de São Paulo tentaremos retratar parte das atividades de Correios. A análise será realizada por ordem cronológica. Inicialmente, verificaremos o manuscrito trocado entre a Administração de Correios de São João do Príncipe sul do Rio de Janeiro, e o Administrador dos Correios de São Paulo. Nele identificamos a importância do cumprimento dos prazos para entrega das cartas e o tráfego de documentos nas linhas postais já existentes, conforme se pode ver na figura 1 (na próxima página).



Transcrição do texto da figura 1:

[..]Adm*inistra*dor Ge*ra*l dos Corre*io*s, comtudo sou a severar a Vossa Merce, que sejão quaisquer que fó rem as demoras que os Corre*io*s (Conductores das mallas) tenhaó, nunca já mais esta administração hé cauzadôra, o que deverá constar das sahidas, e entradas das respectivas Guias; mas de hoje emdi*an*te, qu*an*do estas demóras severifiquem, éllas serão providenciadas, se estiverem ao meo alcance, e serão notadas quando náo estiverem por serem asolladas p*a*ra *qu*em tiver desta p*a*ra [...]1

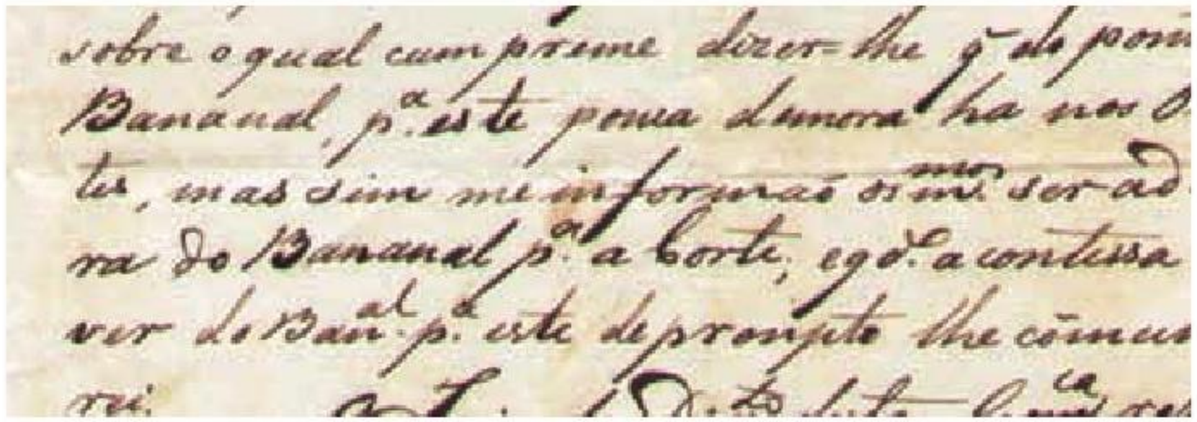
Figura 1. Carta emitida pela Vila de São João do Príncipe em 21 de setembro de 1833.

Outro documento pertencente ao acervo foi produzido na vila de Areias. Elaborado em novembro do mesmo ano relatava os motivos de atraso na entrega das correspondências destinadas à corte. Tal documento foi enviado ao administrador geral dos Correios em São Paulo pelo administrador da vila de Areias. O manuscrito fornece-nos um dado importante sobre o roteiro realizado pelas cartas, pois o caminho – vila de Areias/ Bananal/Rio de Janeiro – era convergente com as movimentações das bandeiras paulistas, como tratado por:

> [...] movimentos demográficos que, provenientes da capitania de Minas Gerais afluem para a Capitania de S. Paulo, os quais, iniciados no século XVIII, após o declínio do ciclo do ouro, fortalecem-se no século XIX: a) migração para o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro, influenciada, no último quartel do século XVIII e, no século XIX, pela mudança da corte portuguesa para o Brasil, em 1808 e o afluxo de entrantes mineiros para a região da bacia do Rio Pardo, atraídos pela existência, desde o século XVIII, da Estrada de Goiás. (TOLEDO NETO, 2000, p.136)

1. As transcrições dos trechos manuscritos manterão as características da escrita da época, mantendo a fidelidade à língua portuguesa produzida na região Sudeste do Brasil, no XIX. As abreviaturas serão desenvolvidas e apresentadas em itálico. Estes procedimentos cumprem o disposto no Segundo Seminário para a História do Português do Brasil, em Campos do Jordão, no período de 10 a 16 de maio de 1998, elaborado pela comissão de elaboração de norma para transcrição de documentos manuscritos para a História do Português do Brasil.

Estes caminhos eram utilizados pelos correios condutores de malas ou "pedestres" – empregados citados na carta de setembro de 1833 (fig. 1). As malas eram grandes sacolas cheias de cartas, que levavam a marca do selo das armas imperiais e seguiam lacradas até o destino, que, muitas vezes, não seria o ponto final de entrega, mas sim um posto ou agência de Correios responsável pela continuidade da viagem. Tais sacolas reuniam as cartas de toda a vila ou cidade da qual o pedestre partiu (figura 2).



Transcrição do texto da figura 2:

[...] sobre o qual cumpreme dizer-lhe q*ue* do ponto do Bananal, p*ara* este pouca demora ha nos Pedetres, mas sim me informão os *mesmos* ser ademora do Bananal p*ara* a Corte, e q*uando* acontessa ha ver do Ban*anal* p*ara* este de pronpto lhe cómunicarei.

Figura 2. Ofício emitido na vila de Areias em 19 de novembro de 1833.

O trecho citado faz referência ao porto do Bananal, importante ponto de escoamento de mercadorias da época e também um meio de comunicação no Vale do Paraíba. Ele fazia o elo entre o transporte terrestre e o fluvial, realizado através do rio Bananal.

Outros rios eram utilizados para realização deste tipo de envio, como o Tietê, por exemplo. A bandeira de Fernão Dias Pais que "acompanhou o curso do rio Tietê até a foz do rio Paraíba" (Paulis, 2000, p.97), fazia do Tietê não somente um roteiro de penetração, mas também um meio para navegação e transporte, pois

> Até início do século XIX esteve ativa, como via de penetração, quando começou a declinar, face às facilidades apresentadas pelos caminhos de terra, mais curtos e possibilitando o

> transporte de cargas em lombo de mulas bem como a mudança de rota, já com o advento da navegação (RIBEIRO JUNIOR ; BAYLONGUE, 1995).

A demora relatada pelo administrador dos Correios de Areias é do porto do Bananal até a corte e não da Vila das Areias até o porto, pois o transporte era realizado via terrestre.

Podemos inferir que o meio de envio está atrelado à distância entre as vilas, pois entre Areias e Bananal há cerca de cinquenta e seis quilômetros de separação e de Bananal para o Rio de Janeiro cento e cinquenta quilômetros.

Ambos meios analisados comprovam as várias possibilidades de interligação entre as vilas e o reino, conciliando as formas existentes para a agilização do transporte, fazendo uso de rotas já criadas, ou, ainda, abrindo caminhos entre uma vila e outra.

Além da questão central tratada em ambos documentos - a importância no cumprimento dos prazos – eles também apresentam as mesmas características quanto à subordinação à Administração Geral, hierarquização prevista no Decreto de 5 de março de 1829, quatro anos antes da elaboração dos manuscritos.

Um terceiro documento analisado foi escrito em 14 de julho de 1879 e destinou-se ao presidente da província de São Paulo, Laurindo Abelardo de Brito. O ofício faz referência ao transporte de correspondências através das estradas de ferro. O manuscrito solicita a intervenção do governante junto à Companhia Inglesa também chamada São Paulo Railway Company, detentora da linha Santos Jundiaí, que posteriormente foi prolongada, estendendo-se até a cidade de Rio Claro. A seguir parte do oficio que aponta o citado (figura 3, na próxima página):



Transcrição do texto da figura 3:

Tendo esta Administração offi-
ciado ao Senhor Superintendente da Estra
da de Ferro da Companhia Ingleza pedindo
para que o compartimento do carro
do correio fosse augmentado visto não
ser hoje sufficiente para o transporte
de malas, e distribuição de correspon
dencia [...]

Figura 3. Documento de 14 de jullho de 1879 que aponta problemas para o transporte de cartas.

O ofício solicitava a intervenção do presidente da província junto a Companhia, para que não houvesse prejuízos aos transportes das malas dos Correios. A empresa ferroviária alegava que o tamanho do vagão era pequeno para a quantidade de malas enviadas e pedia a intervenção do governador para a concessão de um espaço maior, conforme trecho transcrito na figura 4:

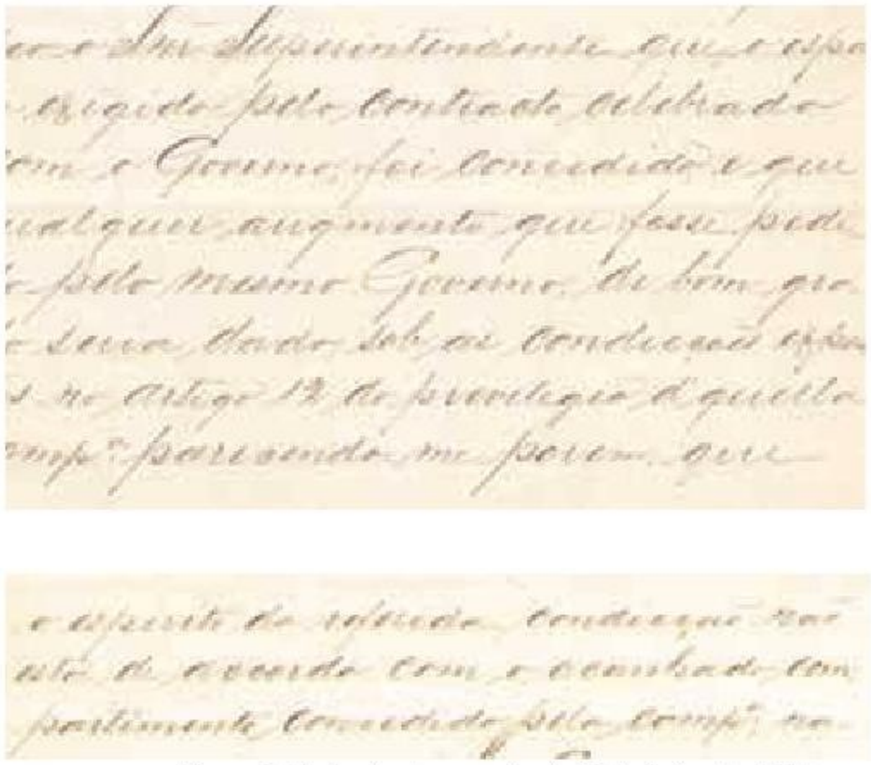


Figura 4. Parte do documento de 14 de julho de 1879 com argumentação do administrador dos Correios.

Transcrição do texto da figura 4:

[...] respon
deo o Senhor Superintendente que o espa
ço exigido pelo contracto celebrado
com o Governo, foi concedido e que
qualquer augmento que fosse pedi
do pelo mesmo Governo, de bom gra
do seria dado, sob as condicções expos
tas no artigo 12 do privilegio d'aquela
companhia parecendo-me porem, que
o espírito da referida condicção não
esta de accordo com o acanhado com
partimento concedido pela companhia [...]

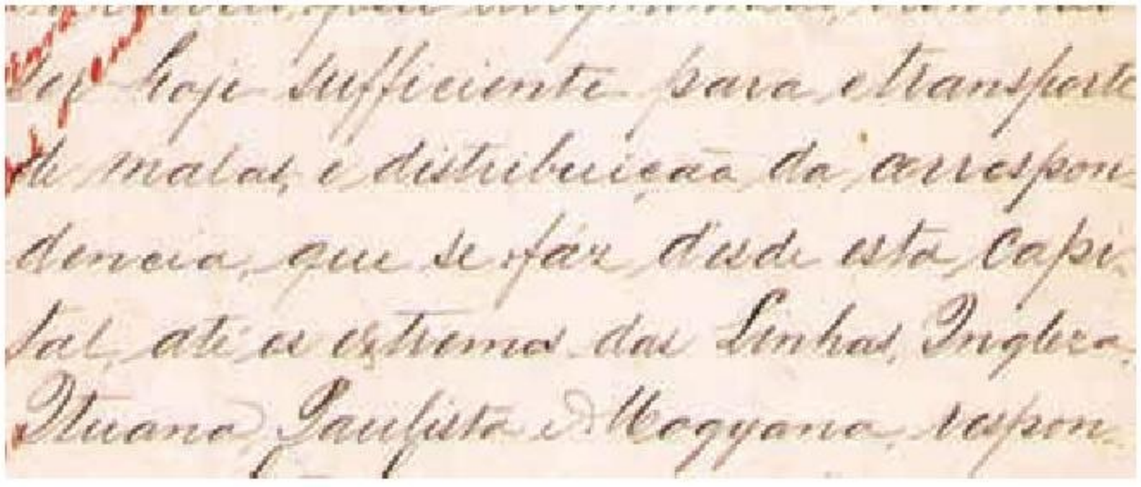
O artigo 12 remete ao Decreto 1759 de 26 de abril de 1856, que determina sobre o transporte postal em vagões de trens. Ele afirma:

> 12ª - As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos Cofres publicos serão conduzidas gratuitamente pelos carros da Companhia: porêm ao cuidado e por conta e risco do Governo. [...] Para o serviço do Correio será feita huma divisão particular em hum dos wagons dos passageiros de 2ª classe, com espaço para tres homens, e com as necessarias accommodações para receber as malas, e dispo-las de maneira que o serviço se facilite. Se o Governo exigir para este serviço maior espaço do que o de hum wagon que possa accommodar seis pessoas, a Companhia fornece-lo-ha mediante huma indemnisação por parte do Governo: no caso contrario o Governo empregará carros seus. Nas estações ou perto dellas terá o Governo o direito de fazer as obras necessarias para o serviço da entrega das malas aos vehiculos ou pessoas que as tiverem de levar para os differentes lugares. Dous passageiros em serviço do Governo terão tambem passagem gratis todos os dias nos wagons da classe correspondente á sua posição social, sendo a bagagem de cada hum livre até o peso de 3 arrobas, não comprehendidos os instrumentos necessarios para o preenchimento de suas obrigações.

Esse decreto remete também a outras determinações sobre os serviços postais, dentre elas o Aviso Régio de vinte de janeiro de 1798, posteriormente ratificado pelo decreto postal de 1829. Em ambos os documentos consta a prioridade e necessidade de transporte das cartas através de meios disponíveis e fornecidos pelo governo ou ainda por terceiros, garantindo a manutenção do serviço e assegurando o prazo de entrega. O Decreto menciona em seus Título III, Capítulo I, "Dos Correios Conductoes de Malas", Artigos 91° e 92°:

> As autoridades dos lugares, por onde passarem os Correios coductores de malas, são obrigadas a prestar-lhes o auxilio necessário, que requerem para o bom desempenho do serviço publico; e se for indispensável fazer alguma despeza para que as malas se não retardem, será esta prontamente mandada pagar pelo Administrador respectivo. Nas canoas, e barcas de passagem, se facilitará esta imediatamente a todo e qualquer correio, pagando elle o que for devido, sendo de particulares; o mesmo se praticará nas pontes ou barreiras, aonde se exigir algum direito de passagem, a beneficio de alguma companhia ou sociedade.

Tal trecho valida a necessidade de manutenção dos serviços postais, assegurando que as correspondências chegassem ao seu destino e para tanto utilizariam todos os meios de transporte disponíveis. A partir da idealização das primeiras linhas férreas, os Correios passaram a utilizá-las para o envio de suas malas e há um trecho, no início do mesmo ofício, que mensura a abrangência de utilização das linhas férreas. Neste excerto verificamos os locais em que os Correios estariam presentes e, consequentemente, atendendo à população (figura 5).



Transcrição do texto da figura 5:

[...] ser hoje sufficinete para o transporte de malas, e distribuição da correspondencia, que se fáz d'esde esta capital, até os extremos das Linhas Ingleza, Ituana, Paulista e Mogyana,

Figura 5.Trecho do manuscrito que informa sobre o destino das cartas de 14 de julho de 1879.

A origem do trajeto é a cidade de São Paulo e a A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, fundada em março de 1872, ligava Campinas à Jaguariúna, inicialmente, e posteriormente chegando à Mogi Mirim. Em 1880, a estrada de ferro chega à Ribeirão Preto.

A Companhia Inglesa, ligava a cidade de Santos à Jundiaí e fazia conexão com as Estradas de Ferro Sorocabana, Ituana e com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A Companhia Ituana, fundada em 1873, fazia a conexão entre Jundiai (São Paulo Railway) e Itu, chegando em Piracicaba, em 1877, e após 1890 a companhia fundiu-se à Sorocabana.

A Companhia Paulista ligava Jundiaí a Rio Claro, no ano de 1876. O mapa a seguir apresenta-nos o roteiro que as estradas férreas percorriam no decorrer do XIX e, consequentemente, o trajeto realizado pelas linhas postais no interior do Estado (figura 6).



Figura 6. Mapa das estradas de ferro em São Paulo.
Extraído de <http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos14_janeiro2004.htm>

Ainda mencionando a importância das linhas férreas para a manutenção dos serviços postais, citamos o manuscrito emitido pela Câmara de São Manoel, quarto documento analisado (figuras 7 e 8). O ofício foi elaborado no dia 24 de abril de 1889 e seu destino foi a Administração do Correio, que o respondeu positivamente em 15 de abril do mesmo ano. No manuscrito citava-se o roteiro para realização das entregas entre as cidades de São Manoel e Botucatu e a proximidade destas cidades às estações de Victoria e 13 de maio (presentes no mapa da figura 09). O documento cita as estações mais próximas da vila e a assiduidade com que há entrega de correspondências na cidade. Além de solicitar o aumento de frequência, o ofício sugere alternativas para atender às demandas do munícipio, citando a distância de ambas estações à cidade de São Manuel.

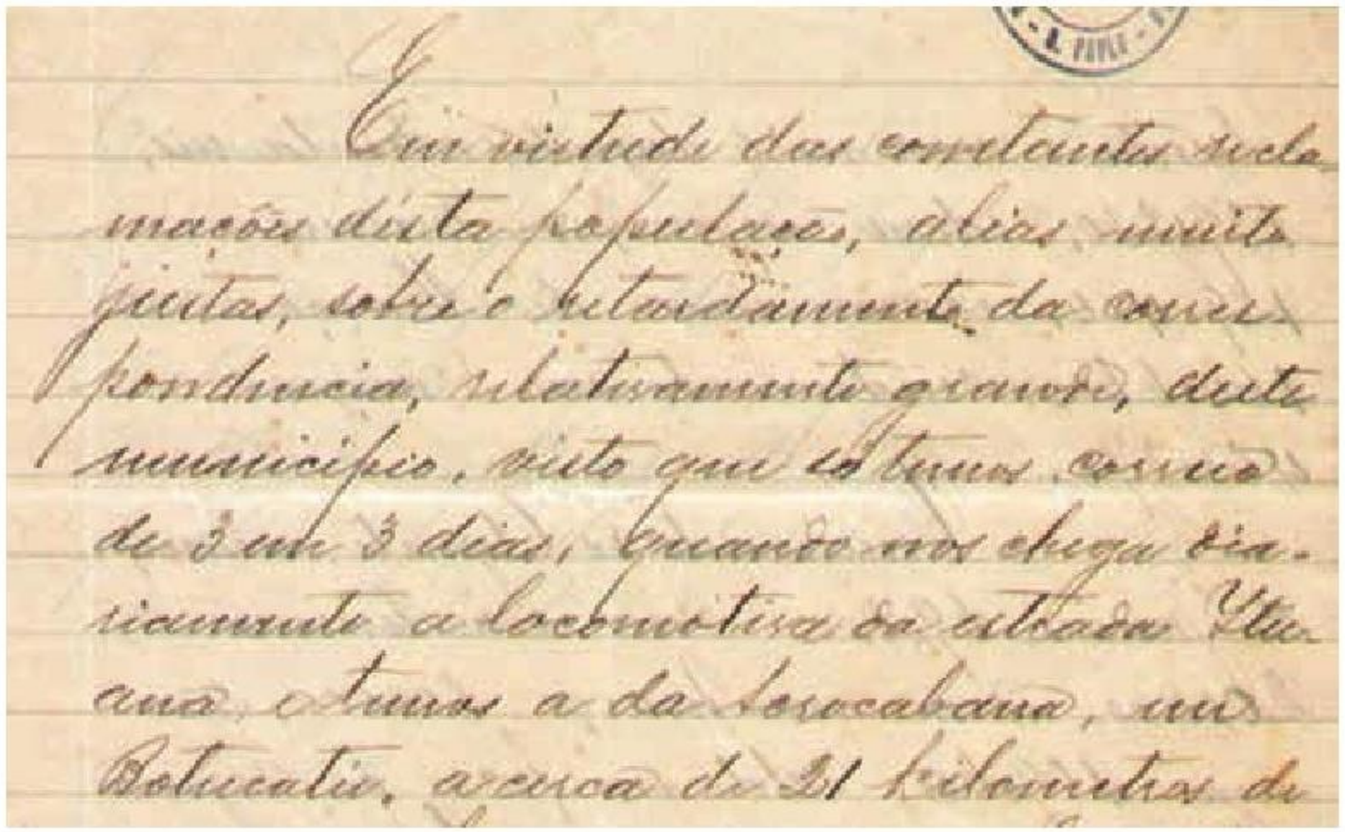


Figura 7 . Oficio da Câmara de São Manoel de 24 de abril de 1889.

O trecho em que as necessidades da população são mencionadas é o que segue:

Transcrição do texto da figura 7:

Em virtude das constantes recla
mações desta população, alias muito
justas, sobre o retardamento da corres-
pondencia, relativamente grande, deste
município, visto que só temos correios
de 3 em 3 dias, quando nos chega dia-
riamente a locomotiva da estrada Ytu
ana e temos a da Sorocabana, em
Botucatú, a cerca de 21 kilometros de [...]

A Câmara argumenta sobre o trecho mais profícuo para redução do prazo dos correios no município, relatando as distâncias (figura 8):

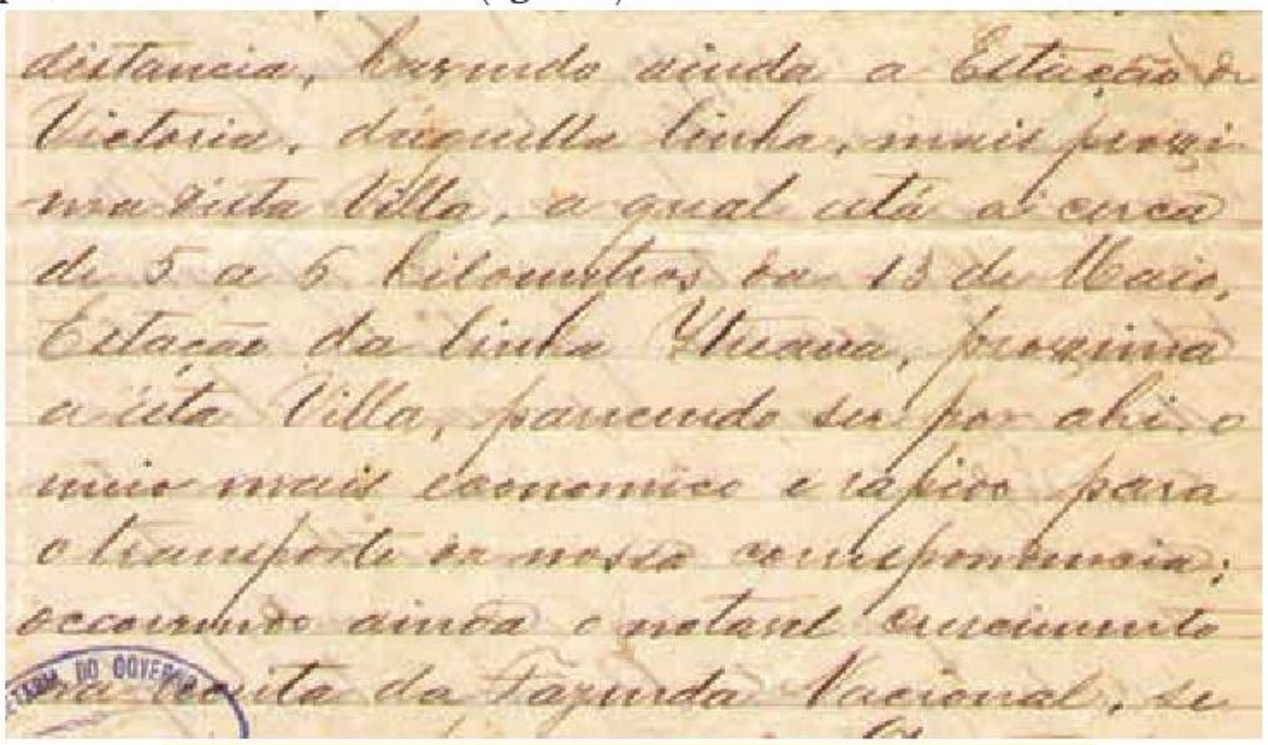

distancia, havendo ainda a Estação de
Victoria, dáquella linha, mais proxi
ma desta Villa, a qual está a cerca
de 5 a 6 kilometros da 13 de Maio,
Estação da linha Ytuana, próxima
a ésta Villa, parecendo ser por ahi o
meio mais economico e rapido para
o transporte da nossa correspondencia;
ocorrendo ainda o notavel crescimento
da receita da Fazenda Nacional, se

Figura 8. Excerto do documento datado de 24 de abril de 1889.

Transcrição do texto da figura 8

[...] distancia, havendo ainda a Estação de
Victoria, dáquella linha, mais proxi
ma desta Villa, a qual está a cerca
de 5 a 6 kilometros da 13 de Maio,
Estação da linha Ytuana, próxima
a ésta Villa, parecendo ser por ahi, o
meio mais economico erapido para
o transporte danossa correspondência;
ocorrendo ainda o notável crescimento
dareceita da Fazenda Nacional, se [...]

Abaixo (figura 9), mapa das linhas férreas Sorocabana, Ituana e Ingleza. Em destaque, as estações mencionadas no texto da figura 08. Verifica-se que as estações 13 de Maio e Victoria estão próximas a São Manoel.

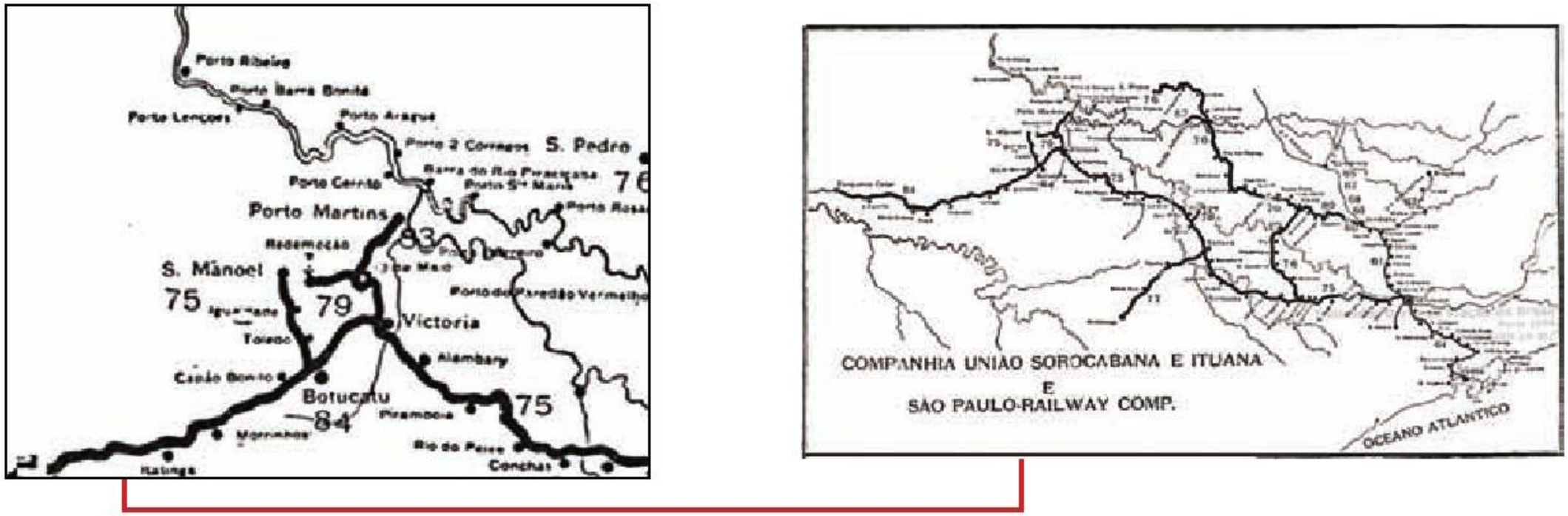


Figura 9. Mapa das Companhias Sorocabana, Ituana e São Paulo Railway extraído de SILVA, M. M.F. Um guia ferroviário brasileiro do fim do século XIX.

No mesmo corpus também encontramos um contrato que licencia navios a vapor para uso dos Correios, quinto documento verificado. Com esse documento, elucidam-se todos os meios de transportes utilizados pela Administração Postal do Império para garantir o serviço postal e garantir a manutenção da comunicabilidade entre as vilas.

O documento em questão foi emanado pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e relata o acordo existente entre o Diretor Geral dos Correios - Luiz Plinio de Oliveira - e os empresários responsáveis pelas concessões de uso dos espaços dos navios, senhores Mendes e Lemos, do Rio de Janeiro e Forjás de Sá, de Santos. O contrato

descreve as relações existentes entre o transporte de correspondências e a navegação (figura 10).

Transcrição do texto da figura 10

Artigo 1°
Mendes, Filho e Lemos obrigao=se a estabelecer
uma linha de navegação por vapor entre
este porto e o da Cidade do Desterro Capital
da Provincia de Santa Catharina com escala
pelos portos de Santos,Iguape,Cananéa, Para
guá, São Francisco,Itajahy ou Itapocaroy [...]

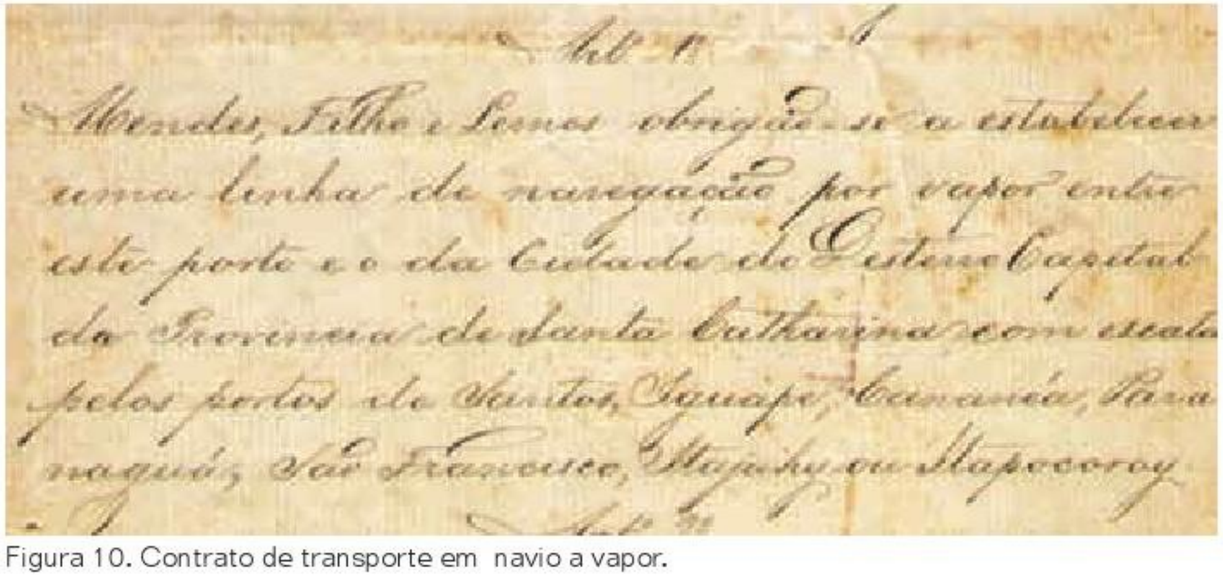
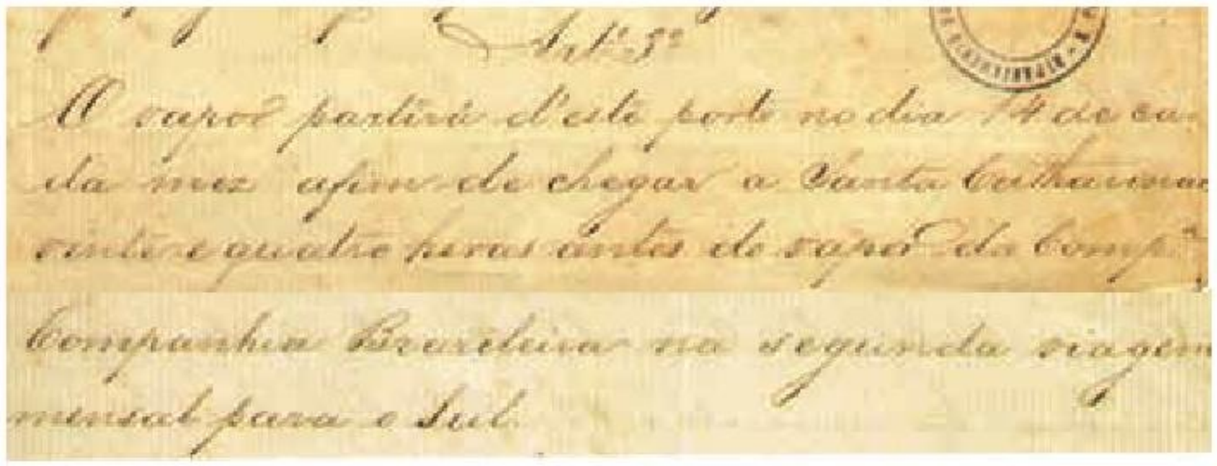


Figura 10. Contrato de transporte em navio a vapor.

O excerto apresenta um roteiro a ser seguido pelo vapor, que atenderá a região sul do país. Sairá da capital e seguirá para Santa Catarina, passando pelos portos paulistas e paranaenses.

O vapor também possuía um prazo para saída e chegada ao destino, estipulado em vinte e quatro horas antes da saída do próximo vapor. O trecho a seguir (figura 11, página seguinte) apresenta-nos um roteiro predeterminado de comunicação entre o vapor que seguiria para o sul e outro vapor que, possivelmente, seria carregado com paquetes e correspondências.

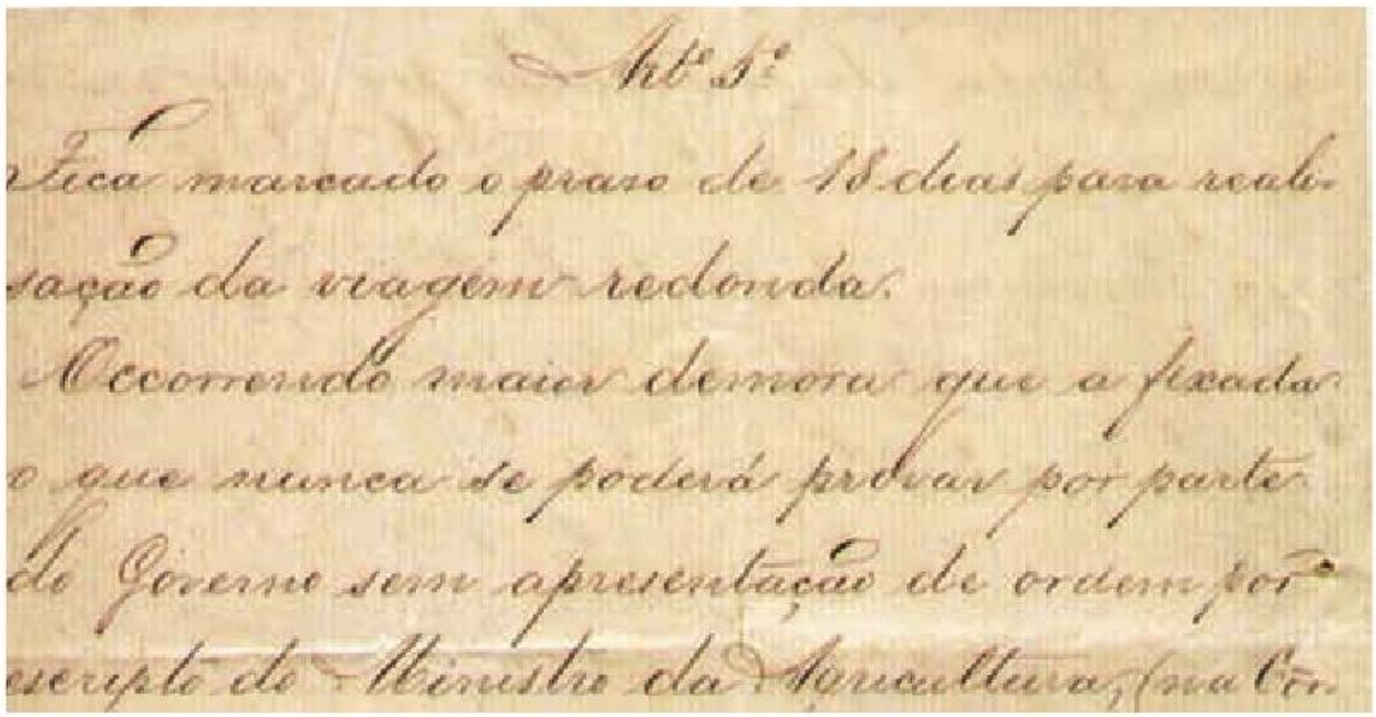

Art.º 3º

O vapor partirá d'este porto no dia 14 de ca-
da mez afim de chegar a Santa Catharina
vinte e quatro horas antes do vapor da Compª
Companhia Brazileira na segunda viagem
mensal para o Sul

Transcrição do texto da figura 11:

Artigo 3°
O vapor partirá d'este porto no dia 14 de ca-
da mez afim de chegar a Santa Catharina
vinte e quatro hora antes do vapor da Compa*nhia*
Brazileira na segunda viagem
mensal para o Sul [...]

Figura 11. Artigo 3º - Parte do contrato.


Art.º 5º

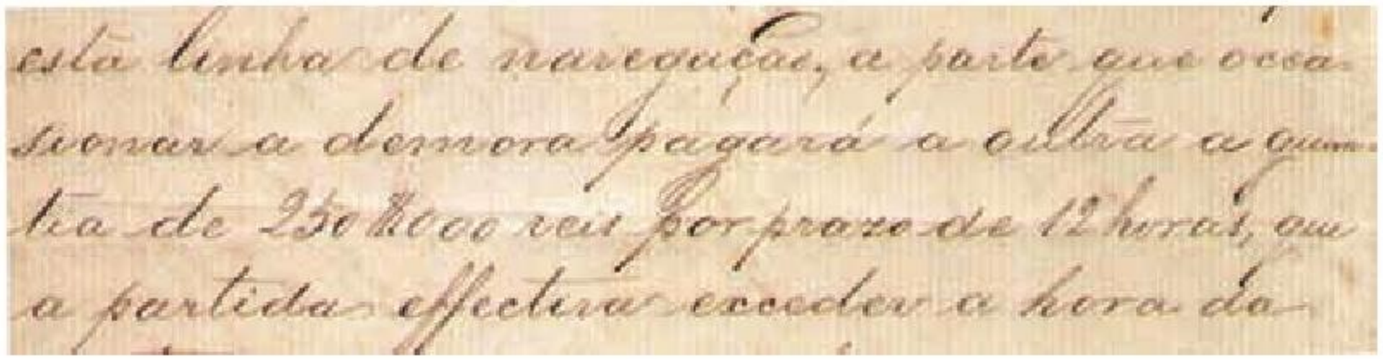
Fica marcado o prazo de 18 dias para reali-
sação da viagem redonda.
Ocorrendo maior demora que a fixada
o que nunca se poderá provar por parte
do Governo sem apresentação de ordem por
escripto do Ministro da Agricultura, [illegible]

Transcrição do texto da figura 12:

Artigo 5°
Fica marcado o prazo de 18 dias para reali-
sação da viagem redonda.
Ocorrendo maior demora que a fixada
o que nunca se poderá provar por parte
do Governo sem apresentação de ordem por
escripto do Ministro da Agricultura,[...]

Figura 12. Excerto do contrato, artigo 5º.

E como previsto no Decreto de 5 de março de 1829, multas e punições são aplicáveis às partes que retardarem a saída das embarcações. O artigo quinto do mesmo contrato trata o assunto nas seguintes palavras (figuras 12 e 13).


esta linha de navegação, a parte que occa-
sionar a demora pagará a outra a quan-
tia de 250$000 reis por prazo de 12 horas, que
a partida effectiva exceder a hora da

Transcrição do texto da figura 13:

[...] esta linha de navegação, a parte que occa-
sionar a demora pagará a outra a quan=
tia de 250$000 reis por prazo de 12 horas, que
a partida effectiva exceder.

Figura 13: Continuação do Artigo 5º do contrato

O disposto no contrato está de acordo com o Titulo IV – "Dos Correios Marítimos", Capitulo I, Disposições Geraes, Artigos 101° e 104°, do Decreto de 1829, que menciona:

> Art. 101° - Uns e outros devem sahir dos últimos portos do seu destino, a saber: os primeiros de Per nambuco, e os segundos de Santa Catharina no 1° e a 15 de todos os mezes; salvas as pequenas alte- rações, que poderem ocorrer, segundo as circums- tancias. [...]
>
> Art. 104° - A demora dos paquetes, nos portos intermédios, será unicamente a necessária para em tregar, e receber as malas, com tanto que nunca ex ceda de 48 horas. Nos últimos portos do seu desti- no, a demora dos mesmos paquetes será regulada por fórma, que a sahida se verifique sempre no princ- cipio, e no meio de todos os mezes, á exceção dos tres de Pernambuco para o Pará, que devem sahir no principio dos mezes.

Ambas as cláusulas retratam as condições do contrato, pois reafirmam a importância do cumprimento do prazo e da ausência de atrasos na saída dos portos, bem como fixam algum tipo de punição em caso de quebra de contrato. É o que verificamos no artigo 5° do

PORTOS DO BRASIL SERVIDOS POR ESTRADAS DE FERRO

	DESIGNAÇÃO E SITUAÇÃO	Natureza do pôrto	Vias-férreas (Designação)
	REGIÃO SUL		
27	Santos (São Paulo)	Marítimo	E F Santos-Jundiaí E. F Sorocabana
28	Itanhaém (São Paulo)	Marítimo	
29	Pôrto Martins (São Paulo)	Fluvial	E F Sorocabana
30	Pôrto Epitácio (São Paulo)	Fluvial	
31	Jupiá (Mato Grosso)	Fluvial	E. F. Noroeste
32	Colômbia Mato Grosso)	Fluvial	Cia. Paulista
33	Paranaguá (Paraná)	Marítimo	V F Paraná-Santa Catarina
34	Antonina (Paraná)	Marítimo	V F Paraná-Santa Catarina
25	Tomás Laranjeira (Paraná)	Fluvial	E F Mate Laranjeira
36	Mendes Gonçalves (Paraná).	Fluvial	E. F Mate Laranjeira
37	São Francisco (Santa Catarina)	Marítimo	V F Paraná-Santa Catarina
38	Laguna (Santa Catarina)	Marítimo	E F D Teresa Cristina
39	Imbituba (Santa Catarina)	Marítimo	E F D Teresa Cristina
40	Blumenau (Santa Catarina).	Fluvial	E F Santa Catarina (0)
41	Pôrto Alegre (Rio Grande do Sul)	Lacustre	V F F R R G S
42	Pelotas (Rio Grande do Sul)	Lacustre	
43	Rio Grande (Rio Grande do Sul)	Marítimo	
44	São Borja (Rio Grande do Sul).	Fluvial	
45	São Jerônimo (Rio Grande do Sul)	Fluvial	E F Jaguí

Figura 14. Quadro com a relação dos portos brasileiros (Adaptado de I Centenário das Ferrovias, 1954).

contrato de licença em que se menciona, inclusive, o valor da multa em casos de atraso.

Os portos mencionados no contrato são marítimos, embora portos fluviais também fossem utilizados para o transporte de correspondências entre vilas no interior do estado e podem ser verificados na figura 14. O quadro atrela a existência das estradas de ferro e dos portos. Os portos de Paranaguá e Itajaí não são servidos por estradas de Ferro e, por tal motivo, não constam da relação.

Considerações Finais

Os documentos demonstram-nos a estrutura dos Correios no século XIX, pois nos apresentam fatos reais que comprovam as movimentações político, econômico e sociais da época.

Os decretos e regulamentos da época intensificaram a normatização dos serviços postais, para que as relações de cunho social, político e econômico pudessem ocorrer sem o prejuízo à Coroa e à sociedade.

A partir de 1808, com a chegada da família real, verificou-se a necessidade de ampliação dessa estrutura e após a proclamação da Independência houve a reestruturação da

instituição. Foi assim que se decretou em cinco de março de 1829 o primeiro regulamento geral dos Correios, sob o qual ficavam subordinadas todas as províncias. A centralização da administração também possuía um caráter econômico, uma vez que as rotas interligavam principalmente a região sudeste, importante centro econômico.

Embora os serviços postais tivessem abrangência nacional, centralizamos nossa análise em São Paulo. A necessidade de linhas de correios já havia sido percebida por Morgado de Mateus, governador da capitania paulista, em meados do século XVIII, mas foi sob o governo de Castro e Mendonça que se deu a criação da primeira linha terrestre de ligação entre a província de São Paulo e a corte. As rotas terrestres não existiam até fins do século XVIII, embora fossem de extrema necessidade para que houvesse comunicação entre a província e a corte.

Com a construção das estradas de ferro, as cartas passaram a seguir pelas linhas existentes, além dos roteiros terrestres, fluviais e marítimos.

Uma pequena parte da história apresentada pelas fontes primárias de conhecimento – os manuscritos da Administração Postal e instituições relacionadas – mostram-nos as primeiras estruturações dos serviços postais e da regulamentação de procedimentos e atividades de Correios, muitas mantidas até os dias atuais.

Referências

BARROS NETO, J. P. *Administração Pública no Brasil: uma breve história dos Correios*. S. Paulo: Editora Annablume, 2002.

BASTO, J; CRONEMBERGER, F; BOHRER, C.B.A. A dinâmica da paisagem do sul do rio Bananal,

do vale do Paraiba do sul. in: *VIII CONGRESSO DE ECOLOGIA DO BRASIL, 2007, Caxambu.* Anais eletrônicos do VIII Congresso de Ecologia do Brasil, Caxambu: Sociedade de Ecologia do Brasil, 2007. Disponível em: <http://www.seb-ecologia.org.br/viiiceb/pdf/2036.pdf>. Acesso em: 17. Jun. 2009.

BELLOTO, H. L . *Autoridade e conflito no Brasil colônia: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo* (1765-1776). S. Paulo: Alameda Casa Editorial, 2007.

BELLOTO, H. L. *Como fazer análise diplomática e análise tipológica de documentos de Arquivo.* S. Paulo: Arquivo do Estado e Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2002.

BRASIL, *I Centenário das Ferrovias*. Rio de Janeiro; IBGE, 1954. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/centenarioferrovias1954.pdf>. Acesso em 02.jan.2013

BRASIL, *A invenção da locomotiva*. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico>. Acesso em 23.Dez.2012.

BRASIL. *Decreto 1756*. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=62721&norma=78609>. Acesso em 16.jan.2013.

CAMMAROTA, L. *Ferrovias: Sinal de Progresso. Revista Histórica do Arquivo do Estado de São Paulo*, S. Paulo, n. 10, p. 10-12, março/abril/maio 1993.

LISBOA. *Alvará de 20 de janeiro de 1798*. in: *Ius Lusitaniae*. Lisboa, 2008. Disponível em:<http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=110&id_obra=73&pagina=744.> Acesso em: 05. Jul. 2008.

OLIVEIRA, H. *Os meios de comunicação no Brasil: estudo dos manuscritos dos Correios. Revista de Estudos Linguisticos*. São Paulo: Paulistana, 2010. P. 477 – 487. Disponível em: < http://www.gel.org.br/estudoslinguisticos/volumes/39/v2/EL_V39N2_04.pdf>. Acesso em 29. Nov.2012.

PAULIS, E. *Vale do Paraiba:* Trilha e fala In: MEGALE, H. (org) *Filologia Bandeirante*. S. Paulo: Editora Fapesp, 2000.

RIBEIRO JUNIOR, G; BAYLONGUE, J. R. *Aspectos da História Postal do Rio Tietê*. Catalogo Exposição História Postal de São Paulo, S. Paulo, 1998. Disponível em:<http://www.fefiesp.com.br/artigo3.htm>. Acesso em: 10.set.2008

ROSARIO, I. *Os Três Séculos e Meio da História Postal Brasileira (1500 – 1843)*. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993.

SÃO PAULO (Município). Decreto de 5 de março de 1829. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, S. Paulo, volume XV, ano II, p. 425-453, 1935.

SÃO PAULO. *As estradas de ferro em São Paulo*. Disponível em: <http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos14_janeiro2004.htm>. Acesso em 02. Jan. 2013.

SILVA, M. M.F. Um guia ferroviário brasileiro do fim do século XIX. *in: Revista Brasileira de Geografia*, volume 02. São Paulo: IBGE, 1954. p. 94-108

TOLEDO NETO, S. A. A ocupação do sertão do Rio Pardo: Conseqüência do Bandeirismo. in: MEGALE, H. (org) *Filologia Bandeirante*. S.Paulo: Editora Fapesp, 2000.

Helena de Oliveira Negro
Bacharel em Letras Alemão Português e Mestre em Filologia da Língua Portuguesa pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

art deco

nas

ag

O art déco nas agências dos Correios:
uma reflexão sobre a padronização arquitetônica nos serviços públicos

Renato Gama-Rosa Costa

Resumo /Abstract

A propósito da celebração dos 350 anos dos Correios, este artigo foi estimulado em grande medida pelo trabalho desenvolvido em 1999 pela pesquisadora Margareth da Silva Pereira em sua obra *Os Correios e Telégrafos no Brasil. Um patrimônio Histórico e Arquitetônico*, em especial quando essa autora trata da questão da padronização das agências dos Correios adotada a partir dos anos de 1930, tendo o art déco como expressão e referência estilísticas. Essa discussão sobre padronização, como veremos, atingiu diversos níveis da gestão pública à época, sobretudo por conta da atuação defendida pela administração de Getúlio Vargas (1930-1945). Percebemos esse movimento, por exemplo, nos projetos desenvolvidos no âmbito do Ministério da Saúde, onde essa ação assumiu ares de campanha. De forma análoga, o *art déco* foi a linguagem preferida por seus autores na grande maioria dos projetos, trazendo uma carga de ideais simbólicos, de uma modernidade pragmática e que indicasse uma atitude organizada e centralizadora na política social do governo Vargas, em suas diversas áreas de atuação.

Palavras-Chave: *Art déco*. Modernismo. Arquitetura pública.

Considering the celebration of the 350 years of the postal services in Brazil, this article was widely enthused by the work done in 1999 by the Brazilian researcher Margareth da Silva Pereira in her book "The Post and Telegraph in Brazil. A Historical and Architectural heritage", especially when the author addresses the issue of standardization of the post offices adopted since the 1930s, having the art deco as an expression and reference of style. This discussion regarding standardization, as we shall see, reached the various levels of the public administration at the time, mainly because of the political action taken by the government of Getúlio Vargas (1930-1945). This movement can be observed, for example, on the projects developed under the Ministry of Health, in which this action took proportions of a political campaign. Analogously, the art deco was the preferred language by authors in most of their projects, conveying a load of symbolical ideals of a pragmatic modernity that would indicate an organized and centralized attitude in the social policy of Vargas' government, in its broad areas of activity.

Keywords: Art Deco. Modernism. Public architecture.

Introdução

Margareth Pereira, em seu livro *Os Correios e Telégrafos no Brasil: Um Patrimônio Histórico e Arquitetônico* (1999) destaca a preocupação, já nos primeiros meses do Governo Provisório de Getúlio Vargas, em controlar a concessão de novos serviços de comunicação à iniciativa privada. Em decretos lançados entre novembro de 1930 e maio de 1931 pretendeu-se regulamentar a exploração dos serviços telegráficos em todo o território nacional, culminando na criação, em dezembro de 1931, do Departamento dos Correios e Telégrafos (DCT). Essas ações faziam parte da política centralizadora que assumiria a gestão Vargas, a partir de 1930.

As políticas sociais nos anos 30 foram mecanismos importantes para manter a unidade federativa territorial brasileira, associadas ao poder centralizador do estado, que se estabeleceu a partir da ascensão de Vargas. Esse aspecto definiu o papel do Estado dos anos 30 com relação às políticas sociais. O período Vargas foi caracterizado por uma padronização dos serviços por meio da definição de regras e normas que regulavam de forma minuciosa todas as atividades a serem realizadas, intensificando assim o processo de profissionalização e especialização do corpo de funcionários públicos (FONSECA, 2007).

Em termos de projetos arquitetônicos, as ações centralizadas apontavam para uma busca de padronização formal, que para o serviço de correios se traduzia em modelos e edifícios-tipo para a arquitetura das agências postais, que deveriam transmitir uma modernidade associada à imagem do serviço público oferecido, chegando-se a se falar

mesmo de uma "arquitetura postal". A padronização indicava quatro tipos de modelo, do tipo I, II e III ao especial (PEREIRA, 1999, p.103 e 104).

Algumas agências postais foram elaboradas dentro da linguagem do neocolonial, mas a grande maioria adotou o *art déco* como expressão plástica. Pouco ainda se estudou sobre a abrangência e alcance dessa linguagem no Brasil, mas estudos indicam a sua associação às salas de cinema (COSTA, 2011) e a alguns programas de saúde, como os sanatórios, dispensários e ambulatórios (COSTA, 2008, MONTEIRO, 2011, ANDRADE Jr., 2011 e BRASILEIRO, 2012), mesmo que essa associação não fosse tão consciente por parte de seus idealizadores. Os arquitetos desses espaços acreditavam estar projetando uma edificação segundo o que havia de mais moderno para a época, mas o olhar do historiador consegue identificar, hoje, um tipo de modernidade produzida nos anos 1930-1950, situada entre leituras protomodernas e o *art déco*. A partir do referido trabalho de Margareth Pereira, percebemos que o *art déco* também se prestou à racionalidade e padronização das agências postais.

Numa linha de investigação acerca da arquitetura desenvolvida na Era Vargas (1930-1945), ou durante o Estado Novo (1937-1945), períodos nos quais igualmente se inserem as agências postais analisadas por Pereira, surgem os trabalhos de Hugo Segawa (1998; 2006), Márcia Monteiro (2001), Oliveira et all. (2003), Costa (2008), Ana Albano Amora (2006), Andrade Jr. (2011) e, mais recentemente, de Carolina Brasileiro (2012), com os quais dialogaremos para a elaboração deste ensaio.

O *art déco*: origens, estética e linguagem

O *art déco* foi considerado durante muitos anos um gosto, mais especificamente um gosto dos anos 1920. Hoje em dia, após uma série de eventos de redescoberta e valorização,

sobretudo por iniciativa dos congressos internacionais realizados com certa regularidade a partir de 1991[1], o *art déco* vem ganhando reconhecimento como uma atitude ou um movimento possuidor de linguagem própria, inserido em uma das diversas manifestações de modernidade surgidas logo após a Primeira Guerra Mundial na Europa, embora a grande maioria dos participantes dos congressos enalteça o que o *art déco* tem de mais extravagante, artístico e requintado – o que sugere uma contradição com os princípios da modernidade, estabelecidos a partir da revolução industrial.

Esse movimento conseguiu sua denominação definitiva a partir da exposição realizada em Paris, no Museu de Artes Decorativas, no ano de 1966, segundo Henri Bresler (1997), em que se rememorava a célebre Exposition Internationale des *Arts Décoratifs et Industriels Modernes*, realizada em 1925, em Paris. Ao longo dos anos anteriores a 1966, como forma de se compreender tal movimento, foram tentadas algumas outras denominações como cúbica, estilo 1925 (SEGAWA, 1995), jazz-moderno berrante (BANHAM, 1979), ou mesmo *art décoratif*, a mais utilizada durante um certo período, antes da adoção da abreviação *art déco*, pela qual se conhece até hoje.

O que se convencionou chamar de *art déco*, portanto, diz respeito a uma linguagem que sofreu influências de diversas outras manifestações ocorridas na virada dos séculos XIX e XX, que embora modernas, ligariam o movimento a um ecletismo tardio por sua adoração à peça de exceção e ao luxo, e por fazer ainda uma arquitetura extremamente simbólica. Podemos resumir essas primeiras influências no *Arts & Crafts* e na escola de Glasgow, da Grã-Bretanha; no *Liberty* italiano; na *Sezession* e no *Wiener Werkstätte* de Viena; no *Jugendstil* alemão; no *Art Nouveau* francês; no *Art Moderne* belga; e no modernismo catalão, em Barcelona. O *art déco* ganharia um impulso e um caráter mais moderno e, de certa forma, mais autêntico, ao incorporar propostas estéticas do movimento futurista italiano, do expressionismo europeu, do *De Stijl* holandês, do racionalismo francês e do construtivismo russo e, ao migrar para os Estados Unidos, do arquiteto Frank Lloyd

1. Segundo dados do 11º Congresso, realizado no Rio de Janeiro em 2011, "Os World Congresses on Art Déco acontecem de dois em dois anos, reunindo os grandes especialistas e amantes do estilo ao redor do mundo. Consagram as cidades onde se realizam, despertando a atenção da comunidade mundial de interessados no Art Déco, cada dia mais numerosa. O primeiro Congresso realizou-se em 1991, em Miami, Estados Unidos. As edições seguintes aconteceram em cidades como Los Angeles, Londres, Cidade do Cabo. Os três últimos eventos foram realizados em Nova York (2005), Melbourne (2007) e Montréal (2009)". In: <http://www.artdecobrasil.com/materias/congresso2011_old.pdf.>

Wright e da Escola de Chicago e seus arranha-céus. É quando o *art déco* atinge, então, seu apogeu e uma característica ainda mais autônoma, influenciando produções artísticas e arquitetônicas por toda a América Latina[2].

Do repertório de influências formais que essa linguagem sofreu, podemos citar ainda a exibição do balé russo em Paris, no ano de 1907; a descoberta da tumba de Tutankamon, em 1922; a expedição cultural realizada ao México, em 1924; os padrões, as cores e a geometria das culturas astecas e egípcias; as múltiplas imagens do Cubismo de Picasso e de Braque; as matizes do Fauvismo; o *glamour* do automóvel e a velocidade da locomotiva e dos novos meios de comunicação; as desafiantes e aerodinâmicas linhas da aviação e da navegação; as fantasias propagadas pelo cinema; os estímulos intelectuais e ficcionais das aventuras de Buck Rogers e H. G. Wells; o uso de novos materiais como cromo, vidro, cristal, bronze polido, aço inoxidável etc (CERWINSKE, 1981, p.10).

De fato, a passagem do século XIX para o século XX foi marcada por profundas mudanças. Finalmente as transformações trazidas pela revolução industrial atingiam todos os níveis da vida humana. O surgimento da industrialização imporia um desafio à arte e a seus artistas. Walter Benjamin analisou tal impacto em seu texto "A obra de arte na época de sua reprodutibilidade técnica". Com o advento da fotografia e posteriormente, do cinema, "[...] o que é atingido na obra de arte é sua aura" (BENJAMIN, 1978, p.213).

O retorno à peça de exceção seria uma tentativa de manter a individualização da arte. Mais ainda, com a facilidade de enriquecimento proposta pelo capitalismo na luta contra o comunismo, a burguesia temia que o luxo usufruído por uma classe composta por industriais, banqueiros e empresários pudesse se estender à classe emergente, com a alta circulação do capital. Temores que levaram os artistas a buscar uma nova forma de fazer arte numa dialética que envolvia negação aos academicismos e historicismos presentes no Ecletismo; aproximação a um gosto de uma classe dominante com sua ostentação ao luxo;

2. O Arts & Crafts e a Escola de Glasgow surgiram em 1896, na Grã-Bretanha, a partir dos trabalhos de Charles Rennie Mackintosh; sua esposa, Margaret Macdonald; a irmã desta, Francês Macdonald e Herbert McNair. O movimento procurou recuperar a estética do movimento gótico inglês e acabou depois que Mackintosh passou a se dedicar exclusivamente à pintura, a partir de 1914 (Frampton, 1996). O Liberty italiano, o Jugendstil alemão, o Sezession e o Wiener Werkstätte vienenses, o modernismo catalão, o Art Moderne belga e o Modern Style inglês podem ser interpretados como as versões locais em tais países do Art Nouveau francês, que surgiu nas últimas décadas do século XIX. Já os demais tiveram seu período mais expressivo durante as primeiras décadas do século seguinte e estão mais identificados com as primeiras manifestações da modernidade do século XX. O futurismo italiano durou de 1909 a 1914, por meio dos trabalhos de Antonio Sant´Ellia (Frampton, 1996); o expressionismo europeu abarcou manifestações das artes de vanguarda alemãs, holandesas, austríacas, checas e dinamarquesas, e floresceu entre os anos de 1910 até 1924 (wikipedia.org). O De Stijl durou de 1917 a 1931, centrado na obra dos pintores Piet Mondrian e Theo van Doesburg e do arquiteto Gerrit Rietveld. O racionalismo francês, por sua vez, esteve centrado na obra de Auguste Perret, durando de 1899 a 1925 (Frampton, 1996). O construtivismo russo surgiu na União Soviética depois da revolução de 1917, mantendo-se em atividade até quase o início da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Por fim, Frank Lloyd Wright e a Escola de Chicago foram as respostas norte-americanas às manifestações modernas ocorridas na Europa, frente ao desafio de se reconstruir Chicago depois do grande incêndio ocorrido em 1871.

uma dupla negação à natureza e à técnica; uma busca ao novo, ao original e uma rejeição à repetição e ao estereótipo. Em suma, tal movimento cultuava ainda as belas artes e a peça artesanal no que ela tinha de mais tradicional: o seu caráter individualizado e único, ironicamente numa forte reação à industrialização e à reprodução.

Entretanto, um sopro de modernidade surgiria em duas tendências do movimento, exatamente no que se refere à limpeza formal, em reação especialmente ao Art Nouveau e na vontade de se realizar uma arte social "[...] aberta à maioria, capaz de abranger todas as áreas da produção artística: objetos do cotidiano, interiores, edifícios e paisagens urbanas" (BRESLER 1997, p.11). Em relação às fachadas, Bresler afirma que "em nome da higiene, da economia e da modernidade, as fachadas dos imóveis serão purificadas e se libertarão da exuberância do Art Nouveau" (idem, p.12). Tal tendência pela limpeza formal e racionalidade se coadunaria com a sociedade e a economia que se expressariam nos Estados Unidos após a crise da bolsa de 1929 e para onde o movimento migrou a partir dos anos 1930.

As características do *art déco* norte-americano, sem abandonar o glamour e a ostentação, seriam, então, o uso de elementos gráficos com o predomínio da águia, dos raios de sol, da fonte d´água e da figura humana feminina; o uso de painéis decorados externos e internos – influência da pintura murária mexicana –; o uso do geometrismo cubista; e de materiais como o cromo, o aço inoxidável, o bronze polido etc.

Seria o *art déco* norte-americano o responsável ainda por estender esta linguagem plástica ao cinema – numa recíproca e eterna troca de influências –; à publicidade e às comunicações – com destaque para os jornais, os correios e os telégrafos –; e aos meios de locomoção como automóvel, o avião, o trem e o navio, dando um caráter de dinamismo e velocidade ao movimento que levou a um desdobramento individualizado e reconhecido hoje como *streamline*.

Como consequência direta da influência dos Estados Unidos nas nações latino-americanas no entre guerras, o *art déco* se tornaria a linguagem oficial de programas arquitetônicos do governo Vargas, como as agências postais, os hospitais e sanatórios por todo o Brasil, em que a padronização ou a standartização era necessária para que se acelerasse a construção.

No Brasil, o movimento do *art déco* ficou muito tempo associado a um ecletismo tardio, pois estaria inserido ainda no academicismo, o que não é de todo errado, uma vez que seguiu o caminho oposto do movimento moderno. Paulo Santos, em seu livro *Quatro séculos de Arquitetura*, faz referências a um estilo influenciado pela exposição de 1925 em Paris, por ele caracterizado pela:

> [...]simplificação de linhas, ausências de molduras, pilastras facetadas ou estriadas sem base nem capitel, motivos florais geometrizados e abundância de vitrais nesse mesmo gênero, em que se incluíam figuras alongadas, com pernas, braços e corpos cilíndricos e a cabeça ligeiramente pendida para o lado, à maneira de Modigliani. (1981, p. 98)

O estudo do movimento do *art déco*, no Brasil, ficou muito tempo relegado a um segundo plano, por não se entender bem o que era aquela arquitetura que ainda prezava alguns cânones clássicos como a divisão bem marcada da edificação, em base, corpo e coroamento, inclusive com o uso de materiais diferenciados. Mas que, ao mesmo tempo buscava uma simplificação de fachadas; uma arquitetura que bebia de fontes racionalistas, tradicionais e neocoloniais – aliás como muitos arquitetos modernistas brasileiros que assim o fizeram no inicio de suas carreiras, sendo Lucio Costa (1902-1998), o mais notório deles.

No começo dos anos 1980, historiadores da arquitetura, como Paulo Santos (1981) e Walter Zanini (1983), afirmavam se tratar de uma arquitetura de transição e antecessora do modernismo. O próprio Zanini reconheceu nesta arquitetura os primeiros passos para a modernidade:

> [...] arquitetura ainda feita com muita parcimônia, de concreto armado, que somente surgia aqui e ali numa ou noutra verga mais comprida que o normal. Construções limpas de atavios, revestidas de massa raspada onde fragmentos de malacacheta rebrilhavam ao sol". (1983, p.834).

Mauro Almada e Eleonora Figueiredo de Souza, publicam um artigo para a *Arquitetura Revista da FAU/UFRJ* intitulado "Protomodernismo em Copacabana", onde analisam justamente um tipo de arquitetura ausente da produção historiográfica oficial dos anos 1930 e 1940 no Brasil. Entretanto, os autores analisam uma arquitetura pré-moderna, nem eclética, nem moderna, nem *art déco*. Para eles, essa arquitetura seria uma arquitetura variante, influenciada por correntes convergentes e até antagônicas, representadas pelo movimento do *art déco*, da exposição parisiense de 1925, e outra, mais autônoma e pura, que precederia a arquitetura racionalista.

Hugo Segawa publicou dois artigos para a revista *Projeto*, um em setembro de 1984 ("Elisário Baihana e a arquitetura *Art déco*") e outro em novembro de 1995 ("Modernidade pragmática: uma arquitetura dos anos 1920/40 fora dos manuais"), onde analisou essa arquitetura até então pouco estudada. Em 1993, Maria de Lurdes Luz lançou ainda a dissertação *O cinema Art déco: o moderno necessário*. Mas os estudos mais completos sobre o assunto seriam mesmo lançados no *1° Seminário do art déco*, realizado no Rio de Janeiro, em 1996.

No guia lançado no seminário, Paulo Conde e Mauro Almada, analisaram o *art déco* brasileiro dentro de um movimento maior, que seria o da busca das raízes de uma cultura brasileira própria, à semelhança do que Roberto Segre havia feito com o estudo do movimento pela América Latina, onde reconhece variantes próprias daquele iniciado na Europa (SEGRE, 1991). O *art déco*, portanto, pode ser estudado como um movimento diferenciado do moderno por adotar linguagens regionalistas e não universais, e também, por ser artístico e decorado.

Nos anos 2000, outros objetos foram acrescentados a esses estudos, tentando aproximar cada vez o *art déco* a outras expressões de modernidade surgidas nas décadas de 1930 e 1940 ainda fora dos manuais de arquitetura.

Arquitetura estatal, arquitetura da era Vargas, arquitetura do estado novo: a influência do *art déco* na linguagem oficial nos anos 1930 e 1940.

O mesmo Segawa apontou em artigo proveniente de sua comunicação no *VI Docomomo Brasil*, realizado em 2005 em Niterói (RJ), para o surgimento de uma arquitetura "estatal", a partir da constituição de equipes de arquitetos, engenheiros e desenhistas próprias para os ministérios da Era Vargas como o do Trabalho, Indústria e Comércio; da Justiça e Negócios Interiores; da Guerra e da Educação e Saúde. Segawa reconhece um trabalho de conjunto e com unidade formal a serviço de um sistema de obras da administração federal, se redimindo de postular um "denominador arquitetônico comum" para os projetos desenvolvidos pelas equipes.

A variedade de referências dos projetos e de seus arquitetos, que eram capazes de projetar ao mesmo tempo o edifício-sede do Ministério da Educação e Saúde, que se tornaria símbolo do Movimento Moderno brasileiro; o edifício-sede do Ministério da Fazenda, um flerte com a arquitetura fascista, e a sede da Universidade Rural, em linguagem neocolonial, fez Segawa reconhecer um "estilo estatal", da qual, por sua vez, absorveu de um relato de José Mariano Filho, um dos defensores do neocolonial, para a *Gazeta de São Paulo*, do dia 22 de setembro de 1944 (SEGAWA, 2006, p.92 e 93). O mais importante para esse autor foi reconhecer nos projetos uma atitude moderna, em que pesava uma racionalidade construtiva, que permitiu atender a um programa de caráter social, traduzido num extenso cronograma de construções idealizado pela administração Vargas.

Em sua tese de doutorado, Márcia Monteiro (2001), explora os hospitais do açúcar, construídos também nessa lógica das ações do Estado Novo brasileiro, com equipes de arquitetos subordinados ao Instituto do Açúcar e do Álcool, em busca de uma linguagem ao mesmo tempo universal e regional. Monteiro, ao apresentar a relação de unidades de saúde e seus ambulatórios construídos pelo Estado de Alagoas, aponta para a construção de ambulatórios em locais diversos, onde se padronizavam processos e materiais para superar, nesse caso, a escassez da mão de obra e reduzir os custos de manutenção.

Nesse sentido de assistência à produção, estabeleceu protótipos para ambulatórios-padrão em três tipos (I, II e III), seguindo a curiosa recomendação formal e estética do "critério funcional corbusiano, com estilo rural brasileiro" (MONTEIRO, 2011, p.79). De fato, segundo Monteiro, o Serviço Técnico Industrial do Instituto do Açúcar e do Álcool propunha projetos de tipologias distintas e programas básicos adaptados à realidade local, o que por si só indica uma certa incoerência em se adaptar uma padronização, mas que era igualmente seguido por outras equipes.

Por sua vez, Ana A. Amora, em sua tese de doutorado, defendida em 2006, analisou os projetos desenvolvidos para as instituições de saúde de Santa Catarina, e como eles procuravam responder a um ideal de modernidade e de identidade cultural e de nação associados a essas obras. Reconhecemos igualmente uma arquitetura de transição, mas ao mesmo tempo, de atitudes modernas, em que o *art déco* ganha destaque, pois a modernidade ainda não havia atingido sua plenitude.

Mais recentemente, Carolina Brasileiro, em sua dissertação de mestrado (2012), analisou os projetos de dispensários de tuberculose desenvolvidos em Recife, pela Divisão de Obras do M.E.S. Três tipos de modelo (I, II e III) também serviram à construção para dispensários para tuberculosos em Pernambuco. A autora da hipótese analisou como as concepções do edifício dispensarial, conjeturadas no âmbito nacional, se

materializaram na realidade regional da cidade do Recife e do estado de Pernambuco, indicando a preferência por uma arquitetura já passível de ser englobada na produção modernista brasileira.

Nivaldo V. Andrade Jr., em seu estudo acerca das edificações hospitalares e de assistência à saúde construídas na Bahia nas décadas de 1930 e 1940, afirma que essas representavam "uma importante contribuição tanto para a infraestruturação de Salvador e das principais cidades baianas quanto para o processo de consolidação da arquitetura moderna no estado" (ANDRADE Jr., 2011, p.106). Esse mesmo autor chama a atenção que embora

> [...]prevalecesse a produção arquitetônica moderna, essa conviveu por toda a década de 1930 e 1940 com outras linguagens, como o déco e o neocolonial, o que muitas vezes resultou em edificações híbridas que associavam características da arquitetura moderna com elementos decorativos de outras linguagens (ANDRADE Jr., 2011, p.107).

Da mesma forma, isso é sentido nas demais construções desenvolvidas por todo o Brasil pela Divisão de Obras do Ministério da Educação e Saúde. Essa foi criada pelos decretos nº 24.438, de 21 de junho de 1934 e nº 24814, de 14 de julho do mesmo ano, como Superintendência de Obras e Transportes, fazendo parte da Secretaria de Estado da Educação e Saúde Pública[3]. As instituições atendidas por esta Superintendência incluíam, tomando como base os anos de 1937 e 1938, entre outros, o Instituto Benjamin Constant, o Instituto de Surdos e Mudos, o Serviço de Proteção à Infância, o Museu de Belas Artes, o Museu Histórico Nacional, a Biblioteca Nacional, a própria sede do Ministério[4], o Colégio Pedro II, além de hospitais, preventórios, sanatórios, leprosários, colônias de psicopatas, faculdades, educandários etc.

Os serviços da Superintendência se distribuíam em três seções, a de Arquitetura e Construções, dirigida por um engenheiro; a de Mecânica e a de Transportes. O Escritório Central possuía, ainda, as seções Técnica, a de Expediente e o Almoxarifado. À Seção de

3. Em todas as referências à D.O. usamos como fonte os documentos encontrados no Fundo Gustavo Capanema do CPDOC da Fundação Getúlio Vargas.

4. Construída entre 1937 e 1945, o projeto foi desenvolvido por Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Carlos Leão, Jorge Machado Moreira, Affonso Eduardo Reidy e Ernani Vasconcellos, com consultoria de Le Corbusier. Essa equipe de arquitetos não fazia parte da Divisão de Obras e foi chamada para desenvolver o projeto após concurso público que descartou os primeiros colocados. O acompanhamento jurídico e administrativo e a fiscalização da obra, porém, ficou a cargo da D.O.

Arquitetura competia, exclusivamente: elaborar os programas para a confecção dos projetos; confeccionar os projetos de todas as obras do Ministério, fosse por administração direta ou por concorrência pública; organizar as especificações e os orçamentos para as obras de construção, reconstrução, acréscimo, modificações ou instalações do Ministério; executar e fiscalizar as obras de construção civil fornecendo os detalhes arquitetônicos e construtivos; atualizar os cronogramas de andamento das obras; manter em cadastro os preços atualizados pelo mercado; e executar serviços de reparos de caráter de emergência, como de vidraceiro, bombeiro, carpinteiro, pedreiro, eletricista etc, visando a boa conservação dos edifícios.

Possuía em seus quadros, engenheiros (cargo criado em 22 de fevereiro de 1932, pelo decreto nº 21.072), mestres, desenhistas, escriturários, almoxarifes e serventes. Desta divisão faziam parte profissionais como Jorge Ferreira, Nabor Forster, Olenka Freire Greve, Floroaldo Albano, Waldir Ramos, Evaristo de Sá, Humberto Cavalcanti e Audomaro Costa, irmão de Lucio Costa, entre outros.

A grande maioria das construções ainda utilizava uma arquitetura de referência mais tradicional, acenando, entretanto, para a modernidade arquitetônica do *art déco* norte-americano. Modernos a sua maneira, esses procuraram romper com os 'estilos' até então adotados para as construções hospitalares, que ora faziam menção ao gótico alemão, ao neoclássico e ao romantismo francês, buscando com isso uma limpeza formal e uma ornamentação minimamente reduzida a frontões estilizados, marcações e linhas cubistas, com destaque para varandas, esquinas e acessos. A grande contribuição desses projetos foi a busca por atender espacialmente às funções a eles destinadas, explorando elementos que procuravam facilitar a cura, como as varandas de helioterapia utilizadas para os sanatórios de tuberculose óssea. Um bom exemplo é o Sanatório de Santa Maria. Sua planta consiste na junção de dois 'y's, esquema comum a esses sanatórios, que ora se utilizavam também da planta em 'V', como forma de se evitar os efeitos dos ventos fortes, que, neste caso, era

prejudicial ao tratamento (BITTENCOURT, 2000). As varandas são o ponto de destaque: lugar de exposição ao sol e da contemplação do sítio circundante (COSTA, 2008).



Sanatório Estadual de Santa Maria. Rio de Janeiro.
Acervo - CPDOC/FGV.

Um outro bom exemplo é o Hospital São Lucas, antiga Maternidade Arnaldo de Moraes, do Rio de Janeiro. Seu estado atual guarda poucas referências arquitetônicas da antiga maternidade, inaugurada em 1938, cujas linhas modernistas estão expressas nas varandas e no uso de volumes cilíndricos. Reportagem de época da Revista Médico-Social ressaltava o "majestoso" edifício de cinco pavimentos de "apurado gosto arquitetônico". A disposição pelo terreno procurou aproveitar o melhor do sol da manhã, distribuindo as duas alas para alojamento dos quartos a partir do acesso vertical, centralizado e composto de dois elevadores e um hall de escadas (COSTA, 2008).



Hospital Maternidade Arnaldo de Moraes.
Arquitetura e Urbanismo. Julho e Agosto de 1938. Acervo CPDOC/FGV.

Considerações finais

Mesmo que se possa reconhecer nesses exemplos citados anteriormente uma arquitetura de linhas expressionistas, oferecendo uma outra opção à hegemonia que a estética racionalista e funcionalista de Le Corbusier alcançaria entre os arquitetos da geração modernista brasileira, que se vê, por exemplo, no sanatório de Paimio (1929-1933), de Alvar Aalto, esses edifícios não têm recebido o devido reconhecimento por parte da historiografia crítica brasileira. Qualidades técnicas, funcionais e arquitetônicas, associadas à estética moderna podem ser sentidas em outros hospitais construídos no mesmo período, mas também nas agências dos correios, como nos atesta Pereira (1999).

Um dos temas apontados por essa autora em relação à modernidade das agências dos Correios reside, sobretudo, na questão da padronização ou estandardização, em franco debate nas primeiras décadas do século XX, e que, segundo a autora, chegou ao centro das discussões nos anos 1920:

> No Brasil, durante o IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos, realizado em julho de 1930 no Rio de Janeiro, a discussão em torno das novas linguagens da arquitetura, destituídas de expressões 'históricas' e almejando chegar a padrões de reprodutibilidade, foi das mais polêmicas. (PEREIRA, 1999, p.125)

Como se vê, essa tônica certamente serviu de referência para os projetistas ligados às estruturas governamentais, ao longo dos anos 1930 e 1940, em busca pela limpeza das referências históricas e pela reprodução.

Os Correios se esforçam, a partir do trabalho de Margareth da Silva Pereira, na elaboração de um inventário do Patrimônio Histórico Arquitetônico, procurando justamente reunir, por tipologias, as agências espalhadas por todo o Brasil, revelando aspectos construtivos e estéticos semelhantes, e seu estado de conservação, em menor ou

maior grau, em referência aos projetos originais. Ao todo são 14 tipologias, incluindo a especial denominada "cubista".

De fato, o termo cúbica, assim como tantos outros, foi utilizado para tentar designar a arquitetura que se fazia em meados dos anos de 1920, inclusive o *art déco*, como vimos:

> "Talvez não as manifestações radicais ou as efusivas, mas demonstrações de renovação arquitetônica, qualquer que seja ela – à maneira folle, mimeticamente, pragmaticamente ou como transformação modernizadora em sua dimensão perversa" ou como o próprio Segawa reconhece, "à margem do modernismo engajado" (SEGAWA, 1997, p. 54 e 55).

Na opinião de Margareth Pereira o tipo cubista (de mesmo radical do termo cúbico ou cúbica), usado nas agências dos correios, teve sua designação retirada de uma análise de outros exemplares do gênero proposta por Lúcio Costa (que nos remete às escolas projetadas por Enéas Silva, por exemplo), onde a composição da volumetria revelava um jogo de corpos geométricos retilíneos e curvos, bem acentuados e mais autônomos. Essa tipologia abrange agências construídas em Barbacena, Montes Claros e Belo Horizonte (MG); Passo Fundo (RS); São Luís (MA) e Maceió (AL).



Agência Central de Passo Fundo – Rio Grande do Sul.
Acervo - GEREN.



Agência Central de Belo Horizonte – Minas Gerais
Acervo - Museu Nacional dos Correios

Para concluir, gostaria de me deter especificamente em relação ao *art déco* encontrado nas agências dos Correios. Essas oferecerem um repertório dos mais ricos para um estudo aprofundado sobre a manifestação plástica e estética desse movimento.

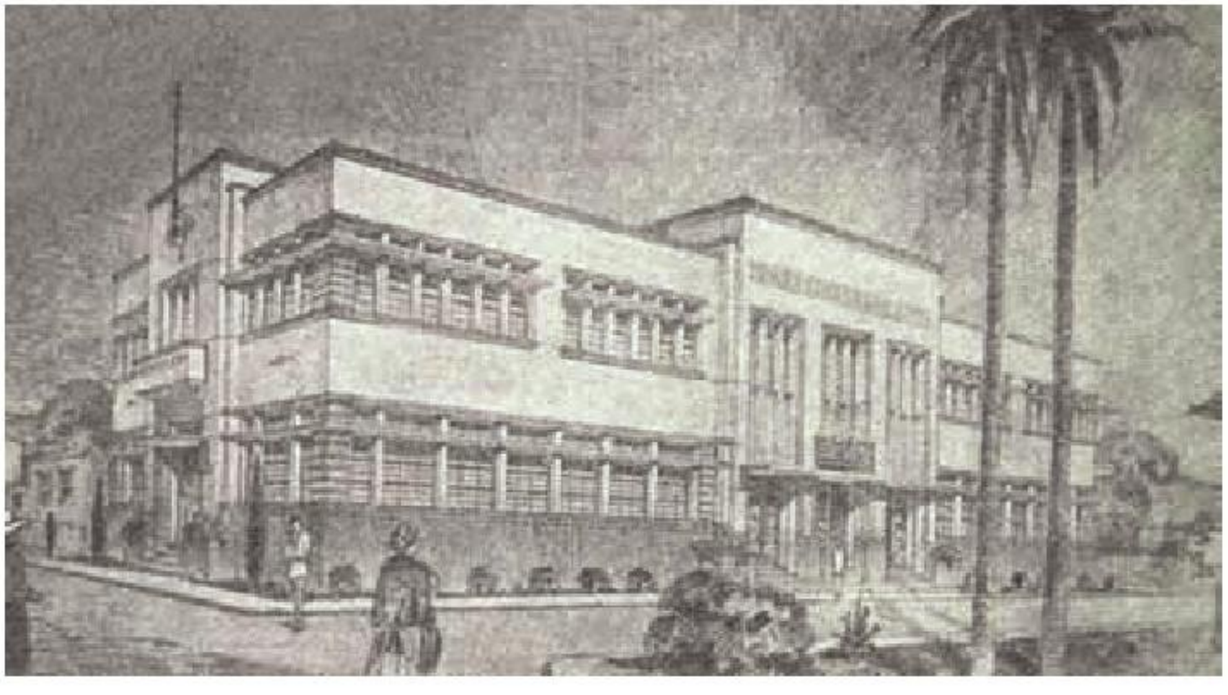
As agências dos estados do nordeste brasileiro, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, foram apontadas por Pereira como precursoras da padronização exigida nos anos 1930 pela Diretoria Geral dos Correios. Projetadas em um ou dois pavimentos, apresentam uma simetria bem acentuada com entrada pelo eixo axial da construção, onde se destacam as linhas cúbicas ou cubistas do *art déco* norte-americano, que ladeiam a

porta de entrada desde o chão, vazando a marquise até sobressair da linha da platibanda que arremata toda a edificação. As marquises em algumas são mais decoradas, em outras, mais simplificadas. E nas esquadrias, foram introduzidos elementos como basculantes e guarda-corpo em ferro, bem ao estilo *streamline*.

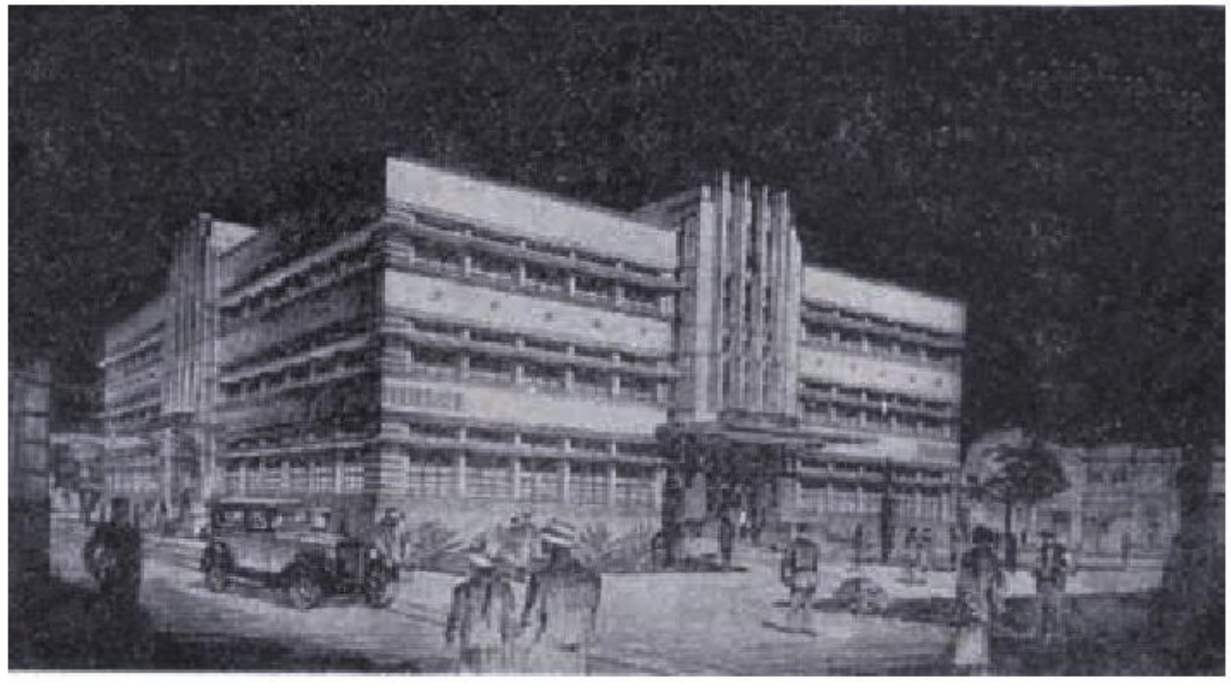


Agência de Quixeramobim/CE. Acervo - Museu Nacional dos Correios.

De maior porte, as construídas para os estados localizados mais ao sul, mas também para a agência central de Fortaleza (CE), apresentam outros elementos do repertório déco, como, por exemplo, linhas horizontais bem marcadas, alternando vãos compostos ora por janelas basculantes, ora por painéis em listras; painéis decorativos em baixo relevo coroando as entradas principais das agências; e as onipresentes linhas cubistas – agora em maior escala e tamanho – que seguem igualmente desde o chão e se projetam acima do coroamento da edificação, que chega a ter três pavimentos.

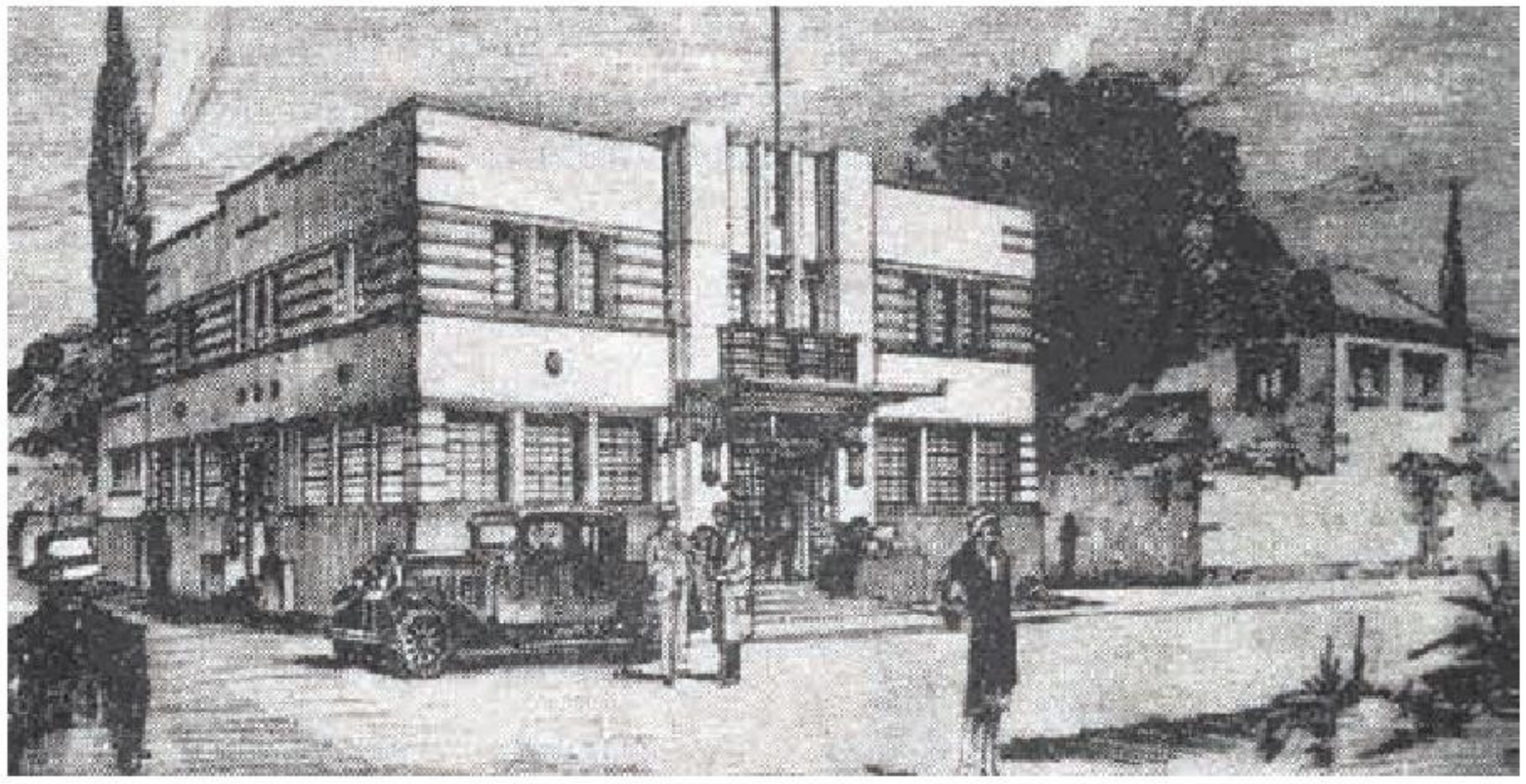


Projeto para a sede da Diretoria Regional de Teresina, Piauí. Apud Os Correios e Telégrafos no Brasil. Um patrimônio Histórico e Arquitetônico. PEREIRA, Margareth .



Projeto para a Diretoria Regional de Fortaleza, Ceará. Apud Os Correios e Telégrafos no Brasil. Um patrimônio Histórico e Arquitetônico. PEREIRA, Margareth.

Algumas outras, de maior representatividade por diversos estados (BA, AL, ES, CE, MG, PI, RS, RN e PB), apresentam novamente as linhas cubistas, adotam soluções semelhantes às descritas nas agências de maior porte, porém em apenas dois pavimentos, como se os autores de seus projetos quisessem utilizar todos os recursos estéticos proporcionados pelo art déco, mas numa escala mais contida.



Desenho de uma agência para as cidades de Ilhéus, Campina Grande e Sobral, seguindo o Tipo Especial. Relatório de 1932. Apud Os Correios e Telégrafos no Brasil. Um patrimônio Histórico e Arquitetônico. PEREIRA, Margareth

Enfim, pelos exemplares vistos no livro Os Correios e Telégrafos no Brasil, a ideia que se tem é que à medida que as agências vão sendo construídas ao longo dos anos 1940, às vezes por questões práticas, como escassez de recursos, e menos por opção formal, suas fachadas vão sendo cada vez mais simplificadas, aprimorando o sentido da padronização e estandardização apontados desde o início dos anos 1930, até se limitarem a um pastiche neoclassicizante, ou a não apresentarem, segundo Pereira, "qualquer marca art déco" (1999, p.143), ou mesmo a um jogo de volumes um tanto o quanto exótico, o que nos levaria a um outro estudo.



Agência Central de Lajeado/RS
Acervo - Diretoria Regional dos Correios do Rio Grande do Sul

Referências

AMORA, Ana Albano G. *O Nacional e o Moderno: a arquitetura e saúde no Estado Novo nas cidades catarinenses*. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. IPPUR. UFRJ. Rio de Janeiro: 2006.

ANDRADE JR. Nivaldo Vieira de. "Arquitetura moderna e as instituições de saúde na Bahia". In BARRETO, Maria Renilda Nery & SOUZA, Christina Maria Cruz. *História da Saúde na Bahia: instituições e patrimônio arquitetônico*. São Paulo; Rio de Janeiro: Ed. Manole; Ed. Fiocruz, 2011.

BITTENCOURT, Tânia Maria. *Peste Branca – arquitetura branca: os sanatórios de tuberculose no Brasil na primeira metade do século vinte*. São Carlos, 2000. Dissertação (mestrado).

BRASILEIRO, Carolina da Fonseca Lima. *Arquitetura Antituberculose em Pernambuco: Um estudo analítico dos Dispensários de Tuberculose do Recife (1950-1960) como instrumentos de profilaxia da Peste Branca*. Recife, 2012. Dissertação (Mestrado).

BANHAM, Reyner. *Teoria e Projeto na Era da Máquina*. Editora Perspectiva. São Paulo, 1979.

BRESLER, Henri. "O art décoratif moderno na França." In: *Art Déco na América Latina*. Centro de Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro/SMU. Solar Grandjean de Montigny. PUC/RJ. 1994.

BENJAMIN, Walter. "A obra de Arte na Época de Sua Reprodutibilidade Técnica". In: *Teoria da Cultura de Massa*. Organizado por Luiz Costa Lima. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978.

CERWINSKE, Laura. Tropical Déco. *The Architecture of Old Miami Beach*. Rizzoli International Publications, Inc., New York, 1981.

CONDE, Luis Paulo, NOGUEIRA, Mauro Neves, ALMADA, Mauro, SOUZA, Eleonora Figueiredo. "Proto-modernismo em Copacabana, uma arquitetura que não está nos livros". In: *ARQUITETURA REVISTA*. FAU/UFRJ. V.2. 1º semestre 1985.

CONDE, Luís Paulo e ALMADA, Mauro. *Guia de Arquitetura art déco do Rio de Janeiro*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. 2006.

COSTA, Renato Gama-Rosa. *Salas de Cinema art déco no Rio de Janeiro*. Editora Apicuri. Rio de Janeiro: 2011.

COSTA, Renato Gama-Rosa. "Arquitetura e saúde no Rio de Janeiro". In: PORTO, Ângela; SANGLARD, Gisele; FONSECA, Maria Rachel Fróes; COSTA, Renato Gama-Rosa. (Org.). *História da Saúde no Rio de Janeiro: instituições e patrimônio arquitetônico (1808-1958)*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2008.

COSTA, Renato Gama-Rosa. Hospital Estadual Santa Maria (verbete) In: PORTO, Ângela et al. *História da saúde no Rio de Janeiro: instituições e patrimônio arquitetônico* – Rio de Janeiro (1808-1958). Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; 2008a.

COSTA, Renato Gama-Rosa. Hospital São Lucas (verbete) In: PORTO, Ângela et al. *História da saúde no Rio de Janeiro: instituições e patrimônio arquitetônico* – Rio de Janeiro (1808-1958). Rio de Janeiro: Editora Fiocruz; 2008b.

FONSECA, Cristina M. Oliveira. *Saúde no Governo Vargas (1930-1945). Dualidade institucional de um bem público*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2007.

FRAMPTON, Kenneth. *Historia Crítica de la Arquitetura Moderna*. Editorial Gustavo Gilli, S. A., Barcelona, 1996.

LUZ, Maria de Lurdes de Oliveira. *O Cinema Art Déco: o moderno necessário*. Tese de mestrado, Rio de Janeiro: UFRJ/EAB, 1993.

MONTEIRO, Marcia Rocha. *Saúde & Açúcar: História, Economia e Arquitetura do Hospital do Açúcar de Alagoas*. 1950-2000. 2001. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, FFLCH, Departamento de História.

MONTEIRO, Marcia Rocha. "*Hospitais do açúcar: uma arquitetura de saúde no Estado Novo*". *História, Ciências, Saúde* – Manguinhos, Rio de Janeiro, v. 18, supl. 1, dez. 2011.

OLIVEIRA et all. *Um Lugar para a Ciência*. Editora Fiocruz. Rio de Janeiro, 2003.

PEREIRA, Margareth da Silva. *Os correios e os telégrafos no Brasil. Um patrimônio histórico e arquitetônico*. São Paulo: MSP/Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1999.

SANTOS, Paulo. *Quatro Séculos de Arquitetura*. Rio de Janeiro, IAB, 1981.

SEGAWA, Hugo. "*Elisiário Bahiana e a arquitetura art déco*". Projeto (São Paulo), São Paulo, n. 67, p. 14-22, 1984.

SEGAWA, Hugo. "*Modernidade Pragmática: uma arquitetura dos anos 1920/40 fora dos manuais*" in Revista Projeto. Novembro/95.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil*. 1900-1990. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

SEGAWA, Hugo. *Arquiteura na Era Vargas: o avesso da unidade pretendida*. In: PESSOA, José. VASCONCELLOS, Eduardo. REIS, Elisabete. LOBO, Maria (orgs.). Moderno e Nacional. Niterói: EDUFF, 2006.

SEGRE, Roberto. América Latina Fim de Milênio. R*aízes e perspectivas da sua arquitetura*. São Paulo: Studio Nobel, 1991.

ZANINI, Walter, org. *História Geral da Arte no Brasil*. São Paulo, Instituto Walter Moreira Salles, 1983. 2v., il.

Renato Gama-Rosa Costa
Pesquisador Dr. de Arquitetura e Urbanismo
Chefe do Núcleo de Estudos de Urbanismo e Arquitetura em Saúde
Departamento de Patrimônio Histórico da Casa de Oswaldo Cruz / Fiocruz
Professor do Departamento de Saneamento Ambiental da Escola Nacional de Saúde Pública / Fiocruz


BRASIL-CORREIO
400
RÉIS
GETULIO VARGAS 10 11 1937

Correios no Período Vargas 1930-1945

João Pinheiro de Barros Neto

Resumo/Abstract

Os Correios no Brasil desempenharam papel fundamental no projeto de crescimento da nação em vários períodos de nossa história. O desenvolvimento dos Correios corresponde ao crescimento e à transformação sócio-político-econômica do Brasil, razão pela qual o conhecimento dos principais fatos ligados à história postal permite obter um panorama do próprio desenvolvimento nacional. Ao estudar os eventos que transformaram os Correios ao longo do período 1930-1945, na chamada era Vargas, contribuí-se não só para a preservação da história postal, mas também para melhor entendimento da evolução da Administração Pública nacional nesse "período tão mal estudado da história do Brasil" (FERREIRA, 2001, p. 36).

Palavras-chave: Correios. Vargas. Estado Novo. Liderança. Administração Pública.

Brazilian Post played a major role in the design of the nation's growth in various periods of our history. The development of postal services correspond to the growth and transformation of the social-political-economic conditions in Brazil, which is why the knowledge of the main facts related to post history gives a panorama of the own national development. By studying the events that transformed the Brazilian Post over the period 1930-1945, which was called Vargas Age, we are contributing not only to the preservation of postal history, but also to better understand the evolution of the National Public Administration in "this poorly studied period of the history of Brazil" (FERREIRA, 2001, p.36).

Keywords: Post. Vargas. New State. Leadership. Public Administration.

Getúlio Vargas

Getúlio Dorneles Vargas (19/04/1882-24/08/1954) foi o Presidente da República que mais tempo permaneceu no governo. Ele exerceu dois mandatos de 03/11/1930 a 24/10/1945 e de 31/01/1951 a 24/08/1954. Entre 1937 e 1945, instalou uma ditadura chamada de Estado Novo.

Seu primeiro mandato, foco temporal deste artigo, foi caracterizado ideologicamente pelo nacionalismo e pelo populismo e gerencialmente pela centralização e controle. Vargas promulgou a Constituição de 1934, fechou o Congresso Nacional em 1937 e passou a governar o Brasil com poderes ditatoriais até o final da Segunda Guerra Mundial, quando os ventos democráticos inviabilizaram sua permanência no poder.

Vargas notabilizou-se, dentre outras coisas, pela criação do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) com o objetivo de controlar e censurar qualquer manifestação contrária ao seu governo e pela forte perseguição a seus opositores políticos, principalmente aqueles do partido comunista. O episódio em que Olga Benário Prestes (MORAIS, 2008), grávida de sete meses do líder comunista Luis Carlos Prestes, foi deportada e entregue para a Alemanha de Hitler, onde foi assassinada nos campos de concentração nazistas, é emblemático do período.

A chegada de Getúlio Vargas ao poder, no bojo da revolução de 1930, que derrubou o

governo de Washington Luís, que havia sido eleito em 1926, não obscureceu a necessidade de o Brasil revolucionário contar com um "sistema vascular e de matéria agregante (sic), que só a organização social pode suprir e não se gera, em países novos senão por ação política" (TORRES, 1938, p.37).

Com esse intuito, Vargas criou em 1939 a Justiça do Trabalho, instituiu o salário mínimo, estabeleceu a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) que ainda hoje garante importantes direitos ao trabalhador brasileiro: a carteira profissional, férias remuneradas, limite semanal de jornada de trabalho.

Ele também investiu bastante na área de infraestrutura: criou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 1938; a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1940, a Companhia Vale do Rio Doce em 1942 e a Hidroelétrica do Vale do São Francisco em 1945, dentre outras instituições que continuam existindo. Nesse período os Correios e Telégrafos passaram por grandes mudanças.

Os serviços postais no início do Período Vargas

Ao iniciar os anos de 1930, os serviços públicos no Brasil, especialmente os postais, estavam em processo de acelerada degeneração. Também os serviços telegráficos estavam em "deplorável decadência" sempre sujeitos a atrasos e sucumbindo à concorrência de empresas particulares enquanto que o postal estava confiado a agentes semianalfabetos, tudo isto agravado pela ausência de sistematização e de normas reguladoras.

Os Decretos 19.881 e 19.883, de 17/04/1930, regularam a exploração dos serviços telegráficos e telefônicos no território nacional, o Decreto 20047 de 27/05/31 estabeleceu o monopólio pela União desses serviços além dos de radiocomunicação e o Decreto 22.166 regulou o serviço telegráfico público nas estradas de ferro.

As repartições funcionavam em "velhos pardieiros de aluguel, na falta de próprios nacionais, com todas as deficiências das condições de higiene e de ambiente propício", má conservação e deficiência de aparelhagem das linhas telegráficas (ALMEIDA, 1933, p.143-157). A situação dos Correios e Telégrafos é descrita pelo então Ministro da Viação nos seguintes termos.

> Nos correios, não fora organizado, nem disciplinado o funcionalismo. Para assinalar esse erro, basta observar a classe esdrúxula dos "pro - rata", em que se encontram empregados admitidos, há dezenas de anos, mantendo-se, todo esse tempo, como extranumerários[1] e recebendo pelas sobras da verba orçamentária.
> Não foi selecionado, convenientemente, o pessoal para o trafego. Entrechocam-se os horários regulamentares com interesses privados.
> Os correios constituíram, tradicionalmente, o encosto de filhos-famílias[2] e de pessoas que precisavam de uma achega ou de dividir o tempo entre as funções publicas e deveres de outra natureza, exercidos fora da repartição.
> [...]
> [...] estafetas protegidos, como mensageiros dos telégrafos, eram retirados da distribuição domiciliária para os serviços internos.
> [...] repontava, pelo braço de patronos inescrupulosos, a malandragem que iria exercitar-se na criminalidade especifica da subtracção de valores, do furto de correspondência e da emissão de vales falsos.
> Dos mesmos vícios de origem ressentem-se os telégrafos.
> [...]
> A promoção tornava-se como que o prêmio de uma loteria[...]tinha o defeito de destacar apenas um elemento de uma classe [...]
> [...]
> Paralelo aos titulados, constituídos por lei, proliferava o extravagante conglomerado de diaristas de admissão sumária, de diárias arbitradas ad-hominem[3] , com as mais chocantes preterições.
> [...] telegraphistas desviavam-se para companhias concorrentes, irregularidade que determinou o despacho de 30 de julho de 1931, em que o ministro da Viação recomendou ao

1. São os que não pertencem ao quadro efetivo de funcionários.

2. Rapaz de família abastada, da qual depende economicamente, e nada faz.

3. Argumento com que se procura confundir o adversário opondo-lhe seus próprios atos ou palavras.

> diretor do telegraphos que não permitisse a nenhum funcionário dessa repartição exercer atividade em empresas particulares, que exploram serviços da mesma natureza...
> [...]
> Uma situação nesses moldes anômalos não poderia ser sanada de pronto... (ALMEIDA, 1933, p. 149-152).

Não obstante, era o telégrafo um dos meios de comunicação mais importantes da época e a própria política era conduzida por ele, ainda que em código. As revoluções eram feitas por telegramas, como conta a filha de Getúlio Vargas, Alzira, nos seguintes excertos extraídos de Peixoto (1960), sobre os movimentos que agitaram a década de 1930.

> Algo de novo estava acontecendo em nossa vida. Papai ficava até tarde, auxiliado por mamãe, cifrando e decifrando telegramas. (PEIXOTO, 1960, p.31).
>
> Os telegramas e radiogramas eram entregues em mão, sempre pelo mesmo oficial da Guarda e a maioria em código. (idem, p. 51).
>
> Enquanto o trem que transportava o Estado-Maior revolucionário se dirigia lentamente para a Capital Federal, chegavam a Porto Alegre as primeiras respostas concretas a pergunta perturbadora, lançada pela Aliança Liberal em 3 de outubro: 'O que que há?' Era essa a senha telegráfica enviada aos chefes revolucionários para deflagrar o movimento. (idem, p. 63).
>
> Porto Alegre tornara-se o centro telegráfico para onde convergiam todos os cifrados. (idem, p.64).
>
> Parecia existir um interesse oculto e preconcebido de provocar guerra entre o Brasil e a Argentina. Telegramas em código e avisos misteriosos diziam-nos que a Argentina concentrava tropas na Província de Corrientes, fronteiriça ao Rio Grande do Sul. (idem, p. 284).

Tão importante meio de comunicação entre as pessoas e as organizações e fator preponderante de integração do país não podia continuar em situação deplorável e sem a necessária revitalização por parte de um governo que prometia a recuperação das instituições nacionais.

A recuperação dos serviços postais e telegráficos

Para reverter a deterioração de tão importante serviço, foram adotadas medidas típicas de situações que requerem premência para solução: congelou-se o quadro de pessoal, abriram-se concursos para regularizar a situação dos diaristas, criaram-se cursos de emergência para preparação aos concursos, criou-se uma seção especial para o tráfego aéreo, "forçou-se as empresas ferroviárias a cumprir suas obrigações contratuais", suprimiram-se agências abertas por interesses pessoais (algumas se localizavam na mesma rua), extinção de linhas de condução de malas (ALMEIDA, 1933, p. 152-160).

Claro que medidas de emergência não seriam suficientes por si só, foi necessário atuar na cultura e no sistema; no entanto, ainda neste primeiro momento, houve uma grande recuperação da qualidade dos serviços prestados ainda antes de terminar a década de 1930, como se depreende do trecho abaixo transcrito.

> É com grande satisfação que comunicamos a V. Excia. a aprovação unânime de uma moção de aplauso à Repartição Geral dos Correios e Telégrafos de nosso país [...]
> Essa moção de aplauso foi proposta por nosso Presidente ao se discutir o 8° item da ordem do dia: utilização dos correios para entrega e cobrança de mercadorias.
> [...]
> E o resultado que tem sido obtido pelo Instituto dos industriários é bem digno de admiração e do aplauso de todos os brasileiros conscientes das dificuldades naturais que o serviço de Correio encontra em nosso País... (Carta datada de 21/09/1938, dirigida ao Diretor Geral dos Correios e Telégrafos pela FIESP, publicada na REVISTA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS, dezembro de 1938, p. 546-547)

O soerguimento dos Correios e dos Telégrafos soma-se à criação das grandes empresas estatais e evidencia a disposição de Vargas e do grupo que o cercava de "realizar objetivos, que eram tidos como os do Estado [...] [e] construir um Estado com uma burocracia civil permanente e capaz de controlar as classes economicamente dirigentes e a nascente classe operária" (FERREIRA, 2001, p. 36).

Os Correios e Telégrafos então atingiram reconhecido nível de boa prestação de serviços, só caindo em nova em nova fase de deterioração já nos anos 1950. De fato, a queda da qualidade culmina na década de 1960 com a pior imagem possível de serviços públicos, especialmente para o Departamento de Correios e Telégrafos (DCT), com problemas de toda ordem, desde déficit por causa das "escassas verbas orçamentárias e por tarifas aviltadas até deterioração do seu patrimônio" (COFI, 1979, p.5).

Isto se deveu principalmente a uma grande inabilidade para recomposição das tarifas frente a um processo inflacionário e a uma grande carência de recursos, que impossibilitou os Correios de acompanharem o desenvolvimento tecnológico e humano que o crescimento do País voltava a demandar nos anos 1960, mas que não serão analisados neste texto.

A modernização dos serviços postais e telegráficos

Até a Revolução de 1930 existiam duas repartições distintas: a Repartição dos Correios e a Repartição dos Telégrafos, cada uma por seu lado, tentando acompanhar o crescimento do País, mas eivadas de vícios políticos e práticas ineficientes. Eram organizações diferentes, cada uma com sua gestão particular, procurando estabelecer seu curso próprio, mas na verdade, sendo levadas pela inércia e pelo excesso de burocracia.

A grande mudança ocorreu a partir da decisão de juntar as duas repartições em um só Departamento, misturando técnicas, padrões e culturas diferentes. A partir daí percebe-se claramente que a organização passou a incorporar elementos estratégicos básicos comuns no entendimento de inúmeros autores, como:

> Estratégia é a determinação de metas básicas em longo prazo e dos objetivos de uma empresa e a adoção das linhas de ação e aplicação dos recursos necessários para alcançar essas metas. (CHANDLER, 1990, p.13)

> Planejamento estratégico é a metodologia gerencial que permite estabelecer a direção a ser seguida pela empresa, visando o maior grau de interação com o ambiente (OLIVEIRA, 1999, p. 218).
>
> Administração estratégica é um processo contínuo de determinação da missão e objetivos da empresa no contexto de seu ambiente externo e de seus pontos fortes e fracos internos, formulação de estratégias apropriadas, implementação dessas estratégias e execução do controle para assegurar que as estratégias organizacionais sejam bem sucedidas quanto ao alcance dos objetivos (WRIGHT, 2000, p.45).

Os conceitos básicos de estratégia, o plano de fusão e os objetivos dessa empreitada podem ser facilmente identificados e esclarecidos pela leitura dos seguintes trechos da exposição de motivos do Decreto 20.859/30 (apud ALMEIDA, 1933, p. 144).

> A obra de reconstrução administrativa que o governo provisório se impôs realizar ficaria incompleta, se não abrangesse os serviços de correios e telégrafos.
> Enquanto, nos outros países, esses serviços são objeto de constante desvelo, pela compreensão do papel que representam no desenvolvimento material e cultural dos meios a que servem, têm sido considerados no Brasil em plano secundário ou como instrumento de política partidária.
> [...] Cumpre, pois, dar nova orientação às duas repartições que têm a seu cargo esses serviços, o que não seria possível sem fundi-los num só órgão, conforme já fizeram os poucos países que, como o nosso, os executavam separadamente.
> Nenhuma razão justifica essa separação mantida, até agora, com desproveito para o público e agravação de despesas, como o aluguel de dois prédios em cada localidade [...]
> Não se pode perder de vista, entretanto, que a fusão encerra algumas dificuldades de ordem administrativa [...]
> A organização de cada um desses serviços era inteiramente diversa, desde a sua estrutura até as suas menores particularidades de escrituração, de nada tendo servido, nesse ponto, a circunstância de estarem subordinados ao mesmo ministério.
> É o que mostram os quadros de pessoal das duas repartições [...]
> Essa diversidade embaraça, de algum modo, a solução integral; mas não impossibilita a junção imediata para o reajustamento que a experiência for indicando.

> Foram tomadas as providências que se impunham para a reunião em um só prédio, em cada localidade, das agências postais e estações telegráficas [...]
> Em seguida, foi traçado o plano geral da organização, em conjunto, até ao órgão de direção superior [...]
> [...]
> Dominou a preocupação de dar a maior eficiência aos órgãos propriamente técnicos, exonerando-os da execução dos serviços administrativos que terão, também sua esfera de ação limitada, evitando-se, assim, interferências inúteis e prejudiciais.
> A execução dos serviços ficará a cargo dos órgãos regionais, diretamente subordinados ao diretor do departamento.
> A organização regional já existe, tanto para os correios como para os telégrafos, se bem que a destes não apresente uma formação tão completa e nítida como a daqueles [...]



Viatura Postal, Rio de Janeiro, [década de 1930] Acervo - Museu Nacional dos Correios

Cabe ressaltar que na elaboração do planejamento houve a efetiva participação de técnicos de ambas as repartições envolvidas, mas não é difícil imaginar a dificuldade que deve ter sido fundir duas organizações tão peculiares naquilo que faziam cada uma com métodos próprios, maneiras, padrões particulares e estruturas diferentes.

E mais ainda, após a fusão imediatamente apareceram novas exigências, uma nova maneira de administrar, muito mais fundada na técnica e na eficiência, como indica o Relatório do DCT de 1941, que faz um resumo dos acontecimentos durante toda a década de 1930.

Esse relatório traz em suas primeiras páginas inúmeras fotos de máquinas, esteiras canais e dutos, como para reforçar a imagem de modernização, muito provavelmente por causa das cobranças por mais eficiência e melhores serviços, ou seja, por resultados, afinal o Estado Novo já completava seus primeiros quatro anos.

Essa impressão é reforçada pelo Diretor Geral dos Correios da época, Capitão Landry Sales Gonçalves, quando nesse mesmo relatório parece se desculpar por não ter alcançado em sua plenitude os resultados que, com certeza, lhes eram cobrados.

> Os resultados obtidos se não correspondem, integralmente, a quanto se pretendia alcançar, são, todavia satisfatórios, desde que se não deslembrem as dificuldades enfrentadas e vencidas. As instalações inadequadas criam, pela fragmentação dos diversos órgãos que os executam, sérios embaraços aos serviços, com incalculável desperdício de tempo e energias. E não há como anular tais inconvenientes, sem uma radical transformação. (BRASIL, 1943, p. 3).

A palavra transformação desde então passou a fazer parte da cultura dos Correios, que nunca mais parou de mudar, transformar-se e buscar na técnica maior eficiência, pois "além dos embaraços de ordem material, há, a dominar e corrigir, os métodos obsoletos que se contrapõem, como forte entrave, à legislação volumosa e grandemente esparsa" (BRASIL, 1943, p.5).

Getúlio Vargas era populista e sabia utilizar a mobilização popular para legitimar seu governo e o carnaval era um meio de os políticos buscarem prestígio patrocinando a festa, estratégia utilizada ainda hoje por políticos e contraventores (bicheiros), principalmente com relação às escolas de samba no carnaval carioca.

De fato, se Getúlio Vargas usou até mesmo o carnaval (ALMEIDA, 2000, p.5) e o financiamento a times de futebol do interior do Estado de São Paulo, como o Noroeste (BOMBIG, 2000, p. 5), com o intuito de mobilizar a população no sentido de legitimar seu governo, era natural que o governo do Estado Novo procurasse obter uma legitimação

também através de resultados mais efetivos da eficiência de seus órgãos, pois o País já se encontrava há uma década sem eleições.

A própria filha de Vargas, Alzira, dizia que o pai

> [...] parecia atacado por uma febre de realizações e não nos dava quartel como se estivesse apostando corrida com o tempo, como se quisesse em um passe de mágica, um simples apertar de botão da companhia, dar sentido e consistência ao Estado Novo, plantando os alicerces de um novo Brasil. (PEIXOTO, 1960, p. 378)

Nesse sentido, era preciso obter resultados concretos da Administração Direta e estes eram fundamentados especialmente na técnica e na modernização dos serviços, principalmente buscando mecanizar e padronizar atividades. Essa percepção é corroborada pela leitura das realizações que mereceram destaque no ano de 1941.

> a) Solução da velha questão da taxa terminal brasileira, nas relações telegráficas internacionais;
> b) modificação da legislação referente ao transporte de malas;
> c) criação do serviço telegráfico interior de caráter social;
> d) Criação do Calendário Gráfico, estabelecendo inspeções obrigatórias de agências pelos diretores regionais;
> e) Instituição do ano de 1941 como das agências, visando melhorar-lhes as instalações e o funcionamento;
> f) Publicação interna mensal, sob o título de Boletim Informativo, das irregularidades a corrigir e providências a generalizar;
> g) Aquisição e fornecimento de uniformes;
> h) Reuniões de diretores regionais nesta Capital [Rio de Janeiro], sob a presidência do diretor geral, para a entrosagem (sic) de pontos de vista necessários à uniformidade de ação;
> i) Expedição de novas instruções para a guarda e conservação dos arquivos;
> j) Aprovação de instruções para o registro de aparelhos radioreceptores;
> k) Expedição de instruções para o registro de endereços telegráficos;

l) Mecanização de transporte de telegramas na Estação Capanema, na Central Telegráfica e no balcão de taxa da agência da Praça 15 de novembro, nesta Capital;

m) Mecanização do transporte de telegramas no balcão de taxa à sala de aparelhos telegráficos das sedes das Diretorias Regionais da Baía (sic) e Estado do Rio;

n) Mecanização parcial do tráfego postal da sede da Diretoria Regional de São Paulo;

o) Mecanização do serviço de telegramas, na sede de várias diretorias regionais;

p) Introdução de grandes melhoramentos na aparelhagem do serviço médico da Assistência Social;

q) Reforma integral do serviço de vales postais nacionais;

r) Reforma do serviço de reembolso;

s) Remodelação do serviço de assinatura de caixas postais;

t) Instituto de venda, por particulares, de selos e outras fórmulas de franquiamento (sic) postal;

u) Remessa de valores declarados por via aérea. (BRASIL, 1943)

Tais realizações podem até parecer modestas à primeira vista, entretanto, de uma forma ou de outra, elas permanecem presentes nos Correios. A venda de produtos e serviços por particulares continua até hoje, tendo evoluído para o modelo de Posto de Venda de Produtos e até às agências franqueadas e terceirizadas.

O processo de mecanização de triagem revolucionou o processo produtivo e está sempre em pauta sua atualização tecnológica, as reuniões entre Diretores Regionais são atualmente regulares, as inspeções nas agências são obrigatórias e obedecem a um cronograma de inspeção e o Boletim Informativo passou a chamar-se Boletim Interno. Além disso, todos os serviços mencionados continuam a ser prestados normalmente pela atual Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

A gestão dos Correios no Governo Provisório

Já durante o Governo Provisório e mais precisamente com a assunção de José Américo de Almeida ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que era responsável pelos Correios e Telégrafos[4] , começa a se perceber nos Correios a construção de uma cultura de rígida disciplina e ordem, inspirada na organização militar, mote dos governos ditatoriais.

4. Esse Ministério também era o responsável pelas Estradas de Ferro e de Rodagem, pelos Portos, pela Navegação Aérea, pelas Obras contra as Secas e pela Iluminação Pública.

O discurso do ministro dá boa ideia de suas intenções e maneira de administrar, pois ele se dizia pronto a transformar "se for preciso, o ministério da Viação numa praça de guerra, para dar combate às tendências dissolventes, contanto que se cumpra, até o fim, o compromisso de reabilitação desses serviços" (ALMEIDA, 1933, p.28), com o intuito maior de "salvar os serviços, para depois salvar seu funcionalismo" (idem, p. 7).

A personalidade desse escritor paraibano, que permaneceu no Ministério no período de 24 de novembro de 1930 a 25 de julho de 1934, pode ser um pouco mais desvendada através dos exemplos de líderes que costumava citar e mencionar, como o do ditador fascista italiano: "todo homem inteligente – diz Mussolini – pode representar e administrar uma nação" (ALMEIDA, 1933, p. IV). Era também um ferrenho defensor da hierarquia: "o princípio de autoridade deve ser reservado, sobretudo nas relações com o pessoal, cuja disciplina e eficiência dependem desse critério" (idem, ibidem).

Parecia ainda ser bastante duro com seus subordinados, pois dizia ele "não me detenho ante a contingência da substituição de chefes de serviço" (ALMEIDA, 1933, p. IV). Outro valor que fica patente em suas palavras é o patriotismo: "nenhum homem público será capaz de realizar uma obra sem ter por ela o entusiasmo acionado pela exaltação patriótica" (idem, p.V).

Alzira, filha de Getúlio Vargas, que teve oportunidade de conviver de perto com as pessoas que cercavam seu pai, especialmente membros do governo, assim descreve o Ministro:

> José Américo de Almeida, provinciano de talento literário, político estadual na Paraíba, havia sido feito Ministro da Viação e Obras Públicas, pela sanção do vice-rei do Nordeste, Juarez Távora. Nada entendia do assunto, mas, cercado por uma excelente equipe de engenheiros e técnicos e grandemente auxiliado pela sede de transportes que havia em todo o país e que fazia com que se abrissem para seu Ministério até as mãos habitualmente fechadas do Ministro da Fazenda, fez uma razoável administração. De gênio irritadiço, mais cheio de espinhos que um cacto do Nordeste, aos poucos se incompatibilizara com a maioria dos políticos de seu Estado. Fazendo praça de sua pobreza por ser honesto, saiu do Ministério em 1934 por livre e espontânea vontade e pleiteou o cargo de Ministro do Tribunal de Contas... Lançado candidato [a Presidente da República] da chamada corrente oficial [...] julgando-se o único proprietário, 'copy-right' da palavra honestidade, começou a agredir a todos os seus partidários. (PEIXOTO, 1960, p. 286-287)

Ao que parece o Ministro Almeida procurou sanear todo o ministério através de cortes de pessoal, os quais, segundo ele próprio, foram "impostos como meio de corrigir a anárquica superlotação do pessoal" (ALMEIDA, 1933, p.4). Havia outros problemas e situações que foram atacados na gestão do Ministro.

> A superabundante enxertia dos jornaleiros de escritório, paralela aos quadros; as adições tumultuárias, apadrinhados por pessoas influentes; a assinatura do ponto, para simples efeito de percepção dos vencimentos e as comissões intermináveis, mandadas cessar por aviso de 31 de outubro de 1930, determinando-se que todos os funcionários atingidos voltassem aos seus cargos. (ALMEIDA, 1933, p. 4-5)

Procurou ainda "suprimir todas as despesas supérfluas, adotando uma série de medidas restritivas", pois "economizar é, muitas vezes a melhor forma de moralizar. Urgia evitar, antes de tudo, o aproveitamento indébito dos serviços oficiais. A eliminação de pessoal foi observada intensamente" (idem, p.33).

Segundo o próprio ministro Almeida (1933) os desmandos, de modo geral, proliferavam

na Administração Pública havendo até telefones da companhia telefônica brasileira, de uso público, instalados em residências particulares, funcionários encostados sem prestação de serviços, carros particulares sendo abastecidos em garagens oficiais, formulários e relatórios sendo impressos em estabelecimentos particulares. A situação realmente devia estar caótica, pois também não há como desconsiderar o abalo de duas revoluções e os impactos da crise econômica mundial sobre a gestão dos serviços públicos.

Os Correios mereceram por parte do ministro forte atenção, pois se tratava de "instrumento da unidade pátria" e, portanto "o ministério da Viação consagrou-lhe os mais atentos cuidados" (ALMEIDA, 1933, p.143). Nem podia ser diferente, pois se "[...]um dos grandes objetivos do pensamento político do presidente [Vargas era] [...] integrar a Nação e o Estado" (VIANNA, 1991, p.357), nada mais coerente do que transformar os Correios em um instrumento dessa política de Estado.

Dessa forma, o ministro começou a implantar uma série de medidas que resultaram em uma mudança radical de princípios, normas e valores muito profunda, sempre norteada por valores conservadores, baseados na rígida norma militar. O excerto seguinte é esclarecedor:

> Um dos primeiros atos foi tornar sem efeito as nomeações de administradores dos correios que beneficiavam políticos sem emprego, fora dos quadros da repartição. A mesma norma foi adotada em seguida, nas estradas de ferro da União, cujos diretores passaram a ser tirados da inspetoria de estradas.
> O direito de promoção que ficava, de ordinário, à mercê de paraninfos prestigiosos, entrou a ser regulado, de forma a excluir essas intervenções espúrias. O ministro da Viação mandou considerar nota desabonadora, por circular de 28 de fevereiro de 1931, qualquer pedido dessa natureza. As propostas dos correios e telégrafos ficaram dependentes de uma comissão revisora, constituída de elementos da própria repartição, com um representante da secretaria de Estado, mediante rigoroso exame nos assentamentos de todo o pessoal, para o fim da organização, em cada categoria, de uma lista de promoções por merecimento, obedecendo aos requisitos de zelo, assiduidade e competência.
> Esse exame foi recomendado, depois, a todos os departamentos, determinando-se ainda a

> publicação da lista de promoções.
> Instituído o concurso em outras repartições, como no departamento de correios e telégrafos, deixou também de ser extensivo a pessoas estranhas. (ALMEIDA, 1933, p.6-7)

Tais medidas explicitam claramente que a disciplina, a hierarquia e o mérito passaram a ser palavras de ordem primeiramente nos Correios e Telégrafos e, posteriormente, nos demais departamentos do ministério. Cabe ressaltar que nos Correios isto foi levado a termo enquanto que nos demais fica apenas subentendida a execução ("foi recomendado").

A gestão dos Correios e Telégrafos no Estado Novo

No Estado Novo, consolidou-se uma liderança de militares nos Correios. Quando José Américo de Almeida deixou o ministério em 1934, permaneceu na Direção Geral dos Correios e Telégrafos o Coronel João de Mendonça Lima que, ao assumir o Ministério da Viação em 30 de novembro de 1937, sucedendo João Marques dos Reis[5], deixou em seu lugar como Diretor Geral dos Correios e Telégrafos o Capitão Mário José de Faria Lemos. Este foi sucedido em 13 de dezembro de 1937 pelo também Capitão Landry Sales Gonçalves. Ambos, ministro e diretor, permaneceram em suas funções até o fim do Estado Novo em 1945.

Assim, ao longo de mais de quinze anos, houve apenas três Diretores Gerais dos Correios e Telégrafos civis, que exerceram o cargo por curtos períodos: Geonísio Curvello de Mendonça (1930), Trajano Furtado Reis e o Eng. Leônidas de Siqueira Meneses (1932). Mesmo com o término do Estado Novo, ainda ficou como Diretor Geral dos Correios e Telégrafos o Coronel Raul de Albuquerque, sucedido por outro colega de farda, como ele mesmo expressa em seu discurso de despedida da Direção Geral: "Tenho motivo, como camarada e como brasileiro, para desejar a Vossa Excelência uma boa administração." (ALBUQUERQUE, 1950, p.13).

5. Natural da Bahia, ele assumiu o Ministério da Viação e Obras Públicas em 25 de julho de 1934, permanecendo na pasta até o advento do Estado Novo, quando passou a exercer a Presidência do Banco do Brasil.

Portanto, no período do Estado Novo a administração dos Correios e Telégrafos era marcantemente militarizada, pois o ministro era o General João de Mendonça Lima e o Diretor Geral, como visto, era o Capitão Landry Sales Gonçalves. Desta forma, a organização passou a vivenciar uma cultura de sólida ordem e disciplina, cujos valores ficam explícitos no seguinte excerto do relatório da gestão de 1941 do DCT.

> Estabelecido em regulamentos e ordenações administrativas, o uso do uniforme não era, todavia, adotado em caráter obrigatório, o que revelava a incompreensão das conveniências e dos termos expressos das prescrições a observar.
> O Estatuto, consagrando os dispositivos anteriores, incluiu entre os deveres do funcionário, o de apresentar-se em serviço, decentemente trajado ou com o uniforme respectivo, tornando-o passível de punição disciplinar, quando procede de modo contrário.
> [...] observando-se as maiores e mais bem organizadas instituições, evidencia-se que não foi o castigo, mas a compreensão, que as fez modelares. Há uma força muito maior, que é o sentimento do dever, a determinar o comportamento de cada um.
> A exigência de o funcionário comparecer ao trabalho vestido com decência não importa, apenas reclamo do corpo, mas louvável sentimento de ordem e asseio, de interesse e zelo consigo mesmo, significativos de um estado de espírito que não pode deixar de refletir-se beneficamente nas tarefas que executa.
> Nas inspeções levadas a efeito, quer na sede, quer nas repartições do Departamento, fácil era verificar que o pessoal sujeito a uniforme ora era admitido em serviço sem fardamento, ora indevidamente uniformizado, mal asseado, causando muitas vezes desagradável impressão.
> As organizações se impõem, adquirem confiança e infundem respeito, pela ordem, pela disciplina, pela harmonia entre a aparência e a realidade.
> Onde quer que se penetre, onde quer que se receba a correspondência, teremos, na apresentação correta dos que usam uniforme um índice de disciplina e de perfeita execução dos serviços.
> Um exército não nos infundirá confiança, ou não nos despertará entusiasmo, se os seus soldados não se apresentarem corretamente uniformizados.
> É preciso tem (sic) presente que o carteiro ou o mensageiro, que entrega uma carta ou um telegrama, não deixará no espírito de quem os recebe, embora o serviço se realize com regularidade, a certeza de que efetivamente assim ocorre, se se apresentar mal fardado, desalinhado, ou em atitude negligente.

> Atendendo a essas circunstâncias, providenciou a Diretoria Geral, e 1941, a aquisição de uniformes [...] (BRASIL, 1943, p. 15-17).

Para Pettigrew (1985 p.283), a linguagem, assim como símbolos, crenças e mitos, deve ser explorada como fonte de estudo da cultura organizacional, inclusive quanto a efeitos práticos, pois é ela que dá ordem e coerência e estabelece relações de causa e efeito em períodos de mudança nas organizações.

Nesse sentido, no trecho transcrito anteriormente, identificam-se termos próprios de uma linguagem militar que indicam estar a organização sendo administrada como se fosse um exército e seus funcionários soldados. É oportuno ressaltar que em março de 1942, o capitão Landry, ainda nos Correios, passou a assinar documentos como "Major", demonstrando que, se foi promovido, era porque estava em serviço ativo.

A Constituição de 1937 de fato prevê tal progressão na carreira militar, uma vez que em seu artigo 160 determinava restrições quanto a isto apenas para aqueles que aceitassem investidura em cargos permanentes (não seria o caso de um Diretor de Departamento), o que confirma que administrar os Correios, para todos os efeitos, era como estar servindo na ativa em uma organização militar[6].

A preocupação com os números e a exatidão dos dados, característica das organizações militares extremamente burocratizadas, está explícita quando no mesmo relatório citado, lê-se:

> [...] um dos serviços que reclama nova feição, exigindo mesmo constituir-se órgão especial, é o de estatística. Como ele se encontra atualmente, não preenche seus fins. Verificando inexatidões nos quadros anexados aos relatórios e averiguando o processo por que são obtidos, esta Diretoria Geral mandou proceder aos estudos necessários à criação do referido Serviço. (BRASIL, 1943, p. 17)

De fato, na página 19 do mesmo relatório declara-se que "as Diretorias Regionais

6. A Constituição de 1937, em seu artigo 160, dizia que "A lei organizará o estatuto dos militares de terra e mar, obedecendo, entre outros, aos seguintes preceitos desde já em vigor: a) será transferido para a reserva todo militar que, em serviço ativo das forças armadas, aceitar investidura eletiva ou qualquer cargo público permanente, estranho à sua carreira". (Campanhole, 1984, p. 448). Já a Constituição de 1934, a exemplo das posteriores, sempre previram alguma restrição maior aos militares que ocupassem cargos públicos fora da Força, inclusive para cargos não permanentes, como se vê em seu artigo 164 que determinava que mesmo ao aceitar cargos temporários seria compulsoriamente transferido para a reserva aqueles militares que permanecessem por oito anos nesse condição (no máximo doze não contínuos). Na constituição de 1945 previa-se o limite de oito anos para os cargos temporariamente assumidos, o que foi reduzido para dois anos pela Emenda Constitucional n.º 19, de 7/12/65. A Constituiçao de 1967, em seu artigo 94, manteve a restrição de dois anos para os cargos temporários.

enviam mensalmente, ao Gabinete da Diretoria Geral, um quadro demonstrativo do Estado dos créditos, pelo qual a Administração Central acompanha a aplicação das verbas. Concomitantemente, o Serviço Hollerith lhe comunica a renda diária das agências. Dessa forma se mantém a Diretoria Geral a par da receita e da despesa do Departamento".

Assim, é lícito supor que não se trata apenas da preocupação com a coisa pública, mas principalmente da função de controle, tão cara e necessária no ambiente militar, tanto que isto se estende para as reclamações com os serviços quanto para a gestão de pessoal, como se depreende dos seguintes trechos do relatório de 1941 (BRASIL, 1943, p. 19-20).

> Para atender, com presteza e segurança, a toda e qualquer reclamação ou pedido de esclarecimento sobre serviços postal-telegráficos, foi recomendado pela circular n.° 228, de 29 de agosto de 1939, às Diretorias Regionais dos Correios e Telégrafos, a instituição em cada uma, sob a dependência direta do respectivo Diretor, do Serviço de Informações e Reclamações.
>
> O expediente relativo ao assunto é considerado urgentíssimo. A fim de dar rápido andamento às reclamações os funcionários encarregados do Serviço correspondem-se com as Diretorias Regionais, seções e agências, por via postal ordinária, aérea, telegráfica ou telefônica, conforme o caso.
>
> Cada reclamação é prontamente tomada em consideração e registrada em ficha, de que constam a menção do número de ordem dada, síntese do assunto e movimento final do papel, com a solução respectiva...
>
> No Gabinete da Diretoria, sob minha direta fiscalização, foi do mesmo modo criado o Serviço de Informações e Reclamações, que também atende ao público sobre quaisquer modalidades de expediente relativo à natureza de suas atribuições...
>
> Convém assinalar que havia da parte do público a convicção da inutilidade de reclamar contra irregularidades ocorridas com a correspondência, tão demorado era o processo segundo o qual se verificava da procedência, ou não, do que era reclamado.
>
> Com as normas atualmente em vigor, não só a parte readquiriu a confiança no serviço, mas os funcionários passaram a receber as reclamações como excelente colaboração do público para a correção de defeitos e vícios e, portanto, para o aperfeiçoamento dos trabalhos.
>
> Agora, as reclamações são atendidas sem morosidade; esclarecidos de bom grado os que

> reclamam sem fundamento e adotadas as providências adequadas a evitar que se reproduzam as falhas apuradas, graças à ação cuidadosa do S.I.R., concorrendo para o prestígio crescente da Administração.

O relatório mencionado é rico em detalhes e números, como quantidade de processos recebidos, de processos estudados, de ofícios emitidos, de cópias autenticadas, de licenças médicas, de entrada e saída de materiais, movimento das oficinas, além de inúmeros comparativos entre períodos.

Esse rígido controle sobre tudo que se passa na organização corresponde no nosso ponto de vista à "noção de responsabilidade [que] existe nas Forças Armadas [...] presente, sobretudo no decorrer dos combates, quando o oficial que está no comando da operação deve assumir inteira responsabilidade por seus atos" (FERREIRA, 2000, p. 20). É lógico que para isso ocorrer de fato, o oficial (no caso presente o Diretor Geral) precisaria mesmo estar sabendo de tudo e mais ainda, informando detalhadamente seu comandante, o General e Ministro João Mendonça.

Ao que parece, o importante subsistema organizacional de gestão de pessoal era representado principalmente pela Assistência Social, uma vez que essa "seção passou a exigir maior espaço, para a instalação dos consultórios das várias especialidades médicas, laboratório, gabinete de radiologia, ambulatório e serviços auxiliares de escritório" (BRASIL, 1943, p. 21).

Um fato ressaltado é a quantidade de atendimentos realizados pela Seção de Assistência Social, o que indica realmente interesse não somente com a saúde dos funcionários, mas principalmente com as faltas e licenças ao trabalho, uma vez que estas estão detalhadas em causas e dias.

Essa preocupação com as causas permite-nos supor que era no intuito de evitar

afastamentos - baixas, na linguagem militar - antes que ocorressem. Portanto, mais uma vez identifica-se aqui a verve militar, pois todos sabem da importância do serviço médico nas organizações marciais que não se restringe apenas a tratar feridos, mas principalmente a manter o efetivo operacional e em boas condições de saúde, pronto para combate.

Correios dão lucro

Obter lucro, indiscutivelmente, é o padrão universalmente aceito para mensurar o sucesso da ação empresarial, quer seja pública ou privada, tanto que nas publicações especializadas é usado como um poderoso recurso analítico. É aplicado frequentemente na análise de decisões de marketing e também como critério de julgamento dos méritos dos cursos de ação alternativos.



Saguão do Correio Geral, Rio de Janeiro, [1930-1940?].
Acervo - Museu Nacional dos Correios

Para os Correios, esse critério também pode ser usado, uma vez que em diversas situações a existência de lucro foi ressaltada para comprovar a eficiência da Instituição e como marco referencial de mudança para melhor.

Um exemplo claro disso é o relato do Ministro José Américo de Almeida (1933, p. 19-20) no qual expõe uma "lisonjeira melhoria nos seus resultados financeiros". Ele defende que a tarifa postal "é uma das mais módicas e pode ser objeto de criteriosos aumentos, sem risco de diminuir o volume de tráfego" e que sejam repassados para os próprios clientes dos Correios os ônus que "ainda pesam sobre os contribuintes de impostos em geral, de modo a alcançar o regime, francamente, industrial, em que esses serviços devem viver".

O mesmo relatório citado apresenta a tabela abaixo (reproduzida em parte) valorizando

o aumento da receita que teria ocorrido "apesar das condições desfavoráveis às comunicações postais e telegráficas com o exterior, criadas pela situação mundial" (BRASIL, 1943, p.8).

Quadro1. Rendas e despesas de custeio dos serviços postais e telegráficos.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS	EM CONTOS DE RÉIS				
	1937	1938	1939	1940	1941
Prejuízo	28.699	13.145	7.021		
Lucro				1.737	17.994

Fonte: Relatório 1941 do Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento dos Correios e Telégrafos

Ao longo de todo o relatório da gestão de 1941, publicado em 1943, procurava-se confirmar a revitalização dos serviços de correio e o acerto das medidas adotadas pela administração. Nesse relatório, registrou-se que "como é fácil notar, os Correios e Telégrafos, da União já se não podem considerar onerosos aos cofres federais, pois rendem o bastante para o próprio custeio, conservando taxas módicas em benefício da coletividade" (BRASIL, 1943, p. 9).

O discurso e os resultados apresentados demonstram o quanto era importante para os Correios no período Vargas comprovar sua eficiência e eficácia por meio do lucro e da independência dos recursos públicos, indicando uma visão bem empresarial e focada em retornos financeiros.

Considerações finais

Do ponto de vista da administração pública e do próprio Estado brasileiro, é interessante verificar como os Correios se consolidaram nos anos Vargas, no bojo de um Estado forte com ideais de "Grandeza, Austeridade e Progresso" (FERREIRA, 2001, p.57), que de fato levaram a organização a se modernizar e se desenvolver.

Ao fazermos uma revisão da literatura sobre as relações de poder (BARROS NETO, 2002; FLEURY e FISCHER, 1992; TRAGTEMBERG, 1980), podemos definir poder como a capacidade de um indivíduo, uma classe, categoria ou grupo social politicamente organizado, definir e realizar seus interesses e objetivos, mesmo contra a resistência ao exercício dessa capacidade.

Dessa forma, ficou evidente que o exercício do poder nos Correios durante o período Vargas, embora muito se tenha utilizado da autoridade e da coerção, não foi apoiado em uma única base. Tais recursos, ainda que muitas vezes tenham sido utilizados, não prescindiram totalmente de uma estrutura política e cultural que garantiram a disseminação de valores militares e o alcance das metas de modernização e eficiência perseguidas pelo Estado Novo.

As relações de poder nos Correios durante o período Vargas não foram apenas resultado de práticas racionais conscientes voltadas ao interesse coletivo. De fato, não foi propriamente no plano manifesto do discurso e das práticas adotadas que procuramos as motivações subjetivas, pois elas se encontram expressas tanto nas formulações quanto nas realizações, razão pela qual valioso foi o estudo, a análise e a interpretação dos documentos e relatórios da organização nesse período estudado.

Isto nos levou a compreender que os Correios conseguiram simplificar o processo de gestão ao máximo através da redução da complexidade do mundo a uns poucos, mas fundamentais valores que nortearam o processo decisório na organização fortemente influenciada pela forma de comando, exemplificada em indivíduos que representavam a organização militar e o autoritarismo do período Vargas.

Por fim, cabe reconhecer a importância de recuperar e preservar a história postal, pois acompanhar o desenvolvimento da instituição Correios é também estudar a evolução da administração pública brasileira, assunto que está sempre em destaque em face do debate sobre o modelo de gestão mais adequado para as organizações estatais.

Referências

ALBUQUERQUE, Raul de. *Exposição sucinta da administração realizada no departamento dos correios e telégrafos no período de 1946-1949*, como diretor geral. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950.

ALMEIDA, José Américo de (Ministro). *O ministério da viação no governo provisório*. Rio de Janeiro: Oficinas dos Correios e Telégrafos, julho de 1933.

ALMEIDA, Alessandro. Políticos usaram festa para buscar prestígio. *O Estado de São Paulo*. Caderno 3; p. 5. São Paulo, 5 de março de 2000.

BARROS NETO, João Pinheiro de. *Teorias da administração:* curso compacto, manual prático para estudantes e gerentes profissionais. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2002.

BARROS NETO, João Pinheiro de. *Administração pública no Brasil:* uma breve história dos correios. São Paulo: Annablume, 2004. ISBN: 85-7419-447-6.

BRASIL. *Ministério da Viação e Obras Públicas*. Departamento dos Correios e Telégrafos. Relatório 1941. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

BOMBIG, José Alberto. Interesses de militares uniu clubes e ferrovias. *O Estado de São Paulo*. Caderno 4; p. 5. São Paulo, 30 de abril de 2000.

CHANDLER, Alfred Dupont Jr. *Strategy and structure:* chapters in the history of the industrial enterprise. Cambridge: M.I.T. Press, 1990.

COFI - CORREIO FILATÉLICO. Assessoria Filatélica. Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. Brasília: ano III; nº 25, março, 1979.

FERREIRA, Oliveiros da Silva. *Vida e morte do partido fardado*. Série Livre Pensar, n.º 3. São Paulo: Editora Senac, 2000.

FERREIRA, Oliveiros da Silva. *A crise da política externa:* autonomia ou subordinação? Rio de Janeiro: Revan, 2001.

FLEURY, Maria Tereza Leme & FISCHER, Rosa Maria (coord). *Cultura e poder nas organizações*. São Paulo: Atlas, 1992.

LEME, Luiz Betim Paes. *Portaria 119*. Diretoria Geral dos Correios. Fevereiro de 1889.

MORAIS, Fernando. *OLGA*. São Paulo: Companhia de Bolso, 2008.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças. *Excelência na administração estratégica:* a competitividade para administrar o futuro das empresas. São Paulo: Atlas, 1999.

PETTIGREW, A. M. Examining change in the long-term context of culture and politics. In: PENNINGS, J. M. et al. *Organizational strategy and change:* new views on formulating and implementing strategic decisions. San Francisco: Jossey-Bass, 1985. p. 269-318.

REVISTA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS, Rio de Janeiro, ano I, v. I, fevereiro a dezembro de 1938.

VIANNA, J. F. de Oliveira. Os novos territórios, publicado originalmente em A Manhã de 15 de outubro de 1943. In VIANNA, J. F. de Oliveira. *Ensaios inéditos*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1991.

TRAGTENBERG, Maurício. *Administração, poder e ideologia*. São Paulo: Moraes, 1980.

WRIGHT, P. & KROLL, M. J. & PARNELL, J. *Administração estratégica:* conceitos. Trad. Celso A. Rimoli, Lenita R. Esteves. São Paulo: Atlas, 2000.

João Pinheiro de Barros Neto
Administrador, Doutor em Sociologia (PUC/SP), Mestre em Administração (PUC/SP), Especialista em Administração da Produção e Operações Industriais (EAESP/FGV/SP), Graduado em Administração com Habilitação em Comércio Exterior (FASP). Formado pela Escola Superior de Administração Postal ESAP. Tem doze livros publicados como autor, coautor e organizador. Membro da Banca Examinadora do Prêmio Nacional da Qualidade (2002, 2004, 2007, 2009, 2010, 2011 e 2012).



Visão das linhas de triagem de cartas de formato normal no Centro de Tratamento de Benfica(RJ).
Foto do autor
Acervo - Museu Nacional dos Correios

A automação da triagem postal nos Correios

Odarci Roque de Maia Junior

Resumo/Abstract

História da mecanização da triagem na Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, abordando desde os primeiros equipamentos adquiridos nos anos 1930-1940 até última geração de equipamentos, cujo projeto foi concluído em 2006, passando pelos desenvolvimentos dos anos 1970-1980.

Palavras chave: Automação postal. Triagem automatizada. Tecnologia postal.

History of the mechanization of sorting at Brazilian Postal Service, approaching from the first equipment purchased in the years 1930-1940 to the latest generation of equipment, whose installation was completed in 2006, going through the developments of the years 1970 to 1980.

Keywords: Postal automation. Automated sorting. Postal technology.

A atividade postal foi iniciada oficialmente no Brasil há 350 anos, por ocasião da determinação da Coroa Portuguesa para o início das atividades em terras brasileiras dos auxiliares do Correio-Mor, o qual era responsável pelas trocas postais entre Portugal e sua colônia localizada na América do Sul. O serviço postal evoluiu no Brasil com a adoção de diversas reformas administrativas, as quais culminaram na criação, em março de 1969, da atual Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT).

A ECT, ou Correios, como é popularmente conhecido, foi estabelecida como uma empresa pública, com o objetivo de melhorar a eficiência e universalizar os serviços postais em todo o território brasileiro. O Brasil é o quinto maior país do mundo em área territorial, ocupando aproximadamente metade da área da América do Sul, e com uma população estimada de cerca de 194 milhões de habitantes.

Os Correios possuem atualmente mais de 117.000 empregados, dos quais quase 60 mil são carteiros. Sua infraestrutura inclui mais de 12.000 postos de atendimento – agências próprias e franqueadas – e cerca de 10.000 unidades operacionais (tratamento, distribuição e logística). Diariamente mais de 36 milhões de objetos são entregues, com o uso de uma frota de mais de 16.000 veículos motorizados, 14 linhas aéreas, além de barcos e bicicletas. São aproximadamente 50 milhões de pontos de entrega de cartas e encomendas, espalhados em todos os 5.565 municípios do país.

Para a eficácia dessa rede logística, além de uma sólida malha de transporte e distribuição, é imprescindível o uso das mais modernas tecnologias, dentre as quais se destaca a automatização dos processos operacionais.

A história da automação da triagem de cartas e de encomendas no Brasil iniciou-se nos anos 1930-1940, quando a primeira geração de máquinas de triagem, chamadas Transorma e fabricadas na Holanda, foi instalada no Centro Geral de Correios do Rio de Janeiro. O equipamento utilizava um complexo sistema mecânico, inventado em 1927, para a seleção das cartas, as quais eram marcadas com um carimbo na cor vermelha de acordo com a sua destinação. O parque deste mesmo tipo de sistema foi posteriormente estendido para São Paulo nos anos 1950.

Os anos 1970

A década de 1970 marcou a introdução de novas tecnologias de triagem nos Correios. Uma segunda geração de equipamentos, específicos para o faceamento e a obliteração de selos[1], ocorreu em 1972 com a inauguração, em São Paulo, de um sistema fabricado na Alemanha pela empresa AEG Telefunken.



Equipamento de triagem de cartas adquirido pelos Correios nos anos 1970. Foto do autor. Acervo - Museu Nacional dos Correios.

Com a crescente expansão do volume de correspondências processadas pelos Correios foi iniciada em 1976 a aquisição da terceira geração de equipamentos de triagem. Este projeto envolveu a instalação de três sistemas para triagem de encomendas/pacotes e malotes e oito sistemas de triagem de cartas do formato normal.

Os três sistemas para triagem de encomendas foram adquiridos da empresa japonesa Daifuku Machinery Works/Toshiba e foram instalados em Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro. Eles operaram até o final dos anos 1990, com a exceção do sistema instalado em Brasília, o qual permaneceu operacional até 2004.

Os oito sistemas de triagem de cartas foram fornecidos pela empresa japonesa NEC

1. No que se refere aos termos técnicos, ver glossário no final deste artigo.

Corporation. O primeiro sistema foi ativado em Brasília no ano de 1978, seguido por três sistemas em São Paulo em 1979. Em 1980 os três últimos sistemas da série foram inaugurados no edifício sede do Rio de Janeiro. Todos os equipamentos operaram até o final dos anos 1990.

Cada sistema NEC era composto por um módulo CFC (*Culler, Facer and Cancelling*), cuja função era realizar a separação baseada nas dimensões físicas das cartas de formato normal das de formato semiembaraçoso, bem como realizar o faceamento das cartas, utilizando a localização dos selos aplicados pelos clientes como referência e finalmente realizar o cancelamento dos selos, mediante a aplicação de um carimbo com a identificação do centro de triagem e da data do processamento. Também compunha o sistema de triagem um módulo de pré-triagem, denominado PSM (*pre-sorting machine*), equipado com um avançado sistema de leitura eletrônica e reconhecimento automático de CEP manuscritos ou impressos nos envelopes. Este módulo também possuía uma impressora de alta velocidade para a aplicação de um código de barras especial com as informações relativas ao CEP, na época com cinco dígitos. O módulo PSM possuia 24 escaninhos de saída, onde as cartas eram separadas de acordo com as faixas de CEP do plano de triagem, o qual era programado em um computador de controle. As cartas cuja leitura automática do CEP não havia sido possível por meio eletrônico eram submetidas a um grupo de digitadores, em terminais especiais conectados ao sistema de triagem, visando à obtenção do valor do CEP. O módulo de triagem final (LSM-*Letter Sorting Machine)* do equipamento NEC consistia em uma estrutura com 300 escaninhos de saída para onde as cartas eram triadas automaticamente de acordo com a classificação do plano de triagem programado. Os equipamentos eram programados com o uso de fitas de papel perfuradas e também fitas magnéticas.

Os anos 1990

O crescimento do mercado postal, bem como a necessidade de incorporar novas tecnologias, levou os Correios a iniciar, em 1992, uma concorrência internacional visando à aquisição de novos sistemas de triagem. Como resultado em 1997 foram firmados três contratos de fornecimento.

O primeiro deles foi firmado com a empresa alemã AEG Electrocom (posteriormente incorporada ao grupo alemão Siemens AG), cujo objeto era o fornecimento de 16 sistemas automáticos para triagem de cartas de formato normal. O segundo contrato foi estabelecido com a empresa dinamarquesa Crisplant A/S e visava à fabricação e a instalação de oito sistemas automatizados para triagem de encomendas e malotes. O terceiro contrato, também oriundo da concorrência internacional, foi firmado com o consórcio formado pelas empresas Cegelec e Alcatel (fabricante francês, cuja denominação atual é Solystic SAS) e previa o fornecimento de dez sistemas de triagem de cartas de formato semiembaraçoso (*flats*). Na mesma época também foi estabelecido outro contrato com as empresas japonesas Marubeni Co. e NEC Corporation visando a realização da atualização tecnológica e realocação dos oito sistemas de triagem NEC adquiridos pelos Correios no final dos anos 1970.

Em 1995 um plano estratégico do governo federal – Programa de Recuperação e Ampliação do Sistema de Telecomunicações e do Sistema Postal do Ministério das Comunicações (PASTE) – estabeleceu metas de expansão da automação da triagem nos Correios. Como consequência três novos editais de concorrência internacional foram publicados, em dezembro de 1996, objetivando a aquisição de sistemas de automação da triagem de cartas, de semiembaraçosos e de encomendas. Tais concorrências incluíram o fornecimento de financiamento internacional para as aquisições. Outros processos de contratação também ocorreram para o fornecimento de sistemas de transporte de materiais

(MHS- *material handling system*), bem como para sistemas de suporte, tais como o Diretório Nacional de Endereços (DNE) e o Sistema Nacional de Gerenciamento (SNG), responsável pelo processamento de estatísticas a respeito das cargas tratadas. Os contratos de fornecimento dos sistemas previam, ainda, o suprimento de peças de reposição, treinamentos operacionais e de manutenção, bem como suporte integral de manutenção durante o primeiro ano de operação.

Os contratos de fornecimento foram assinados em 1997 e os respectivos financiamentos internacionais em 2000, ocasião em que os contratos se tornaram vigentes.

Da concorrência internacional participaram os principais fornecedores mundiais de equipamentos. A alemã AEG foi contratada para o fornecimento de cerca de 30 equipamentos, incluindo sistemas completos para a triagem de cartas dos formato normal e semiembaraçoso, para os centros de triagem de Porto Alegre, Curitiba e Belo Horizonte, além de sistemas de movimentação interna de cargas (caixetas) especialmente projetados para o centros de triagem de Porto Alegre (RS) e Curitiba (PR).



Detalhe de sistema de movimentação interna de cargas (caixetas).
Foto do autor
Acervo - Museu Nacional dos Correios.

Para o fornecimento de seis sistemas automatizados para triagem de encomendas e malotes foi contratada a empresa dinamarquesa Crisplant AS, cujos locais de instalação foram os centros de triagem de Belo Horizonte (MG), Campinas (SP), Porto Alegre (RS) e São Paulo (SP).

As japonesas Marubeni e NEC Corporation ficaram responsáveis pelo fornecimento de um lote de 16 equipamentos de triagem de cartas de formato normal, além do desenvolvimento do Diretório Nacional de Endereços (DNE) e do Sistema Nacional de Gerenciamento (SNG). Estes dois últimos sistemas foram implantados pela Oracle Brasil, a qual atuou como subcontratada da NEC.

Em 2001 um sistema adicional de movimentação interna de cargas (caixetas) foi contratado, em uma nova licitação, junto à Siemens Brasil Ltda. para instalação no Centro de Triagem Cidade Nova, localizado no Rio de Janeiro (RJ).

Inovações tecnológicas

Especialistas dos Correios desenvolveram internamente diversas inovações tecnológicas, as quais foram incorporadas aos equipamentos adquiridos e instalados no período 1999-2004.

Para os equipamentos de triagem de encomendas e malotes foi desenvolvido um sistema que permite eliminar a necessidade da digitação do código postal de cada objeto processado, a partir do uso de uma etiqueta adesiva com o correspondente código de barras. Foi desenvolvido também um sistema, intitulado "CEP eletrônico", com o uso de servidores especiais conectados ao equipamento de triagem, o qual permite a recuperação automática do código postal do destinatário por meio da leitura do código de rastreamento (*track & trace*) da encomenda, o qual é informado pelo cliente no momento da postagem .Em 2004, uma empresa brasileira foi contratada para integrar este sistema a todos os equipamentos de triagem de encomendas e malotes instalados na ECT.



Pré-separadora de cartas formato normal no Centro de Tratamento de Jaguaré(SP).
Foto do autor
Acervo - Museu Nacional dos Correios.

Os clientes dos Correios também podem imprimir em suas cartas (formatos normal e semiembaraçoso) o código de barras denominado "CEPNET", o qual contém a informação relativa aos oito dígitos do CEP do destinatário, o que permite uma maior agilidade no processamento das correspondências. Este código de barras, baseado na simbologia POSTNET, é utilizado pelos Correios segundo uma autorização especialmente obtida junto ao Correio Norte Americano (USPS), desenvolvedor do código. Os Correios disponibilizaram aos seus grandes clientes, bem como aos avulsos, suporte para a correta preparação das correspondências, uso de código de barras e bases de dados de endereçamento corrigidas. Em parceria com as empresas Microsoft (MS) e a Pimaco foram desenvolvidas macros para aplicações MS Office visando à geração e impressão correta de etiquetas de endereçamento, incluindo o uso do código de barras CEPNET.

Os códigos de barras denominados "ID-Tag" e "Destino" aplicados nos envelopes pelos equipamentos de triagem de cartas de formatos normal e semiembaraçoso, após a leitura e reconhecimento automático dos dados de endereçamento, foram desenvolvidos pelos Correios em cooperação com a Universidade de Brasília (UnB). Trata-se de uma variação da simbologia de código de barras *4-state*, a qual possui elevada capacidade de redundância, permitindo a leitura das informações mesmo em caso de o mesmo estar parcialmente coberto por etiquetas ou sujo, ou seja, com barras parcial ou totalmente danificadas. Esse código de barras, denominado "SB4ECT" foi implantado em todos os sistemas de triagem da ECT.



Sistema de triagem de encomendas e malotes no Centro de Tratamento Porto Alegre(RS).
Foto do autor
Acervo - Museu Nacional dos Correios

Dentre os desenvolvimentos tecnológicos da ECT, destaca-se um novo método, desenvolvido em 1997, o qual permite a triagem automatizada de cartas com base nas informações do código de barras "ID-TAG". Essa característica inovadora dispensa a necessidade de reprocessar as cartas nas máquinas de triagem para a impressão de um novo código de barras, quando a leitura automática dos dados de endereçamento não pode ser concluída em tempo real. Tal inovação permite aos equipamentos dos Correios brasileiros significativa melhoria de produtividade em comparação a máquinas semelhantes instaladas em outros pontos do mundo.

O futuro

O projeto foi executado como resultado de intenso trabalho de uma equipe multidisciplinar com representação das áreas de tecnologia, operações, comercial, financeira e de recursos humanos. A equipe foi inicialmente coordenada pelo Diretor de Tecnologia e, após 2001, pela Presidência da ECT sob a denominação PCAUT (Programa Corporativo de Automação Industrial). O programa foi oficialmente encerrado em 2006.

Todos os equipamentos foram distribuídos e instalados em 19 unidades operacionais da ECT, em 14 municípios de nove estados. O investimento total foi da ordem de R$ 900 milhões, excluindo os custos relativos a reforma ou construção de alguns centros de triagem.

Atualmente, um grupo de trabalho da ECT, composto por especialistas de diversas vice-presidências, já concluiu o planejamento e está ultimando a instrução dos processos de licitação da próxima geração de equipamentos de triagem automática dos Correios. O planejamento inclui a atualização do parque atual de equipamentos, a instalação de novas máquinas de triagem, incluindo alguns sistemas capazes de processar simultaneamente encomendas e semiembaraçosos, bem como a reforma dos atuais Centros de Triagem e a implantação de novos Centros, como parte do Programa de Infraestrutura – Plataforma de Tratamento. Vislumbra-se a realização das licitações ainda no decorrer de 2013, o que permitirá em breve a ampliação da capacidade de triagem automatizada da ECT, notadamente no segmento de encomendas, bem como ampliar as localidades atendidas por tal infraestrutura.

Glossário

4-state (4 estados)	Tipo de simbologia de código de barras que faz o uso de barras com quatro (4) tamanhos distintos para formar os símbolos ou dados codificados. Nas cartas de formato normal são impressos pelos sistemas de triagem automatizada, em tinta laranja fluorescente, no canto inferior direito do anverso.
Caixeta	Caixa padronizada de material plástico onde são transportadas as correspondências.
Cancelamento	Aplicação de carimbo com tinta indelével sobre os selos visando caracterizar o seu uso e evitar a reutilização.
Canceling	Termo em inglês equivalente a cancelamento (ver cancelamento).
CEP	Acrônimo para o termo Código de Endereçamento Postal. Trata-se da codificação postal utilizada pelos Correios para identificar cada endereço nacional, chegando a nível de logradouro em determinadas localidades. Consiste em um número de oito (8) dígitos.
Culler	Dispositivo ou módulo utilizado para separar as cartas de acordo com as suas dimensões, p.e. separando os envelopes de formato normal daquele do formato semiembaraçoso.
DNE	Acrônimo para o termo Diretório Nacional de Endereços. Código de Endereçamento Postal. Trata-se de uma base de dados corporativa dos Correios contendo todos os dados de endereçamento e de CEP a nível nacional. As informações são utilizadas pelos sistemas de triagem para o reconhecimento automático dos endereços, bem como pelos sistemas corporativos da Empresa (p.e. o sistema busca CEP/Endereço disponível no sítio da ECT na Internet) e de seus clientes.
Faceamento	Operação mecânica realizada com os envelopes, por meio de rotações e giros, cujo resultado é um conjunto de envelopes com todas as faces contendo os dados de endereço do destinatário e o selo voltados para a mesma direção e encabeçados.
Facer	Dispositivo ou módulo utilizado para facear os envelopes (ver faceamento).
Flats	Termo em inglês equivalente a semiembaraçoso (ver formato semiembaraçoso).
Formato normal	Os envelopes de formato "normal" ou "padrão" são padronizados pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), conforme a norma NBR- 12699. Enquadram-se nesta classificação os envelopes cuja dimensão altura está entre 90mm e 160mm e a dimensão largura entre 148mm e 240mm.

Formato semiembaraçoso	Os envelopes de formato "semiembaraçoso" ou *flats* são padronizados pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), conforme a norma NBR-12699. Enquadram-se nesta classificação os os envelopes cuja dimensão altura está entre 150mm e 250mm e a dimensão largura entre 190mm e 355mm. Também são considerados como semiembaraçosos as revistas e as publicações com dimensões análogas.
ID-TAG	Termo em inglês equivalente a etiqueta de identificação. Trata-se de código de barras, em formato SB4ECT, impresso nas cartas pelos sistemas de triagem. O código contém um número de identificação único utilizado para identificar o envelope durante o processamento de triagem. A metodologia de triagem com o uso de ID-TAG foi patenteada pela ECT.
Obliteração	Aplicação de um carimbo sobre a área de colagem dos selos num envelope. O objetivo é caracterizar o uso dos selos, bem como identificar a data e o local do processamento da correspondência.
Plano de triagem	Metodologia de separação de cartas ou encomendas agrupando-as por faixas de CEP.
Postnet	Acrônimo para o termo em inglês Postal Numeric Encoding Technique (Técnica de Codificação Postal Numérica). Trata-se de uma simbologia de código de barras desenvolvida pelos Correios dos Estados Unidos (USPS-United States Postal Service) para uso em seus sistemas de triagem.
SB4ECT	Sistema de Barras de 4 Estados da ECT. Código de barras desenvolvido e patenteado pelos Correios, em conjunto com a Universidade de Brasília, para uso nos equipamentos de triagem automatizada de cartas
SNG	Acrônimo para o termo Sistema Nacional de Gerenciamento. Trata-se de um sistema corporativo dos Correios responsável por consolidar os dados estatísticos gerados pelos sistemas de triagem e disponibilizar informações.
Triagem	Processo de separação das correspondências ou encomendas de acordo com o CEP do endereço do destinatário. Os objetos postais são agrupados de acordo com faixas de CEP de modo a permitir as operações de transporte e distribuição.

Odarci Roque de Maia Junior
Engenheiro eletrônico, mestre em engenharia pela Universidade de Brasília. Foi membro do Programa Corporativo de Automação Industrial da ECT, tendo gerenciado os projetos relacionados aos equipamentos de formato normal, a implantação do Diretório Nacional de Endereços e a integração de sistemas.

9

Manoel de Oliveira e as cartas: uma história antiga

Pedro Maciel Guimarães

Resumo/Abstract

Manoel de Oliveira é um cineasta que poderia ser descrito como um "moderno arcaico". A modernidade do centenário cineasta português está na forma, no tratamento dos temas que, eles sim, podem ser considerados arcaicos. Esse artigo tem como objetivo revelar a relação de Oliveira com as cartas e de como ele ainda se apega a essa forma de comunicação, transformando-as em temas e conteúdo de suas imagens.

Palavras-chave: Estética e história do cinema. Cinema e literatura . Cinema português.

Manoel de Oliveira is a filmmaker who could be described as a "modern archaic". The modernity of the centenary Portuguese filmmaker is in the form, in the treatment of themes that would, themselves, be considered archaic. This article aims to reveal the relationship that Oliveira has with the letters and how he still clings to this form of communication, transforming them into themes and content of his images.

Keywords: Aesthetics and film history. Cinema and Literature. Portuguese cinema.

Manoel de Oliveira, cineasta português, completará, em 2013, 105 anos. É o único cineasta do mundo a continuar em plena atividade criativa depois dos 100 anos. Sua longevidade impressiona. Sua carreira, que começou ainda no cinema mudo, em 1931, o elevou ao posto de maior cineasta lusófono da história do cinema. Manoel viu duas guerras, viveu uma revolução (a dos Cravos, no seu país de origem), foi preso por um regime ditatorial, foi playboy, viajou o mundo para participar de esportes automobilísticos e enfrentou, com brio, as evoluções técnicas do cinema (o som, a cor, o grande formato e o digital). Hoje, Manoel de Oliveira é referência de constância estética e compromisso artístico para todos os realizadores do mundo. Um homem do nosso tempo que soube se adaptar a novas maneiras de contar histórias, sem deixar a tradição de lado.

Mas Oliveira é, também, um cineasta de outros tempos. O crítico francês Mathias Lavin descreveu o decano dos cineastas como um "moderno arcaico" (LAVIN, 2008, p. 241). Isso porque Oliveira agregaria um lado tradicionalista, de valorização e exaltação dos valores do passado, a uma vertente absolutamente moderna, no que diz respeito ao tratamento da linguagem cinematográfica.

O lado arcaico do cineasta aparece principalmente no conteúdo de alguns filmes de Oliveira. Frequentemente, o diretor é tomado por um espírito chauvinista ao extremo, marcado pelo saudosismo do passado glorioso de Portugal. O diretor adora contar histórias de como o país foi importante centro desbravador, principalmente no período das grandes descobertas, e que deixou um legado cultural e político inigualável para o mundo. Diversos

roteiros foram escritos nesse sentido, filmes que exaltam as grandes figuras da História de Portugal (*O Quinto Império e NON ou a vã gloria de mandar)*, ou das artes e das letras lusitanas. Até para personalidades estrangeiras, Oliveira acha um jeito de tentar descobrir algum antepassado ou relação direta com Portugal (Shakespeare) em *O convento* (1995), teria sido um judeu de origem ibérica; e Cristóvão Colombo em *Cristóvão Colombo - O enigma* (2007) teria passado grande parte da sua vida em Portugal). Em seus filmes, é normal ver acusações à perda de lirismo e do cultivo intelectual da população. "Hoje, temos aí uma burguesia de *jeans*, formada por homens que ignoram o sentido da palavra irrepreensível", sentencia um dos personagens de *Vale Abraão* (1993). O que Manoel fala é dos valores nobres que a sociedade parece estar perdendo, à medida que as relações se tornam cada vez mais superficiais e deterioradas. Para os seus detratores, Manoel é um cineasta ultrapassado, quase alienado, por ignorar em seus filmes problemas do mundo contemporâneo e novas conformações das famílias e das relações sociais e afetivas.



Manoel de Oliveira

A modernidade aparece na obra de Oliveira quando se fala da linguagem cinematográfica, ou seja, dos elementos de narração fílmica que o diretor utiliza para contar suas histórias (construção de roteiros, enquadramentos, posições de câmera, recursos de montagem, direção de atores, etc). Oliveira é um cineasta que choca quem procura no cinema uma maneira clássica de organizar uma narrativa fílmica. Ele lança mão de alguns procedimentos que são ligados diretamente ao cinema moderno, esse tipo de filmes feito, principalmente, na Europa a partir dos anos 50 e que prega a extensão, por vezes exaustiva, da temporalidade e a explosão da organização das intrigas em princípio-meio-fim. Seus filmes terminam, muitas vezes, de maneira brusca, inesperada ou deixando pontos a serem esclarecidos; a relação entre imagem e som não obedece à supremacia tradicional da primeira sobre o segundo; e os atores representam com uma postura de rigidez que está longe da visão clássica dos atores de cinema. No que diz respeito ao atores, a forma moderna pode parecer

revestida de um paradoxo, pois essa maneira de o diretor lidar com seus intérpretes faz com que eles pareçam oriundos de um outro tempo. Eles falam de maneira pausada e centrada, quase aristocrática, vestem roupas e têm atitudes que muitas vezes parecem pertencer a outras épocas, mesmo em filmes que contam histórias contemporâneas. Não são necessariamente nobres (embora Oliveira tenha filmado histórias de reis e de cortes), mas se afastam da informalidade dada pelo mundo moderno de celulares e redes sociais. O paradoxo é, no entanto, fácil de ser desmontado pois essa atitude do diretor com relação aos atores visa a quebrar o naturalismo, a aparência de espontaneidade da interpretação dos atores, que são duas pontas de lança da concepção clássica do trabalho do ator no cinema. Além disso, os atores de Oliveira trazem consigo a representação do que seria o diretor: um homem encavalado entre dois tempos.

Por causa do passado como corredor de automóveis, Manoel de Oliveira é fascinado pela modernidade que se encarna nos avanços tecnológicos dos meios de locomoção. Em seus filmes, multiplicam-se as cenas feitas em barcos, carros de passeio e trens e nos anos 30, ele realizou até uma série de documentários sobre a indústria automobilística de Portugal dentre eles *Em Portugal já se fazem automóveis* (1938).

No que diz respeito aos meios de comunicação, Oliveira ainda é um tradicionalista. Quase nenhum personagem manoelino é visto empunhando telefones celulares, muito menos outros tipos de equipamentos tecnológicos mais avançados, como computadores portáteis ou smartphones. As pessoas, quando precisam dizer alguma coisa às outras, o fazem pessoalmente ou então mandam recados através de cartas. As representação das missivas é uma das grandes particularidades do cinema de Oliveira. O cineasta faz das cartas o centro narrativo e até visual de muitos dos seus filmes. Para Manoel de Oliveira, a palavra é utopia, como indica o titulo do seu filme de 2000, e essa palavra é escrita, mais precisamente manuscrita, bem ao estilo das correspondências.

Um grande número de cartas são trocadas por personagens de diferentes filmes: *Amor de Perdição* (1978), *Francisca* (1981), *O dia do desespero* (1993), *Palavra e utopia* (2000) e *O quinto império* (2004). Cada um desses filmes apresenta uma particularidade na representação e na utilização das cartas (voltarei a falar mais profundamente de *Amor de perdição* e *O dia do desespero*), mas todos têm em comum o fato de serem filmes de época, nos quais a utilização do modo mais tradicional de correspondência tem uma justificativa histórica: ainda não existiam nem telefone, nem fax, muito menos e-mail.

Um filme intitulado justamente *A Carta (La Lettre)*, produzido na França em 1999, não é um filme de época e por isso seu título nos parece ainda mais instigante e revelador da relação de Oliveira com as correspondências. Nesse filme, o diretor faz o que melhor sabe: criar uma história passada no mundo contemporâneo mas que, pelo agenciamento dos atores no espaço, pela postura deles, pelo jeito de falar, pelas roupas e adereços que usam, parece que estão em algum passado mais ou menos distante – impressão parecida decorre de outros filmes como *Vale Abraão, O convento, O princípio da incerteza* (2002), *O espelho mágico* (2005) e *Sempre bela* (2006). Obviamente, Oliveira usa elementos do mundo de hoje (televisão, automóveis, telefones), mas tal impressão é mantida pela maneira de filmar e de dirigir atores. Em A carta, essa sensação é ainda mais ressaltada pela postura de adaptação do diretor. O roteiro do filme foi inspirado num romance do século XVI, escrito por Madame de Lafayette, *A Princesa de Clèves*, um precursor dos romances femininos com histórias sobre desencontros amorosos e paixões escritos por jovens senhoras para um público de mocinhas sonhadoras. A ação se passa na corte do rei Henrique II em torno de uma pós-adolescente que se casa por conveniência com um homem mais velho. Mesmo depois de ter ficado viúva, recusa-se a se entregar à sua grande paixão, um homem que conhecera antes do marido, por imposição moral da família e da sociedade. Ou seja, uma trama inconcebível para o mundo de hoje, mas que encontra nessa postura de anacronismo temporal de Oliveira (filme de hoje? filme de ontem? pessoas de hoje? de ontem?) grande

legitimidade. Aquela mulher, vivida pela atriz francesa Chiara Mastroianni, está presa dentro de um mundo codificado que não é o nosso e a postura da atriz representa isso (ela se mexe pouco, discorre longos monólogos, sufoca as emoções).

É essa situação de indefinição temporal que justifica o uso da carta, que a personagem escreve para a melhor amiga, uma freira, dizendo que decidiu se retirar na África para trabalhar como missionária para fugir da paixão que ainda a desperta seu amor do passado. Esse episódio da fuga não está presente no romance original, Oliveira o inventou. Isso reforça o pertencimento do filme a outros tempos e valoriza os meios de comunicação de outrora. No filme, Oliveira orienta essa cena em torno do tempo de leitura da carta pela amiga religiosa (vivida pela atriz portuguesa Leonor Silveira), que parece sentir o peso de cada palavra da amiga. Ela lê a carta na integralidade, pausadamente, longamente. A imagem nos dá a ver a atriz, em dois planos fechados, seu rosto ocupando quase toda a imagem. O texto escrito ainda não é usado de maneira tão ousada como será o caso de outros filmes como *O dia do desespero* e, principalmente, *Amor de Perdição*.

Esses dois filmes, que podem ser considerados filmes irmãos, têm, como diversos outros de Oliveira, uma ancoragem importante no mundo literário. Enquanto que O dia do desespero é um roteiro original que pretende reviver os últimos dias do escritor romântico português Camilo Castelo Branco[1], *Amor de perdição* é uma adaptação do seu romance mais famoso. Camilo já havia sido personagem de outro filme de ficção de Oliveira, Francisca, e volta em *O dia do desespero*. Só que, nesse último, Camilo aparece mais como um figura de devoção do que como um personagem ficcional ordinário. Oliveira admirava o escritor como um dos maiores vultos das letras portuguesas (ambos foram grandes cronistas dos hábitos do povo do norte de Portugal, região em que Manoel nasceu). *O dia do desespero* é, antes de tudo, uma homenagem a Camilo como homem e escritor. O filme extrai uma parte do seu material das cartas da filha ilegítima

1. O pai de Camilo Castelo Branco trabalhou para o serviço postal português. Ver: FERREIRA, Godofredo. *O pai de Camilo Castelo Branco: empregado dos correios*. 2 ed. Lisboa: Serviços Culturais dos C.T.T., 1958. (Nota do Editor)

de Camilo trocadas com o pai. Num momento de modernidade sem par, Oliveira nos dá a ouvir o texto dessas missivas num plano longo, desprovido de presença humana e figurando apenas a roda da carruagem que leva Camilo. Oliveira dizia que, pela força do texto que as cartas traziam, um acerto de contas e reconciliação entre pai e filha, nada poderia atrapalhar a audição dessas palavras. Nada na imagem, portanto, compete com a leitura e escuta do texto, que, de maneira quase misteriosa, toma corpo na imagem através da literalidade e da maneira pausada como que a leitura é feita. Aqui, o texto postal toma uma supremacia ainda maior do que em *A carta*, pois o ser humano está excluído da imagem. No entanto, o texto ainda não é feito objeto, como é o caso em *Amor de Perdição*.

A postura de filmar "o texto como coisa" é identificada com a tendência do cinema moderno. Ela foi reivindicada por diretores como Marguerite Duras, Jean-Marie Straub, Agnès Varda, Antonio Reis e Margarida Cordeiro, Robert Bresson e, de maneira mais explicita, por Eric Rohmer:

> [...] o texto do comentário dito em off e o texto dos diálogos não são os meus filmes, eles são coisas que filmo, do mesmo jeito que filmo paisagens, rostos, posturas e gestos. (ROHMER, 2004, p. 126)

Amor de Perdição é baseado num romance de Camilo em que dois jovens apaixonados, Simão Botelho e Teresa de Albuquerque, são impedidos de concretizarem o amor por causa da rivalidade das famílias. Por não poderem se encontrar, eles comunicam-se a maior parte do tempo por bilhetes e cartas. Os personagens do romance são, na verdade, personagens reais – Simão era um tio distante de Camilo. A ideia do livro surgiu quando Camilo encontrou na casa de um velha tia as cartas trocadas por ele com sua amada Teresa. Simão é preso por ter assassinado por ciúmes o primo dela; Teresa é enclausurada num convento pelo pai. Os dois não tinham outra alternativa a não ser a troca de correspondências. O filme segue escrupulosamente a estrutura narrativa e formal do

romance e, já que se trata de um romance epistolar, o filme torna-se também, empreitada inédita no cinema, um filme epistolar.

O texto das cartas de Simão e Teresa aparece, no filme, de duas maneiras. Na primeira, ele é lido pelos personagens que recebem ou enviam as cartas. Tem-se aqui uma estrutura de representação próxima do que se viu em *O dia do desespero*: o texto ainda é algo imaterial, somente ouvido pelo espectador. Na segunda, numa postura estética ousada e rara, o texto das cartas torna-se coisa, forma o plano do filme, domina a imagem. Mais do que serem lidas, o texto da página manuscrita domina o espaço do filme, sobressai-se aos personagens, inverte a lógica do cinema tradicional. Da pessoa que escreve ou lê a carta, temos apenas um pedaço da mão que vira o papel, gesto furtivo que materializa o predomínio do texto sobre o corpo do ator. "Com a missiva inserida dentro do filme, é aí então que o filme inteiro torna-se carta", defende o teórico Nicolas Cloarec (CLOREC, 2007, p.14). Numa postura próxima à de Eric Rohmer, Oliveira expressou assim sua vontade moderna de abordar o texto escrito:

> [...]se eu posso filmar uma paisagem, eu posso também filmar um texto, filmando a voz que o lê. Se eu mostro a página de um livro para que o espectador a leia na tela, eu estou ainda fazendo cinema. (BAECQUE; PARSI, 1996, p.47)

Fenômeno descrito por ele como "palavra-visual" (OLIVEIRA, 2000, p.86), que prevê a utilização do texto escrito dentro da imagem, presente no cinema mudo (diálogos e ações explicados pela palavra presente nos intertítulos) e no cinema moderno (utilização mais ousada que substitui, por vezes, a voz dos atores e flerta com o grafismo ou a abstração).

Esses momentos de apresentação da materialidade do texto das cartas intensificam o caráter epistolar do filme, tornando-o mais evidente do que no romance. No livro, as especificidades do meio literário permitem apenas sutilmente que o texto da cartas apareça

no papel de maneira a atrair a atenção e significar a mudança de regime na narração e no tom emotivo do texto – o autor deixa de falar em nome próprio para reproduzir as palavras de outra pessoa. Apenas uma mudança na tipologia pode denotar isso (itálicos, aspas). No filme, pela distância semiológica entre os dois signos (palavra e imagem), a diferença acaba sendo bem mais marcada e visível. Oliveira opta por fazer a palavra escrita substituir a imagem de atores, de lugares e de coisas. Ela ganha em supremacia espacial e o texto, em potencialidades narrativas e poéticas. E é justamente em cima desse potencial narrativo e formal dos textos que Oliveira constrói seus filmes. No seu universo, a palavra tem força motora de vida, de conflito e também de questões ligadas a forma das artes. Num mundo cada vez mais globalizado e verborrágico, onde a palavra perde sua capacidade de expressar, contestar, emocionar ou revoltar, Oliveira faz uma pausa, volta atrás e nos lembra, dignamente, da importância da transmissão de palavra à moda antiga, onde reside o cerne do seu cinema.



Referências

CLOAREC Nicolas, *Lettres de cinéma, de la missive au film-lettre*, Rennes: PUR, 2007.

BAECQUE Antoine de, PARSI Jacques, *Conversations avec Manoel de Oliveira*, Paris: Cahiers du Cinéma, 1996.

LAVIN Mathias, *La parole et le lieu. Le cinéma selon Manoel de Oliveira*, Rennes: PUR, 2008.

OLIVEIRA Manoel de, "Le vieux débat littérature-cinéma", *Trafic, Paris*, n° 34, été 2000.

ROHMER Eric, "Lettre à un critique", in: *Le goût de la beauté*, Paris: Cahiers du Cinéma, 2004.

Pedro Maciel Guimarães
Professor e pesquisador, mestre e doutor em Cinema e Audiovisual pela Universidade de Paris – Sorbonne Nouvelle. Atualmente é bolsista da Fapesp e desenvolve pós-doutorado na Escola de Comunicações e Arte da USP.



César Barreto. Sítio da Pinga do Boi - Parque Nacional da Serra da Capiravara.

Museu e educação

Ana Carmen Amorim Jara Casco

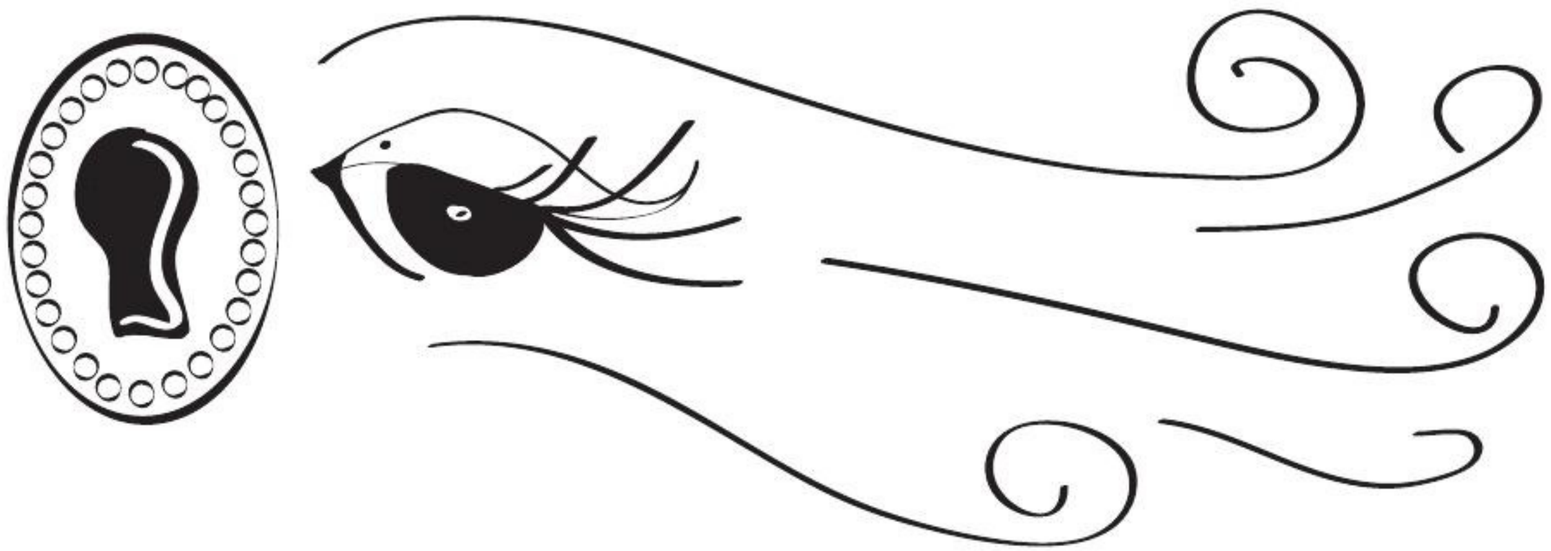
Resumo/Abstract

Problematizando a questão da relação entre educação e museu, este artigo procura olhar o museu como um lugar de memória e de colecionação; uma ponte entre o passado e o futuro. Profundamente ligado à ideia de guardar referências, produzir identidades, gerar futuro, os museus são também lugares de sonho e poesia. Neste sentido o artigo procura relacionar a temática tradicional de coleções de obras de arte tratadas como patrimônio de grupos sociais e nações com a devolução, circulação, transmissão de valores operada, as vezes, por ações educativas intencionais ou casuais. Por fim, a ideia de que museus, como lugares de memória, devem ser cabanas, espaços transitórios, de onde cada sujeito conquista a liberdade de partir para novas aventuras de descoberta do mundo.

Palavras-chave: Esperar em silêncio. Fundo de armário. Posta-restante. Cidade submersa. Escafandristas. Fragmentos de cartas. Estranha civilização. Futuros amantes. Amor.

Discussing the question of the relationship between education and museum this article seeks to look at the museum as a place of memory and hoarding, a bridge between the past and the future. Deeply attached to the idea of storing references, producing identities and generate future, the museums are also places of dreams and poetry. In this sense the paper attempts to relate the traditional theme of collections of works of art treated as heritage of social groups and nations with the idea of return, circulation and transmission of values held, sometimes, for intentional or casual educational actions. Finally the idea that museums, as places of memory, should be huts, transitory locations, where each subject wins the freedom to leave for new adventures to discover the world.

Keywords: Wait in silence. Deep of a cabinet. Poste restante (general delivery). Submerged city. Divers. Fragments of letters. Strange civilization. Future lovers. Love.



Futuros Amantes
Chico Buarque

Não se afobe, não
Que nada é pra já
O amor não tem pressa
Ele pode esperar em silêncio
Num fundo de armário
Na posta-restante
Milênios, milênios
No ar
E quem sabe, então
O Rio será
Alguma cidade submersa
Os escafandristas virão
Explorar sua casa
Seu quarto, suas coisas
Sua alma, desvãos
Sábios em vão
Tentarão decifrar
O eco de antigas palavras
Fragmentos de cartas, poemas
Mentiras, retratos
Vestígios de estranha civilização
Não se afobe, não
Que nada é pra já
Amores serão sempre amáveis
Futuros amantes, quiçá
Se amarão sem saber
Com o amor que eu um dia
Deixei pra você

Palavras que escolho como pistas, a partir da epígrafe poema cantado, para sinalizar o caminho da reflexão em que procuro construir uma trama que reúna patrimônio, memória, museu e educação.

A letra de Chico Buarque ilumina o desejo de permanência e como não poderia deixar de ser projeta uma sombra no seu contrário – o inconstante –, os dois lados de uma mesma moeda, a complementaridade dos opostos, os vários sentidos de um significado, a relação tecida entre continuidade e descontinuidade, do tempo, do espaço, do sentimento.

O texto é uma imagem. E não deve ser traduzido ou explicado, pois, fatalmente reduziremos a beleza e a intensidade da impressão que a música consegue nos provocar. O que pretendo é usar o poder do texto em afetar o leitor para, a partir deste estado sensível, convidá-lo a empreender uma pequena viagem pelos meandros deste artigo.

Para o filósofo Friedrich Nietzsche, a vontade de permanência é o que fez os homens criarem a disciplina da história. A vontade de permanência seria então o alimento da história voraz que nos aprisiona, como a Prometeu, ao tempo como castigo e nos torna escravos mesquinhos da contabilidade das horas medidas como se fossem pepitas de ouro. A esta noção de tempo acumulado contraponho a do tempo como desperdício e fluxo, como algo que constantemente perdemos, o que não somos capazes de reter, guardar, armazenar. Segundo Bergson (1990) o tempo existe em três dimensões: passado, presente e futuro, mas pode ser também medido a partir de outra dimensão que seria a da duração. Esta seria uma espécie de condensação das três temporalidades, ou seja, fusão de passado,

1. *O tempo não para*, letra e música de Cazuza.

presente e futuro na produção do desejo de fazermos algo para não desaparecermos no fluxo inevitável do esquecimento. Mas o que é a duração do tempo senão uma experiência vaga, intelectual e inapreensível pelos sentidos humanos? A experiência do tempo, que de certa forma provoca horror e desconforto, e contra a qual tentamos erguer estratégias racionais, é a do puro vazio: estamos exatamente no que já não é mais e o que ainda não é, o presente inexistente e que não há, entre o passado que já passou e o futuro que ainda não chegou. Mas somos, e estamos, no tempo e no espaço, no fluxo do tempo (o tempo não para, não para não, não para[1]).

A letra de *Futuros amantes* fala de um amor que pode esperar... E a espera talvez seja a condição de permanecer, a espera é, talvez, a promessa de duração. O texto fala de uma categoria universal – o amor, como sentimento que todo ser humano carrega latente dentro de si, e que se atualiza de forma singular na experiência dos amantes apaixonados: "outros amantes se amarão sem saber com o amor que eu um dia deixei para você". Enquanto o amor universal pode ser deixado guardado no fundo da gaveta e aguardar, o amor individual talvez pertença a ordem do que é finito e que se esgota. De qualquer modo a experiência humana, seja de que ordem for, deixa vestígios, pistas para que os pesquisadores e estudiosos da cultura, ao explorar e investigar os reinos da memória e os arquivos e pedra, possam descobrir.

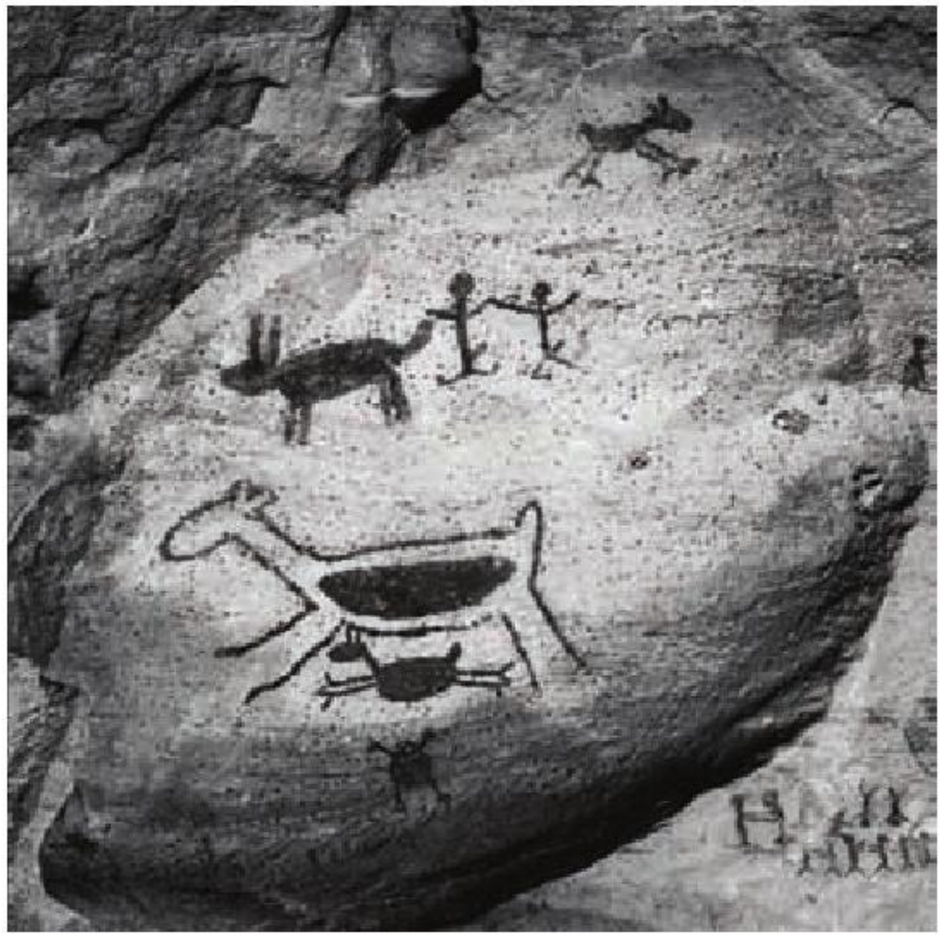
Os estranhos vestígios de civilização deixados serão lidos, decifrados, interpretados e permitirão, por exemplo, que os sentires sejam conhecidos a partir dos textos das cartas de amor escritas e deixadas. Fotografias, cacos de vidro e louça, objetos íntegros retirados do fluxo de uso próprio da vida, serão transformados em relíquias e preservados, como estratégia para escaparem da ameaça de desaparecimento que o estar no tempo impõe. Um mundo à parte será criado como lugar das permanências, onde se cultivam as ilusões de eternidade. Poderá ser um museu, um arquivo, uma biblioteca, um palácio antigo, uma cidade, um lugar de memória.

A ideia do amor pessoal, individual que um amante dedica ao outro e o amor universal que todos desejam sentir e experimentar tem semelhança com a ideia de memória – algo universal, que todos temos como uma espécie de faculdade intelectual, a capacidade de se lembrar, mas que se singulariza na experiência de vida de cada um. A partir da experiência de vida se formam blocos de memória individual, experimentada pelo indivíduo, e ao mesmo tempo se constitui a memória coletiva, partilhada por vários, vivida pelos grupos sociais.

Sabiamente a música sugere que não devemos nos afobar (ou ter pressa) pois a história mostra que na certa daqui a milênios alguém certamente virá resgatar as mensagens, as pistas, os vestígios deixados por cada antiga civilização. É, talvez, por esta vã esperança (a de sermos redescobertos) que colecionamos bens materiais (e agora imateriais também!), que desenvolvemos os mecanismos de uma memória, que nos auxilia e que nos trai, que age voluntária a partir de nossos comandos (desejos, vontades, treinamento mnemônico), ou nos deixa cair em armadilhas quando involuntária e acionada por estímulos externos ao nosso desejo nos faz lembrar de algo que jazia escondido/esquecido no fundo do armário[2].

Objetos, relatos, recantos onde guardar – gavetas, vitrines, estojos, páginas de livros, lugares de memória – e já somos o progenitor, o colecionador, ou o amante que não quer ver seu amor passar, e estamos a constituir patrimônios, acumular heranças, escrever cartas de amor que são provas de nossos sentimentos, criar e fazer crescer museus onde enclausuramos afetos e objetos. Walter Benjamin(1994), ao tratar de sua infância em Berlim, fala de forma brilhante sobre este processo de patrimonialização da vida, de transformação do cotidiano em obra a ser preservada, do gesto simbólico de alçar a memória comum ao patamar da tradição – panteão onde depositamos os valores a serem transmitidos. Para Benjamin o ato de salvaguardar e de preservar estava intimamente relacionado à ameaça de perda, era como salvar a memória no momento do naufrágio, no momento em que alguma ameaça grave de desaparecimento paira sobre ela. O sujeito que preserva, que guarda e protege, não é um expectador passivo, ou um estável funcionário

2. Os conceitos de memória voluntária e involuntária são referenciados nos textos do filósofo Henri Bergson (1990), na obra *Em busca do tempo perdido* do escritor Marcel Proust (1957) e no texto *Proust e os signos* do filósofo Gilles Deleuze (1987)



Sítio do Boqueirão da Pedra Furada - Parque Nacional da Serra da Capiravara.
Foto: César Barreto.

público que metódica e burocraticamente arquiva documentos, mas é um sujeito apaixonado e acuado, ameaçado pela perda de algo (ou de alguém) que ama, algo (ou alguém) que faz parte da sua história e dos traços de sua identidade. O sujeito que preserva é de certa forma um guerrilheiro. Walter Benjamin, por exemplo, escreve sobre Berlim, cidade onde passou sua infância, às vésperas da segunda guerra mundial quando antevê a destruição que a cidade sofreria, assim como a grande ameaça que Hitler e o nazismo representavam. Benjamin, como muitos filósofos, era um visionário, um homem capaz de enxergar o que se esconde sob a neblina que muita vezes encobre o futuro e quis preservar, a partir do relato de suas memórias infantis, a Berlim que ele havia conhecido e que talvez desaparecesse sob os bombardeios da guerra. Mas preservar Berlim em um relato escrito por que, para quê? E a dedicatória do livro dá pistas desta motivação: ele dedica o livro a seu filho. Neste momento a cadeia cíclica que acorrenta a história se fecha: guardo uma memória, como se fosse uma herança, para transmiti-la a meus herdeiros. É o momento em que transformo a memória individual, massa informe e indiscernível que paira apenas dentro de mim, num patrimônio comum, é quando dou ao que é uma experiência pessoal um sentido (e um destino) comum e coletivo, uma materialidade e sou então capaz de conservá-la e entregá-la a outros homens que não teriam acesso a ela e não poderiam se apropriar dela coletivamente, não fosse o meu gesto revolucionário de preservá-la.

Quando falamos em preservar estamos falando de um conjunto de gestos, movimentos, atitudes de uma guerrilha (do homem contra o esquecimento) invisível: o primeiro gesto é o que produz

a herança, o segundo o que preserva a herança e por fim o terceiro é o que a transmite a quem elegemos como nossos herdeiros. Territórios, cidades, bibliotecas, museus e arquivos se tornam então depositários deste patrimônio que uma vez tornado público passa a fazer parte da memória social das civilizações e não apenas daqueles que participaram e viveram juntos aquele momento.

Se olharmos a história da preservação do patrimônio cultural vamos observar que é uma história escrita a partir da monumentalização de documentos e artefatos da história e da cultura humana. Cada vez que elegemos um bem cultural e o guardamos, seja pela proteção legal do registro ou do tombamento, seja pela criação de coleções museológicas, estamos produzindo e colecionando monumentos[3]. O processo de atribuição de valor aos bens culturais sempre foi representativo da cultura e visões de mundo de determinados grupos sociais no tempo e no espaço. O que se protegeu e colecionou no Brasil nos anos 1930/1940 ou 1950 é diferente do que preservamos nos anos 1980 ou 2000. Ocorre ao longo do tempo uma incorporação de outras dimensões da cultura e do cotidiano das populações, como fazeres, saberes, modos de falar, etc. além dos tradicionais bens materiais representados pelas edificações, conjuntos urbanos e cidades, no processo de identificação e valorização das culturas humanas. Há uma espécie de aprofundamento do nível de complexidades das características culturais que marcam e representam determinados grupos de forma diferenciada de outros grupos vizinhos. Surge de forma expressiva a noção de diversidade cultural que de algum modo se contrapõe ao projeto dos anos 1930 de criar uma nação única e identificada a valores globais/universais. Desta forma, hoje em dia, podemos escapar da noção de que patrimônio é necessariamente algo monumental, grandioso e da ordem do excepcional que se encontra acima da dimensão cotidiana da vida, assim como escapar do jugo de que é algo que nos unifica e torna iguais. As políticas culturais mais recentes têm procurado valorizar a história do cotidiano como espaço onde surgem, crescem e se disseminam sabedorias, tradições, diferenças, riquezas, e procuram estimular o homem comum a guardar sua própria cultura, percebendo e vivendo o cotidiano banal como celeiro da riqueza de recursos de vida. Mas este ainda é um longo caminho a ser trilhado.

3. Monumento aqui entendido como obra de caráter excepcional, único, de valor inestimável.

Mas de que é feito o pano de fundo da história? É trama tecida entre memórias individuais e coletivas, gestos pessoais e movimentos sociais, individualidades e diferenças que aceitamos e compartilhamos, subjetividades e universalidades. A história e as ciências sociais investigam e relatam os projetos de nação e a inerente dimensão do cotidiano que alimenta e faz funcionar a máquina política, a máquina social – o Estado e a sociedade. O processo cultural visto a partir de movimentos de pulsação – sístole e diástole, como se fosse um músculo –, através da capacidade humana de ser antropofágica, senão concretamente, pelo menos metaforicamente. Ser capaz de se alimentar no banquete da vida das referências, histórias, valores que recebemos e com os quais interagimos e incorporamos. Incorporação que é como mergulhar nas águas de um rio e se tornar outro, águas que nunca são as mesmas como cada um de nós é sempre outro ao se deslocar no tempo e no espaço. O relato de vida as vezes não explica a história mas ajuda a conhecê-la.

Volto à música, que é o mote deste texto, e à ideia de permanência e impermanência tão própria do que está vivo, do que lateja e pulsa.

Somos uma corda esticada entre estes dois polos – o permanente e o inconstante – tocados pelo vento do tempo que nos atravessa.

E por causa desta tensão vibrante um dia pensamos, sem saber, em construir lugares para guardar memórias e museus. É claro que existe toda uma história de como e porque surgiram os museus ao longo do tempo, mas proponho pensar outra coisa, ou seja, os efeitos produzidos pela existência de museus. Pensar qual seria o sentido de construir museus e o que estas instituições produzem no campo social, no grande caldeirão das civilizações e suas culturas.

Uma possibilidade é entender o museu como lugar de sacralização, onde colocamos o cotidiano e as diferentes temporalidades da vida em vitrines; os objetos de uso diário em estojos especialmente criados para que não desapareçam, para que possam continuar a

contar, descrever, ajudar a entender ou a inventar histórias, que alimentam nosso imaginário e dão sentido a certos relatos... Mas o museu contém também seu duplo, antítese e antídoto que é o de ser ao mesmo tempo lugar de profanação. Profanar é devolver o que está consagrado ao livre uso dos homens, ou ao uso comum dos homens (ASSMAN, 2007). "Profanar é assumir a vida como jogo, jogo que nos tira da esfera do sagrado, sendo uma espécie de inversão do mesmo". Profanamos e sacralizamos objetos em museus, quando expomos o que no passado não pertencia ao público, mas à intimidade e privacidade das pessoas, famílias, e grupos sociais. Profanamos a intimidade tornando públicos objetos, fotografias, cartas, diários. Para isso criamos leis, definimos temporalidades... Regulamos o que é publico e o que é privado, o tempo que dura a privacidade do que morre, as formas de acesso a memórias individuais ou privadas. Que uma vez tornadas públicas são, de certa forma, profanadas e valorizadas/sacralizadas, expostas como um valor, tornadas monumento. É um paradoxo.

Museu é lugar, continente, espaço, receptáculo, porta-joias, estojo, caixinha de música e vitrine. Onde encerramos vários paradoxos – sagrado e profano, permanência e impermanência, passado e presente, memória e esquecimento etc. Carregamos cada experiência de ter passado por um museu dentro de nós. E nesta medida reintegramos os objetos (de arte ou não) e seus significados no curso da nossa vida, ao que nos dá sentido porque passam a fazer parte da nossa história, identidade, do sentimento de pertencer a determinado grupo social, pais, continente, planeta. Os museus são lugares de apropriação do tempo e do espaço. E de descoberta das camadas de humanidade que nos constituem.

Em texto que apresenta a Revista do Patrimônio n.º 31, dedicada ao tema dos museus, o professor Mário Chagas observa que existe hoje em dia uma ampliação da diversidade museal, tipos de acervos, novas tecnologias, a flexibilização das narrativas museográficas, e a disseminação de museus e casas de memória por todo o país e em diferentes instituições.

Vê os museus como campos de tensão entre a permanência e a mudança, entre a mobilidade e a imobilidade, entre a diferença e a identidade, o passado e o futuro, o poder e a resistência, situação que nos exige coragem, sensibilidade e criatividade, enquanto gestores, produtores e frequentadores de museus.

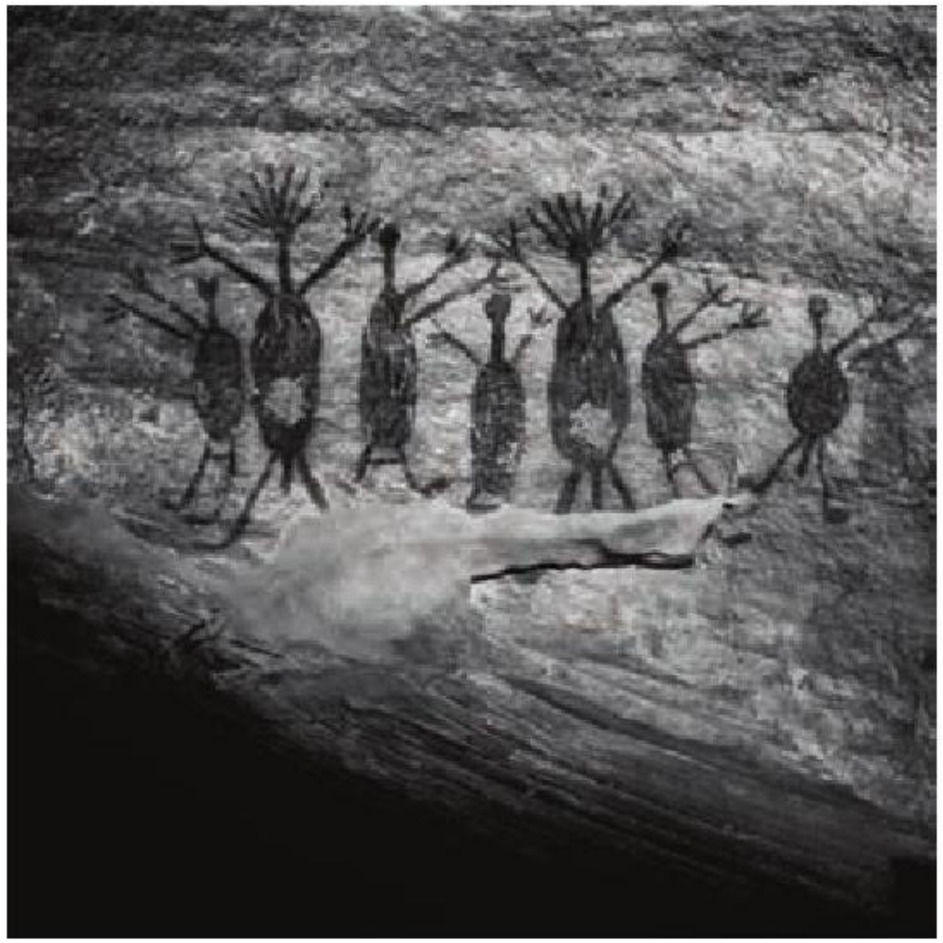
Para ele o museu opera como uma "ponte entre tempos, espaços, indivíduos, grupos sociais e cultura diferentes; ponte que se constrói com imagens e que tem no imaginário um lugar de destaque". E citando André Malraux complementa: "Afinal, o museu é um dos locais que nos proporcionam a mais elevada ideia do homem" (apud CHAGAS, 2005, p. 18)

É como um ente devorador que Chagas nos apresenta os museus e nos adverte que diante dele não devemos ser ingênuos, pois os museus podem servir para a liberdade mas também para tiranizar a vida, a história e a cultura: "Para entrar no reino narrativo dos museus é preciso confiar desconfiando." E "apenas aquele que está corajosamente pronto para ser devorado está também em condições de saborear o banquete" que neste caso poderia ser entendido como a mesma capacidade do guerreiro de ultrajar o cadáver do herói morto para se apossar da sua coragem (VERNANT, 1978). Devoramos os museus e somos por ele devorados. "[...]O poder antropofágico do museu, sua agressividade e seu gesto de violência em relação ao passado. [...] Devorar e ressignificar os museus, eis um desafio para as novas gerações." (CHAGAS, 2005, P. 19), desafio tanto de quem visita, quanto de quem cria e administra os museus.

Ser devorado pelo museu significa ser transformado pelas exposições que frequentamos, pelo que o museu nos apresenta como texto a ser lido pelos sentidos, pelo corpo como um todo, lembrando sempre que palavras e, portanto, os textos têm cheiros e sons. Cheiram a guardado, a cidade, a mar... fazem barulho – martelam, assobiam, murmuram – e dançam. E nesta medida nos convidam a apreendê-los e decifrá-los com todos os sentidos, com o

corpo inteiro. Quanto mais completa é esta experiência, mais marcante a mensagem transmitida. É o grande sucesso das exposições interativas tão frequentes atualmente e que são concebidas com um misto de intenção pedagógica e de sensibilização. E o contraponto de que em determinadas condições o sentimento de posse e pertencimento é estimulado pelo silêncio, pela não mediação do outro, por um foco de luz no escuro e o despertar da relação mágica e individual do sujeito com a obra.

Concluído este passeio revolto pelos descampados da memória, do patrimônio, dos museus, quero me deter neste porto chamado "museu como lugar de memória" (NORA, 1993), embora a proposta seja não permanecermos aqui neste "lugar", mas seguirmos adiante, procurarmos chegar até a casa, a morada, este lugar do familiar e da intimidade e que agora abriga em sua alcunha espaços culturais de convivência e continuar buscando a resposta para a pergunta: qual o efeito de construirmos e inaugurarmos museus, casas de memória ou de patrimônio? Diante da casa vamos bater na porta, pedir licença para entrar, encontrar todas as janelas abertas e anfitriões sorridentes e amistosos que nos convidam para um café. Marca registrada desta brasilidade hospitaleira. Apresento-vos a "casa da memória" (Chagas), que em outras instâncias, como no Iphan, pode receber o nome de "casa do patrimônio", lugar de produção de novos e singulares agenciamentos entre os que ficam, os permanentes, e os que passam, os inconstantes como os viajantes, os transeuntes, os turistas, os curiosos, os que simplesmente se vão. Os que guardam e os que desfrutam... Museu como espaço onde o passado, o presente e o futuro se condensam



Toca da Passagem - Parque Nacional da Serra da Capiravara.
Foto: César Barreto.

dentro de nós, e nos permite dar uma meia volta, e ao invés de passar nos determos e interagirmos, fazermos contato e experimentarmos devires, descobrirmos novas possibilidades de estar no mundo – isso é um lugar de memória! Provavelmente dito de outra forma e não como pensou Pierre Nora. Museu como casa, lugar de intimidade, onde ficamos à vontade, onde se travam relações pessoais, afetivas, onde nos deparamos com os desafios do porvir na segurança do espaço familiar que guarda a substância do nosso passado, a transitoriedade do presente e a promessa do futuro.

Os museus oferecem leituras, interpretações, versões para fatos, histórias, memórias e também nos permitem imaginar, fabular, criar um sentido dentro de nós para seus objetos e exposições. E para que isso aconteça é preciso assumir a responsabilidade com o processo de transmissão, mediação, transformação do objeto estático musealizado em ato de oferenda, em movimento no qual a educação realiza a mágica que a comunicação não faz sozinha. Se lidarmos apenas com a comunicação, muitas vezes, vamos contribuir para que nossos museus e nossa cultura sejam tratados de maneira simples como meros aparatos informativos ou como mercadorias a serem expostas e divulgadas, na lógica de uma sociedade de consumo aviltada pelo descarte e pela constante substituição do velho pelo novo.

Para alimentar e fortalecer o Museu como lugar sagrado de transmissão do conhecimento, de valores, do que nos diferencia e identifica, como aparato de educação, troca, acesso e construção de novos cidadãos é preciso repensar nossos projetos e as projeções que imaginamos para o futuro.

A educação então aparece como atitude ética (e estética) que recria o objeto que está dentro da vitrine em nosso íntimo. Buraco de fechadura por onde podemos olhar o universo da história que nos constitui, de onde viemos e para onde seguimos. O museu transformado pela atitude ética de produzir, transmitir e trocar saberes se torna um espaço mágico de

balé dos tempos onde o passado dança com o futuro entre as pernas do presente e sob nossos olhos atentos, alegres e curiosos.

E encerro este texto com o poema que na minha leitura é responsável por operar novo deslocamento neste exercício de nomeação dos lugares de memória e que vai falar da "cabana", como sinônimo de casa, mas com um sentido de lugar provisório, espécie de oposição aos palácios, castelos e monumentos de pedra, e quem sabe até aos museus tradicionais. A cabana é um tipo de abrigo que contém em si o afeto do movimento, de estar em movimento, ao invés do lugar da sedentarização, da permanência e criação de territórios e espaços consagrados pelo ficar.

Museu que é casa e que pode devir cabana.

A CABANA

É preciso dizer-lhe que tua casa é segura
Que há força interior nas vigas do telhado
E que atravessarás o pântano penetrante e etéreo
E que tens uma esteira
E que tua casa não é lugar de ficar
mas de ter de onde se ir. (MARTINS, 1992)

Os museus, os lugares de memória, deveriam reconhecer o quanto de cabana precisam ser para transmitir este belo patrimônio que é ser lugar que não é de ficar, mas de ter de onde se ir.

Referências

ASSMANN, Selvino J. Apresentação. In: AGAMBEN, Giorgio. *Profanações*. Trad. Selvino J. Asmann. São Paulo: Boitempo, 2007.

BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas II: rua de mão única*. 4 ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

BERGSON, Henri. *Matéria e memória*. Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito. Trad. Paulo Neves da Silva. Rio de Janeiro: Martins Fontes, 1990.

CHAGAS, Mário. Museus: antropofagia da memória e do patrimônio. Brasília, *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 31, 2005, p. 15-25.

CLASTRES, Pierre. *A sociedade contra o estado*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1988.

DELEUZE, Gilles. *Proust e os signos*. Trad. Antônio Carlos Piquet e Roberto Machado. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1987.

MARTINS, Max. *Para ter onde ir*. São Paulo, Massao Ohno, 1992.

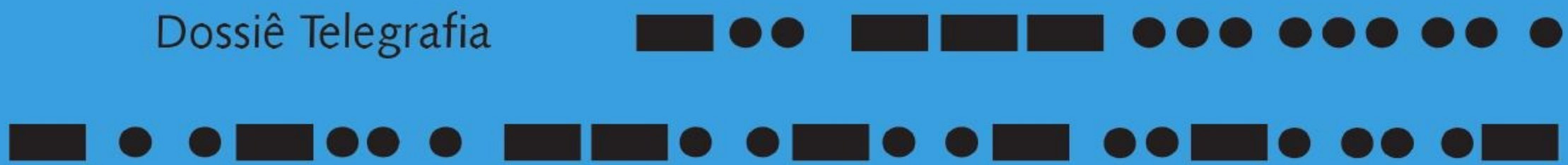
NORA, Pierre. *Mémoire et histoire - la problematique des lieux. Les lieux de memoire*. Paris, v. 1. Gallimard, 1984.

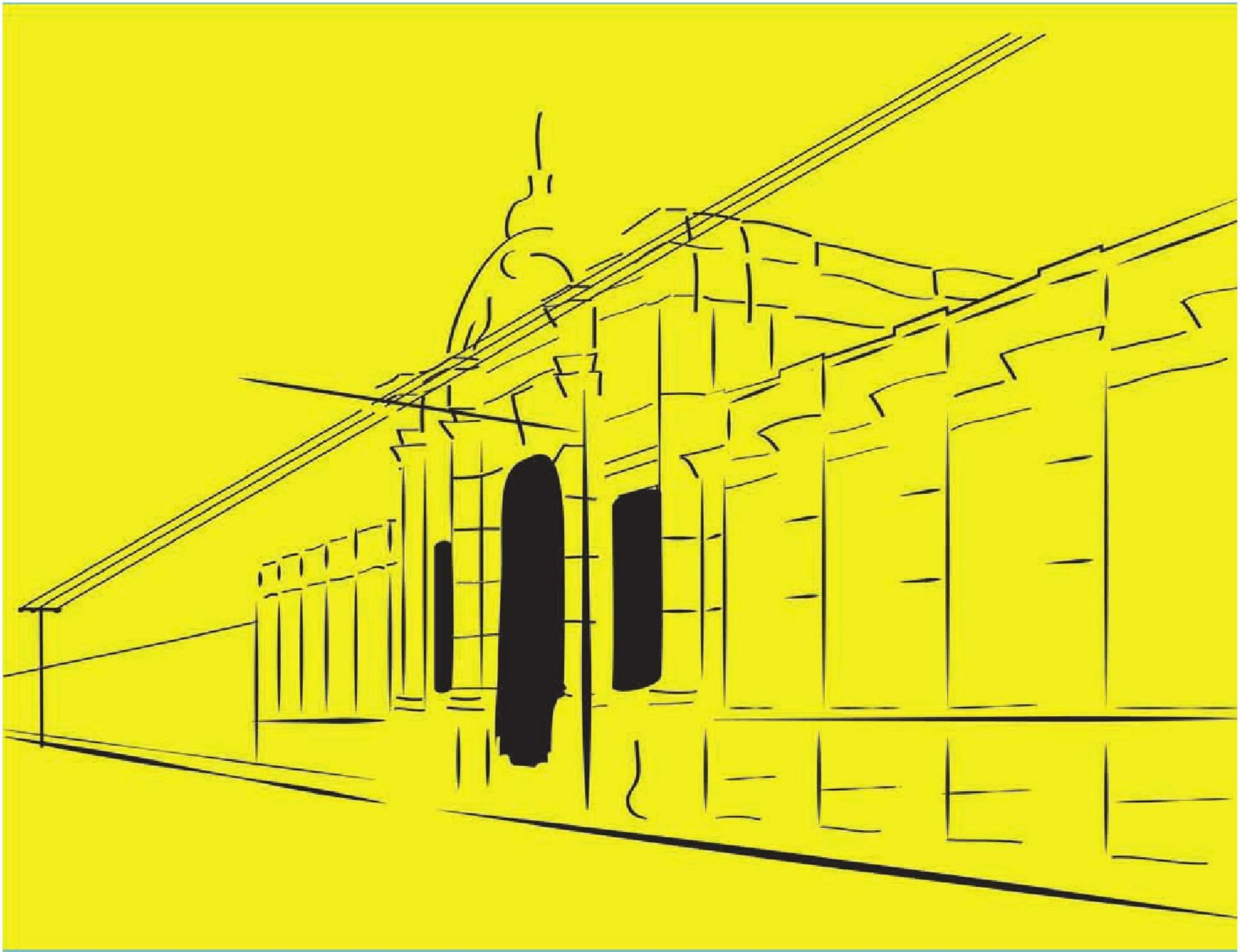
PROUST, Marcel. 1957. *Em busca do tempo perdido*. Coleção Nobel. Porto Alegre: Globo, 1957.

VERNANT, Jean-Pierre. *A bela morte e o cadáver ultrajado*. Discurso, n. 9, São Paulo, Departamento de Filosofia da FFLCH/USP, 1978.

Ana Carmen Amorim Jara Casco.
Graduada em arquitetura na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Mestre pela Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Doutora pelo Programa de Pós Graduação em Antropologia Social – Museu Nacional/UFRJ, com a tese O arcos das Lapas – um estudo de antropologia urbana. Professora adjunta da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Trabalha no Iphan desde 1983 e está atualmente no Departamento de Articulação e Fomento, Coordenação de Pesquisa e Documentação, onde é responsável pela edição da Revista do Patrimônio, desde 2001. Professora e pesquisadora do Mestrado Profissionalizante do Iphan, responsável pela linha de pesquisa Patrimônio e Educação. Autora dos artigos "Reinventado a cidade" in Revista do Patrimônio 29, "Sobre a idéia desmiolada de reconstruir o Monroe" in Vitruvius 047, "Educação e patrimônio" in Revista eletrônica do Iphan 3, entre outros

Dossiê Telegrafia





Do nascimento à guerra: origens e motivações para o telégrafo

Mauro Costa da Silva
Ildeu de Castro Moreira

Resumo/Abstract

Este trabalho analisa as duas primeiras décadas após a inauguração da primeira linha de telegrafia elétrica terrestre no Brasil. O objetivo deste estudo é apresentar e discutir os fatores que contribuíram para expansão das linhas telegráficas estatais promovida pela Repartição Geral dos Telégrafos. Na direção desta repartição esteve presente durante todo o Segundo Reinado o engenheiro e físico brasileiro Guilherme Schüch de Capanema, professor da Escola Central, que fundou, organizou e expandiu o serviço telegráfico nacional.

Palavras-chave: Telegrafia. Telecomunicações. História das Ciências e da Tecnologia.

This paper analyzes the first two decades after the inauguration of the first overland electrical telegraphy line of Brazil. The aim of this study is to present and discuss the factors that contributed to the expansion of the state telegraph lines promoted by the General Bureau of Telegraphs. This Bureau was managed, throughout the Second Empire, by the engineer and physicist Guilherme Schüch Capanema, Professor of the Central School, who founded, organized and expanded the national telegraph service.

Keywords: Telegraphy. Telecommunications. History of Science and Technology.

Os anos iniciais

Experiências para se estabelecer comunicação à distância estiveram presentes em toda a história da humanidade. Civilizações antigas, entre elas a romana, desenvolveram sistemas de comunicação óptica e códigos que possibilitavam o envio de mensagens entre as fronteiras do império e Roma. Durante a revolução francesa, Claude Chappe (1763-1805) criou um sistema de comunicação composto por centenas de torres distribuídas pelo território francês, cada uma com três grandes hastes articuladas, que permitia a transmissão de textos. Na primeira metade do século XIX, pesquisas com a eletricidade chamaram a atenção de cientistas e amadores para possibilidade de utilização dessa nova ciência na comunicação, dada a rapidez com que o sinal elétrico se deslocava. Surgiram vários sistemas telegráficos experimentais. Em 1838, Morse patenteou seu telégrafo, que pela simplicidade, rapidez de operação e economia, foi mundialmente adotado a partir da década de 1840. Na década seguinte, muitos países europeus já haviam desenvolvido suas redes nacionais e partiram para formar redes telegráficas regionais, promovendo a conexão entre países vizinhos.

O conhecimento dos progressos que no exterior ia fazendo a aplicação da eletricidade à telegrafia, despertou também o interesse para seu uso no Brasil. O ministro da Justiça Eusébio de Queiroz Coutinho Mattoso Câmara (1812-1868) tomou a iniciativa de promover os testes necessários para implantação dos telégrafos no Brasil, com a finalidade de uma possível utilização no combate ao tráfico de escravos, recentemente proibido em lei que ficou conhecida pelo seu nome. Os aparelhos seriam instalados entre fortalezas e departamentos de polícia situados na cidade do Rio de Janeiro, e serviriam como aviso.

Os primeiros ensaios para a introdução do telégrafo elétrico no Brasil datam de 1851, e tiveram como técnico responsável Francisco Paula Candido (1805-1864), médico e lente de física da Escola de Medicina. A experiência deveria realizar-se entre o Quartel da Polícia, na Rua dos Barbonos, atual Rua Evaristo da Veiga, e a estação do telégrafo óptico do morro do Castelo. Candido utilizou fio de cobre, envolto em seda e embebido em resina, isoladores feitos de fundo de garrafas, e os aparelhos Breguet, obtidos por empréstimo pelo coronel Polydoro Quintanilha da Fonseca Jordão (1802-1879), comandante da polícia, ao professor Guilherme Schüch de Capanema (1824-1909), na Escola Central, onde serviam ao estudo da eletricidade aplicada. O experimento de Candido fracassou. Alguns dias depois, o coronel Polydoro os restituía ao Dr. Capanema dizendo: "Tome lá as suas máquinas, que não prestam" (BRASIL, 1907, p. 3). Recebendo os aparelhos, Capanema colocou um deles sobre uma mesa em frente ao coronel Polydoro, levando o outro para uma sala vizinha. Ligou-os por meio de um fio que, saindo por uma janela, rodeou as salas e entrou por outra. Daí a pouco o coronel estava soletrando algumas palavras que o ponteiro ia marcando; depois, tomando a manivela, deu a resposta. Segundo relato de alguns presentes na primeira transmissão telegráfica teria sido enviada a seguinte mensagem: "Minha terra tem palmeiras, onde canta o sabiá" (BRASIL, 1952).



Aparelho Breguet - criado por Louis-François-Clément Bréguet por volta de 1845, usado nas experiências de 1851.
Foto: Jair Xavier
Acervo - Museu Nacional dos Correios

Ao saber da experiência bem sucedida, o ministro Eusébio de Queiroz solicitou a Capanema uma relação de material necessário para estender uma linha subterrânea entre a Quinta Imperial e o Quartel do Campo, além de linhas entre as Secretarias da Polícia e da Justiça e a estação do Castelo. O Cônsul Geral do Império do Brasil na Prússia, J. D. Sturz, foi então encarregado da compra do material especificado por Capanema: aparelhos telegráficos Morse e cabos isolados com guta-percha envoltos em chumbo.

Quando da chegada do material, a partir de março de 1852, Capanema pessoalmente

tratou da colocação do cabo nas valas abertas pelos presos da Casa de Correção, situada na atual Rua Frei Caneca. Como auxiliares, Capanema teve os acadêmicos da Escola Central José Joaquim de Oliveira, Ernesto Gomes Moreira Maia e Bento José Ribeiro Sobragy. Assim que o serviço ficou pronto o telégrafo funcionou perfeitamente. Na inauguração, ocorrida em 11 de maio de 1852, telegramas foram trocados entre o Imperador, que se encontrava na Quinta, e Eusébio de Queiroz e Capanema, que estavam no Quartel General, no Campo da Aclamação, atual Campo de Santana.

Durante a negociação para aquisição do material, foi também sugerida pelo fabricante a contratação de um técnico para acompanhamento dos trabalhos de implantação das redes telegráficas. Foi contratado em 28 de maio de 1852 o engenheiro, pirotécnico e tipógrafo Francisco Schusterchutz, de Viena, que já havia participado da construção de telégrafo em Viena, Berlim e Stuttgart (BARROS, 1853). Como pirotécnico, Schusterchutz havia trabalhado durante nove anos para o exército da Prússia e por isso foi também sugerida ao Ministro da Guerra, Manuel Felizardo de Souza e Melo a utilização de sua mão de obra nas oficinas do Arsenal de Guerra. Entre outras atividades, ele ficou incumbido de montar a linha entre o Arsenal de Guerra e o Arsenal da Marinha (ARAÚJO, 1855).

Tem-se aí a repetição de um certo padrão encontrado no mundo todo, que era a contratação de pessoal experiente, normalmente europeus ou norte-americanos, para o início da telegrafia. Assim ocorrera ou viria a ocorrer em países como a Índia, Indochina, Rússia e Japão, para citar alguns exemplos. Com a contratação de mão de obra estrangeira buscava-se adquirir a experiência obtida pelos países que desenvolveram sua telegrafia uma década antes. Além de suprir a carência de pessoal habilitado para implantação do telégrafo, era importante também que esse conhecimento fosse repassado aos naturais da região. Esse era um dos desafios a ser encarado pelos países não europeus: capacitar seu pessoal para a criação, expansão e manutenção da rede telegráfica, para que não ficassem

sempre submetidos ao conhecimento e à técnica estrangeira. Em alguns países houve a preocupação de não deixar que fosse criado um vínculo permanente de dependência tecnológica com os países mais desenvolvidos. Nessa direção, algumas soluções diferentes foram tomadas por países periféricos, como o Japão, que enviou para Europa uma turma de jovens engenheiros para que se especializassem em telegrafia, ou a do império otomano, que criou uma escola telegráfica em seu território (HEADRICK, 1991). No Brasil, o treinamento de pessoal foi uma preocupação constante de Capanema, que desde o início da telegrafia buscou fazê-lo pessoalmente, lecionando para os novos operadores de telégrafo, ou mais tarde exigindo que seus auxiliares o fizessem.

Outro técnico contratado para atuação no serviço de instalação dos telégrafos foi o engenheiro mecânico Frederico Liebisch, encaminhado ao então Ministro da Justiça Luiz Antônio Barboza pelo Cônsul J. D. Sturz, em carta datada em 20 de setembro de 1853. Liebisch havia sido indicado por Siemens e Halske para implantação dos seus aparelhos no Brasil. Liebisch era conhecedor dos aparelhos telegráficos produzidos nessa companhia alemã e poderia vir a reproduzir no Brasil peças para reposição de aparelhos danificados. Ele também havia sido, durante quinze anos, diretor de uma fábrica de armas do governo russo em Varsóvia, e fora bem recomendado por oficiais do governo saxão quanto ao fabrico de armas. Era, portanto, também indicada sua utilização aos Ministros da Guerra e da Marinha, Manuel Felizardo de Souza e Melo e Zacarias de Góis e Vasconcelos, respectivamente (STURZ, 1853).

Após a implantação da primeira linha telegráfica, foi elaborado um projeto, em 17 de janeiro de 1854, para construção das primeiras estações telegráficas na Corte do Rio de Janeiro. Ficava estabelecida a Secretaria da Justiça como centro telegráfico, que se comunicaria simultaneamente com as demais estações que seriam criadas: Arsenal de Guerra; Arsenal de Marinha; Barra; Secretaria de Polícia; Quartel de Permanentes; Paço da Cidade; São Cristóvão; Petrópolis; Quartel de Permanentes de Niterói. Para além do perímetro urbano seguiria a

linha pelo caminho de Botafogo até a Lagoa, pela estrada do Andaraí até a Tijuca, pelas Laranjeiras até o Corcovado. Estabeleceu ainda como prioridade imediata para Capanema a comunicação entre a Secretaria de Justiça, Secretaria de Polícia, Quartel de Permanentes e Paço de São Cristóvão, empregando os aparelhos que tinha à sua disposição. Um relatório manuscrito sobre os telégrafos, encontrado no arquivo do Ministro da Justiça José Thomas Nabuco de Araújo, referente ao ano de 1854, menciona as estações que operavam naquele momento, assim como fornece uma ideia sobre o estado geral do serviço:

> Acham-se em estado de serviço regular três estações, a da Secretaria da Justiça, Secretaria da Polícia e Quartel General, para as quais foram empregados os fios aéreos, e os isoladores de porcelana que acompanharam a primeira remessa de aparelhos em 1851: as comunicações são excelentes, e tem sido bem provadas nas experiências feitas sob o sol ou chuva: os aparelhos funcionam bem (ARAÚJO, 1854).

As linhas previstas no aviso de 17 de janeiro de 1854 haviam inicialmente sido imaginadas como subterrâneas, mas foram posteriormente modificadas para linhas aéreas, possivelmente pelo menor custo de implantação desse tipo de linha e maior facilidade de manutenção, não obstante a apreensão por parte dos responsáveis sobre o fato destas ficarem expostas às intempéries da natureza e à "maldade" humana, conforme relata carta anônima enviada ao Ministro da Justiça (CORRESPONDÊNCIA, 1855).

A falta de uma estrutura mínima de trabalho para a telegrafia elétrica foi motivo de várias reclamações de Capanema, exemplificada em uma correspondência ao Ministro da Justiça José Thomas Nabuco de Araújo, de 1 de dezembro de 1854. Nesta carta, Capanema alerta para três pontos importantes: a deterioração das linhas e aparelhos já instalados por falta de utilização; a ausência de engenheiros já solicitados para exploração do terreno por onde passariam as linhas previstas no aviso de 17 de janeiro daquele ano, o que acarretava em natural atraso; a falta de investimentos, sem os quais não se faria telegrafia. Cita que nos demais "países onde existem linhas telegráficas, só chegaram ao estado em

que se acham possuindo consideráveis capitais". Nessa mesma carta Capanema menciona que o serviço telegráfico começava a ser visto pelo público como uma simples experiência de física, sem aplicação prática. (CAPANEMA, 1854).

Era um serviço que definhava já na sua fase inicial. Aparelhos e linhas estragavam-se por falta de uso e de manutenção. O plano divulgado pelo aviso de 1854, que estabelecia as metas para o telégrafo não veio acompanhado dos meios necessários para sua execução. Para Capanema, se havia o interesse em desacreditar os telégrafos, como forma de dificultar seu crescimento, parecia que a intenção estava dando certo (CAPANEMA, 1855).

Mesmo nos países fora do eixo norte-americano e europeu, os telégrafos regionais tiveram um tratamento marcado pelo entendimento da relevância dos objetivos que se pretendiam alcançar com o novo serviço: o desenvolvimento da integração nacional, com reforço do poder de um comando central; o estímulo ao comércio; a defesa e a proteção do território e de suas fronteiras. A partir da instalação das linhas telegráficas na década de 1840, principalmente nos países europeus, houve um crescimento acelerado da extensão das linhas (HEADRICK, 1991).

Capanema sabia da importância com que o assunto era tratado na Europa e buscava no Brasil despertar nos políticos e governantes o mesmo reconhecimento que o telégrafo tinha na Europa. Talvez entre suas características pessoais não estivessem as de um político hábil, necessária para mobilizar forças políticas e econômicas, por vezes divergentes, no interesse da telegrafia nacional. Os muitos atritos entre ele e os Ministros da Agricultura que ocorreram durante o período em que esteve à frente dos telégrafos, revelam pouca paciência com opiniões diferentes das suas. Mesmo aparentemente sem essas características políticas, mas com competência técnica e muito esforço, Capanema tentou promover o desenvolvimento de uma rede nacional submetida ao estado e por ele construída. Este foi o cerne de sua luta. Para ele, era algo que precisava ser entendido e incentivado pelas classes dominantes, como elemento de garantia da soberania nacional.

Somente após as reclamações de Capanema, deu-se o primeiro ato para organização administrativa do serviço telegráfico, com a criação da Direção Geral dos Telégrafos e a sua nomeação para Diretor Geral dos Telégrafos Elétricos, em aviso datado de 17 de março de 1855, do Ministro dos Negócios da Justiça José Thomas Nabuco de Araújo. Era uma medida já esperada e que vinha consolidar na prática o que já vinha ocorrendo. Três dias depois, o Ministro da Justiça solicitou ao Ministro da Guerra, Pedro de Alcântara Bellegarde, a disponibilidade do Capitão Guilherme Schüch de Capanema e dos Tenentes do Corpo de Engenheiros José d'Oliveira e Bento José Ribeiro Sobragy para que pudessem ser empregados nas seções telegráficas. A nomeação de Capanema e de seus ajudantes pode ser vista como o começo da estrutura organizacional dos telégrafos no Brasil. Na mesma data da nomeação do Diretor Geral dos Telégrafos, foram publicadas as Instruções Provisórias para a Organização do Serviço do Telégrafo Elétrico (BRASIL, 1855). Nessas Instruções Provisórias foram ratificadas as metas estabelecidas no aviso de 17 de janeiro de 1854, determinando finalmente a compra do material para ligação das estações dos Arsenais e a de São Cristóvão, até a Quinta da Boa Vista.

Capanema vai às compras

Logo após ter conseguido a organização provisória do serviço telegráfico, Capanema preparou-se para fazer parte da missão brasileira que iria representar o Brasil na Exposição Universal de Paris de 1855. As exposições universais começaram a ser organizadas a partir de 1851, em Londres, onde foi erguido o suntuoso Palácio de Cristal para o evento. A primeira exposição contou com a participação de trinta e quatro países e 13.937 expositores, e teve duração de 141 dias e visitação por mais de seis milhões de pessoas (SCHWARCZ, 1998, p.388).

A visitação da Exposição Universal era uma oportunidade ótima de se entrar em

contato com os últimos avanços da telegrafia justamente no momento em que se devia adquirir os aparelhos e materiais necessários para execução dos serviços telegráficos descritos no plano inicial. A viagem de Capanema a Paris e a liberação das verbas para aquisição do material representavam uma importante vitória pessoal. Durante três anos Capanema não havia conseguido muita coisa, mas num intervalo de três meses contados a partir de março de 1855, ocorreram: sua nomeação como Diretor dos Telégrafos, além da liberação dos seus auxiliares; a publicação de uma organização provisória para o Departamento do qual se tornara responsável; e sua viagem para compra do material. Parecia claro que Capanema havia conseguido pelo menos parte do apoio que lhe faltara nos anos anteriores. A verba inicialmente de 8 contos de réis atingiu a cifra de 65 contos de réis.

De volta ao Brasil, Capanema deu início à construção da linha telegráfica para Petrópolis. Após concluída a obra no início de 1857, o traçado da linha ficou o seguinte: a partir da praia da Saúde, junto ao Instituto dos Meninos Cegos, estendia-se um cabo submarino com 7.050 metros até a Ponta do Matoso na ilha do Governador. Dali partia uma linha aérea, de fio de ferro, com extensão de 6.160 metros até o Saco do Pinhão. Deste extremo partia outro cabo submarino de 7.920 metros à ponte de Mauá, onde se prendia à linha aérea de fio de ferro, onde seguia ao lado da linha do trem até a Raiz da Serra da Estrela, e de lá para Petrópolis, estendendo-se mais 29.500 metros. Desde a praia da Saúde até Petrópolis, a extensão total era de 50.630 metros, sendo 14.970 metros de cabo submarino. A parte aérea era toda de fio de ferro (LAEMMERT, 1860, p.165).

Com a estação de Petrópolis, o Ministro José Thomas Nabuco de Araújo se animou em estender o telégrafo a Cabo Frio, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Rio Grande do Sul, ou seja, quase todo o litoral, ideia por demais grandiosa para o momento (BRASIL, 1907, p. 7). Para se comparar a distância entre intenção e realidade, o relatório emitido em 24 de dezembro de 1858, apresenta as estações em funcionamento naquele momento (OLIVEIRA, 1858):

- Paço de S. Cristóvão, atual Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão;

- Quartel General, ficava no atual Campo de Santana;
- Secretaria da Polícia na Rua do Conde, atual Av. Visconde do Rio Branco;
- Secretaria da Justiça, também na Av. Visconde do Rio Branco;
- Quartel dos Permanentes na Rua dos Barbonos, atual Rua Evaristo da Veiga;
- Secretaria da Polícia na Rua do Passeio, no Passeio Público;
- Secretaria do Império na Rua da Guarda Velha, atual Rua 13 de maio;
- Estação dos Telégrafos Elétricos do Castelo, no morro do Castelo;
- Arsenal de Guerra, atual Museu Histórico Nacional;
- Arsenal de Marinha, na atual praça Mauá (GERSON, 2000).

O Quartel General estava também ligado por fio de ferro à praia da Saúde, junto ao Instituto dos Meninos Cegos, de onde partia o cabo para Petrópolis. Estavam montadas oito estações: Petrópolis, Raiz da Serra, Quartel General, Quartel dos Permanentes, São Cristóvão, Secretaria de Polícia, Secretaria da Justiça e Castelo. A extensão total das linhas mencionadas era de 62.930 metros.

A frágil situação geral dos telégrafos em 1859 iria ainda enfraquecer-se mais com a partida de Capanema para participar da Comissão Científica no Ceará. Durante os dois anos que esteve afastado, algumas estações foram fechadas e funcionários afastados. No seu retorno, em 30 de julho de 1861, apenas cinco estações estavam funcionando: Quinta Imperial, Quartel General, Secretaria da Polícia, Quartel da Polícia e Casa de Detenção. Após algum empenho, as estações dos dois Arsenais, do Castelo e da linha de Petrópolis foram restabelecidas.

Reassumido o controle, Capanema retomou a questão da organização dos telégrafos cuja elaboração já havia iniciado (CAPANEMA, s/d). O regulamento fora publicado pelo Decreto nº 2614, de 21 de julho de 1860, e era muito mais denso que o anterior de 19 de maio de 1855, anexo ao aviso de 17 de janeiro de 1854. Uma semana após a publicação do dito regulamento foi criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, pelo Decreto nº 1.067, de 28 de julho de 1860, passando o telégrafo a ficar submetido a essa nova secretaria. Essa transferência, porém, só se tornou efetiva por ato de 11 de março de 1861. A partir deste ano, começa-se a delinear a intenção para implantação de uma rede telegráfica nacional que alcançasse as principais cidades brasileiras, como passa a ser mencionado nos relatórios ministeriais. Dúvidas, entretanto, foram levantadas sobre a melhor forma de promover o crescimento das linhas: deveriam ser contratadas por empresas privadas ou construídas pelo governo? As linhas seriam aéreas, subterrâneas ou submarinas? As técnicas de construção das linhas telegráficas já estariam suficientemente desenvolvidas para que o investimento se justificasse?

No ano seguinte, em 1862, o novo ministério encarregado dos telégrafos acusou ciência de diversas propostas existentes para ligar telegraficamente o Brasil à Europa e aos Estados Unidos através de cabos submarinos. Capanema rejeitava inteiramente o uso do cabo submarino como opção de ligação entre as capitais do litoral brasileiro (CAPANEMA, 1862). O Imperador também tinha dúvidas, e parecia mais inclinado à linha terrestre. No relatório ministerial de 1862, encontra-se a ordem do ministro para se estudar o estabelecimento de uma linha telegráfica até Cabo Frio, bem como outra pela costa até Santa Catarina. Essa declaração sinalizava a intenção de dar prosseguimento ao projeto de implantação nacional da telegrafia (BRASIL, 1862).

Mauro Costa da Silva
Ildeu de Castro Moreira



Inauguração do busto de Guilerme Capanema, 1904, Edifício da Administração Geral, Rio de Janeiro. Memória Histórica, Acervo - Museu Nacional dos Correios

Durante o ano de 1864, tratou-se da fusão da rede de telégrafos ópticos, cujas estações situavam-se no litoral e comunicavam-se com os navios através de bandeiras, e a rede de telégrafos elétricos. Capanema propôs a fusão como medida de economia, e também da escolha de um local que acomodasse a estação central, a diretoria, secretaria, oficina, armazém de materiais, e demais necessidades da repartição. A fusão ocorreu em 1864. Antes da fusão havia 13 estações com 21 empregados para o serviço dos telégrafos elétricos, e sete estações com 39 empregados para o dos telégrafos ópticos, num total de 30 estações com 60 empregados. Ao final do mesmo ano já havia 23 estações e 50 empregados. Segundo Capanema, logo que se efetivou a fusão, foram guarnecidas as estações ópticas com aparelhos elétricos (CAPANEMA, 1864 p.1). Os respectivos empregados foram chamados para exame de suficiência e os que apresentaram habilitação foram incorporados ao serviço elétrico como praticantes. Os não aprovados foram dispensados, o que justifica a redução de pessoal. Como principais novidades, além da fusão, esse decreto estabeleceu:

- a criação de uma oficina para conserto dos aparelhos telegráficos;

- ordem de preferência para transmissão dos telegramas, sendo primeiro os oficiais, segundo os da casa imperial, terceiro os do comércio e quarto os particulares;

- taxa diária aos jornais que quisessem receber no seu escritório os avisos marítimos;

- a responsabilidade de vigilância das linhas submarinas seria da Capitania dos Portos.

Deveria-se evitar que navios passassem com as âncoras arrastando por cima dos cabos, cuja direção seria marcada por duas linhas de boias.

Apesar da responsabilidade pela vigilância dos cabos submarinos ter ficado ao encargo da Capitania dos Portos, a Marinha instalou boias para amarração dos navios justamente num local por onde passava o cabo que seguia para Petrópolis. Em janeiro de 1866, o cabo foi danificado neste local, supostamente pelas âncoras dos navios que ali fundeavam.

A oficina foi criada em abril de 1865, com um único torno velho retirado de uma embarcação. Entretanto, quatro anos mais tarde obteria na Exposição Nacional uma menção pela exibição de alguns pequenos aparelhos de telegrafia e um instrumento geodésico. O mérito ficava ainda maior se considerado o local de instalação da oficina, sujeito a inundações quando ocorriam chuvas fortes, o que provocava grande estrago em ferramentas e aparelhos. Apesar da má instalação, a oficina estava preparada para concertar e construir aparelhos e utensílios telegráficos, bem como instrumentos de física, topografia e geodésia. Além de participar das exposições nacionais, a oficina marcou presença na Exposição de Viena, em 1873, com a apresentação de aparelhos construídos por ela.

O edifício onde se instalou a estação central foi o de nº 39 do Campo da Aclamação, em agosto de 1864. Até então tudo tinha estado em completo caos: as diferentes estações serviam ao mesmo tempo de diretoria, arrecadação etc. Os livros de matrícula dos empregados, de registro de contas e ofícios, ficavam na casa do escriturário, devido a não haver lugar nas estações. O local, entretanto, dentro de pouco tempo já não mais correspondia às necessidades do serviço. Conforme conta o relato extraído de uma fonte do governo, as condições de trabalho eram precárias:

> Por falta de compartimentos especiais para a taxação e para a permanência dos carteiros, tinham estes, como o público, ingresso nas duas salas de aparelhos, onde também se aglomeravam os praticantes, tudo isso com grave risco para o sigilo da correspondência. Cada uma dessas salas tinha uma alcova, onde pernoitavam um telegrafista e um carteiro, para acudirem a chamados noturnos. Para a diretoria havia uma sala que servia de escritório e de aula, com uma alcova onde se guardavam os instrumentos. O gabinete do diretor era um pedaço de corredor. Outro pedaço servia de secretaria e arquivo. Não havendo ainda montados permanentemente aparelhos para verificação do estado das linhas, certos empregados pré testando mau funcionamento delas, abandonavam as vezes as estações, mesmo havendo serviço importante. Para a oficina dispunha de duas salas: uma onde trabalhavam o chefe e dois operários, atravancada com os bancos de trabalho e tornos; outra onde trabalhavam o serralheiro e os aprendizes nacionais, que já iam prestando algum serviço. Para depósito de matéria prima da oficina foi necessário fazer um cubículo a um canto. A forja ficava sob um telheiro a um canto do pátio, no qual se faziam também a limpeza das baterias e a fusão de zincos para as mesmas. Todos os objetos de bronze eram fundidos fora, por falta de espaço.O armazém do almoxarife era um pequeno quarto, estando espalhados por outros depósitos objetos que ao mesmo deviam ser carregados. O verdadeiro depósito era a alfândega, de onde se fazia diretamente a distribuição do material, com o inconveniente de não poder ser examinado logo à chegada com as cautelas necessárias. A falta de espaço fez com que se deixasse no pátio pertencente à Repartição de Obras Públicas, exposto ao tempo, o aparelho para imersão de cabos, ficando podre parte da madeira e carcomidas as ferragens pela oxidação, de modo que se tornou necessária uma reforma completa. (BRASIL, 1907 p. 11)

A Guerra do Paraguai e a grande linha do sul

Após a instalação do telégrafo em algumas repartições públicas no centro da cidade do Rio de Janeiro, e em algumas fortalezas da baía de Guanabara e em Petrópolis, a linha telegráfica continuou sua expansão pelo o litoral até Cabo Frio. Os avisos telegráficos sobre a passagem de paquetes eram transmitidos de Cabo Frio à Praça do Comércio no Rio de Janeiro, com antecipações de até oito horas. Algumas embarcações vindas do norte, entretanto, passavam muito distantes da estação telegráfica e não respondiam aos sinais. Para solução do

inconveniente, foi dirigida uma circular aos cônsules do império para que orientassem os navios a fornecerem o nome, procedência, carga e consignatário logo que passassem por Cabo Frio.

Os municípios de Macaé, Campos e São João da Barra, posteriormente, seguiram o exemplo de Cabo Frio, e a autorização foi dada pelo governo para se levar a linha até esses locais. Entretanto, a obra teria que aguardar alguns anos para ser concluída, pois quando parecia que, mesmo lentamente, se conseguiria levar a linha telegráfica até Pernambuco, um fato novo surgiu: a Guerra do Paraguai. Ela atrasou os planos para linha do Norte e promoveu a mais rápida expansão da rede telegráfica durante todo o período do Segundo Reinado, agora para o Sul.

Com a entrada do país na guerra contra o Paraguai, um grande mutirão nacional foi orquestrado pela Repartição Geral dos Telégrafos para a construção de uma linha da Corte até o front. A empreitada contou decisivamente com a colaboração de autoridades dos locais por onde o fio passava, assim como dos proprietários de terras que custearam boa parte das despesas, com o fornecimento dos postes e mão de obra, ambos tirados das suas fazendas (CAPANEMA, 1869, p.11).

A parte terrestre iniciou-se em setembro de 1865 e ficou concluída em junho do ano seguinte, ligando a Corte até o Sul do país. A linha Sul seguiu o seguinte trajeto: da capital liga-se a Itaguaí, Mangaratiba, Angra dos Reis, Parati, no Rio de Janeiro; Ubatuba, São Sebastião, Santos e Iguape, em São Paulo; Paranaguá, no Paraná; São Francisco do Sul, Itajaí, Desterro (Florianópolis) e Laguna, em Santa Catarina; Torres, Conceição do Arroio e Porto Alegre, na província de São Pedro do Rio Grande do Sul.

Ao longo do traçado, 17 barras foram atravessadas por cabos submarinos. Estes cabos apresentaram logo problemas de deterioração e tiveram que ser substituídos. O fabricante Siemens Brothers procedeu à substituição e reconheceu a falha do cabo, ocasionada pela rápida decomposição do material isolante. Entretanto, a comunicação

entre a Corte e a província do Rio Grande do Sul foi prejudicada por este atraso que retardou a conclusão do serviço até a chegada do novo cabo. Ademais, a pressa na confecção desse segundo cabo comprometeu sua qualidade, tendo sido necessárias várias correções posteriores (BRASIL, 1907 p.31). Quando da chegada dos 39.600 metros do novo cabo, foram usados 6.000 metros para ligação entre o Morro da Viúva e a Fortaleza de Santa Cruz, em substituição ao cabo existente. O restante do cabo foi usado em 13 das 17 barras da linha Sul.

Para atendimento às 17 estações que tinham de ser estabelecidas, foram admitidos 25 praticantes nas aulas de telegrafia dirigidas pelo ajudante do diretor geral. O aproveitamento dos alunos era atestado pelo diretor.

A oficina que havia sido criada recentemente teve sua parcela de contribuição. Apesar de um reduzido efetivo, apenas com um chefe com formação acadêmica, um operário e três praticantes, em 1865, construiu 18 para-raios destinados a proteger as estações telegráficas das descargas atmosféricas comuns em várias regiões, além de reparos em aparelhos telegráficos. Também já estavam sendo preparados na oficina aparelhos telegráficos novos e peças sobressalentes para atendimento, principalmente, da linha do Sul. Nesse ano, a oficina também fez reparos em alguns instrumentos para Comissão de Limites com o Peru, para os gabinetes da Escola Central, e para Repartição de Obras Públicas.

Para a construção imediata da linha do Sul, motivada pela entrada do Brasil no conflito com o Paraguai, a pressa foi mais uma vez inimiga da perfeição. A falta de pessoal treinado para instalação das linhas, somada à ausência de um estudo preliminar cauteloso sobre o melhor traçado a ser seguido, produziu uma série de imperfeições que tiveram de ser posteriormente corrigidas. As mudanças feitas no traçado tinham, entre outros objetivos, a intenção de minimizar a ação da natureza sobre postes e linhas telegráficas, livrando-a quando possível de charcos e da água salgada do mar.

O cabo submarino da linha do Sul, mesmo depois de substituído integralmente pelo fabricante após o reconhecimento de falha em sua fabricação, não funcionou

satisfatoriamente. Seja por problemas de isolamento do cabo ou por ação da natureza sobre estes, a travessia das 17 barras entre a Corte e o sul do império esteve entre os principais motivos de interrupção das comunicações telegráficas. Esse problema foi parcialmente resolvido com a substituição dos cabos submarinos em 13 das 17 barras, por linhas aéreas, com a consequente alteração no traçado. Não foi possível identificar se as 13 barras substituídas por linhas aéreas foram as mesmas 13 barras em que se utilizou o segundo cabo que havia sido enviado pelo fabricante Siemens em substituição ao primeiro cabo enviado.

Na medida em que o exército brasileiro avançava, já em território paraguaio, a rede telegráfica ia acompanhando o contingente. Muitas foram as vezes em que se utilizou a própria rede paraguaia, abandonada durante a retirada. Quando era possível, os paraguaios retiravam os fios, deixando para trás apenas os postes e alguns isoladores.

O crescimento da linha telegráfica em direção à fronteira Sul trouxe consigo questões de ordem burocrática: aumentou as despesas fixas com pessoal e dificultou a administração técnica e de pessoal, em função das distâncias envolvidas. As estações telegráficas passaram de nove, concentradas principalmente na Corte, para vinte e seis espalhadas ao longo da linha do Sul. Os principais pontos referentes à administração de pessoal são citados pelo Diretor Geral:

> A linha do Sul terá de empregar para sua conservação até 30 guardas cujos vencimentos devem ser os da tabela, com a única modificação de poderem ser divididos, pois que há lugares onde se encontram indivíduos idôneos para vigiar a linha que se contentam com pequena gratificação logo que suas obrigações não os afastem mais de 2 a 3 léguas para um ou outro lado do seu domicílio, até esse limite eles encontram parentes que lhes prestam coadjuvação. Há outros pontos em que o guarda facilmente pode tomar conta de 7 a 8 léguas de linha para cada lado do seu domicílio; a este se deve pagar o vencimento integral. Serão necessários quatro estacionários de 1a classe com 1 adjunto e 1 carteiro cada um, nos quatro pontos principais da linha e 13 estacionários da 2a classe com residência para as estações intermediárias. A todos esses estacionários se deve dar casa de estação que lhes sirva de morada para que possam acudir a qualquer chamado, e não haja pretexto para que as estações funcionem em horas determinadas. [...] Sobre a linha geral porém as condições

> são outras; as estações principais devem ser todas de 1a classe, pois nelas se receberão não só os telegramas dos extremos, e mesmo de bifurcação de linhas como em Santos, mas também de todas as estações intermediárias de um e outro lado que tem relação com elas. Daí resulta grande afluência do trabalho, com aumento de responsabilidade; é pois de justiça que os vencimentos atuais de 1a classe passem dos atuais 1:200$000 a 1:800$000, podendo ainda ser marcada uma gratificação que fique dependendo do rendimento de cada estação. As estações de 2a classe quando não apresentem rendimento suficiente para o custeio poderão ser suprimidas, salvo se os habitantes da localidade cobrirem o desfalque, como está estabelecido para as estações da linha Norte. Uma linha de mais de 200 léguas não pode ficar dependendo de uma diretoria organizada como a atual, é necessário que em um dos extremos haja um delegado da mesma, e outro para o lado oposto, mormente tendo o diretor de distrair-se com cuidados para a linha Norte, que levada até Campos fica já com 60 léguas de extensão. [...] (CAPANEMA, 1865, p. 7 e 8)

Todas essas informações ajudam a compor uma ideia melhor do desenvolvimento da telegrafia e das questões adjacentes que envolviam o empreendimento, como: a descentralização do poder de decisão do diretor, instituindo a figura do delegado; a diferenciação no tratamento do pessoal respeitando características locais, atribuindo diferentes volumes de trabalho e remuneração; fornecimento de moradia em locais ermos para os estacionários. No ano de 1870, a rede de telégrafos do Brasil era composta de 50 estações, distribuídas nas seguintes linhas: a do Sul, com 1452 km entre a Corte e Porto Alegre, onde funcionam 18 estações; a linha de Pelotas com 60 km onde funcionavam 3 estações e estavam prontas outras 4, que entrariam em funcionamento quando da inauguração da linha de São João de Camaquan; a do Norte, com 333 km da Corte até o Pontal de São João da Barra, com 11 estações; a linha de Cabo Frio, com 165 km onde funcionam 6 estações; as linhas urbanas, na Corte, com 22 km e 11 estações; o ramal de Curitiba, com 1 estação em Morretes a 34 km da bifurcação da linha em Paranaguá. Os 2.080 km de linha aérea achavam-se intercalados por 31.253 metros de cabo submarino: na linha do Sul foram assentados 24.783 metros em 17 barras; o cabo de Villegagnon com 1.210 metros; o de Santa Cruz com 5.050 metros; e o da Barra do Rio de São João com 210 metros (BRASIL, 1907, p. 46).

Considerações finais

Ao iniciar-se no Brasil, o telégrafo teve como motivação um possível combate ao tráfico de escravos, que nunca se efetivou porque o tráfico já estava extinto no momento da instalação da primeira linha. Apenas nos dois anos seguintes à publicação da lei Euzébio de Queiroz, de 1850, foram registrados desembarques de escravos no Brasil. Com uma percepção de um experimento de física mais do que um aparelho de telecomunicação, o telégrafo amargou anos de ostracismo e desinteresse por parte do governo, que manteve um serviço precário e restrito à província do Rio de Janeiro.

A expansão das linhas telegráficas ocorreu mais significativamente em países com comércio e indústria diversificados. Junto com a imprensa, o mundo dos negócios foi o principal propulsor do tráfego telegráfico, que incorporou o serviço de rápida comunicação à distância às suas práticas comerciais, como pedidos, avisos de recebimento de produtos e serviços, e formação de preço, entre outros. No Brasil, país que carecia de indústrias, e de agricultura monocultura, o telégrafo não encontrou terreno fértil para se desenvolver.

Com a declaração de guerra contra o Paraguai, o telégrafo ganhou novo objetivo. Deixou de atender apenas a umas poucas repartições públicas, quartéis de polícia e bombeiros, e fortalezas na baía de Guanabara, para interligar o centro de comando no Rio de Janeiro com a frente de combate no sul do império. O fato de Capanema ter obtido êxito na expansão das linhas telegráficas, saltando de 60 km para mais de 2.000 km de comprimento, mostrou ao governo a poderosa ferramenta de administração e controle do território que estava sob os cuidados da Repartição Geral dos Telégrafos. Após a Guerra do Paraguai, os telégrafos tomaram grande impulso na expansão de suas linhas por quase todo o território habitado do império.

Referências

LAEMMERT. *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial*. Rio de Janeiro: Editora Laemmert, 1860.

CORRESPONDÊNCIA do Ministro da Justiça, em 30/7/1855, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

ARAÚJO, José Thomas Nabuco de, *Carta do Ministro da Justiça a Capanema*, 11/05/1855, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

BARROS, Antonio José Victorino de, *Carta do agente diplomático da Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça*, em 5/7/1853, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

BRASIL, *Memória Histórica A Repartição Geral dos Telégrafos*. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial, 1907.

BRASIL, Série de reportagens jornalísticas por ocasião dos cem anos do serviço telegráfico, 7, 8 e 9/5/1952, *Coleção Capanema*, Arquivo do Museu Histórico Nacional.

BRASIL, *Instruções Provisórias para a Organização do Serviço do Telégrafo Elétrico*, 17/3/1855, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

BRASIL, *Relatório do Ministério da Agricultura a*penso C. Rio de Janeiro: Tipografia Esperança, 1862.

CAPANEMA, Guilherme Schüch de, *Correspondência a José Thomas Nabuco de Araújo*, Sem Data, Coleção Nabuco de Araújo,Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

CAPANEMA, Guilherme Schüch de, *Carta ao Ministro da Justiça José Thomas Nabuco de Araújo*, 1/12/1854, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

CAPANEMA, Guilherme Schüch de, *Correspondência de Paris ao Ministro José Thomas Nabuco de Araújo*, 6/9/1855, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

CAPANEMA, Guilherme Schüch de, Correspondência enviada a D. Pedro II, em 12 de agosto de 1862. In: *Diário do Imperador D. Pedro II, CD* produzido pela Microservice, Museu Imperial.

CAPANEMA, Guilherme Schüch de, *Relatório do Ministério da Agricultura anexo T*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1864.

CAPANEMA, Guilherme Schüch de, *Correspondência para o Imperador*, 18/11/1869. Arquivo do Museu Imperial.

GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 2000.

HEADRICK, Daniel. *The Invisible Weapon telecommunications and International Politics 1851-1945*. New York: Oxford University Press, 1991.

OLIVEIRA, Joaquim de. *Relatório emitido pelo diretor interino dos Telégrafos*, 1858, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

SCHWARCZ, Lilia M. *As Barbas do Imperador*. 2 edição. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

STURZ, J. D., *Carta enviada ao Ministro da Justiça*, 20/9/1853, Coleção Nabuco de Araújo, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Mauro Costa da Silva
Professor Adjunto do Departamento de Física do Colégio Pedro II. Engenheiro Elétrico, Físico e Doutor em História e Filosofia das Ciências e das Técnicas.

Ildeu de Castro Moreira
Professor Adjunto do Departamento de Física da UFRJ e Professor do programa de Pós Graduação em História das Ciências das Técnicas e Epistemologia da UFRJ.



A comunicação torna-se elétrica!

Laura Antunes Maciel

Resumo/Abstract

Este texto apresenta o processo de constituição da rede telegráfica no Brasil, entre meados do século XIX e as primeiras décadas do XX, refletindo sobre os impactos e transformações sociais decorrentes da apropriação dessa forma de comunicação. Problematiza o modo como se difundiram usos sociais do telégrafo elétrico, atentando para a popularização da linguagem telegráfica e dos telegramas na sociedade brasileira

Palavras-chave: Telégrafo. Cultura. Linguagem. Comunicação.

This article presents the process of creation of the telegraph network in Brazil, from the mid-19th Century through the first decades of the 20th century, reflecting on the impact and social changes resulted from the appropriation of this form of communication. It also discusses how the social uses of the electric telegraph were diffused, emphasizing the popularization of telegraphic language and telegrams in Brazilian society.

Keywords: Telegraph. Culture. Language. Communication.

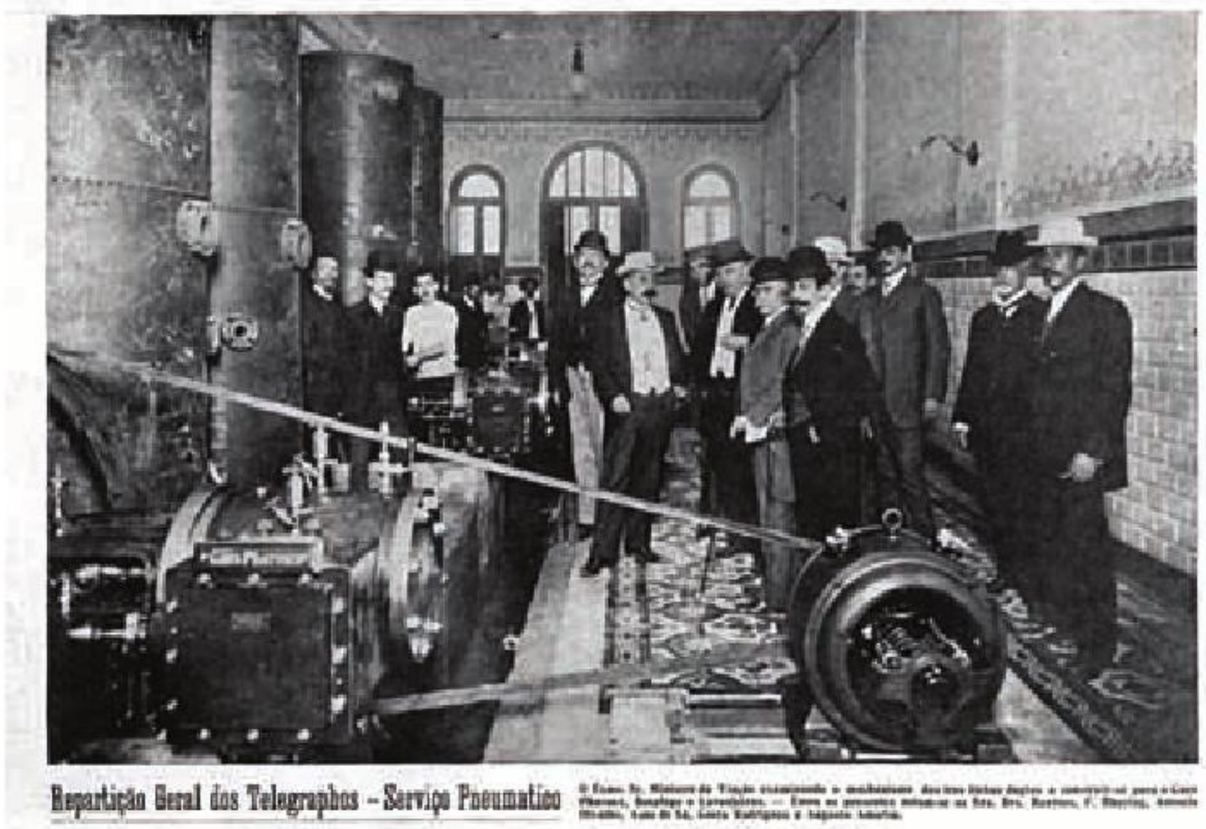
Entre fascinado e perplexo face aos inventos que se sucediam em uma velocidade vertiginosa, o jornalista João do Rio tentava, em um conto de 1910, vislumbrar como seria "o dia de um homem em 1920". Constatando que "as ocupações são cada vez maiores, as distâncias menores e o tempo cada vez chega menos", ele imaginava para breve bondes aéreos ou "aerobus", trens subterrâneos, recordes de velocidade, e um sistema de comunicações baseado em máquinas de estenografar e em um sistemas de palavras baseados na abreviatura e de um jornal falante que se chamaria "Companhia do Moto Contínuo". Esse jornal do futuro era descrito como um "jornal Eletro Rápido, com uma edição diária de seis milhões de telefonógrafos a domicílio, fora os quarenta mil fonógrafos informadores das praças, e a rede gigantesca que [ligaria] as principais capitais do mundo em agências colossais." (BARRETO, 1911, p. 333-341)

Desde os anos finais do século XIX a imaginação de alguns e o gênio inventivo de outros acenavam com a possibilidade de objetos técnicos como telégrafos portáteis, carros voadores, robôs domésticos, e outras invenções que, supostamente, nos dispensariam do trabalho pesado e repetitivo, facilitariam os deslocamentos e agilizariam ao máximo a comunicação. Esse era o futuro imaginado no passado. Ao final da primeira década de um novo milênio, ainda não temos carros voadores nem robôs na cozinha, os aparelhos de telégrafo foram aposentados, porém o rádio, o telefone celular e a internet alimentam os sonhos de enviar e receber informações a qualquer momento e lugar, num tempo cada vez mais breve.

O século XIX é considerado o século das explorações científicas, das grandes descobertas, dos inventos técnicos e da moderna engenharia. Feitos notáveis e grandes realizações da "ciência e da técnica" eram anunciados a todo instante, prometendo transformar sonhos e fantasias em realidade. Como que em um passe de mágica, tornava-se possível conversar a longa distância (com o telefone de Graham Bell e Gray, 1876) assistir numa "tela mágica" imagens animadas de coisas e pessoas (com o cinematógrafo de Lumiére, 1895), transmitir mensagens escritas, através de cabo submarino, de um continente a outro instantaneamente (1866), tirar retratos idênticos e perfeitos como a realidade (a partir de 1830) e, o mais fantástico de tudo, o homem podia voar! Em meio a esses inventos técnicos o telégrafo elétrico prometia encolher o mundo e transportar mensagens, através de continentes e oceanos, numa velocidade de 25 mil quilômetros por segundo (RIVAL, 1991, p. 170-171).

Acompanhando o desenvolvimento do saber sobre a captação, transporte e distribuição da eletricidade – seu aproveitamento produtivo e suas aplicações industriais –, a comunicação tornava-se "elétrica" cobrindo a terra de fios e redes telegráficas que transformavam a paisagem das grandes cidades.

Com sua rede de fios e estações, o telégrafo elétrico tornou-se cada vez mais presente na vida cotidiana dos cidadãos e na aparência das cidades, aparecendo como um símbolo visível de um novo tempo: intenso, vital e urgente. Sob a pressão de um presente cada vez mais imediato e curto, graças à agilização na transmissão de mensagens telegráficas e telefônicas e às significativas alterações na produção e difusão de notícias via imprensa, o morador das grandes cidades vivia sob o domínio do instante e do fugaz, desenvolvendo novas formas de perceber o tempo, de registrá-lo, alterando sua consciência do tempo como movimento, velocidade e transformação.



Inauguração do pneumático no Rio de Janeiro, um novo serviço postal-telegráfico para agilizar o transporte de correspondências urbanas. *Fon-Fon*, n. 32, 6 de agosto de 1910.
Acervo - Fundação Biblioteca Nacional - Brasil

Uma rede de arames costura o território

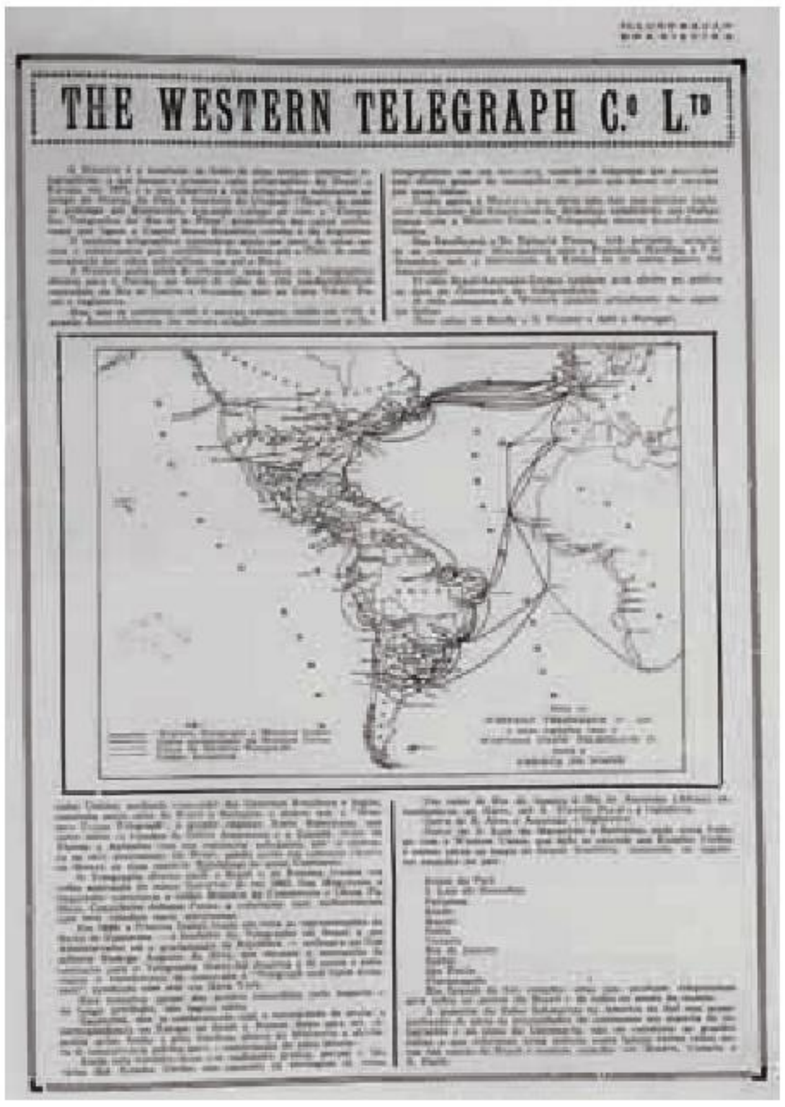
Mas foi preciso pelo menos meio século para que o telégrafo elétrico fosse percebido no Brasil como uma "maravilhosa descoberta da civilização moderna" (SENNA, 1904, p. 5). A instalação da primeira linha telegráfica na Corte em 1852, com extensão limitada à ligação da Quinta Imperial ao Quartel General do Exército, visou atender à necessidade de expedir ordens rápidas para a repressão ao tráfico de escravos e recorreu, em sua construção, à formas compulsórias de trabalho, empregando os presos da Casa de Correção. Nos anos seguintes o telégrafo elétrico funcionaria apenas como um auxiliar no serviço de policiamento da Corte, interligando a Central de Polícia aos quartéis, arsenais da Guerra e Marinha, além do Paço da Cidade e os palácios de São Cristóvão e Petrópolis.

O uso do telégrafo só seria franqueado a particulares, com a regulamentação do serviço de telegramas pagos cinco anos mais tarde. A partir de então, por meio de fios metálicos e condutores impulsionados pelo "fluido elétrico", o pensamento dos brasileiros em tese já poderia ser levado aos lugares mais distantes numa velocidade jamais imaginada até então. No entanto, a utilização do telégrafo como meio de comunicação rápida não ocorreu imediatamente. Além da necessidade, sempre protelada, de investir na construção de linhas telegráficas, foi preciso desenvolver, ou adaptar, aparelhos mais eficientes e adequados ao clima e à geografia local. Acima de tudo, foi preciso vencer o

ceticismo geral quanto à sua eficiência, até mesmo dentro do governo, alterar antigas formas de correspondência e desenvolver uma intensa divulgação dos usos possíveis do novo invento.

Acompanhando as páginas dos diários e revistas ilustradas no início do século XX é fácil constatar que mesmo após mais de uma década de funcionamento regular no país, o telégrafo elétrico e a própria eletricidade ainda eram apresentados como coisas misteriosas, truques de ilusionistas ou artefatos divertidos, curiosos e caros, cuja aplicação prática estava muito longe de se concretizar ou, sequer, ser entendida pela maioria da população. As desconfianças quanto ao funcionamento da "comunicação elétrica" mantiveram relativamente pequeno o volume de correspondência telegráfica acarretando, inclusive, o fechamento de algumas estações telegráficas. Na área urbana do Rio de Janeiro, por exemplo, o envio de mensagens via pombos-correio ou por meio de serviços de mensageiros, persistiram até as primeiras décadas do século XX (SENNA, 1904, p. 6-11).

A versão republicana para o descrédito da comunicação telegráfica durante o Império, foi elaborada por técnicos e administradores da Repartição Geral de Telégrafos - RGT, criada em 1863, que em geral alegam a crônica falta de recursos, os "tropeços que a natureza tropical e a vastidão do país" impunham à construção de linhas e estações telegráficas, além de reclamar das constantes falhas e interrupções na comunicação e da falta de preparo do pessoal técnico da RGT. De outro lado, tornavam-se cada vez mais evidentes as possibilidades de exploração comercial do telégrafo e a rentabilidade da exploração de linhas e estações, fazendo crescer as pressões privadas, individualmente ou organizadas em empresas, na disputa por concessões para construção de novas linhas terrestres, de cabos fluviais ou submarinos. Os embates em torno da comunicação telegráfica teriam contribuído para difundir junto à opinião pública "a crença de que a telegrafia mantida pelo Estado era impraticável", aumentando as queixas e reclamações do público, a "antipatia" e a "indisposição quase geral contra o telégrafo" (BRASIL, 1905, p.143-146).



Propagandas da The Western Telegraph Company Limited mostram o circuito de suas linhas e estações. *Ilustração Brasileira*, Órgão Oficial da Comissão Executiva do Centenário da Independência. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, set. 1922.
Acervo - Fundação Biblioteca Nacional - Brasil

No entanto, a utilidade e eficácia do telégrafo só começariam a ser comprovadas junto à opinião pública e à administração imperial durante a Guerra com o Paraguai. Apesar da precariedade das linhas e equipamentos, a comunicação telegráfica mostrou-se eficiente para orientar o avanço das tropas e a redefinição de estratégias militares nos combates. Mas pouco serviram para informar sequer os habitantes da Corte, aturdidos e confusos com a alternância entre notícias tranquilizadoras e boatos alarmistas sobre o desenrolar da guerra. As informações demoravam a chegar, em virtude de o serviço dos Correios depender dos navios a vapor que ligavam o Rio de Janeiro a Buenos Aires. Porém, os acontecimentos na "banda oriental" mudavam com tanta rapidez que o vapor já não conseguia acompanhá-los (RENAULT, 1978, p.227-291). A eletricidade tornara-se necessária. A experiência da guerra favoreceu à percepção da importância vital de comunicações ágeis para a administração do território e, principalmente, reforçou opiniões sobre o telégrafo como um poderoso auxiliar da defesa das fronteiras imperiais e da segurança nacional (LIBÓRIO, 1923, p. 4).

A construção de linhas telegráficas teve início a partir de 1865, inicialmente em direção ao Rio Grande do Sul, seguindo vagarosamente em direção ao norte, incorporando regiões do Espírito Santo, Bahia, Alagoas, Recife e Ceará, chegando a Belém em 1886. Apenas em 1896 todas as capitais brasileiras foram interligadas por comunicações telegráficas. Nas regiões próximas às fronteiras ou desabitadas, a construção de linhas telegráficas era justificada por suas funções estratégicas e realizada por meio de comissões militares, com pessoal civil e praças do exército.

Antes mesmo de completar a ligação do território nacional por meio de uma rede telegráfica, o Brasil integrou-se, em 1874, à rede de comunicação

telegráfica intercontinental com a inauguração do primeiro cabo submarino transatlântico, ligando Pernambuco a Portugal, que permaneceu em funcionamento até 1973. Idealizado pelo barão de Mauá e construído pela companhia inglesa British Eastern Telegraph Company, o cabo e suas estações foram administradas posteriormente pela The Western Telegraph Company Limited. Em 1893 a companhia americana All American Cables Ltd instalou outro cabo submarino em Fernando de Noronha, cuja concessão e exploração foi transferida para a França, em 1914 (BHERING, 1914, p.340).

Lentamente a rede telegráfica nacional foi se tornando uma realidade e, em 1907, era constituída por 28.629 km de linhas com 523 estações telegráficas públicas, construídas e administradas pela Repartição Geral de Telégrafos ou pelos governos estaduais, cerca de 17 mil km de linhas e 1.342 estações vinculadas a diferentes estradas de ferro, 18 mil km de cabos submarinos da The Western Telegraph Company Limited e 3 mil km de cabos subfluviais entre Belém e Manaus, propriedade da inglesa The Amazon Telegraph Company, construídos por meio de concessões à companhias internacionais (BRASIL, 1909, p. 46-7).

Em 1905, o engenheiro Francisco Bhering, funcionário da Repartição Geral de Telégrafos, considerava concluída a "rede de arames" que tornava o país um membro das nações civilizadas detentoras de uma moderna tecnologia de informação. Nesse momento, o lento e recente processo de implantação do telégrafo no país já podia ser apresentado como parte do passado e exibido como uma sucessão de conquistas tecnológicas bem sucedidas (BHERING, 1914, p. 325).

Telegramas para todas as bolsas e ocasiões

Se a exploração do telégrafo foi, pouco a pouco, constituindo-se em um ramo da administração pública, com a construção de linhas telegráficas por iniciativa e sob o



Pavilhão da RGT na Exposição Nacional de 1908. *Memória Histórica*, p. 118-119. Além de exibir equipamentos e materiais usados no serviço telegráfico, durante a exposição foram montadas estações telegráficas e telefônicas para intensificar a intimidade do público com os aparelhos e desmistificar os segredos de seu funcionamento.
Acervo - Museu Nacional dos Correios

controle da Repartição Geral de Telégrafos, surgiu paralelamente um vasto campo de utilidades e possibilidades de usos privados que despertou o interesse de comerciantes, jornalistas, engenheiros, professores e do público em geral. Apostando na popularização do telégrafo elétrico, editoras, empresários e comerciantes mobilizavam-se para a edição de códigos e guias telegráficos divulgando linguagens cifradas capazes de garantir segredo à correspondência comercial e financeira. Interessados em "traduzir" para o público em geral mas, em particular, para os comerciantes, industriais e banqueiros, os mistérios do funcionamento do novo invento, manuais e códigos ofereciam modelos ou "receitas" para "transmissão de telegramas com o mais absoluto segredo e economia", como indicava o subtítulo do Código Ribeiro. Apresentando-se como "absolutamente indispensável", esses códigos ofereciam, em língua portuguesa, informações claras e precisas em "harmonia com o regulamento internacional telegráfico", visando facilitar a vida daqueles que usavam o telégrafo como um meio de comunicação necessário ao bom desempenho de suas atividades no mundo dos negócios (RIBEIRO, 1920).

Na outra ponta, almanaques, guias e manuais diversos disputavam a oportunidade de ensinar os moradores das cidades a redigir mensagens telegráficas, além de divulgar endereços e tarifas de estações telegráficas públicas e privadas.

A proliferação desses materiais e o seu formato indicam a preocupação com a formação de um público usuário para o qual, provavelmente, o telégrafo já adquiria um *status* de comunicação rápida e urgente. Os almanaques populares, literários ou qualquer que fosse a denominação que adotavam, comuns em todas as cidades brasileiras, criaram uma seção fixa

onde divulgavam os tipos e categorias de telegramas (claros, cifrados ou urgentes), valores e formas de cobranças das taxas, modalidades de entrega (nos domicílios ou retirados nas estações telegráficas mediante aviso de chegada), relação e endereços de estações telegráficas etc. Além dessas informações, repetidas ano a ano, eles traziam modelos de textos para cada ocasião e sugestões de frases ou palavras adequadas para abreviar com segurança as mensagens telegráficas. Saber utilizar o arsenal de máquinas disponíveis tornava-se uma necessidade, e um desafio, na sociedade moderna.

A popularização do telégrafo como meio de comunicação demandou o aprendizado de uma nova forma de expressão, o conhecimento de uma outra linguagem e a compreensão de um novo tipo de escrita além, evidentemente, do domínio das normas cultas da língua nacional. Sem dúvida, a comunicação à distância através da transmissão elétrica da palavra escrita alterou sensivelmente o modo de comunicar e de se relacionar com a palavra impressa e a linguagem. Para enviar um telegrama era necessário apresentar o texto redigido, em escrita legível, no balcão das estações telegráficas de acordo com as normas técnicas e em formulário próprio da RGT. Não bastava compreender as noções elementares da língua e da escrita, as convenções da ortografia ou pontuação. Era necessário aprender a escrever na linguagem seca, entrecortada e abreviada dos telegramas, imposta tanto pela necessidade de agilizar as comunicações quanto pela cobrança de taxas por palavra. A comunicação urgente impôs o aprendizado de novas regras de redação: a escolha cuidadosa de palavras, o corte de preposições e artigos, a memorização de outras convenções para a pontuação das frases, de modo a reduzir o texto e diminuir o valor pago pelo telegrama.

Mensagens de amor, pêsames, negócios, atos do governo ou notícias, eram submetidas à mesma padronização e ao mesmo estilo de linguagem lacônica, seca, rápida e econômica. Convertidas para o alfabeto Morse elas eram transmitidas e copiadas, à mão ou em teleimpressores e máquinas de escrever, entregues ao destinatário com um mesmo padrão de apresentação final.

Além das exigências de domínio da escrita e da padronização da linguagem telegráfica, é preciso considerar que o preço dos telegramas também restringia o acesso de grande parcela da população a esse meio de comunicação. O custo de um telegrama nacional era composto por um valor fixo para textos de até 20 palavras, acrescido de uma taxa por palavra – que variava em função da distância a ser percorrida pelo telegrama e do número de estações retransmissoras –, além de taxa de entrega, quando solicitada. Por essa razão o preço de um telegrama tornava-se, às vezes, proibitivo, só se justificando em "circunstâncias excepcionalmente poderosas", como reconhecia o diretor geral da RGT em relatório de 1904 (BRASIL, 1906, p. x-xi).

A revista *Fon Fon* abordou em suas páginas o alto custo dos telegramas em uma "peça em um ato" intitulada "A mulher do telegrafista", através do diálogo entre um suposto telegrafista, Macário, e sua esposa Celeste. No enredo, construído por meio de frases breves e entrecortadas, a esposa reclama porque não foi consultada, e incluída, na viagem programada pelo marido para usufruir quinze dias de licença. O "pano cai" com o telegrafista informando à esposa que ela pagaria oitenta e dois mil, seiscentos e oitenta réis se tivesse optado por enviar um telegrama para "dizer tudo o que me disse até agora"(FON-FON, 28 de nov. 1908). Tomando como referência os valores efetivamente cobrados pela RGT em 1902, podemos estimar que o preço de um telegrama postado no Rio de Janeiro para um destinatário em Recife, era calculado pelo custo de 370 réis por palavra mais uma tarifa fixa de 500 réis. Portanto, se optasse pelo número máximo de palavras o valor final desse telegrama podia chegar a 7.900 réis que equivalia a 16 kg de carne ou 20% do valor de um aluguel mensal de um quarto em cortiço no Rio de Janeiro, no mesmo período. Se considerarmos que o salário mensal de um operário, na mesma cidade e ano, era de cerca de 50.000 réis é possível avaliar que, para muitos cidadãos, o envio de um telegrama tornava-se uma realidade apenas em ocasiões muito especiais.

Código Morse, uma língua universal para o telégrafo

Porém, uma das maiores dificuldades ao estabelecimento de comunicações internacionais via telégrafo foi a criação de um sistema universal capaz de reproduzir as palavras escritas nos diversos alfabetos e línguas nacionais. Ou seja, a comunicação em rede via telégrafo exigiu uma convenção dos sinais telegráficos de maneira idêntica em todas as nações.

A solução viria com os experimentos do pintor e professor americano Samuel Morse (1791-1872) que, desde 1832, tentava desenvolver um aparelho capaz de transformar impulsos elétricos em sinais acústicos ou luminosos. Em 1835, um modelo experimental permitiu a ele criar uma linguagem codificada na qual cada letra do alfabeto é representada por uma combinação de traços e pontos, produzidos pela alternância de impulsos elétricos longos (traços) e breves (pontos), controlados por uma alavanca. Novos estudos o levaram a desenvolver um sistema de relê para transmitir o sinal elétrico através de grandes distâncias (DERRY ; WILLIAMS, 1984, p. 916-920).



Operadores de aparelhos Morse na sala de transmissões da estação telegráfica Pimenta Bueno, Mato Grosso, inaugurada em 1914. Comissão Rondon. Photographias da construção, expedições e explorações desde 1900 a 1922. vol.2 Acervo - Museu Nacional dos Correios

Além de construir um aparelho resistente, o sistema criado por Morse imprimia maior agilidade na transmissão de mensagens e, principalmente, permitia que todos os textos telegráficos ficassem impressos em uma fita de papel, possibilitando o controle sobre o trabalho dos operadores. Todos esses fatores explicam a adoção dessa linguagem, a partir de meados do século XIX, como o alfabeto oficial e o padrão mundial para o envio de mensagens por meio de cabos e, posteriormente, por ondas de rádio. O Código Morse, como ficou conhecido,

constituiu um passo importante na padronização da comunicação e na redação de mensagens telegráficas, transformando-se no primeiro protocolo convencionado para a rede internacional de telégrafo (BRASIL, 1909, p.32).

O serviço telegráfico fez surgir profissionais especializados como os telegrafistas, com domínio da leitura e da escrita, conhecimento de línguas estrangeiras além de bem informados sobre as últimas notícias e acontecimentos ao redor do mundo.

A notícia torna-se telegráfica

Ao permitir a produção e difusão de mensagens em série, padronizadas e velozes, em que não sobra espaço sequer para a assinatura, o telégrafo elétrico rompeu com a linguagem acadêmica e literária. A palavra entrou no mundo da notícia e da mercadoria, massificando as mensagens e redimensionando, mais uma vez, a relação com a escrita. Letra a letra as mensagens podiam ser transmitidas, para qualquer lugar servido por redes telegráficas, a uma velocidade de até quarenta e cinco palavras por minuto. Essa agilidade revolucionou o movimento da imprensa ao imprimir um ritmo nunca visto à captação e à difusão da notícia. A instantaneidade da informação tornava-se realidade. Tecnicamente, era possível que, à véspera da Primeira Guerra Mundial, uma mensagem telegráfica fizesse a volta ao mundo em apenas um segundo.

O surgimento de agências para captação e distribuição de notícias acompanhou de perto o estabelecimento de uma rede mundial de comunicação via telégrafo. A pioneira foi a Havas (desde 1940, Agence France Presse), criada em Paris em 1835, seguida pela Wolff, em Berlim em 1849, e pela Reuters, em Londres, dois anos depois. Em Nova York surgiria, em 1848, a Associated Press, e na década de 1910 duas novas agências: a United Press e a International News Service que, fundidas em 1958, deram origem a UPI – United Press International (FREDERIX, 1959). O início do serviço de agência de informação nos jornais brasileiros iniciou-se em agosto de 1877, quando o *Jornal do Comércio* do Rio de Janeiro, publicou os

primeiros telegramas distribuídos pela Havas. Em 1918, a entrada da United Press e da Associated Press no mercado brasileiro – vendendo seus serviços para *O Estado de São Paulo, Jornal do Brasil, O Jornal* e depois *O Globo* – quebrou o longo monopólio francês na distribuição de notícias para todo o país. A primeira agência telegráfica brasileira, a Agência Americana, foi criada em 1908 pelo poeta e jornalista Olavo Bilac com o auxílio de Martins Fontes. Recrutando jornalistas experientes e contando com o apoio do Barão de Rio Branco, para montar sucursais em diversas capitais europeias, ela funcionaria também como um instrumento na política internacional voltada para a propaganda dos interesses de produtos, empresas e do governo brasileiros (SODRÉ, 1983, p.267).

O telégrafo permitiu também uma tomada de consciência ou a percepção mais clara de que o Brasil já não era apenas o Rio de Janeiro ou o litoral. Através dos fios telegráficos espalhavam-se notícias dos e nos Estados e repúblicas vizinhas. Acontecimentos na Capital Federal ou os problemas financeiros da República, por exemplo, eram rapidamente transmitidos pelo telégrafo para todos os correspondentes de jornais europeus através das agências de notícias instaladas no Rio de Janeiro.

Para os jornais em condições de pagar somas significativas para informar com agilidade os últimos acontecimentos, as agências tornavam real a captação diária de notícias diminuindo a rede de correspondentes internacionais. Àqueles que podiam pagar mais um pouco, as agências ofereciam o serviço especial em primeira mão e exclusivo. A associação entre telégrafo e agências de notícias permitiu, ainda, o aprofundamento na divisão do trabalho de captação de informações, a associação progressiva da notícia à ideia de rapidez na coleta, elaboração e difusão de informações e a compreensão de que informações assim processadas poderiam ser compradas e utilizadas por jornais de diferentes tendências e nacionalidades. A informação passava a ser produzida e disponibilizada, como qualquer outra mercadoria, em série e em ritmo industrial.

A própria definição de notícia e noticiário nos jornais diários começava a ser associada à rapidez na produção e publicação das informações. A possibilidade de acompanhar pelo telégrafo as notícias sobre fatos ocorridos, no mesmo dia, em pontos diversos do globo foi um acontecimento em si mesmo, sem precedentes até então. A vida urbana moderna ampliava com rapidez as exigências de informações para tudo, "desde o trabalho até a diversão", e a imprensa precisou acompanhar a agilidade com que o mundo produzia informações para atender às expectativas de conhecer e informar-se rapidamente sobre os acontecimentos nos cinco continentes.

Acima de tudo o telégrafo transformou a forma de comunicar e informar, acelerou o tempo vivido, apressou a circulação das notícias e, principalmente, mudou o modo de descrever os acontecimentos. Após sua apropriação pela imprensa empresarial – por meio de seções para notícias telegráficas, a colaboração de correspondentes e a compra de informações via agências internacionais de notícias –, acreditava-se que os leitores de periódicos não teriam mais paciência ou interesse para longos relatos, dados minuciosos sobre local, personagens, sentimentos, etc. Depois do telégrafo, a notícia tornar-se-ia breve, seca, rápida ou, em outras palavras, telegráfica.

Referências

BARRETO, Paulo (João do Rio). *Vida vertiginosa*. Paris: Garnier, 1911.

BHERING, Francisco. *A radiotelegrafia no Brasil, elementos históricos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914.

BRASIL, REPARTIÇÃO GERAL DE TELÉGRAFOS. *Relatório da [ ] de 1902 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, pelo diretor-geral Caetano César de Campos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

BRASIL, REPARTIÇÃO GERAL DE TELÉGRAFOS. *Relatório da [ ] do ano de 1904 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor geral Caetano César de Campos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

BRASIL. REPARTIÇÃO GERAL DOS TELÉGRAFOS. *Memória histórica*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

DERRY, T. K. E. WILLIAMS, Trevor I. *Historia de la tecnologia*. Desde 1750 hasta 1900. 7 ed. México: Siglo XXI, 1984. 3 v.

FON-FON! Rio de Janeiro: Ano II, n. 34, 28 de novembro de 1908.

FRÉDÉRIX, Pierre. *Un siècle de chasse aux nouvelles. De l'agence d'information Havas a l'agence France-Presss (1835-1957)*. Paris: Flammarion Éditeur, 1959.

LIBORIO, Pedro. *Os nossos serviços telegráficos civis durante o século*. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1923.

NOTÍCIA sobre o desenvolvimento do telégrafo no Brasil. In: BRASIL. REPARTIÇÃO GERAL DE TELÉGRAFOS. *Relatório da [ ] do ano de 1902 apresentado ao ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, pelo diretor geral Caetano César de Campos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

RENAULT, Delso. Rio de Janeiro. *A vida da cidade refletida nos jornais*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

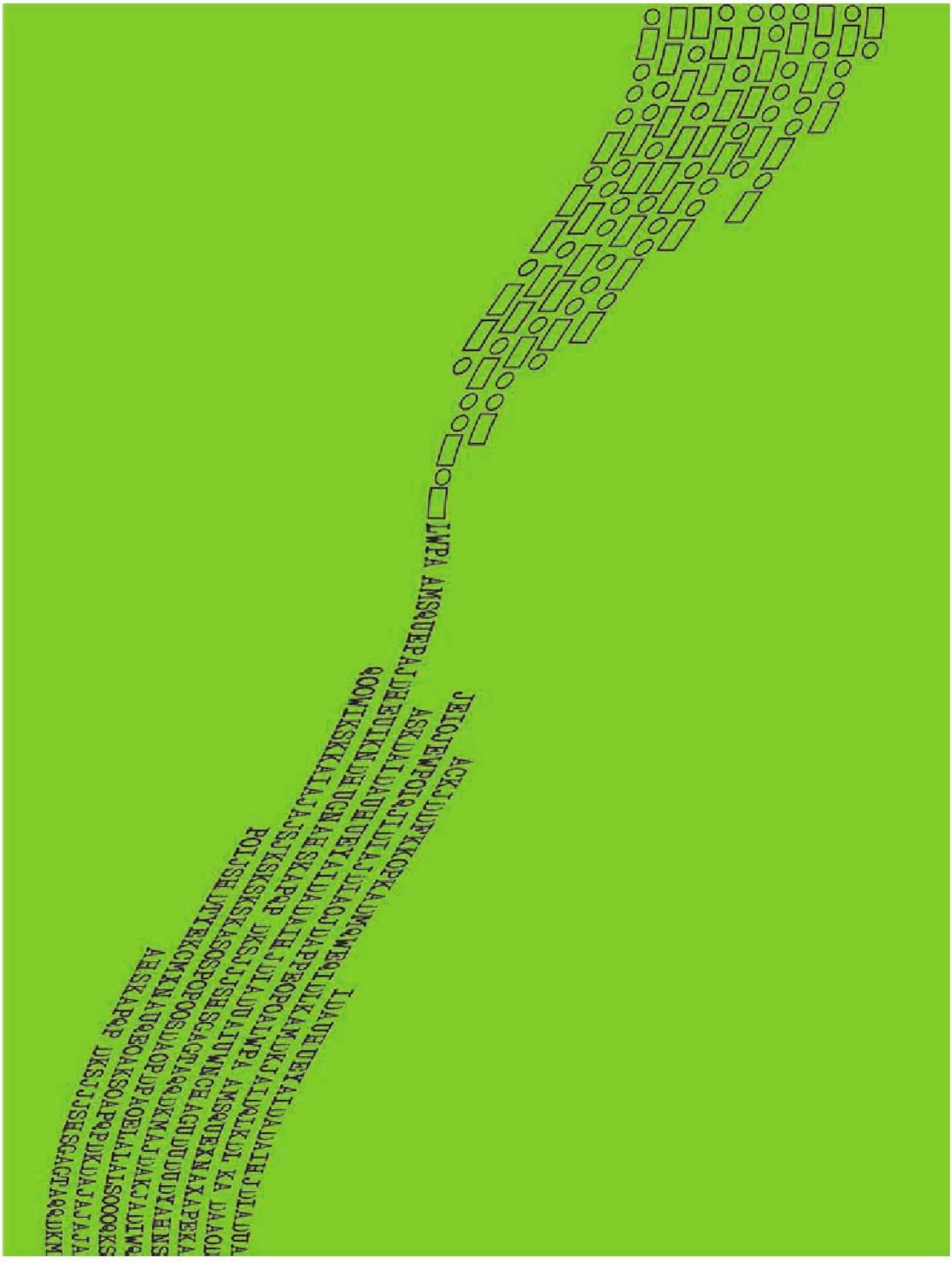
RIBEIRO, Jos. *Código comercial telegráfico 'Ribeiro'*. Porto: Empresa Guedes, 1920, 2ª ed..

RIVAL, Michel et FRANKEL, Charles. *Les grands inventions*. Paris: Larousse, 1991.

SENNA, Ernesto. *O Telegrapho no Brazil*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Comércio, 1904.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da imprensa no Brasil*. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

Laura Antunes Maciel
Professora associada da Universidade Federal Fluminense, com atuação na graduação e na pós-graduação, é doutora (1997) e mestre (1992) em História Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. É tutora do Programa de Educação Tutorial em História/Conexão de Saberes na UFF e membro do conselho consultivo das revistas História & Perspectivas (UFU), História (Unesp) e Patrimônio e Memória (Unesp). É autora de diversos artigos em periódicos e capítulos de livros.



A movimentação telegráfica de imprensa no século XIX[1]

Leticia Cantarela Matheus[2]

Resumo/Abstract

O artigo investiga a utilização do sistema do telegráfico elétrico nas últimas três décadas do século XIX pelos jornais brasileiros, especialmente os diários do Rio de Janeiro, tentando dimensionar o grau de autonomia que eles possuíam em relação ao circuito internacional de notícias e o impacto da nova tecnologia nas suas rotinas produtivas. A pesquisa destaca a importância da rede telegráfica da Repartição Geral dos Telégrafos para a imprensa e analisa os telegramas publicados pelos periódicos na época. O objetivo é compreender a contribuição da telegrafia para a dinâmica da comunicação jornalística entre 1870 e 1900, levando em consideração suas implicações no texto e na edição dos jornais bem como no envolvimento do público leitor.

Palavras-chave: História do Jornalismo. Telégrafo. RGT. Telegramas de Imprensa.

The article investigates the use of the electrical telegraphic system in the last three decades of the 19th Century by Brazilian newspapers, especially the daily newspapers of Rio de Janeiro, trying to measure the level of autonomy they had in relation to the international circuit news and the impact of new technology in their production routines. The research highlights the importance of the telegraph network of the General Bureau of Telegraphs for press and analyzes the telegrams published by the journals at the time. The goal is to understand the contribution of the telegraph to the dynamics of journalistic communication between 1870 and 1900, taking into account their implications in the text and in the editing of newspapers, as well as the involvement of readers.

Keywords: History of Journalism. Telegraph. RGT. Press telegrams

1. Este artigo é um resultado parcial da pesquisa "Comunicação, espaço, história: o uso da telegrafia no jornalismo carioca (1870-1900)", que conta com o auxílio da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ).

2. O trabalho não seria possível sem a atenção dos funcionários da Fundação Biblioteca Nacional, no RJ, e dos funcionários do Museu Nacional dos Correios, no DF. Em especial, meus agradecimentos a Camila Alves de Sena, responsável pelo arquivo do museu.

Na busca por referências pretéritas para o modelo de comunicação em rede, a telegrafia elétrica já foi chamada de "internet vitoriana" (STANDAGE, 1998). Exageros à parte, é verdade que algum paralelo pode ser estabelecido com as comunicações do século XX, a começar pelo rádio, na medida em que o telégrafo foi a primeira tecnologia que separou o deslocamento físico da transmissão de sinais. McLuhan (1969, p. 69) tratou o telégrafo como marco inicial da Era da Informação Elétrica. A telegrafia traz, portanto, informações importantes para a compreensão, sob parâmetros mais realistas, das atuais mudanças em curso nas comunicações, especialmente no que se refere à livre circulação de informação e à informação mediada pelo trabalho jornalístico.

O interesse inicial sobre o uso do telégrafo no jornalismo nasceu em função da ausência de narrativas históricas sobre como os periódicos e o público leitor se apropriaram da nova tecnologia no Brasil. Quando a agência de notícias francesa, Havas, abriu uma sucursal no Rio de Janeiro, em 1874, e os primeiros jornais – Gazeta de Notícias, em 1875, e Jornal do Commercio, em 1877 – começaram a assinar seus serviços, o país já vinha ampliando sua rede do telégrafo elétrico desde 1854. Portanto, é preciso colocar em suspeição a centralidade da Havas no processo de incorporação do telégrafo às práticas jornalísticas, como consagrado pela literatura de história da imprensa (SODRÉ, 1999) e também a suposta dependência do Brasil em relação à poderosa Western Telegraph Company, operadora das principais linhas costeiras na América Latina e que costuma ser considerada como agente do imperialismo inglês (HEADRICK, 1991).

Embora não impossível, de fato a iniciativa espontânea de enviar telegramas para os jornais parece ter sido rara num momento pré-Havas. A principal utilidade da telegrafia era mesmo a comunicação marítima para fins de navegação e para a troca de informação sobre o preço das mercadorias nas diferentes praças comerciais. O percentual de telegramas destinados à imprensa era pequeno em relação ao tráfego elétrico total.

Os periódicos aparentemente não foram tão dependentes da agência Havas para obter notícias telegráficas de dentro do país e mesmo do exterior. O monopólio da telegrafia sobre o qual frequentemente se fala diz respeito à operação da linha transatlântica, Recife-Carcavellos (Portugal), cuja concessão pertencia à *Brazilian Submarine Telegraph Company.* (FERNANDES, 2009). Porém, dentro do território nacional, e mesmo para o trânsito de telegramas internacionais para o Cone Sul, o Brasil possuía um sistema misto público-privado formado por quatro redes de telegrafia marítima, terrestre, fluvial e ferroviária (MACIEL, 1998). A maior delas era a estatal Repartição Geral dos Telégraphos (RGT), ligada ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, e chamada inicialmente Directoria Geral dos Telegraphos. A rede estatal era a mais extensa e com maior volume de trocas, embora tenha enfrentado crescente concorrência ao final do século XIX, especialmente em relação aos telegramas de imprensa, como apontam os relatórios da RGT.

Este artigo trata, portanto, da relação entre os jornais brasileiros, especialmente os diários do Rio de Janeiro, com o sistema telegráfico nas últimas três décadas do século XIX, tentando compreender e dimensionar o uso da telegrafia nas rotinas de produção jornalística.

O sistema telegráfico e a ordem narrativa

O primeiro telégrafo instalado no Brasil foi em 1809, na sua versão ótica, unindo por sinais luminosos Cabo Frio à Corte, e atendia a uma demanda exclusivamente portuária. Em 1852, começaram a ser instaladas linhas do telégrafo elétrico, formando uma rede integrada com bandeirolas no Morro do Castelo, no Centro do Rio, e que seria demolido em 1921. Em 1864, uma nova convergência tecnológica somou ao sistema elétrico e de bandeiras o antigo telégrafo ótico. Um sistema que começou em 1852 com um tráfego total de 233 telegramas enviados no ano chegaria a mais de 4 milhões de transmissões em 1909, somente pela estatal. As primeiras estações telegráficas, criadas a partir de 1854, já possuíam destinação pública (MACIEL, 2001; SILVA e MOREIRA, 2007).

Entre os anos 1860 e 1870, a utilidade da telegrafia elétrica parece ter sido basicamente comercial, em primeiro lugar, com um crescente volume de trocas, e, em segundo lugar, para fins administrativos. Segundo relatório anual da RGT, em 1865, por exemplo, dos 4.648 telegramas transmitidos pelas linhas urbanas do Rio de Janeiro e pela linha costeira, cerca de 70% do tráfego correspondia a avisos marítimos à Praça do Comércio, na zona portuária da cidade, certamente para negociação dos preços das mercadorias. Esse tipo de aviso costumava ser publicado nos jornais das outras praças, como no exemplo abaixo do Jornal do Commercio, sobre o mercado de café e algodão no porto de Santos.

> Santos, 3 de julho
> Nada se faz em café e algodão. O Paulista sahio às 4 horas, com 224 sacas café 28 fardos algodão.
> (coluna "Telegrammas", JORNAL DO COMMERCIO, 04/07/1872, p.1)

Em 1866, foram 3.056 telegramas oficiais do serviço público e mais da metade, 6.943, para os avisos marítimos, que incluíam as operações náuticas e principalmente as informações comerciais dos navios. As transmissões eram limitadas a um espaço territorial relativamente pequeno, circunscrito ao Rio de Janeiro, Cabo Frio e Petrópolis, porém com crescente expansão para o Sul, principalmente em função da Guerra do Paraguai (1864-1870). Além da RGT, havia as linhas privadas eram das estradas de ferro, a linha submarina costeira da empresa inglesa Western Telegraph Company, e ainda as linhas fluviais da também privada *Amazon Telegraph Company*, além do trecho transatlântico (Recife-Portugal) operado por uma quinta operadora, a inglesa *Brazilian Submarine Telegraph and Cable Company*.

O cabo transatlântico foi inaugurado em 1866. Mas notícias de longe continuavam a chegar por cartas ou pessoalmente por viajantes. Também para o jornalismo, dois circuitos de comunicação – os correios e a telegrafia – conviveram de modo complementar naqueles anos.

Os telegramas chegavam às redações das duas formas, mas distinguir uma e outra, nas páginas impressas, é tarefa ingrata, pois, quando a informação era publicada com o título "Telegramma", podia ter sido enviada telegraficamente ou simplesmente ter sido mandada como carta física, reproduzindo um telegrama que já circulara na forma elétrica em outro momento, em outro território. Isso acontecia principalmente com os informes políticos e sobre as guerras na Europa.

Mesmo depois do cabo transatlântico, aos jornais brasileiros as informações do exterior continuavam a chegar principalmente pelo malote dos correios, de navio. O que variava era sua forma de endereçamento. Havia as cartas diretas, as cartas publicadas em outros jornais, e que eram replicadas por aqui, os telegramas diretos e os telegramas publicados em outros jornais, também replicados aqui.

O exemplo a seguir é de um telegrama publicado na coluna "Exterior", do *Jornal do Commercio*, mais importante jornal do período, antes da instalação do escritório da Havas no Rio de Janeiro.

> Paris, 18 de Agosto
> As notícias que hoje temos do theatro da guerra pouco melhores são que as da minha correspondência passada. A victoria que o imperador se attribue ao combate de Blougeville attribue-a o rei da Prussia ás suas próprias tropas em um telegramma datado do dia 16, que do quartel-general de Heavy enviou á rainha [...]
> P.S.: As noticias desta noite são muito mais favoráveis. Hontem 17, pelas 4 horas da tarde, telegraphiava o marechal Bazaine, ao ministro da guerra, nos termos seguintes: [...]
> (JORNAL DO COMMERCIO, 14/09/1870, p.1)

O *Jornal do Commercio* publicava os telegramas que tinham circulado na Europa no mês anterior. Entre o envio da última carta e o fechamento daquela edição, outras notícias "muito mais favoráveis" vão surgindo, e, na ânsia de atualização e de precisão, o jornal publica

todos os telegramas, sem descartar os primeiros que ficaram defasados em relação aos últimos. Tal sistema de edição permitia ao público recompor, no ato de leitura, o fluxo do tempo cronológico, como se acompanhasse os próprios acontecimentos condensados no jornal.

O mesmo procedimento foi observado ainda depois da intensificação do uso da telegrafia, pois ela obedecia à lógica das práticas comunicacionais da época, que muito lentamente foram sendo modificadas. No exemplo a seguir, embora claramente os telegramas tenham sido remetidos por eletricidade, as notícias não foram consolidadas num texto único, como veríamos hoje.

> Coritiba, 21
> Noticias chegadas da Villa do Rio Negro dizem que 300 capangas armados por senhores de engenhos de S. Bento, atacaram as casas em construção nas barreiras ultimamente creadas no território do Paraná para tributar-se a herva matte exportada deste estado.
>
> Coritiba, 21
> O governo do Paraná mantem-se firme, tomando providencias que evitem conflictos.
>
> Coritiba, 21
> Acabaram de seguir para o Rio Negro 50 praças de cavallaria, commandadas por um capitão, afim de garantir ali a ordem publica. Espera-se que tudo será resolvido pacificamente. (O PAIZ, 22/07/1890, p. 1)

Observa-se que os telegramas eram publicados na sequência em que chegavam às redações até o fechamento do jornal. Apesar de a redação de o jornal carioca *O Paiz* poder ter sido atualizada acerca dos conflitos no Paraná ao longo de todo o dia anterior, recebendo esses informes em horários distintos ou mesmo num único malote dos correios, a publicação integral e sequencial de cada telegrama exibe o fluxo de informação com o qual trabalhavam os jornalistas.

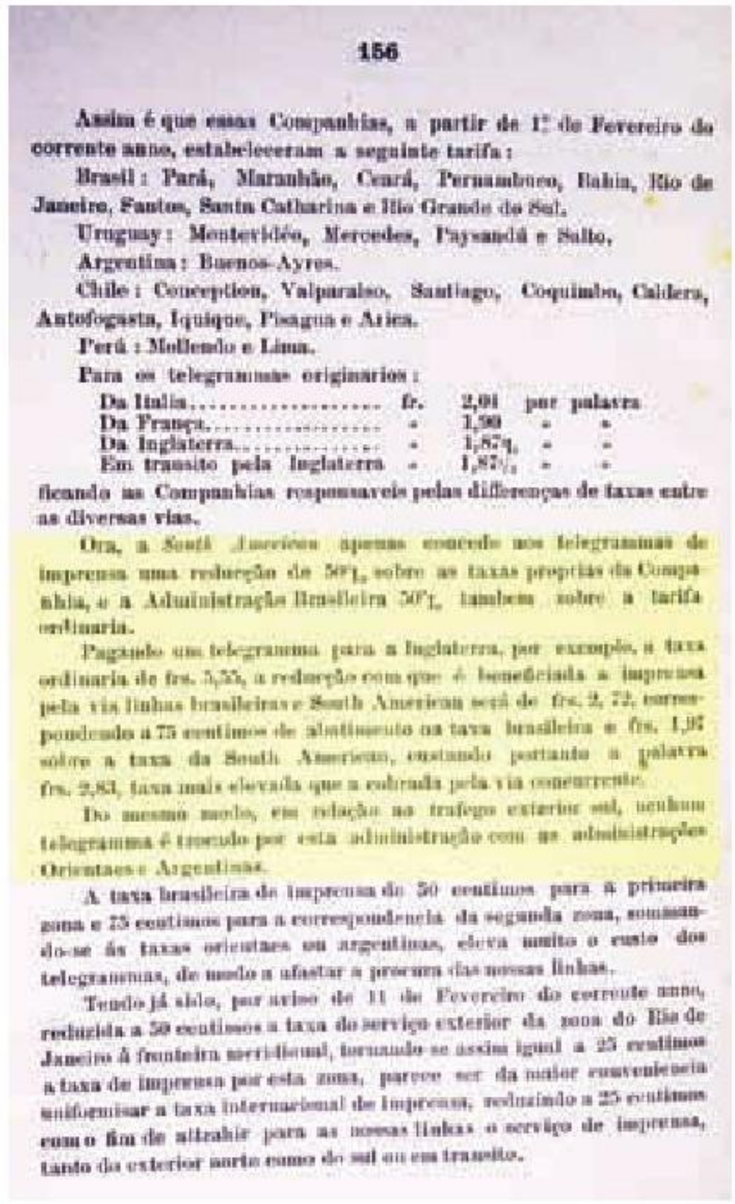
Mas nem sempre os telegramas de imprensa se limitavam a notas. Mais uma evidência de que os padrões culturais se impunham às tecnologias, e não o contrário, são as constantes

reclamações em função do que o diretor geral da RGT, Álvaro Joaquim de Oliveira, classificou como abusos da imprensa. Isto é, o excesso de palavras. Segundo seu relatório referente ao ano de 1897, a redução de 75% da tarifa de imprensa havia criado um enorme problema para as operadoras de telegrafia: os editores cismavam de mandar telegramas com milhares de palavras, sobrecarregando o sistema. Um só telegrama podia exigir até 10 horas de trabalho exclusivo dos telegrafistas. Isto é, fica claro que os editores tentavam enviar reportagens integrais pela rede elétrica, privilegiando a lógica da retórica, como próprio do jornalismo da época. Para tentar inibir esse hábito, o diretor baixara um novo regulamento, proibindo telegramas maiores de 100 palavras.

De fato, apesar de representar em 1897 apenas 3,23% do volume total de telegramas transmitidos, a imprensa era responsável por um percentual de 20,46% do total de palavras. Em 1894, os telegramas de imprensa para o Rio de Janeiro tinham uma média de 29,2 palavras. Os mais longos telegramas eram para o Rio Grande do Sul, com 78,2 palavras em média. Porém o maior volume de tráfego era com São Paulo, para onde as mensagens tinham em média 56,3 palavras. Segundo Álvaro Joaquim de Oliveira, o trecho o mais sobrecarregado eram as linhas Rio-Santos e São Paulo. Por dois motivos:

> O tráfego, além do seu volume, ainda pela facilidade das communicações nas linhas ferreas, exigia grande presteza no seu escoamento. [...] O serviço de imprensa, diariamente, superior a 2.000 palavras, e sempre apresentado á ultima hora, para poder ser aproveitado pelo jornaes da manhã, exigia urgência na sua transmissão. (RGT, 1895, p. 33)

Além do grande volume, o trecho era muito exigido no critério de agilidade, pois a imprensa cobrava velocidade para poder aproveitar os telegramas nas edições matutinas. Por isso, desde 1894 essas linhas já tinham sido quadruplicadas.



156

Assim é que essas Companhias, a partir de 1º de Fevereiro do corrente anno, estabeleceram a seguinte tarifa:

Brasil: Pará, Maranhão, Ceará, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Santa Catharina e Rio Grande do Sul.

Uruguay: Montevidéo, Mercedes, Paysandú e Salto.

Argentina: Buenos-Ayres.

Chile: Conception, Valparaiso, Santiago, Coquimbo, Caldera, Antofogasta, Iquique, Pisagua e Arica.

Perú: Mollendo e Lima.

Para os telegrammas originarios:

Da Italia	fr.	2,01	por palavra
Da França	»	1,90	»
Da Inglaterra	»	1,87½	»
Em transito pela Inglaterra	»	1,87½	»

ficando as Companhias responsaveis pelas differenças de taxas entre as diversas vias.

Ora, a South American apenas concede aos telegrammas de imprensa uma reducção de 50%, sobre as taxas proprias da Companhia, e a Administração Brasileira 50%, tambem sobre a tarifa ordinaria.

Pagando um telegramma para a Inglaterra, por exemplo, a taxa ordinaria de frs. 5,55, a reducção com que é beneficiada a imprensa pela via linhas brasileiras e South American será de frs. 2, 72, correspondendo a 75 centimos de abatimento na taxa brasileira e frs. 1,97 sobre a taxa da South American, custando portanto a palavra frs. 2,83, taxa mais elevada que a cobrada pela via concurrente.

Do mesmo modo, em relação ao trafego exterior sul, nenhum telegramma é trocado por esta administração com as administrações Orientaes e Argentinas.

A taxa brasileira de imprensa de 50 centimos para a primeira zona e 25 centimos para a correspondencia da segunda zona, somando-se ás taxas orientaes ou argentinas, eleva muito o custo dos telegrammas, de modo a afastar a procura das nossas linhas.

Tendo já sido, por aviso de 11 de Fevereiro do corrente anno, reduzida a 50 centimos a taxa do serviço exterior da zona do Rio de Janeiro á fronteira meridional, tornando-se assim igual a 25 centimos a taxa de imprensa por esta zona, parece ser da maior conveniencia uniformisar a taxa internacional de imprensa, reduzindo a 25 centimos com o fim de attrahir para as nossas linhas o serviço de imprensa, tanto do exterior norte como do sul ou em transito.

Relatório da Repartição Geral dos Telegraphos. Relatório do Anno de 1897 que descreve a redução das tarifas de telegrama de imprensa. Acervo - Museu Nacional dos Correios

As notícias de dentro do Brasil também circulavam de navio. É de se supor que a lógica do que chamaríamos hoje de "apuração" passava necessariamente pela replicação de cartas ou outro jornal, que validavam a informação, segundo uma cultura de autorreferenciação. De certo modo, o modelo se assemelhava ao que hoje ocorre no jornalismo *online*, que se caracteriza muito mais por um trabalho de edição, de compilação, do que de investigação direta. Essa forma indireta de apuração fazia sentido dentro daquele circuito pelo qual passavam as informações, principalmente as mais distantes. Segundo Barbosa (2010), naquele século, a imprensa conferia credibilidade às informações que muitas vezes já circulavam por outros meios, sobretudo orais.

Pelo navio *Biela*, que, pelo destino das cartas, deduz-se ter feito cabotagem, chegaram informações de outros pontos do litoral. O jornal informa sobre a atualização das cartas, indicando a data do embarque.

> Pelo Biela recebem-se noticias da Bahia até 7 e de Sergipe até 5 do corrente:
> No dia 4 chegou á Bahia o transporte Isabel, conduzindo a seu bordo [...] batalhão 54 de voluntários da pátria. O desembarque effectuou-se no dia immediato no meio das maiores demonstrações de regosijo [sic] da parte povo.
> Na occasião de [ilegível] o batalhão deu-se, porém, um desastre que fez [acabar?] tristemente a festa popular. O Jornal da Bahia de 6 dá nestes termos noticia do desastre. (JORNAL DO COMMERCIO, 14/09/1870, p. 1)

Fica claro que o relato foi uma compilação do Jornal da Bahia que chegara pela embarcação, como indicado no texto. Embora a cobertura local não fosse prioridade para o *Jornal do Commercio*, que privilegiava o noticiaria político, outros jornais locais eram usados como fonte. Enquanto jornais mais regionalizados cumpriam a função de narrar as histórias locais, a partir de apuração direta, os diários da Corte as reproduziam, num sistema de compilação. Em alguns casos, o texto era transcrito literalmente, entre aspas.

Ainda no início dos anos 1870, o *Diário do Rio de Janeiro* também publicava telegramas de jornais estrangeiros e, principalmente, compilava seus pares nacionais. Com quatro páginas, assinatura anual de 24 mil réis, o periódico era quase inteiramente voltado para o cotidiano, a começar pela sua coluna principal de primeira página, chamada "Noticiário". Embora desse ênfase ao que hoje chamaríamos de cobertura da administração local, o *Diário do Rio de Janeiro* não deixava de compilar jornais de outras regiões e mantinha o princípio de aceitar notícias antigas, com até meses de atraso, o que sugere a convivência entre duas lógicas produtivas.

Na mesma década de 1870, *A Pátria* circulava do outro lado da Baía de Guanabara, na Província de Niterói. Com assinatura anual de oito mil réis, o diário publicava longos debates em defesa da abolição. As campanhas temáticas duravam várias edições. Ao mesmo tempo em que possuía conteúdo político explícito, também noticiava os acontecimentos do cotidiano. Aparentemente, não utilizava telegramas transcritos em cartas. Com exceção dos temas políticos, o restante do conteúdo era cobertura local, como inaugurações de obras públicas e denúncias de injustiças contra o povo.

O jornal carioca *Gazeta de Notícias* era repleto de cobertura local e com um viés popular, voltado para as dificuldades e injustiças cotidianas contra o povo comum. Mas a grande vedete da *Gazeta* seria a adoção do serviço telegráfico, anunciada antes mesmo do lançamento do novo jornal, que ocorreu em 02 de agosto de 1875. Dias antes, ela fazia circular pelas ruas da Corte um prospecto que serviria para a divulgação da nova folha, para oferta de emprego e, ao mesmo tempo, para já capitalizar anúncios publicitários. "A publicação da Gazeta de Notícias começará brevemente e será anunciada com alguns dias de antecedência nas principais folhas da Corte e Províncias," dizia o folheto.

Barato e popular (custava 40 réis o exemplar avulso), o jornal, que circulou até 1942, ficou conhecido na posteridade como representante da imprensa abolicionista, tendo acolhido em seus quadros, em 1877, José do Patrocínio, que iniciou sua campanha contra abolição nas


O PAIZ

Seção "Telegramma" do jornal O Paiz (1900). Ilustra a proporção semelhante de telegramas nacionais e do estrangeiro.
Acervo - Fundação Biblioteca Nacional - Brasil

páginas da *Gazeta* antes de fundar seu próprio jornal, *A Cidade do Rio*, dez anos depois. O destaque no prospecto de lançamento foi o anúncio de que o novo jornal publicaria os telegramas noticiosos da agência Havas-Reuters, "tanto do paiz como do estrangeiro". Efetivamente, desde seu primeiro número, o jornal saiu com os telegramas na primeira página.

Depois da *Gazeta de Notícias*, em 1875, o *Jornal do Commercio* também assinaria os serviços da Havas, em 1877. Sua seção "Telegrammas" priorizava a cobertura internacional. Já em *O Paiz* e na *Gazeta*, a proporção de telegramas nacionais e do estrangeiro é semelhante. Por vezes até invertida, com prevalência dos nacionais. Se é possível isolar a importância da Havas, o mesmo trabalho se torna mais difícil nos casos das operadoras privadas, pois em algum momento todas elas tiveram acertos de tráfego mútuo. O que se sabe é que o trânsito internacional era prioritariamente encaminhado pela Western, com quem, aparentemente, a Havas tinha contrato, pois o maior volume telegráfico para o exterior ia pelo cabo costeiro inglês até a estação de Recife, onde acontecia a retransmissão para a Europa. Entretanto, as notícias do Cone Sul chegavam aos jornais pelas linhas da RGT, a partir de convênios com Montevidéu e Buenos Aires.

Nomes de lugares como Constantinopla, Vienna, Londres, Amsterdan, Antuerpia e Nova York proliferam no noticiário, mas Pará, Pernambuco, Bahia e Santos não ficam atrás. A origem dos comunicados mostra que, naquele sistema de comunicação, dava-se relevância às fontes estrangeiras, mas também chama a atenção o esforço em dar conta de uma rede nacional de troca de informações, sobretudo econômicas. Paris e Berlim eram seguidas por Fortaleza, Recife e Desterro.

Diretor geral da RGT, o barão Guilherme Capanema previa em seu relatório do ano de 1874 que o número de telegramas do exterior deveria crescer e que seria "indispensável admittir pessoal em maior número com as habilidades necessárias." (RGT, 1875, p. 21) Ele se referia principalmente à capacidade de traduzir as mensagens, embora não tenha feito menção à Havas. Ao mesmo tempo, havia a questão das disputas internacionais em torno das taxas padronizadas internacionalmente.

O impacto do telégrafo no padrão narrativo dos jornais não foi tão significativo ou não tão imediato. Mais importante foi a mudança no tempo coleta das notícias para a construção do jornal. Pode-se supor que o primeiro efeito do telégrafo sobre a produção do *Jornal do Commercio* foi a intensificação no ritmo de atualização das informações. Os suplementos quinzenais que sintetizavam notícias e balanços comerciais desde seus primeiros anos, ainda na década de 1820, foram abolidos nos anos 1870. Não havia mais a necessidade de acumular informações por duas semanas até a publicação do suplemento especial, pois as notícias passaram a chegar rapidamente por transmissão telegráfica.

O encantamento da imprensa pela telegrafia parece ter sido enorme. No início da década de 1890, o diretor interino da RGT, engenheiro Álvaro de Mello Coutinho de Vilhena, dizia em seu relatório de 1892 que seria necessário assentar um quarto fio entre a capital Rio de Janeiro e Recife, para escoamento das notícias internacionais, pois havia de um termo de cooperação entre a RGT, a concessionária South American Cable Company. Ambas faziam concorrência com a Western, cujo tipo de cabeamento, marítimo, segundo o engenheiro, garantia transmissões de melhor qualidade (RGT, 1893, p.34). Nesse mercado, uma grande fatia correspondia à atividade da imprensa, embora não fosse tão lucrativo, em função da tarifa diferenciada, reduzida em até 75% para os jornais.

No final da década de 1890, as páginas de *A Notícia* indicam a utilização de vários meios de obtenção de informações, já com o telégrafo totalmente incorporado. Com

excelente impressão e fontes grandes, o jornal mantinha a coluna "O Exterior" somente com notícias telegráficas, porém sem as datas, o que pode sugerir que fossem do dia anterior e que a consciência disso já tinha sido naturalizada. Também podia significar que qualquer atraso nas notícias já fosse mal visto, então seria prudente omitir sua data.

Também dedicada aos telegramas, havia a coluna "Boletim do Dia". Esta, por sua vez, totalmente voltada para informações locais. Isto é, até o final do século, a telegrafia estava sendo utilizada como meio de troca de informação para fins jornalísticos dentro do território nacional. Não é possível saber se por meio da Havas ou não, mas, certamente, não apenas com interesse nos boletins internacionais. Por outro lado, os telegramas passavam por um circuito mais amplo antes de chegar às redações.

> Em telegramma do Rio para uma folha de S. Paulo diz-se que o governo possue documentos que esclarecem o caso das notas falsas apparecidas em Rivera e que consta que já foi requisitada a prisão de várias pessoas e cujos nomes, até agora em silencio, se acham envolvidos na falsificação das notas. (A NOTÍCIA, 01/04/1895, p. 1)

Embora *A Notícia* tenha sabido da decretação da prisão dos envolvidos no esquema de falsificação por outro meio, fica claro no texto que um jornal de São Paulo apurou tal caso por meio do telégrafo, tendo recebido um telegrama do Rio explicando a situação. Também há alguns anos já se usava o telefone para apuração.

Ao mesmo tempo, os jornais continuavam a publicar notícias chegadas como cartas, portanto, com vários dias de diferença. Os telegramas do exterior também continuavam publicados das duas formas, tanto integralmente quanto num texto consolidado. Entretanto, *A Notícia*, assim como outros diários daquela última década, já é totalmente marcada pelos acontecimentos comuns do dia a dia de uma cidade efervescente, cheia de acidentes, crimes e conflitos comportamentais.

Antes e depois da Havas, publicavam-se sequencialmente as correspondências do exterior e internas. Depois da instalação da agência, os jornais assinantes do serviço passaram a publicar principalmente os boletins do exterior, mas não foi possível verificar se aqueles sobre notícias internas tinham sido vendidos pela Havas também, ou se tinham sido enviados às redações por telegrafia a partir de outros agentes.

A forma fragmentada do texto também aparece nos dois momentos. O interesse pelo cotidiano já era atendido pelos correios antes da Havas e, no final do século, a cobertura local continuou sendo feita com os correios. Portanto, a única certeza é que os dois circuitos de notícias se acomodaram na época, complementando o sistema.

O papel do Jornal do Commercio e o circuito interno de notícias

Foram identificados telegramas idênticos publicados simultaneamente em diferentes jornais, sem a assinatura da Havas nem de qualquer outro periódico, o que pode indicar também o envio espontâneo de telegramas aos jornais. O mais comum, entretanto, é que fossem creditados ao *Jornal do Commercio*, além da Havas.

A Gazeta de Notícias publicava telegramas sem indicação de fonte, o que faz crer que pudesse se tratar do público em geral, interessado na divulgação das informações por algum motivo. Outras vezes, esse tipo de material aparecia com a assinatura "Serviço Telegráphico da Gazeta de Notícias", o que indica serem da Havas.

> Por telegramma recebido ontem de Pernambuco, sabe-se que foi n'aquella data inaugurado o tráfego da estrada de ferro Parahyba, com assistencia do Sr. presidente da província e no meio de immenso contentamento de toda a população, que cheia de enthusiasmo saudava os emprehendedores de tão importante melhoramento. (GAZETA DE NOTÍCIAS, 11/08/1880, p. 2)

A Cidade do Rio, fundado em 1877 por José do Patrocínio e que circulou até 1893, trazia a coluna "Telegrammas", na página 2, dividida em três partes: na primeira parte, os boletins do exterior e do interior, e ainda indicava entre parênteses, ao final de cada sequência, a fonte. Além da agência Havas, o jornal frequentemente creditava os telegramas ao *Jornal do Commercio*. Aqueles da Havas, todos do exterior, vinham com o aviso "Serviço directo". Isto significava que *A Cidade do Rio* era contratante dos serviços noticiosos da agência internacional. Em *A Cidade do Rio*, todos os telegramas nacionais, e mesmo alguns de outras partes da América do Sul, vinham com a assinatura "Jornal do Commercio" entre parênteses.

Primeiro, vinham os creditados ao *Jornal do Commercio*. Em seguida, os da Havas, e, por fim, aqueles sem nenhuma assinatura, que deviam ser de divulgação espontânea. Bahia (2009, p. 149) confirma que *A Cidade do Rio* possuía, além da assinatura da Havas, um serviço particular de telegrafia e ainda um serviço especial com despachos e notícias exclusivas obtidas diretamente pelo jornal. Portanto, estamos longe de um monopólio da Havas, mesmo em relação aos telegramas estrangeiros. Além disso, o *Jornal do Commercio* parece ter sido mais empreendedor e ter tido papel mais central na distribuição noticiosa do que se imagina. Tanto ele, quanto as principais redações, deviam receber telegramas diretamente endereçados a eles, sem passar pela Havas.

Barbosa (2010, p.183) afirma que o *Jornal do Commercio* se apresentava como porta-voz dos governos e confirma que ele desempenhava a função de redistribuir as informações oficiais para os demais periódicos. E é provável que essa distribuição fosse feita por telegrafia. Exemplo da estreita relação do jornal com o poder e sua função de "assessoria de imprensa" oficial está no telegrama enviado à nação pelo ex-imperador dom Pedro II, no exílio em Portugal, sobre a morte de sua esposa.

> Notícia chegadas pelo expresso de hoje:
> Recebemos hontem o seguinte telegramma:
> Porto, 6 de janeiro
> Jornal do Commercio, Rio de Janeiro
> Não podendo de prompto dirigir-nos separadamente aos muitos amigos que, do Brazil, nos enviaram a expressão de sua sympathia por occasião da irreparável perda de nossa muito cara esposa e mai, por este meio lhes endereçamos nossos cordiaes agradecimentos – D. Pedro de Alcantara – D. Isabel Condessa D'Eu – Gaston de Orleans (CORREIO DA NOITE, 07/01/1890, p. 1)

Como o próprio texto informa, neste caso o Correio da Noite, de Ouro Preto (MG), compilou a edição do Jornal do Commercio chegada pelo "expresso", o trem, mas o telegrama fora remetido por dom Pedro de Lisboa por telegrafia diretamente ao diário do Rio de Janeiro, encarregado de repassar a mensagem aos demais jornais. *O Correio da Noite* sempre dava os créditos: "Por telegramma enviado ao Jornal do Commercio", "O Paiz", "Do Diário do Rio Claro" (de São Paulo), "Segundo telegramma de Lisboa à Gazeta de Notícias", o que reforça a ideia da compilação, apesar de se tratar de telegramas muitas vezes datados do mesmo dia.

É sabido que a Havas se dedicava à cobertura internacional, mas não se pode excluí-la da produção e distribuição noticiosa local. Não sabemos se esse circuito se dava exclusivamente pela rede costeira da Western Telegraphic Company, mas certamente alguns trechos passavam pelas linhas estatais da Repartição Geral dos Telégrafos, que, além de convênio com aquela, possuía malha bem mais extensa. Por outro lado, a Western realizou gratuitamente consertos para a RGT. Por exemplo, em 1890, ela substituiu alguns trechos submersos em Santa Catarina, danificados pela passagem de um navio à deriva, provavelmente devido ao conhecimento que a Western detinha sobre esse tipo específico de assentamento de linha. Do mesmo modo, o *Jornal do Commercio* também assinava boletins externos, embora provavelmente não os distribuísse internacionalmente como fazia a Havas.

Ao mesmo tempo em que continuavam a compilar as folhas chegadas de navio de praticamente todas as províncias litorâneas e também por malotes de trem, os periódicos publicavam simultaneamente telegramas idênticos com mesma data e origem.

> Recife, 30 de Novembro
> O povo reunido em praça publica pedia pão e trabalho. Mais de 10,000 pessoas acclamarão oradores os Dr. Antero Furtado, Dr. José Braziliano e Fortunato Pinheiro. O governador garantio satisfazer o pedido auxiliado pelo presidente da intendência. Grande enthusiasmo.
> (do Jornal do Commercio)
> (JORNAL DO COMMERCIO, 01/12/1890, p. 1)

Esse telegrama foi publicado no mesmo dia no *Jornal do Commercio*, em *A Cidade do Rio* (com assinatura do *Jornal do Commercio*) e em *O Paiz*, sendo que neste último o texto foi modificado e aparece sem a assinatura do concorrente *Jornal do Commercio*:

> Recife, 30
> Houve hoje grande reunião popular na praça publica. Assistiram 10.000 pessoas, pedindo trabalho. Oraram os Drs. Manoel Antero, José Braziliano e Fortunato Pinheiro, sendo muito aplaudido.
> O governador garantiu providencias e é neste intuito auxiliado pelo presidente da intendência. Esta declaração produziu enthusiasmo delirante.
> (O PAIZ, 01/12/1890, p. 1)

Não se sabe em que medida *O Paiz* recebeu outro telegrama ou se reeditou o original, e se este era do *Jornal do Commercio*. De qualquer forma, a assinatura "Jornal do Commercio" em *A Cidade do Rio* sugere que fora ele a coletar ou receber a informação, porque, quando o telegrama advinha da Havas, havia "Havas" escrito entre parênteses. Seria pouco provável que o *Jornal do Commercio* distribuísse telegramas para seus concorrentes, principalmente *O Paiz*. Quem teria distribuído esse telegrama para pelo menos três grandes jornais em circulação no Rio?

Ao final da década de 1890, o *Jornal do Commercio* explorava cada vez mais seu próprio serviço, priorizando o noticiário nacional e publicando, da Havas, os internacionais. Ele passa a publicar o horário preciso de recebimento dos telegramas, assinados, muitos deles, coletivamente, o que indica maior participação do público. Um mal-entendido no município de Mangaratiba, no Sul fluminense, no final do período, revela a intimidade do público leitor com o sistema telegráfico e sua utilização para interferir na esfera pública e interagir com os jornais.

> Mangaratiba, 9 de setembro
> O telegramma daqui dirigido à Gazeta de Notícias e publicado na folha de 8 do corrente não é verdadeiro. Pompeo, que é, segundo dizem, autor do crime praticado na pessoa do Dr. Cypriano, foi preso por Giacomo Giglio na estrada de Ingahyba e não em casa de autoridade. O signatário do alludido telegramma, pois, será criminalmente chamado perante a autoridade competente, para provar o que não duvidou asseverar publicamente pela imprensa. – O subdelegado em exercício, Bernardo Vieira de Vasconcellos.
> (Jornal do Commercio) (JORNAL DO COMMERCIO, 10/09/1892, p. 1)

Apesar da proximidade de Mangaratiba, apenas 85 quilômetros do Rio, os envolvidos nas investigações do crime fizeram uso da telegrafia para se comunicar com os diários da capital. O *Jornal do Commercio* ainda fez questão de marcar textualmente, pela assinatura, tratar-se de um comunicado direcionado especialmente a ele. Além disso, revela a configuração dos jornais numa rede intertextual de comunicação, que incluía a difusão de informações julgadas relevantes pelo público. Agora com a presença deste novo elemento: o telégrafo.

Referências

BAHIA, Juarez. *História da Imprensa Brasileira*. Jornal, História e Técnica. Vol. 1. Rio de Janeiro: Mauad-X, 2009.

BARBOSA, Marialva Carlos. *História Cultural da Imprensa*. Brasil - 1900-2000. Rio de Janeiro: Mauad X, 2007.

BARBOSA, Marialva Carlos. *História Cultural da Imprensa*. Brasil – 1800-1900. Rio de Janeiro: Mauad X, 2010.

BERTHOLD, V.M. *History of the Telephone and the Telegraph in Brazil* - 1851-1921. New York: University of Michigan Library, 1922.

CAREY, James W. *Communication as culture:* essays on media and sociology. Boston: Unwin Hyman, 1989.

FERNANDES, Felipe Tâmega. *Telegraphs*—Shrinking Economic Distances? A Preliminary Enquiry, 1870s-1912 Business Archives: Sources & History, no. 99 (November 2009).

HEADRICK, Daniel R. The *Invisible Weapon*. Telecommunications and The International Politics. 1851-1945. USA: Oxford University Press, 1991.

MACIEL, Laura Antunes. "Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil." *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 21, n. 41, 2001, p. 127-144. 19

MACIEL, Laura Antunes. *A nação por um fio:* caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon". SP: Educ, 1998.

MATHEUS, Leticia Cantarela. *Comunicação, tempo, história:* tecendo o cotidiano em fios jornalísticos. Rio de Janeiro: Mauad-X, 2011a.

SAR, Ariel. La introducción de las telecomunicaciones eléctricas en el Río de la Plata. In: XI CONGRESO LATINOAMERICANO DE INVESTIGADORES EM COMUNICACIÓN (ALAIC). Montevieo, 2012.

SILVA JÚNIOR, José Afonso da. Legado e espólio das agências de notícias para o jornalismo na web. In: XVI ENCONTRO DA COMPÓS, NA UTP, Curitiba. *Anais Compós*, 2007.

SILVA, Mauro Costa da, e MOREIRA, Ildeu de Castro. A introdução da telegrafia elétrica no Brasil. (1852-1870). *Revista da SBHC*. Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, jan/jul, 2007, p. 47-52.

SILVA, Mauro Costa da. A telegrafia elétrica no Brasil Império: ciência e política na expansão da comunicação. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, jan/jun 2011, p. 49-65.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

STANDAGE, Tom. *The Victorian Internet:* The Remarkable Story of the Telegraph and the Nineteenth Century's On-line Pioneers. New York: Walker & Company, 1998.

Fontes primárias (Disponíveis no Museu Nacional dos Correios):

BRASIL. Repartição Geral dos Telégrafos. *Memória Histórica*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909. * disponível na Biblioteca Nacional

BRASIL. Repartição Geral dos Telégrafos. *Relatório dos anos 1889/1890*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.* disponível na Biblioteca Nacional

DIRECTORIA GERAL DOS TELÉGRAPHOS. Relatório de 1880, Rio de Janeiro: 1881.

DIRECTORIA GERAL DOS TELÉGRAPHOS. Relatório do Anno de 1861. Rio de Janeiro,1862.

DIRECTORIA GERAL DOS TELÉGRAPHOS. Relatório do Anno de 1869. Rio de Janeiro, 1870.

DIRECTORIA GERAL DOS TELÉGRAPHOS. Relatório do Anno de 1879. Rio de Janeiro: 1881.

DIRECTORIA GERAL DOS TELÉGRAPHOS. Relatório do Anno de 1884. Rio de Janeiro: 1885.

ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. Relatório da Repartição Geral dos Telegraphos. Relatório do Anno de 1897. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio de Rodrigues & Co, 1898.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório de 1873. Rio de Janeiro, 1874.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório de 1876. Rio de Janeiro, 1877.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório de 1877. Rio de Janeiro, 1878.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório de 1878. Rio de Janeiro, 1879.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório do Anno de 1871. Rio de Janeiro: 1872.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório do Anno de 1874. Rio de Janeiro: 1875.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório do Anno de 1892. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELEGRAPHOS. Relatório do Anno de 1894. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.

- Material empírico analisado (disponível na Fundação Biblioteca Nacional):

A Cidade do Rio, outubro e dezembro de 1890;

A Pátria (Niterói-RJ), outubro de 1871;

Correio da Noite (MG), janeiro de 1890;

Diário de Notícias, julho de 1885, julho de 1890;

Diário do Rio de Janeiro, julho de 1870, abril de 1878;

Gazeta da Tarde, agosto de 1890;

Gazeta de Notícias, outubro de 1875, fevereiro de 1879, agosto de 1890;

Jornal do Brasil, dezembro de 1891, abril de 1897;

Jornal do Commercio, setembro de 1870, julho de 1872, abril de 1877, fevereiro de 1879, julho de 1881, junho de 1883, maio de 1887, dezembro de 1890, setembro de 1892, junho de 1897, dezembro de 1899, janeiro de 1900;

O Fluminense (Niterói-RJ), maio e julho de 1888, julho de 1892, abril de 1897, julho e setembro de 1898;

O Paiz, dezembro de 1890, julho de 1892;

O Repórter (MG), agosto de 1890.

Leticia Cantarela Matheus
Professora de Comunicação Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Colaborações

Artigos e resenhas para Revista *Postais* devem ser enviados para o e-mail revistapostais@gmail.com, seguindo as seguintes orientações:

a) A Revista do Museu Nacional dos Correios aceita trabalhos originais inéditos, de autoria individual ou coletiva, submetidos sempre à Comissão Editorial;

b) Trabalhos não inéditos são aceitos apenas a convite da Comissão Editorial ou em caso de edição esgotada, de tradução de original em língua diversa do português ou quando se tratar de textos que tenham sido publicados apenas em veículos editados em outros países;

c) São aceitos artigos científicos, resenhas e entrevistas nas áreas de interesse da revista;

d) São aceitos trabalhos em português, espanhol, inglês, italiano e francês;

e) Os trabalhos devem ser digitados em Word, em formato A 4, A fonte a ser utilizada é a Times New Roman, tamanho 12, com espaço 1,5;

f) A extensão máxima dos textos é 20 páginas, incluindo figuras, fotos, gráficos e bibliografia. Textos maiores poderão ser aceitos quando de relevante interesse científico, a critério da Comissão Editorial;

g) É obrigatório resumo (e *abstract)*, com extensão entre 5 a 10 linhas, em fonte de tamanho 10, acompanhado de pelo menos, três palavras-chave (e *keywords*);

h) As citações no interior do texto devem ser digitadas entre aspas, em fonte normal, sem itálico, grifo ou sublinhado. No final da citação, devem constar, entre parênteses, o sobrenome do autor, o ano e a(s) página(s) da publicação. Exemplo: (MOURÃO, 1999, p. 190);

i) As citações com mais de três linhas devem ser destacadas do parágrafo e digitadas em espaço simples, com fonte de tamanho 10, sem aspas;

j) Todas as obras citadas devem constar ao final do texto, em fonte de corpo 10, por ordem de sobrenome de autor;

m) As eventuais notas de rodapé, em corpo 10, devem ser usadas apenas para comentários necessários ao desenvolvimento do texto principal, não devendo ser utilizadas para citações bibliográficas;

n) A obtenção de permissão para reprodução de ilustrações é de responsabilidade do autor. As imagens devem ser gravadas em formato tif, gif, jpg, jpeg ou bmp, com no mínimo 300 dpi;

o) A Comissão Editorial reserva-se o direito de realizar nos textos todas as modificações formais necessárias à adaptação ao projeto gráfico da revista, sendo vedadas quaisquer outras interferências sem prévio conhecimento dos autores;

p) Todas as traduções deverão ter a sua autoria indicada.



Jair Xavier

Em Brasília desde 1980, o Museu Nacional dos Correios foi reformado e reaberto em 25 de janeiro de 2012. É dividido em sete pavimentos, sendo quatro salas de exposição, sala multifuncional, auditório e foyer, onde acontecem exposições históricas e de artes, mostras de cinema e vídeo, além de apresentações de música e artes cênicas. Localizado na região central de Brasília, sua coleção abrange História Postal e Telegráfica.

Distribuição gratuita

CORREIOS

Ministério das Comunicações

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA