

O. CORREIO

ORIGEM E PROGRESSOS

DAS

INSTITUIÇÕES POSTAES

EM PORTUGAL

POR

ERNESTO MADEIRA PINTO

Inspector dos correios

LISBOA

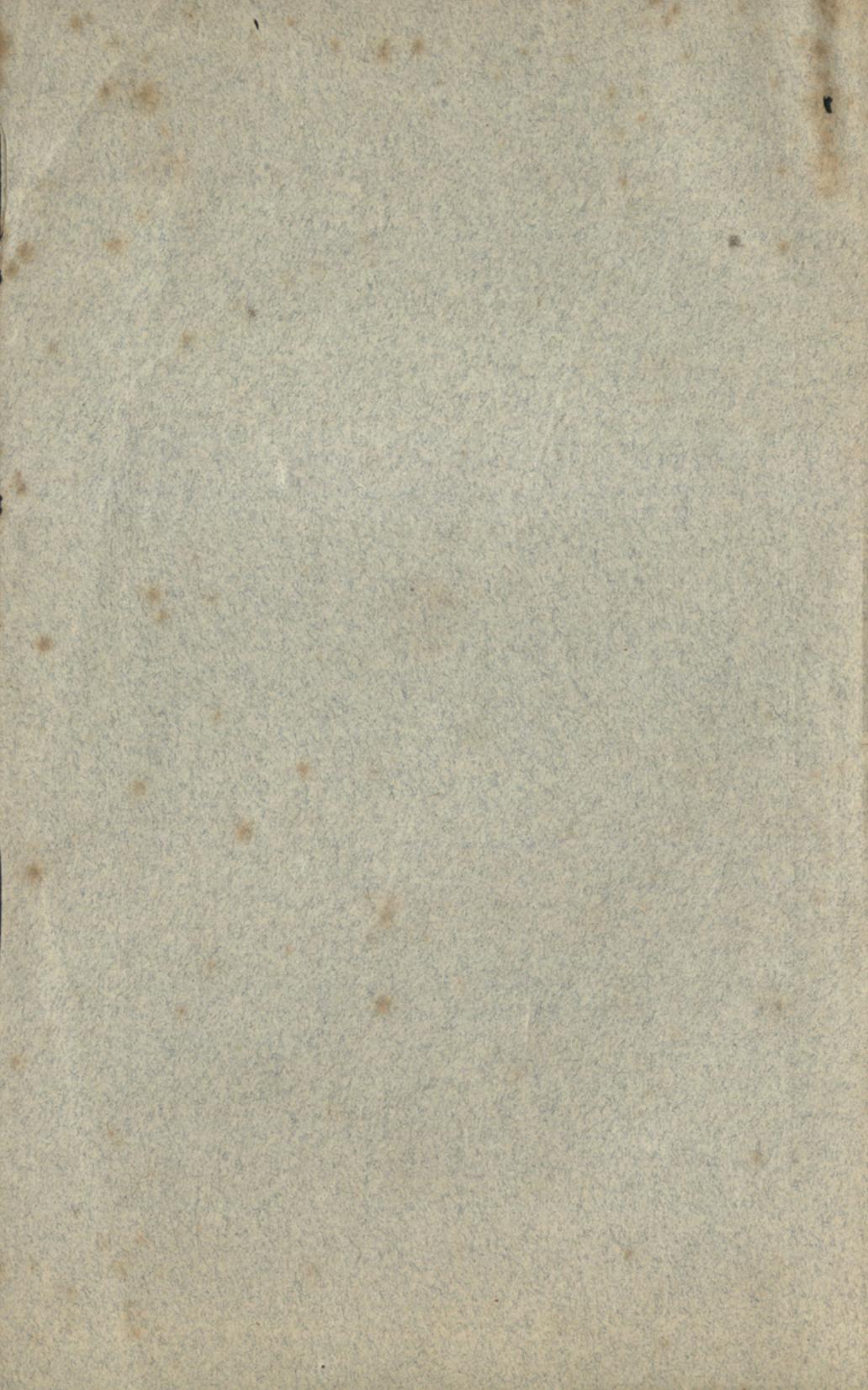
TYPOGRAPHIA DO JORNAL — O PROGRESSO

80—RUA DO ALECRIM—80

1882

N
ACIONAL

3 V.



O CORREIO

ORIGEM E PROGRESSOS

DAS

INSTITUIÇÕES POSTAES EM PORTUGAL

POR

ERNESTO MADEIRA PINTO

Inspector dos correios



LISBOA

TYPOGRAPHIA DO JORNAL — O PROGRESSO

89—RUA DO ALECRIM—89

1882



SA
114013

OFERTA
287512

656

OLIVEIRA

OLIVEIRA

INSTITUTO PORTUGAL

1911

CRISTO MATEIA PINTO

1911

NB



WFG0000457639W

05466H

Chamado, por obrigação do cargo que exerço, a reger a parte postal do curso de correios, telegraphos e pharoes, creado pela lei de 7 de julho de 1886, encetei essa parte do curso, em harmonia com o programma approved superiormente, com uma breve resenha historica ácerca das origens e progressos das instituições postaes. Essa resenha é agora reproduzida, acompanhada das notas em que se indicam os livros ou documentos a que podem recorrer aquelles que desejarem examinar mais desenvolvidamente o assumpto, com o intuito de facilitar aos alumnos do curso os elementos de que possam carecer para o estudo da materia de que se trata.

O auctor

*Ao seu cunhado e ami.^o
 Manuel de Sousa Pinto de Magalhães
 off.
 O autor*

O CORREIO

ORIGEM E PROGRESSOS DAS INSTITUIÇÕES POSTAES EM PORTUGAL

I

O correio, tal qual existe hoje — um serviço regular para transporte de determinados objectos, posto á disposição de toda a gente mediante uma retribuição modica — é uma instituição moderna. Foi estabelecido na Europa, no seculo XIII, generalisou-se e tomou um desenvolvimento notavel no fim do seculo XVI, e de tal modo se aperfeçoou e alargou os seus meios de acção, que se tornou nos nossos dias o auxiliar indispensavel do desenvolvimento moral e material dos povos. São tantos, tão continuados, tão importantes, os serviços que o correio presta quotidianamente, que não ha individuo, classe ou profissão, que possa hoje prescindir d'elle. Depositario de todos os interesses, intermediario para relações variadissimas, vehiculo para a transmissão de todas as idéas, de todos os progressos, de todos os affectos, o correio traz diariamente a cada um de nós, novos elementos de vida moral e material. Ao mesmo tempo que nos falla das nossas affeições, que nos permite partilhar a vida, os desejos, as esperanças, dos amigos e parentes que a sorte collocou em longes terras, transmitte-nos as novas de todos os factos que se prendem com os

nossos interesses ou com as nossas aspirações — da paz ou da guerra, das occurrencias politicas, da situação mercantil, das progressos do espirito humano, do desenvolvimento da sciencia, das descobertas e innovações que vão illustrando o seculo. Por isso o correio pode ser considerado como o melhor caracteristico da civilização moderna; o atrazo ou aperfeiçoamento d'este ramo de serviço dá, até certo ponto, a medida da prosperidade, do adiantamento e da illustração de cada povo.

Da affirmativa de que o correio é uma instituição moderna não se deve concluir que não houvesse na antiguidade instituições um pouco analogas a essa. Entre uma e as outras existe, porém, uma differença profunda; em quanto o correio moderno é um serviço publico de que toda a gente tem direito a aproveitar-se, as instituições postaes da antiguidade foram destinadas, quasi exclusivamente, a facilitar as communicações do poder central com os seus delegados ou representantes nas provincias, e só por excepção era permitido aos particulares utilisarem-se d'esses meios de transporte. Era esse o fim das linhas de correios estabelecidas na Persia no tempo de Cyrus; era esse o caracter principal do *cursus publicus* dos romanos; era essa a indole do serviço de mensageiros existente em tempos remotos na China, na Tartaria e em differentes regiões asiaticas; parece ter sido esse o fim unico do serviço dos correios pedestres, que existiu no Perú e no Mexico desde a mais alta antiguidade até á conquista hespanhola.

A rapidez na transmissão das ordens e a celeridade na remessa das informações, são a primeira necessidade de uma administração regular; por isso, nos tempos antigos, o desenvolvimento do serviço dos correios appareceu sempre como auxiliar da bôa governação do estado, e ainda nos tempos modernos a sua organização foi filha, em muitos paizes, das tendencias centralisadoras e das conveniencias politicas do poder real.

São escassas as indicações historicas ácêrca dos correios da antiguidade. O historiador Herodoto, referindo-se á maneira como Xerxes participou para Susa a derrota de Salamina e ao modo de transmittir communicações inventado pelos persas, conta que havia em cada estrada, a distancia de um dia de marcha, estações, com mudas de homens e cavallos, especialmente destinadas a esse fim. «Nem o gelo, nem a chuva, o calor ou as trevas, diz aquelle historiador, eram capazes de impedir os correios de fazer a sua obri-

gação com grande celeridade. O primeiro que chegava, entregava as communicações ao segundo, este ao terceiro, e assim successivamente, até chegarem ao seu destino.» Conta-se que, mais tarde, Artaxerxes addicionára a esse systema de communicações um outro, estabelecendo de distancia em distancia torres de madeira muito altas, d'onde se transmittiam de viva voz para a torre proxima as participações que convioha communicar com mais rapidez.

Na Grecia houve tambem um serviço de transportes para communicações officiaes; dão d'isso indicios diversos escriptores, sem comtudo nos terem transmittido promoures sobre esse assumpto, ácerca do qual apenas se podem fazer conjecturas (1).

Não succede o mesmo com respeito ás instituições postaes romanas, com respeito ás quaes existem informações amplas e authenticas.

Quando os romanos, dilatando o seu dominio por todo o mundo então conhecido, sentiram necessidade de assegurar esse dominio e de regularisar a administração das regiões longiquas que occupavam, estabeleceram as magnificas *vias* ou estradas militares que, partindo de Roma, chegavam até aos confins do imperio. Construidas principalmente para facilitar a passagem dos exercitos, essas estradas foram logo aproveitadas, não só para as communicações officiaes entre a poder central e os seus delegados nas provincias e para a instituição d'uma especie de policia politica, que dava rapidamente conhecimento de todas as occorrencias ou noticias que interessavam ao governo, mas tambem para as necessidades do commercio e para as conveniencias dos viajantes. Abertas á circulação essas grandes vias de communicação, era indispensavel assegurar os meios de transporte:—era esse o fim do *cursus publicus* (2).

Denominava-se *cursus publicus* o pessoal encarregado de prover á marcha e segurança dos correios, accumulando essas funcções com as de policia, visto que todos os individuos empregados n'esse serviço eram obrigados a transmittir aos seus superiores as noticias de interesse publico recebidas dos viajantes.

(1) Rothschild, *Hist. de la poste aux lettres*.

(2) Rothschild, *Histoire de la poste aux lettres*—Friedlaender, *Mœurs Romaines*—Lequien de la Laneufville, *Usage des postes*—Villaamil, *Annales de las ordenanzas de correos de Espana*—Naudet, *De l'administration des postes chez les romains*.

Os magistrados do *cursus publicus* compunham-se dos *judices curiosii*, que não eram outra coisa se não os inspectores das estradas, encarregados de as percorrer e vigiar, colhendo ao mesmo tempo das pessoas que viajavam notícias de interesse publico a fim de serem logo transmittidas, pelos correios, ao governo central. Sob as ordens d'estes estavam os *frumentarii* que tinham a seu cargo a direcção do pessoal e material das estações de cada provincia e o fornecimento de viveres, etc., para as mesmas estações. Eram obrigados a informar os *judices curiosii* de todas as novidades importantes que colhessem dos viajantes ou dos habitantes da respectiva provincia.

Em hierarchia inferior aos *frumentarii*, havia em cada estação, os *stationarii*, equivalentes aos modernos *mestres de postas*, que tinham a seu cargo a direcção e vigilancia do serviço da estação respectiva.

Ao longo de todas as estradas foram estabelecidas pelo estado estações em que se encontrava tudo quanto era necessario para o serviço de transportes. Essas estações eram de tres especies, conforme o ponto em que se achavam situadas e as necessidades que tinham a satisfazer: *stationes civitates, mutationes e mansiones*.

As *stationes civitates* eram as situadas nas grandes cidades; deviam ter as condições necessarias para guardar os carros, aposentar os correios, armazenar as forragens e alorjar quarenta cavallos.

As *mutationes* eram casas de mudas situadas em logares ermos; deviam ter vinte cavallos quando situadas em estradas de segunda classe e quarenta nas de primeira.

As *mansiones* eram logares de paragem, uma especie de estalagens, onde encontravam abrigo os correios e os viajantes; deviam ter alojamentos para estes, armazens para forragens, cavallariças para quarenta cavallos, pelo menos, cocheiros, guias, ferradores, carpinteiros de carros, emfim tudo quanto fosse necessario para descanso dos correios e para o concerto de qualquer avaria nos vehiculos.

O pessoal empregado nos transportes eram muito variado. Chamava-se *tabularius* ao escravo que levava a carta (*tabella*) a grande distancia, a pé ou a cavallo. Denominavam-se *statores* os escravos publicos ou particulares, ao serviço dos magistrados das provincias, empregados exclusivamente em levar ordens ou communições officiaes. *Veredarius* era o que modernamente se denominou correio de gabinete. Tomou este nome, em Roma, dos carros de duas rodas (*ve-*

reda) muito leves, puchados por dois cavallos, em que viajavam os correios d'essa especie. Percorriam tambem as estradas os *viatores*, officiaes publicos, cuja attribuição era dar aviso aos senadores residentes fóra de Roma para comparecerem no senado. Chamava-se *catabulense* ao encarregado de conduzir o carro de muda em muda, ficando com os cavallos nas *mansiones* ou *stationes*, á maneira dos postilhões modernos.

Nas estações havia cavallos de sella e de tiro á disposição dos que tinham direito a servir-se d'elles.

Os carros mais communs eram: *angaria*, carro para grandes pesos; *birola*, carro puxado por tres mulas para transporte de bagagens; *clavula* carro para conducção de viveres para o exercito; *carpentum*, carro coberto, de duas rodas, puxado por dois cavallos ou mulas, para tres pessoas e bagagens; *rheda*, carro grande com quatro rodas e com bancadas para conduzir soldados ou, segundo outros, carro para uso exclusivo dos correios, quando não eram obrigados a caminhar com presteza, pois n'esse caso recorriam os romanos á *vereda*.

Era este pessoal e material que facilitava nas estradas romanas o transporte dos correios e dos viajantes privilegiados, devendo aquelles ir munidos de uma ordem escripta que os auctorisasse para nas estações se utilisarem dos cavallos e de tudo o que lhes fosse necessario, ordem que servia tambem para garantir a sua qualidade de *correios*.

Chamava-se a esse documento *littera diplomata*, por ir dobrada ou fechada. *Littera evectiones* era a licença que se dava, para o mesmo fim, aos particulares, e que tinha tambem o caracter dos nossos passaportes.

O serviço das postas romanas, parece ter attingido uma perfeição muito notavel. A viagem de Antiochia a Constantinopla, cuja distancia era de 747 milhas, ou de cêrca de 1:100 kilometros, fazia-se em seis dias, o que indica uma velocidade de perto de 7,5 kilometros por hora, comprehendidas as paragens (1). Cesar percorreu em menos de oito dias a distancia de 800 milhas, ou cêrca de 1:200 kilometros, de Roma ao Rhone. O correio que levou a Roma a noticia da morte do imperador Maximino, caminhou na razão de 130 a 140 milhas por dia. No reinado de Augusto, Tiberio percorreu em 24 horas a distancia de 200 milhas,

(1) Friedlaender, *Mœurs Romaines*, tomo II.

ou 280 kilometros, que separava a fronteira da Galia, onde se achava, do ponto da Germania, onde tinha adoecido seu irmão Drusus.

Um serviço tão amplo e tão complexo, não podia ser mantido sem pesados encargos para os povos; a lei impunha aos habitantes das povoações proximas das estradas, não só a obrigação de fornecer os cavallos que lhes fossem requisitados para as postas do estado, mas tambem o encargo de, em casos urgentes, fazerem os trabalhos de reparação e conservação das estradas, reconstrucção das pontes, extracção e transporte dos materiaes, etc. Os encargos que d'ahi resultavam e os vexames a que davam logar eram tão pesados que quando, no reinado do imperador Nerva, os habitantes de Italia foram isemptos d'essas obrigações, cunhou-se uma medalha com a legenda *Veheculatone Italia remissa*, para commemorar tão grande beneficio ⁽¹⁾.

II

Quando o poder de Roma baqueou diante da invasão dos barbaros, e as grandes instituições do imperio se submergiram, o *cursus publicus* desapareceu; apenas n'um ou n'outro ponto se conservaram vestigios d'elle.

Os barbaros, que tanto se empenharam em restaurar muitas das instituições romanas, não despresaram completamente, ao que parece, o serviço postal: ha sobejos indicios d'isso na Galia e na Italia. Foi, porém, Carlos Magno quem no seculo ix restabeleceu e regularizou aquelle serviço, para satisfazer ás multiplicadas exigencias da sua politica. Com a morte do imperador e com o desmembramento do imperio, o serviço de que se trata desapareceu de novo.

Quando principiou o movimento litterario da Europa, quando Philippe Augusto fundou a universidade de Paris, quando a universidade de Bolonha e outras de Italia principiaram a attrair de longes terras a mocidade que procurava o pão do espirito, tornou-se indispensavel a creação d'um systema de communicações entre os estudantes e as familias ausentes. Em França e na Italia appareceram então as corporações de mensageiros universitarios que, sob

(1) Naudet, *Changements apportés dans l'administration romaine*.

a protecção das escolas e por conta d'ellas, transportavam cartas e encomendas (1).

Por esse tempo encontrava-se já na Catalunha uma corporação de correios ou *troteros* (2), como então se chamavam, que não podia receber mais de seis dinheiros por legua, devendo ter correios bons e idoneos em todas as *corts*, *ballias* e *veguerias*. Em 1338 os *concelleres* de Barcelona regularam as obrigações dos correios para com as pessoas que se servissem d'elles para remessa de cartas. Em 1444 os mesmos *concelleres* de Barcelona publicaram as *ordenaciones* que contem providencias para remediar os inconvenientes que resultavam, *para o commercio*, do mau serviço dos correios e determinaram que estes não demorassem a expedição da correspondencia, e que no caso de terem de se deter por força maior, dessem d'isso aviso para evitar que se remetessem cartas em duplicado, sobre o mesmo assumpto, pelo mesmo correio. Estas *ordenaciones* são muito notaveis, porque n'ellas apparecem pela primeira vez muitas disposições que constituem o característico do correio moderno: franquia previa facultativa para as cartas; taxas addicionaes para a remessa de correspondencias por proprio, *a toda a diligencia*; faculdade de reclamar as cartas retidas por qualquer motivo; obrigação de attender ás reclamações particulares sobre extrávio de cartas, etc.

Em 1490 achava-se já creado na côrte de Castella o logar de correio-mór (*correo mayor*) ácêrea do qual diz Fernandes de Oviedo no seu livro da *Camera Real*: «*Es officio que, como se paga luego de contado, nunca tiene necesidad de dineros é tiene aparejo de ser prestamente rico; é de aqui viene que estos correos mayores siempre saltan en banqueros ou traen dineros en companias de cambios. En fin, yo no he visto hombre pobre, correo mayor, sino rico sin correr las postas, sino á pié quedo despachando las mismas postas adonde otros se rompan el cuello, é el correo mayor se lleve la ganancia, sin peligro de caer del caballo.*»

Em 1506 apparecem as *ordenanzas* de D. Fernando para os correios de Valencia, em que se organisa a corporação, e se determina que as cartas não possam ficar retidas mais de 24 horas.

Em França, Luiz XI, levado pelas necessidades da sua politica astuciosa e pelo interesse de saber o que se pas-

(1) Crevier, *Histoire de l'Université*.

(2) Um dos documentos mais antigos relativos a essa corporação, tem a data de 1283.

sava no seu reino e nos estados visinhos ⁽¹⁾, organisou pelo edito de 19 de junho de 1464, o serviço de communicações, creando o cargo de correio-mór (*grand maitre des courours de France*), estabelecendo nas estradas mudas de cavallos, de quatro em quatro legoas, para uso exclusivo dos mensageiros reaes. O objecto primitivo d'esta instituição, era o transporte de papeis do estado; mas os correios incumbiam-se a meúdo da ramessa de mensagens particulares, pelas quaes recebiam uma retribuição dependente apenas da generosidade de quem pagava. Foi d'aqui que nasceu, em algumas cidades, o factio original, que se dava no seculo xvii, de serem os portes da correspondencia fixados, não pela repartição do correio, mas segundo a vontade dos destinatarios. E' que não tendo o serviço sido por muito tempo regular, nem mesmo legal, o publico não se julgava obrigado se não a dar uma gratificação a quem lhe levava a correspondencia. Foi Richelieu quem transformou, em 1627, n'um serviço publico a instituição de Luiz XI; o cardeal Mazarin completou a reforma, estabelecendo em 1643, em favor do estado, o monopolio do transporte das cartas e supprimindo o privilegio, que gosára por muito tempo a universidade de Paris, de ter um serviço de correios por sua conta para uso proprio e do publico.

Na Allemanha, o estabelecimento de linhas regulares de communicações data do seculo xv. Foi Rogerio, chefe da familia de Thurn e Tassis (*della Torre e Tasso*), oriunda da Lombardia, quem, depois de ter estabelecido a primeira posta a cavallo entre o Tyrol e a Italia, creou um serviço entre Vienna e Bruxellas. A casa de Thurn e Tassis alcançou então o monopolio do serviço postal allemão.

Por occasião da guerra contra os turcos, um descendente de Rogerio uniu Vienna e Nuremberg por uma nova linha de correios; o imperador Maximiliano conferiu-lhe o titulo de director geral dos correios, que foi declarado hereditario, impondo-lhe ao mesmo tempo a obrigação de crear um novo serviço entre a Holanda e a Italia, passando por Trêves, pelo Wurtemberg, por Angsburg e pelo Tyrol. No principio do seculo xvii era tal a importancia d'esse monopolio, contra o qual protestavam a Saxonia, o Wurtemberg, o Meklemburgo e outros estados, eram tão grandes os interesses que andavam ligados a elle, e foram de tal magnitude as questões a que deu logar, que o assumpto só

(1) Editio de 19 de junho de 1464.

podeu ser regulado por occasião do tratado de Westphalia. A familia Tassis conservou o monopolio do serviço postal em grande numero de estados allemães até ha bem poucos annos, em que esse monopolio passou para o governo mediante uma indemnisação.

Em Inglaterra, o estabelecimento dos correios data do reinado de Henrique VIII (1). Já o seu antecessor, Eduardo IV, por occasião da guerra contra a Escossia, organisára em 1481, uma linha de correios a cavallo, com mudas de 20 em 20 milhas; mas este serviço terminou depois da conclusão da paz. Henrique VIII restaurou a instituição creada no reinado anterior, creou o logar de *master of the posts*, centralisando nas mãos d'este funcionario todo o serviço postal do interior do paiz. Ao mesmo tempo que isto succedia, os flamengos e outros estrangeiros residentes em Londres creavam um serviço regular entre esta cidade e o continente e adquiriam o privilegio de escolher o chefe d'esse serviço, que se denominava *stranger's post*. Mais tarde, em consequencia das queixas dos negociantes inglezes e das dissensões entre os estrangeiros por causa da nomeação de um tal *Van den Putte* para o *stranger's post*, o conselho privado de Inglaterra annullou esse privilegio, e incumbiu á repartição official o cuidado de expedir as correspondencias *originarias* de paizes estrangeiros. Parece, porém, que continuou a existir uma empresa particular, que expedia cartas *destinadas* a paizes estrangeiros e essa empresa, a despeito de muitas luctas e difficuldades, obteve por fim a concessão de certas regalias e privilegios. Em 1637, decretou-se o monopolio do transporte da correspondencia a favor do estado, medida que levantou grandes resistencias e que foi considerada, n'aquella epoca, uma violencia e um ataque á liberdade individual. Mas o monopolio consolidou-se e, em 1710, pela reorganisação a que se procedeu n'esse anno, unificaram-se todos os serviços postaes inglezes. O que é hoje o correio britannico, e o desenvolvimento que tomou esta instituição, depois das reformas ahi introduzidas pelo notavel Rowland Hill, é coisa que póde ser examinada facilmente por quem se der ao trabalho de ler os *reports on the post office*, que a direcção geral dos correios publica annualmente.

Já vimos que no seculo XIII e no principio do seculo XIV

(1) Lewis, *Her Majesty's mails*. — *First Report on the post office* (Inglaterra).

existia em alguns pontos de Hespanha o serviço do correio, mais ou menos regularmente organizado; entretanto foi só no seculo xvi que elle principiou a tomar grande incremento e a generalisar-se, graças aos esforços da familia Tassis, um dos membros da qual (Simão, sobrinho de Francisco Tassis, que n'esse tempo era chefe da casa) veio a Hespanha com Fernando o *Formoso*, fazendo de *correiro-mór*. O pae d'este principe, o imperador Maximiliano, tinha concedido a Francisco Tassis o monopolio do correio *nos reinos e senhorios do imperio, e nos que de novo se conquistassem*; tendo Francisco morrido sem filhos, legou os seus privilegios aos tres sobrinhos João Baptista, Matheus e Simão, filhos de seu irmão Rogerio, nomeando—João Baptista *correiro-mór* de Flandres, Simão *correiro-mór* de Milão, e Matheus *correiro-mór* de Hespanha. Esta escolha parece ter sido confirmada pelo imperador Carlos V. Pela morte de Matheus, succedeu-lhe seu sobrinho Raymuudo, cujo filho, João de Tassis, recebeu o titulo de conde de Villa Mediana. O monopolio concedido em Hespanha aos Tassis foi muito contestado, mesmo em vida de Carlos V; Barcelona, Valencia, Zaragoza, Sevilha e Granada, protestaram por muito tempo contra tal concessão e a contenda só veio a terminar no fim do seculo xvii ou principio do seculo xviii.

No anno de 1580 estabeleceu-se em Hespanha um *correiro ordinario*, que ia quinzenalmente da cõrte a Genova, Milão, Roma e Napoles, recebendo correspondencia do publico para esses pontos e para as cidades hespanholas que os mesmos correios atravessavam. Partiam esses correios de Madrid ou de Valladolid, seguindo por Burgos e Victoria, entrando em França por Irun e continuando por Lyon, Genova, Milão, etc. Mais de uma vez este giro foi alterado, seguindo os correios por Barcelona, Avignon e Fregus, continuando d'ahi por mar para Genova. A velocidade d'este *correiro ordinario* não era muito notavel; gastava de Madrid a Roma 24 dias no verão e 27 no inverno, em quanto que os correios extraordinarios gastavam apenas 18 dias. Com a regularidade do serviço cresceu o movimento das correspondencias; mas este desenvolvimento pareceu pouco vantajoso ao governo hespanhol, que resolveu que o *correiro ordinario*, em lugar de partir todos os 15 dias, partisse apenas de 28 em 28 dias. Esta resolução fundava-se na allagação de que os ministros *estavam cansados de escrever e receber tantas cartas* e de que Sua Magestade não podia

ser bem servido, recebendo-se cartas ou avisos particulares antes das participações dos ministros.

E' no reinado de Philippe III (II de Portugal) que apparece a primeira convenção postal internacional de Hespanha, a qual foi celebrada em Paris, em janeiro de 1601, entre Fouquet de la Varanne, correio-mór de França, e D. Gabriel Alegria, representante do correio-mór de Hespanha (1).

N'esse contracto estabelecia-se que o correio ordinario de Hespanha para Italia seguiria por Irun e Bordeaux até Lyon, entregando ali a correspondencia ao correio francez, que se incumbia de a fazer conduzir em 11 dias a Roma.

Era por este correio ordinario que seguiam as correspondencias de Lisboa para paizes de além Pyreneus. Por este mesmo correio ordinario, seguiam até Bordeaux as correspondencias destinadas a Flandres, sendo conduzidas d'aquella cidade até Anvers pelo correio francez. N'este tratado estabeleceram-se os direitos de transitio terrestres que devia receber e pagar cada um dos dois paizes pela expedição das correspondencias, e determinou-se que se estabelecesse uma conta corrente com liquidações semestraes. Como se vê, esse tratado assentava já nas bazes essenciaes das convenções postaes modernas.

Por esse tempo estabeleceu-se tambem o correio ordinario entre Lisboa e Madrid.

Annos depois appareceu no reino de Aragão um portuguez, Antonio Vaz Brandão, encarregado pelo correio-mór (conde de Villamediana) de estabelecer o serviço postal. Inaugurado o systema indicado por Brandão, e tendo a pratica de tres mezes demonstrado que o plano adoptado era vantajoso, recebeu o mesmo Brandão nomeação vitalicia de delegado do correio mór no Aragão, mediante a renda annual de 300 ducados.

No anno de 1707, a corôa readquiriu o monopolio do serviço postal que concedêra, mediante a indemnisação de 868:471 *reales*.

Não deve ficar no esquecimento um plano apresentado por um desconhecido ao correio-mór de Hespanha, para augmentar o rendimento postal. Consistia em o mesmo correio-mór encarregar os correios seus subordinados e os

(1) Em 1685 foi assignado em Paris um contracto entre o principe de Thurn e Tassis e o marquez de Louvois para regular a remessa por via de França, de correspondencias procedentes de Hollanda, Zelandia e Allemanha, destinadas a Hespanha.

correios de França, Italia, Inglaterra e Allemanha, de lhe participarem as noticias mais importantes de que tivessem conhecimento, com os necessarios promenores, para serem publicadas. O correio-mór organisaria uma typographia onde seria impresso, nos dias em que partissem os correios para o interior do reino, um *boletim de noticias*, o qual deveria ser vendido á rasão de *um quarto* ou *dois* por exemplar.

O proponente calculava o acrescimo do rendimento em 1:500 ducados annuaes, e fundava o seu calculo em que, *no dejaran de enviar un papel ó dos y algunos tres a sus amigos e correspondientes, con lo que quedan los portes y pliegos mayores y la ganancia y aumento de la renta mayor y cierta.*

Mal pensava esse inventor das folhas noticiosas baratas que o plano por elle formulado no seculo xvii, havia de ser executado em larga escala no seculo xix, dando ao correio rendimentos fabulosos e enriquecendo os que o poseram em pratica.

III

Os documentos mais antigos, encontrados até hoje, com respeito ao serviço do correio em Portugal, datam do seculo xvi e é verdadeiramente n'essa epoca que se iniciam entre nós as instituições postaes (1). E', porém, de suppor que muito antes existissem meios de comunicação, embora irregulares, para satisfazer as necessidades do publico; esses meios de comunicação eram o auxiliar indispensavel do importante commercio maritimo que mantivemos com diversos estados da Europa durante os seculos xiii, xiv e xv. Esta supposição é corroborada pelo facto de se terem estabelecido em Portugal, n'essas epocas, diversas colonias estrangeiras vindas d'alem Pyreneus; não se pôde suppor que esses emigrantes quebrassem logo, de vez, as relações com o paiz d'onde procediam.

No seculo xvi o commercio de Portugal tinha tomado

(1) Entre os impostos existentes nos primeiros tempos da monarchia nota-se o do serviço pessoal de *almocreveria* ou carreiras gratuitas exigidas aos almocreves para o serviço do rei. Pela revisão dos foraes, a que se procedeu no reinado de D. Manuel, ordenou-se que este imposto fosse sempre pago segundo o direito ou foral de Santarem, sem embargo de qualquer costume opposto.

um largo desenvolvimento; Lisboa tornára-se a interposto das mercadorias do Oriente e o ponto onde affluíam os navios de diversas nações da Europa que vinham trazer-nos os seus productos em troca das especiarias. Mantinhamos um largo trato com a Italia, com a Flandres, com a França e com a Inglaterra, e os artefactos que d'ali recebiamos espalhavam-se mais ou menos largamente pelo paiz. Os mercados e feiras, estabelecidos em diversas villas do reino, concorriam para activar o commercio interno.

E' verdade que as descobertas deviam ter uma influencia nefasta sobre a agricultura e a industria portugueza. Os campos mal arroteados não davam sempre os cereaes necessarios para alimentar a população; os tecidos, as armas, os moveis, os artefactos de toda a especie, vinham de fóra. A nossa opulencia era ficticia; o oiro da India escoava-se-nos das mãos para enriquecer os estrangeiros que o sabiam adquirir pelo trabalho. Mas, não obstante isso, a actividade do trafico era grande, o commercio tomou n'essa epoca proporções avultadas; a riqueza de Portugal, ainda que ephemera, imprimiu a este povo um movimento desusado (1).

Não é pois de admirar que n'esse periodo fosse instituido o correio, para satisfação das necessidades que começavam a manifestar-se. Os interesses mercantis deviam reclamar-o como auxiliar de um commercio regular. O poder real, que no reinado de D. João III se elevou ao seu apogéo, necessitava tambem d'esse auxilio para transmissão das ordens e informações indispensaveis ao systema centralizador inaugurado por D. João II.

E' de D. Manuel, e tem data de 6 de novembro de 1520, a carta de nomeação do primeiro correio-mór, Luiz Homem, que cinco annos depois (em 2 de agosto de 1525) foi confirmado n'aquelle logar por carta de el-rei D. João III. Esses dois diplomas teem, nos seus pontos essenciaes, grande analogia com a carta assignada por Carlos V em 1518 nomeando Tassis para o cargo de correio-mór de Hespanha (2); ha em ambos elles os mesmos privilegios, as mesmas isenções, as mesmas penalidades, os mesmos deveres.

Não está bem averiguado qual foi o desenvolvimento que teve o serviço do correio no reinado de D. Manuel; tudo leva, porém, a crer que o correio-mór se limitou a apre-

(1) Rebello da Silva — *Hist. de Portugal*.

(2) *Annales de las ordenanzas de correos de España*.

sentar os correios necessarios para o serviço official, nas occasiões em que eram reclamados, permittindo-se ao publico que aproveitasse esses correios extraordinarios para a remessa das suas cartas.

No reinado de D. João III parece que o serviço tomou um largo desenvolvimento; a instituição consolidou-se, augmentando de dia para dia os seus meios de acção. No preambulo da carta de confirmação de Luiz Homem no logar de correio-mór (1525) diz-se assim:

«Vendo eu quanta necessidade em estes meus Regnos ha de n'elles aver correos e pessoas que com toda a fealdade e deligencia levem as cartas e requados, *asy do que a meu serviço toca como do que toca a negoceação dos tratos e mercadorias dos ditos meus Regnos e mercadores que n'elles tratam*, e olhando como com a ajuda de Nosso Senhor os ditos tratos n'elles vão em grande crescimento, tenho por bem e me praz que em minha corte e em minha cidade de Lisboa se façam e ordenem os ditos correos;— e porque para os enviar e ordenar e se saber os que vão e vem e quando partem e tornam é necessario aver mestre e correio-mór d'elles, confiando de Luiz Homem, cavalleiro da minha casa, que en esto me ha *asy bem servir*, como o sempre fez em todas las cosas de que o tenho encarregado, e bem *asy havendo respeito a seus serviços*, por lhe fazer graça e mercê, tenho por bem e o faço correio-mór em meus Regnos, *asy e pela guisa e maneira e com aquelles privilegios, liberdades e graças que os correos-mores tem nos regnos onde os ha.*» (1)

O correio appareceu em Portugal com o caracter de monopolio que hoje tem. Só o correio-mór podia enviar mensageiros incumbidos de cartas a mais de cinco leguas de distancia. Quem infringisse esta regra expunha-se a pagar da cadeia a multa de cem cruzados, metade para o correio-mór, metade para o accusador. Os correios ao chegarem a Lisboa; sem que se apeassem, deviam ir á residencia do correio-mór levar as cartas que trouxessem para elle as fazer entregar aos destinatarios, pertencendo os portes e outras propinas ao correio e o dizimo ao correio-mór.

Não se tolhia, porém, aos particulares o direito de mandarem cartas ou recados privativamente seus por criados ou dependentes que não fossem correios. Esta faculdade foi

(1) *Collecção de diplomas e outros documentos para se apreciar o direito do conde de Penafiel ás rendas que lhe foram dadas em compensação do officio de correio mór do reino.*

porém annullada em 1565, tornando-se assim brigatorio o uso do correio para a remessa das cartas.

Por morte de Luiz Homem foi, em 1532, nomeado correio-mór Luiz Affonso, moço de estribeira de D. João III.

A Luiz Affonso succedeu seu genro Francisco Coelho, e por morte d'este foi o logar provido em Manuel de Gouvêa, a quem se passou carta em 7 de setembro de 1579.

Tendo vagado o officio de correio-mór em 1606, por morte de Manuel de Gouvêa, (1) mandou el-rei D. Filipe II (III de Hespanha) que se vendesse. Deviam ser avultados os proventos do correio-mór, como era grande a importancia do cargo, não obstante a decadencia em que caíra o reino desde a menoridade d'el-rei D. Sebastião. A derrota de Alcacer-Kibir, que tão funesta foi para Portugal, e as desgraças que d'ahi se sãguiram, não poderam fazer com que perdesse a sua importancia a instituição dos correios. O publico habituara-se de certo a ella, e os seus bons effeitos cresciam de dia para dia, e tal era o seu rendimento, tal era a sua importancia, que Filipe II, necessitando realisar varias quantias, recorreu, como expediente financeiro, á venda do logar de correio-mór a Manuel Gomes da Matta, pelo preço de *setenta mil* cruzados, quantia enorme para a epoca em que se realisou o contracto. A partir d'essa epoca o correio passou a ser propriedade de uma familia que o explorou por conta propria e que, dentro de certos limites, o organisou como melhor lhe conveio.

Eram muitas e valiosas as regalias de que gozavam os funcionarios postaes. O correio-mór era considerado official mór da casa real; os seus propostos (correios assistentes, mestres de postas, estafetas, etc.) eram isentos da jurisdicção dos ministros territoriaes; os correios eram es-cusos dos cargos e serviços dos concelhos e isentos do pagamento de fintas e talhas, não eram obrigados a dar aposentadoria em suas casas, nem podiam ser presos por dividas em quanto andassem em viagem.

IV

Desde 1606 até 1797 o correio foi para todos os effeitos um monopolio particular da familia Gomes da Matta, que o go-

(1) Manuel de Gouvêa deixou uma filha herdeira, Catharina de Gouvêa, casada com Christovam de Souza, o qual para desistir dos direitos que tivesse ao cargo de correio-mór, recebeu de D. Filipe o logar de guarda-mór da Casa da India.

verno superintendia e fiscalisava até certo ponto, é verdade, mas de que o correio-mór era o unico senhor. Em 1664 publicou-se o *regimento do correio-mór* (1); em 1663 fixaram-se os privilegios dos mestres de postas. Era, porém, tal a independencia do correio mór em certos pontos do serviço postal que o primeiro tratado internacional feito no paiz para a permutação das correspondencias—o tratado ou convenio assignado em Londres em 20 de fevereiro de 1703 — foi feito e concluido sem a intervenção do governo portuguez ou dos seus representantes.

No principio do seculo XVIII Portugal inclinára-se decididamente a favor da politica ingleza, celebrando um tratado offensivo e defensivo com a Inglaterra.

A influencia do ministro inglez, n'esse tempo, sobre a côrte de Lisboa demonstra-se bem pelo celebre tratado chamado de *Methuen*, pelo qual foram admittidos em Portugal os lanificios inglezes e em Inglaterra os vinhos portuguezes. Esse tratado que facilitava o trafico entre os dois paizes tornou indispensavel crear os meios de transmissão regular de correspondencia, sem os quaes não pôde haver commercio methodico, nem negociações seguidas. Foi esse o fim do convenio ou tratado assignado em 1703, em Londres, entre João Duarte da Costa, representante de Luiz Victorio de Souza Coutinho da Malta, correio-mór de Portugal, e Thomaz Frankland, *post-master* de Londres.

Estatuia-se então que haveria permutação regular de correspondencia entre Portugal e a Grã-Bretanha, pelos paquetes que o governo inglez se propunha a fazer navegar entre Falmouth e Lisboa. O governo britannico tomou á sua conta o pagamento das despezas d'essa navegação; o correio-mór de Portugal obrigou-se a pagar 600 réis por cada onça de cartas que recebesse de Inglaterra, abonando-lhe o correio inglez 10 % para as despezas de distribuição e outras. Os paquetes deviam partir semanalmente de Falmouth. As correspondencias que não fossem entregues deviam ser devolvidas pelo correio portuguez ao correio inglez, afim de serem abatidas na conta. O *post-master* de Londres obrigava-se a fazer os maiores esforços para impedir a remessa de cartas fóra das malas do correio. O correio inglez ficava com o direito de ter em Lisboa um agente postal encarregado de assistir á verificação do peso das cor-

(1) Este *regimento* é conhecido pela indicação que d'elle fez Fernandes Thomaz, no seu *Indice das leis extravagantes*, mas não foi ainda encontrado nos archivos publicos onde foi procurado.

respondencias. Não se fixavam os portes das cartas, que pareciam ficar ao arbitrio das duas repartições, e—segundo o systema do tempo—não se admittia a franquia prévia.

O facto de ser assignado um convenio d'esta natureza sem a intervenção do governo portuguez ou dos seus representantes nasceu, naturalmente, da concessão que em 1657 fôra confirmada a favor de Luiz Gomes da Matta do officio de *correio-mór das cartas do mar* «por titulo oneroso de compra, diz o decreto, e serviço de oito mil cruzados, que de presente dá para os gastos e despezas do exercito.» (4)

(4) DECRETO. — Pela utilidade publica de meus reinos, é por outras justas causas que a isso me movem, hei por bem de annexar ao officio de correio-mór do reino, que hoje possui Luiz Gomes da Matta, fidalgo da minha casa, vinculado em morgado dos seus antecessores, o officio de correio-mór das cartas do mar, sujeito ao mesmo vinculo, successores, e perpetuidade do dito morgado, e sob as mesmas condições e privilegios, e liberdades da sua carta e provisão, assim a seu respeito como de seus assistentes, por titulo oneroso de compra, e serviço de oito mil cruzados, que de presente dá para os gastos e despezas do exercito, e por remuneração de seus serviços e de seus predecessores, feitos á minha corôa, no dito officio de correio-mór, e de fôra d'elle, isto de motu proprio, certa sciencia, poder real e absoluto, em que com os de meu conselho achei que convinha a criação do dito officio não ser em outra pessoa, por lhe não prejudicar ao primeiro e ficarem meus vassallos melhor servidos com esta união.

O conde de Cantanhede, do meu conselho de estado, vedor da minha fazenda, ajustará com o correio-mór as clausulas que parecerem convenientes, iguaes, ou referidas á sua primeira carta e provisão do primeiro officio de correio-mór, para n'elle mesmo usar d'este annexo, guardando o regimento que para este particular lhe será dado, n'aquillo a que não bastar o de que hoje usa como correio-mór — e ajustadas as clausulas na fórma referida, lhe mandarei passar carta d'este novamente creado. — Lisboa 24 de maio de 1657.
— RAINHA.

CARTA PATENTE. — Dom Affonso, por Graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, d'aquem e d'alem mar, em Africa, Senhor de Guiné e da Conquista, Navegação, Commercio da Ethiopia, Arabia, Persia e da India, etc.

Faço saber aos que esta minha carta de doação virem, que pela utilidade publica de meus reinos, e por outras justas causas, que a isso me moveram, houve por bem annexar ao officio de correio mór d'estes meus reinos, que hoje possui Luiz Gomes da Matta, fidalgo da minha casa, vinculado em morgado de seus antecessores, o officio de correio-mór das cartas do mar, e de lhe fazer d'elle mercê de juro e herdade para todo sempre, para que o sirva, logre e possua, sujeito aos mesmos vinculos, successores, perpetuidade do dito morgado, e sob as mesmas condições, privilegios, e liberdades da sua primeira carta e provisão, assim a seu respeito, como de seus as-

Deve-se notar que contra esta concessão, já anteriormente feita, tinham as côrtes reclamado em 1654, nos seguintes termos: «O officio do correio do mar, que de novo se criou, he de grande prejuizo, e não serve mais de que dilatar a data das cartas, e papeis que vem de fóra; além de que a pessoa que serve, abre os maços e põe portes excessivos nas cartas, sendo que nem as traz ao reino, nem tem trabalho algum, e só faz negociação do dito officio que nunca houve; pedem os povos a vossa magestade o mande extinguir de todo, e que não haja tal officio.»

A isto respondeu el-rei: «Sobre o que me propondes n'este capitulo corre litigio; porém sendo conveniente

sistentes, e isto por titulo oneroso da compra, e serviço de oito mil cruzados, que constou por conhecimento em fôrma entregue a Antonio Rebello de Moura, thesoureiro-mór da junta dos tres estados, que lhe foram carregadas a folhas 123 do livro da sua receita, para os gastos e despezas do exercito do Alemtejo, e por remuneração de seus serviços e dos de seus predecessores, feitos á minha corôa, no dito officio de correio-mór do reino — e fóra d'elle — e esta mercê lhe faço de motu proprio, certa sciencia, poder real e absoluto, em que, com os do meu conselho, achei convinha a criação do dito novo officio não ser em outra pessoa senão na do dito Luiz Gomes da Matta, por lhe não prejudicar ao primeiro, e ficar eu, e meus vassallos, melhor servidos com esta união.

Pelo que mando aos regedores das casas da supplicação e do Porto, e a todos meus desembargadores, corregedores, ouvidores, e quaesquer outros ministros e officiaes de justiça, guerra e fazenda d'estes meus reinos e suas conquistas e aos capitães e mestres de quaesquer embarcações, que vierem aos portos d'elles, que esta minha carta virem e fôr apresentada, ou o treslado d'ella authenticco, a cumpram, guardem, e façam inteiramente cumprir e guardar, como n'ella se contém, e conheçam e hajam ao dito Luiz Gomes da Matta, e a seus successores, por correio-mór das cartas do mar, n'estes meus reinos e suas conquistas, e o deixem usar de todas as graças, privilegios, liberdades, clausulas, prerogativas, salarios, proes, precalços e ordenados, que por rasão do dito officio de correio-mór do mar lhe pertencem, assim e da maneira que lhe pertencem como correio-mór do reino — e usará do regimento que lhe mandei dar do dito officio n'aquillo que não bastar o de que hoje usa.

E por esta o hei por mettido de posse do dito officio, jurando primeiro em minha chancellaria aos Santos Evangelhos que bem e verdadeiramente o servirá, guardando em todo meu serviço o segredo que convém, e ás partes seu direito.

E por firmeza do que dito é, lhe mandei dar esta carta, por mim assignada, passada por minha chancellaria, aonde será publicada, e sellada do meu sello pendente.

Dada na cidade de Lisboa, aos 26 dias do mez de outubro. — Luiz Teixeira de Carvalho a fez.

Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de 1657. — Pedro Vieira a fiz escrever. — RAINHA.

«que não haja este officio, que não houve no reino, o mandarei considerar, e tomar na materia resolução; e quando «pareça que o deve haver, se lhe dará regimento para se «proceder n'elle muito conforme ao que a razão pedir, pro- «vedendo-se, quando deva e possa, em pessoa que o exerci- «te com toda a pontualidade, e satisfação.» (1)

Ao convenio com a Inglaterra seguiu-se outro, assignado em 4 de novembro de 1747 entre D. Pedro Simó, como administrador geral dos correios de Hespanha, e Fernando Pereira da Silva e Antonio Daniel, como representantes do correio-mór de Portugal. Estatuiu-se ahi que pelas cartas procedentes de França, Italia, Flandres e outros paizes d'além Pyrineus, destinadas a Portugal, que transitassem por Hespanha, pagaria o correio portuguez ao correio hespanhol a quantia de 950 réis, como equivalente a 19 reales, por onça, pelo transporte desde a fronteira franceza até á portugueza. O correio-mór de Portugal ficava auctorizado a onerar essas cartas com os portes que tivesse por convenientes. Pelas cartas originarias de Portugal, expedidas para paizes d'além Pyrineus, não ficava o correio-mór obrigado a pagar quantia alguma. As cartas de Portugal para Hespanha ou de Hespanha para Portugal não davam logar a contas nem a abonos.

Parece que durante muito tempo o correio hespanhol teve em Lisboa uma agencia postal. Por um documento encontrado no archivo do Ministerio da Fazenda de Madrid, que tem por titulo *Relacion del valor que produce la renta general de estafetas y postas de dentro e fuera de España, arreglado a lo que tenia en los cinco antecedentes, desde 1.º de henero de 1738 hasta fin de deziembre de 1742*, encontra-se a indicação de que a agencia de Lisboa rendia 248:783 reales de velon por anno, e de que d'essa receita se abonavam annualmente ao consul de Hespanha, D. Jorge Macazaga, 6:000 reales e ao agente, que então era Joseph Moresqui, 3:000 reales.

Mesmo depois de assignado o convenio de 1747, o correio hespanhol continuou a ter em Lisboa um agente, com attribuições parecidas com as que tinha o agente postal inglez.

Os correios-móres estabeleceram um systema de administração que vigorou, com mais ou menos modificações,

(1) *Collecção das Côrtes*, tomo 11—Gabinete dos manuscritos da academia real das sciencias.

até 1852. Cada repartição de correio era gerida por um correio assistente que fazia todas as despesas, pagava os seus serventes e propostos e guardava para si a importância dos portes das cartas que distribuía e o premio do seguro do dinheiro que enviava para outras terras, dando uma renda certa ao correio-mór (1). As repartições de Lisboa e Porto—como mais importantes e rendosas—eram exploradas por conta do correio-mór.

Seria curiosa a descoberta de qualquer documento por onde se podesse avaliar a quantia approximada que a família Gomes da Matta recebeu do correio desde 1606 até 1797; esse documento daria a medida do desenvolvimento que de anno para anno fôra tendo o serviço postal. Tudo, porém,

(1) O pagamento da renda era, geralmente, acompanhado de um presente em generos, ao *correio-mór*; com o tempo, o presente, que a principio era facultativo, tornou-se obrigatorio, com o nome de *pitança*. Quando em 1797 foi abolido o officio de *correio-mór*, e o serviço postal passou a cargo do Estado, o uso das *pitanças* manteve-se, ao que parece, até 1834, gosando d'ellas, provavelmente, o *superintendente* que, mais tarde, foi denominado *sub inspector*. Eis a nota official do que dava cada correio, que reproduzimos como curiosidade historica:

PITANÇAS QUE PAGAM OS CORREIOS

Abrantes—3 duzias de melancias, 3 centos de marmelos, 3 saccoes de castanha pilada, 3 centos de pêras vergulosas, e 1 alqueire de ameixas passadas.

Albufeira—3 arrobas de figos.

Alter—4 marrã.

Alvito—1 duzia de queijos (*que não paga, com o pretexto de lhe terem sido perdoados*).

Amarante—7 presuntos, e 7 duzias de linguas.

Arouca—40 varas de panno de linho fino e bom.

Arrayollos—2 duzias de queijos do Alentejo.

Aveiro—3 duzias de barris de mexilhões.

Borba—2 marrãs.

Bragança—6 arrobas de presuntos.

Cabeceiras—2 arrobas de presuntos.

Caldas—4 costaes de fructa.

Castro Daire—3 arrobas de presuntos.

Cêa—3 cargas de fructa.

Coimbra—Uma *pitança* de caixas de fructas e pecegos, e, pela quaresma, barris de lampreias. (*Este é o assento que se acha no respectivo livro, mas ha muitos annos que manda somente 12 caixas de dôco, a titulo de presente*).

Covilhã—3 cargas de fructa.

Espozende—20 varas de panno de linho.

Evora—1 duzia de queijos de correr, e 1 caixa de tocinho do céu.

Faro—3 duzias de ceiras de figos, 4 esteiras ordinarias, e 2 duzias de vassouras.

Figueiró—2 arrobas de presuntos.

leva a crêr que o rendimento liquido do correio chegára a uma verba muito avultada.

Como acima fica dito, a agencia postal de Hespanha em Lisboa rendia em 1742, 248:783 reales, producto de cartas, procedentes de paizes d'além Pyreneus, destinadas a Portugal. Se, para o calculo estatistico, se tomar a base da convenção de 1747 (19 reales por onça) e se admitir que a media do peso de cada carta regulasse por $\frac{2}{8}$, teriamos um movimento provavel de 52:000 cartas estrangeiras *distribuidas*. Se a isto juntarmos as cartas procedentes de Inglaterra e de outros paizes, recebidas pelos pelos paquetes de Falmouth, teremos que o numero total de cartas estrangeiras distribuidas não poderá ser calculado, para essa epoca, em menos de 100:000 por anno.

Fundão — 3 cabanos de fructa.

Gouvêa — 2 cabanos de fructa.

Guarda — 3 cargas de fructa.

Lagos — 1 duzia de barris de atum de escabeche.

Lamego — 3 arrobas de presuntos.

Lapa — 2 arrobas de presuntos.

Messejana — 2 duzias de perdizes.

Miranda — 24 varas de panno de linho.

Mesão — 2 arrobas de presuntos.

Mondim — 2 arrobas de presuntos.

Monte-mór — 400 queijinhos.

Ourique — 1 duzia de perdizes.

Peso da Regua — 6 presuntos, e 2 duzias de salchichões.

Ponte da Barca — 20 varas de panno de linho de preço de 480 réis.

Portel — 2 duzias de paios.

Porto — 2 duzias de barris de lampreias, 2 caixas de murcellas, 2 barris de lombos, e 14 arrobas de presuntos.

Pesqueira — 1 duzia de salchichões.

Setubal — Umaz duzias de empadas (*pela semana santa*).

Torrão — 20 queijinhos.

Torres Novas — 1 canastra de passas.

Vianna — 4 massas de linhas, 60 varas de guardanapos, e 1 salmão.

Villa Real — 6 duzias de salchichões.

Villa Viçosa — 2 marrãs, e 18 paios.

Vinhaes — 2 arrobas de presuntos.

Alguns correios costumam mandar mais alguns generos ou em maior quantidade do que consta d'esta relação; mas o que a mais remettem, é de mimo e galanteria.

Lisboa, 19 de abril de 1799.

BARRETO GOMES.

Este documento constitue um testemunho precioso dos costumes do tempo. D'esses costumes só hoje resta, com caracter official, o pagamento das *taças*, pelas mercês honorificas.

Quando, no reinado de D. José I, se interromperam as relações com a Hespanha e se romperam as hostilidades, suspendeu-se o transitio da correspondencia por aquelle paiz, ficando retidas em Badajoz todas as cartas que ali appareceram com destino a Portugal. Quando em 1763 se restabeleceram as communicações postaes com a Hespanha, as cartas destinadas a Portugal, retidas em Badajoz, representavam um peso de 4:140 onças⁽¹⁾, não devendo o seu numero ser inferior a 46:000 ou 47:000.

Por estes indicios se pôde presumir que o movimento das correspondencias tomara no seculo XVIII um grandissimo desenvolvimento.

O periodo da administração dos correios-móres é demasiado obscuro. Como o correio estava então entregue á industria particular, não admira que nos archivos publicos não ficassem documentos sobre a maneira de o administrar. Os archivos do correio-mór arderam completamente por occasião do terremoto de 1755, segundo resa a tradição. A falta absoluta de estradas, os perigos do transitio, a moro-

1. *Annales de las Ordenanzas de Correos de España*. E' a estas cartas que se refere o seguinte officio de Antonio Daniel, *tenente* do correio mór.

Meu Amigo e Senhor.—Recebi a carta de Vm. do presente mez, do dia 22, em que Vm. me avisa de que n'esse officio se acha parada a correspondencia de cartas que tem vindo das terras de Italia e Flandres e mais partes do Norte para estes reinos, e que me não encaminhava a dita correspondencia sem ordem minha, ou do senhor correio mór d'estes Reinos, para saber se este officio está pelo mesmo contracto feito em o primeiro de novembro de 1747, entre o Sr. Dom Pedro Simó, o Sr. Fernando Pereira da Silva e eu.

E por que eu, em nome do dito Senhor Correio-Mór, estou pelo contracto do primeiro de novembro de 1747 sem a menor duvida ou alteração, Vm. poderá entregar para este officio toda a correspondencia de cartas que vem das sobreditas paragens para estes Reinos: o que tudo se observará como se praticava até o tempo que se prohibiu esta communicação.

O producto das cartas, que Vm. mandar, ficará na minha mão, até haver n'esta Côte quem o receba, por ordem que para isso me apresente, da mesma fórma que costumavamos, e Vm. sabe.

Devo dizer a Vm. que tambem se pôde ter em attença a que os vassallos da Corôa de França se mandaram sair d'estes Reinos pela occasião da guerra, e que, vindo estas cartas, precisamente se hão de perder infinitas, além das muitas pessoas que já não existem; o que parece nos termos de equidade, que Vm. faça reflexão n'este ponto, que tudo espero da rectidão que costuma.

Fico muito certo em tudo o que fôr de servir a Vm. que Deus guar le muitos annos. — Lisboa 29 de março de 1763. — *Antonio Daniel*. — Senhor Dom José de Sotto, Correyo Maior de Badajoz.

sidade nos methodos de distribuição das cartas, faziam com que as correspondencias não circulassem com a rapidez que seria para desejar. Accrescia que a falta de instrução tornava muito mais reduzido, do que actualmente, o numero de individuos em estado de poderem corresponder-se pelo correio.

Entretanto — é forçoso reconhecê-lo — as linhas de correios a cavallo estabelecidas entre alguns pontos do paiz eram o meio mais rapido e seguro de transmissão de correspondencias e de dinheiro. Quando o Marquez de Pombal reorganizou a administração da fazenda publica, incumbiu ao correio o transporte dos dinheiros do Erario (1) mediante o abono de 1 por cento sobre o valor das remessas. Era tambem pelo correio das cabeças de comarca que se faziam as remessas do rendimento das alfândegas das provincias e de todos os mais impostos que davam entrada nos cofres publicos em Lisboa (2). Mediante o pagamento de 1 por cento, pelo risco de transferencia, deviam os correios assistentes retribuir á sua custa as guardas militares que fossem necessarias para a segurança das remessas, pagando oito vintens por dia a cada soldado de cavallo e um tostão aos auxiliares e ordenanças. Os correios assistentes não podiam, porém, ser forçados a aceitar as remessas de dinheiro da fazenda, nem o correio-mór era responsavel pela exactidão da entrega. O alvará de 14 de janeiro de 1778 ordenou que o dinheiro da fazenda fosse enviado por intermedio dos correios assistentes quando estes se prestassem a dar fiança, podendo em caso contrario ser remetido por alguma outra via que se reputasse segura. Isto denuncia que frequentes vezes eram os conductores de malas assaltados e roubados, não obstante as medidas preventivas que se tomavam para o evitar.

E', porém, facil de suppor que havia de causar grandes embaraços á administração, e não poucas difficuldades ao commercio, a independencia dos correios-móres que, na organização dos serviços, só attendiam ás suas conveniencias particulares (3). O monopolio, solemnemente garantido e a

(1) *Aviso* de 30 de março de 1753.

(2) *Carta de lei* de 22 de dezembro de 1761.

(3) Quando, em 1762, D. Lazaro Fernandes de Angulo, administrador geral dos correios de Hespanha, pretendeu estabelecer dois correios por semana, em logar de um que existia, tanto no interior de Hespanha, como entre Hespanha, França e Portugal, propoz ao correio-mór ligar Badajoz e Lisboa por dois correios semanaes, em cor-

cada momento affirmado pelas avultadas multas impostas aos que transportavam cartas fraudulentamente, afastava os concorrentes; não é de admirar que o serviço postal, a despeito dos avultados lucros que produzia, ficasse n'um certo periodo, muito áquem das necessidades do tempo.

No reinado de D. Maria I comprehendeu-se que o correio devia ser administrado pelo estado; perceberam então os governantes que era um erro, tão prejudicial á fazenda como á facilidade das communicações, o consentir que permanecesse entregue a um particular, aquelle ramo de serviço publico.

E' natural que não concorressem pouco para essa resolução os exemplos dados pela Inglaterra em 1687, pela França em 1643, e pela Hespanha em 1707, reivindicando para a corôa o monopolio do serviço postal.

Foi em 1797 que o correio ficou sendo propriedade do estado. No decreto que trata d'este assumpto, estabeleceu-se o principio de que á corôa assistia o direito de reivindicar a posse d'aquella instituição, ordenando-se que, se o correio-mór não acceitasse a cedencia *voluntaria*, se reivindicasse a posse pelos meios legaes, por que a alienação do cargo de correio-mór não podia ser considerada perpetua (1). Foi encarregado d'esta negociação D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ministro da marinha; o correio-mór prestou-se a ceder o logar em troca das seguintes condições, que foram acceites:

1.º—O titulo de conde, de juro e herdade, em tres vidas;

2.º—A conservação da honra de criado de sua magestade;

3.º—Uma renda, permanente, para ser vinculada em morgado, de 40:000 cruzados por anno, em commendas, em bens da corôa, ou em renda do mesmo correio;

reapondencia com os dois correios por semana de Badajoz e Madrid. O correio-mór de Portugal recusou, allegando o augmento da despeza, não obstante a subvenção de 16\$500 réis por carreira que dava o estado ao mesmo correio-mór. Este exemplo basta para mostrar a pouca sollicitude dos que disfructavam o monopolio em introduzir certas innovações de utilidade publica.

(1) Na lei de 23 de novembro de 1770 consignára já o marquez Pombal o principio de que os officios publicos não só eram personalissimos, constituindo simplices e precarias commissões do principe, mas constituiam bens da corôa e não patrimonio de qualquer particular, ainda os havidos por compra ou renuncia feita por di-
nheiro com auctoridade e licença regia.

4.º— Pensões vitalícias de 400\$000 réis a sua mãe e a cada um dos seus irmãos, reversíveis para elle, correio-mór.

5.º— Promoção de um ou dois postos no exercito, para o correio-mór e para o irmão d'este.

Em cumprimento do accordo feito, recebeu o correio-mór o titulo de conde de Penafiel e as mercês que sollicitára, dando-se-lhe o reguengó de Penafiel e as commendas de Santa Maria de Adufe e Santa Maria de Moreiras, cujo rendimento se avaliou em 24:000 cruzados, ficando o correio obrigado a dar á familia Matta a pensão annual de 16:000 cruzados (1).

A familia Matta recebeu, pois, como compensação dos 70:000 cruzados que dera a Filippe II e dos 8:000 cruzados dados em 1657, uma indemnisação que representa um capital superior a 800:000\$000 réis.

Como complemento d'esta informação, convém notar que logo depois da independencia de Portugal, em 1640, se poz em duvida a validade da concessão ou venda do officio do *correio-mór* a Gomes da Matta, e que até se chegaram a nomear *correios assistentes* para diversas terras. No alvará de 20 de outubro de 1643, pelo qual se confirmou o que fôra passado em Madrid em 12 de julho de 1606, ordenou-se, porém, que os individuos a quem el-rei D. João IV tinha anteriormente feito mercê dos officios de correios assistentes em Coimbra, Porto, Braga e Aveiro, apresentassem as suas provisões ou cartas. Se n'essas provisões houvesse clausula de que tivessem os ditos officios sem prejuizo do direito do correio-mór ou emquanto fosse vontade de el-rei, deviam ficar logo nullas. Se não tivessem essa clausula, se não que chãmente declarassem que lhes fôra concedida a mercê para que a tivessem em sua vida, por serviços prestados, deveriam os nomeados ficar servindo em sua vida, e depois de fallecidos ser incorporado o cargo no officio do correio-mór, para que o gozasse como seu.

Vê-se por isto que vinham já de longe as restricções feitas á concessão primitiva de Filippe II, não obstante as expressas e claras clausulas do alvará de 1606, no qual se declarava *vendido para todo o sempre* o logar de correio-mór, *livre, desembaraçado, em posse pacifica*, dando-se para esse fim como revogadas todas as leis, ordenações ou provisões que ao tempo *ou de futuro* houvesse em contrario.

(1) Ha poucos annos foi esta pensão extincta, recebendo o conde de Penafiel a indemnisação de 100 contos de réis por uma só vez.

Passando o correio a cargo do Estado, foi commettida a direcção superior d'elle, por alvará de 16 de março de 1797, á secretaria dos negocios estrangeiros, sendo nomeado superintendente dos correios José Diogo Mascarenhas Netto, continuando o serviço a ser regido pelos regulamentos existentes, até que se elaborassem outros.

Não tardou, porém, que principiasse a manifestar-se a iniciativa official.

Pelo alvará de 20 de janeiro de 1798 determinou-se que pela repartição de marinha se expedissem de dois em dois mezes dois paquetes correios-maritimos: o primeiro para Assú, que devia conduzir as cartas das capitánias de Pernambuco, Parahiba, Parnahiba, Maranhão, Piahy e Pará, indo ás Salinas, d'onde devia voltar ao reino; o segundo para a Bahia e Rio de Janeiro, voltando a Portugal com escala facultativa na Bahia. A demora dos paquetes devia ser de 15 dias nas Salinas e no Rio, e nos outros portos a indispensavel para tomar e largar ás malas. Os governadores das capitánias do Brazil deviam tomar as suas disposições de fôrma que as malas estivessem preparadas em tempo opportuno, para não haver demoras. Determinou-se mais que o vice-rei no Rio de Janeiro estabelecesse d'ali uma linha regular de communicações com as provincias de Minas-Geraes, Goiaz, S. Paulo e Rio Grande, e que o governador do Pará estabelecesse correio para Matto-Grosso e Rio-Negro.

Mandou-se tambem estabelecer no Brazil, entre as capitánias do centro e os portos, uma recovagem publica; data d'ahi a instituição dos correios n'aquella parte da America.

Os navios mercantes ficaram n'esta data obrigados ao transporte de malas. As correspondencias pagavam tanto por estes como pelos paquetes o seguinte: *cartas* — até 4 oitavas, 80 réis; até 6 oitavas, 120 réis; até 8 oitavas, 160 réis; pesando mais d'uma onça, 160 réis; *papeis e maços sem character de carta* — 160 réis cada onça.

O frete das encomendas era regulado pelo correio, mediante uma tabella formulada no principio de cada anno.

Attendendo aos prejuizos que resultavam aos habitantes dos Açores e Madeira da falta de segurança e arrecadação na remessa de suas cartas, determinou o mesmo alvará de

20 de janeiro de 1798, que se fizessem as remessas de malas por navios mercantes, nas condições estabelecidas para o serviço entre o Brazil e Portugal, cobrando-se os seguintes portes: *cartas*—até 4 oitavas, 40 réis; até 6 oitavas, 60 réis; 1 onça, 80 réis; por cada onça mais, 80 réis.

Por esta epoca estabeleceram-se, por conta do correio, as primeiras diligencias entre Lisboa e Coimbra.

Em 4 de abril de 1799 foi approvedo o *regulamento provisional*, em que se dispoz a fórma como deviam ser geridos e administrados os correios, a fim de que, dando-se cumprimento ao alvará de 16 de março de 1797, *principiasse o correio a ser administrado por conta da Fazenda*. Este regulamento foi mandado observar interinamente — *em quanto se não reduzia a uma publica e legitima execução o novo plano que tinha sido adoptado*.

Este regulamento estabeleceu o systema do peso para a cobrança dos portes no interior do paiz, abolindo a tarifa de *taxas de cartas dobradas, totalmente arbitrariæ e dependente das pessoas empregadas no correio*. Os portes das cartas no interior do paiz foram fixados da seguinte forma: até 4 oitavas, 20 réis; de 4 oitavas até 6 oitavas, 30 réis; augmentando 10 réis por cada 2 oitavas. Exceptuavam-se d'esta regra: as cartas permutadas entre o Algarve e outras provincias e as conduzidas pelas diligencias e pelo *extraordinario* do Porto, que continuavam a ficar sujeitas ás *taxas até então estabelecidas*. O regulamento, abstem-se de dizer quaes fossem essas taxas.

Prohibiu-se a percepção de propinas, emolumentos, assignaturas e outras alcavalas que parece estavam em uso por aquelle tempo. Em quanto aos differentes ramos do serviço postal não dá o regulamento indicações precisas; contém apenas instrucções, ou antes recommendações, ao superintendente dos correios José Diogo Mascarenhas Netto para que, cortando algumas más praticas, siga o systema implantado, fazendo o serviço o mais regularmente possível, deixando ao seu prudente arbitrio adoptar os methodos que mais economicos e rasoaveis parecessem.

Em 6 de junho de 1799 publicaram-se as *Instrucções praticas* para a execução de alguns serviços postaes. Fixou-se ahí o tempo e o logar em que deviam ser abertas as malas; determinou-se como se deviam fazer as listas das cartas; indicou-se o modo de distribuir as correspondencias; delimitaram-se as responsabilidades dos correios as-

sistentes; estabeleceram-se os portes que deviam ser cobrados pelas correspondencias e os methodos para as taxas; regulou-se a transmissão de dinheiro e de encomendas. N'estas instrucções determinou-se que aos correios assistentes pertencia nomear os estafetas, impondo-lhes a obrigação de serem as condições dos mesmos estafetas sempre *conformes ao melhor serviço publico*. Recomendou se, para maior facilidade e segurança na remessa do dinheiro, o estabelecimento de *letras activas* pelas quaes as partes interessadas podessem promptamente receber quaesquer quantias; mas as providencias tomadas sobre este assumpto, limitaram-se a declarar que os correios ficavam obrigados a *estabelecer a sua correspondencia reciproca, á imitação do que se pratica entre os commerciantes*.

Os portes que n'essa data (1) se estabeleceram para as cartas e maços foram os seguintes: *do reino de Portugal para o reino de Portugal*, até 4 oitavas 20 réis, de mais de 4 oitavas até 6 oitavas 30 réis, correspondendo 10 réis a cada 2 oitavas a mais das 6; *do reino de Portugal para o do Algarve ou do reino do Algarve para o de Portugal*, até 4 oitavas 40 réis, de mais de 4 oitavas até 6 oitavas 60 réis, correspondendo 20 réis a cada 2 oitavas a mais das 6; *de Hespanha para Portugal ou Algarve*, até 4 oitavas 60 réis, mais de 4 oitavas até 6 oitavas 90 réis, correspondendo 30 réis a cada 2 oitavas a mais das 6.

Em 12 de fevereiro de 1800 foi determinado ao superintendente geral dos correios que estabelecesse caixas de correio e portadores (2) de cartas em Lisboa e nas povoações circumvisinhas, formando uma regulação pratica subordinada ás seguintes regras geraes:

1.^a As caixas e portadores serviriam para as correspondencias externas e internas da capital, que seria dividida para este fim no numero de districtos que melhor combinasse com a prompta circulação das mesmas correspondencias;

2.^a Os portadores e as pessoas encarregadas das caixas dos districtos deveriam ser isentos de todos os encargos publicos pessoaes, pertencendo-lhes prerogativas eguaes ás dos officiaes do correio geral;

3.^a As pessoas que desejassem usar d'este meio para receber as suas correspondencias pagariam ao portador 5 réis por cada uma das cartas que não excedesse a taxa

(1) Junho de 1799.

(2) Carteiros ou distribuidores.

de 40 réis; 10 réis pelas que excedessem a dita quantia, e 20 réis pelas cartas ou papeis *seguros*;

4.^a Nas cidades e villas de maior povoação e commercio das provincias deveria ser estabelecido o mesmo sistema e regulção.

E' esta a origem, em Portugal, do serviço da distribuição domiciliaria de correspondencias.

A cidade de Lisboa foi dividida em 17 districtos, em cada um dos quaes foi estabelecida, em sitio central, uma caixa para a recepção das cartas. Para cada um d'esses districtos foi nomeado um portador, *moço vigoroso e fiel*, dizem os documentos do tempo.

Quem queria receber a correspondencia em casa tomava assignatura no correio; os assignantes que desejavam que as cartas lhes fossem enviadas debaixo de sobrescripto fechado, com designação do dia e hora a que tinham sido entregues ao portador, pagavam mais 20 réis (1).

Permittiu-se que os depositarios podessem segurar (registar) cartas e papeis, percebendo adiantadamente o porte marcado na tabella e mais 20 réis para o portador.

Permittiu-se a franquia das correspondencias, tanto nas caixas dos districtos como nas diversas repartições postaes do reino, cobrando-se adiantadamente as taxas fixadas na tabella, e lançando-se nas costas das cartas a palavra *franca*. Determinou-se que estas taxas ficassem pertencendo aos correios das terras para onde eram dirigidas as cartas, excepto quando a franquia tivesse sido paga em Lisboa.

Determinou-se que pelos objectos expedidos como *seguros* (registados) se cobrasse o premio de 1 % sobre o valor declarado pelo remetente. Este premio nunca podia ser inferior a 240 réis, *por ser esta a pratica estabelecida desde largo tempo em todos os correios do reino*.

Quando o remetente não fizesse declaração de valor, seria o objecto segurado reputado como valendo o centuplo do premio. No caso de extravio, o correio onde se effectuára o registo pagava a importancia total do valor declarado do seguro (2).

(1) As cartas e papeis que traziam a declaração *Logo logo* e designação da morada do destinatario deviam ser levadas sem demora ao seu destino. Era o serviço que n'aquella época correspondia á actual *distribuição por proprio*.

(2) Este serviço é perfeitamente equivalente ao actual registo de cartas com valor declarado, com premio proporcional a esse valor.

Por aviso de 14 de março de 1801 (annunciado em edital de 2 de agosto do mesmo anno) foram mandadas adoptar, em additamento ao regulamento de 1 de abril de 1799, as seguintes disposições:

1.^a Estabelecimento de dois correios por semana em todas as praças de armas e em todas as cidades e villas do reino;

2.^a Uniformidade na marcha de todos os correios, devendo caminhar com a mesma celeridade, estabelecida no correio extraordinario;

3.^a Proibição de misturar com as cartas encommendas e dinheiro, a fim de que as correspondencias podessem chegar com rapidez e celeridade;

4.^a Abolição da denominação e taxas do extraordinario como excessivas, observando-se as taxas expressas nos artigos seguintes, *deduzidas das distancias, por ser este o systema adoptado em todas as nações civilisadas, e que melhor combina com a justiça, pois que na rasão das mesmas distancias se augmenta a despeza dos correios;*

5.^a Estabelecimento de cinco distancias para a regulação de todas as cartas do reino: a primeira de dez leguas, a segunda de 20, a terceira de 30, a quarta de 40, a quinta de 50, na qual deviam ser comprehendidas as maiores distancias do reino, *a fim de se favorecer a mais difficilissima communicação dos povos;*

6.^a A distancia, que existisse dos correios assistentes para as terras em que não havia correio e que segundo pratica antiga mandavam conduzir as suas cartas por meio de estafetas, estabelecidos e pagos pelas camaras, não devia ser contada para augmento de taxas. todas as vezes que as cartas, quando chegassem ao correio assistente, fossem comprehendidas em alguma das distancias referidas no artigo anterior.

7.^a A carta singella conduzida dentro da primeira distancia devia ter a taxa de 20 réis; na segunda, 25; na terceira, 30; na quarta, 35; na quinta, 40 réis, entendendo-se por carta singella a que não excedesse 2 oitavas.

8.^a Para as cartas dobradas deviam ser estabelecidas 3 classes e termos de peso, para a regulação das taxas, segundo as suas competentes distancias, prescriptas no artigo 5.^o, a saber: 1.^a classe, de $\frac{2}{8}$ até $\frac{1}{8}$; 2.^a classe, de mais de $\frac{1}{8}$ até $\frac{6}{8}$; 3.^a classe, de mais de $\frac{6}{8}$ até 1 onça.

9.^a Na primeira distancia devia pagar-se por uma carta

comprehendida na primeira classe 30 réis; na segunda classe 40 réis, e na terceira classe 50 réis;

10.^a Na segunda distancia devia ser a taxa da primeira classe 40 réis, da segunda classe 50 réis e da terceira classe 60 réis;

11.^a Na terceira distancia devia ser a taxa da primeira classe 50 réis, da segunda classe 60 réis e da terceira classe 70 réis;

12.^a Na quarta distancia, pertencia á primeira classe a taxa de 60 réis, á segunda classe a de 70 réis, á terceira classe a de 80 réis;

13.^o Na quinta distancia devia ser a taxa da primeira classe 70 réis, a da segunda classe 80 réis, a da terceira classe 90 réis;

14.^a As gazetas, papeis impressos, autos, processos, ou quaesquer papeis que se remetterssem sem capa fechada deviam pagar sómente metade das taxas estabelecidas.

Do que fica exposto conclue-se que, no primeiro periodo em que o estado tomou a seu cargo o serviço do correio, iniciaram-se serviços novos e melhoraram-se as instituições postaes, alargando-se a area da sua acção.

Os correios assistentes continuaram, é verdade, a ser uma especie de rendeiros que, mediante uma quantia certa annual que pagavam ao cofre central de Lisboa, arrecadavam para si todas as receitas e pagavam todas as despezas locais; eram poucas as terras em que o correio era administrado directamente pelo estado; mas o numero de localidades em que havia correio foi muito augmentado, o numero de expedições foi accrescentado, a marcha dos correios tornou-se mais veloz e regular.

Além d'isso estabeleceram-se portes fixos para as correspondencias, iniciou-se o serviço da distribuição domiciliaria, estabeleceu-se o registo das correspondencias com valor declarado ou sem elle; creou-se o serviço de recovagem; implantou-se o serviço da distribuição *por propios*; inaugurou-se o serviço dos vales de correio. Todos esses serviços, que no futuro deviam ter tão largo desenvolvimento, foram estabelecidos n'aquella época em condições muito modestas; os tempos e a situação do paiz não permitiam outra coisa. Mas nem por isso se pôde deixar de admirar o grandissimo senso pratico e, em alguns assumptos, a previsão de que deu provas o superintendente dos correios José Diogo Mascarenhas Netto.

E' muito provavel que das reformas feitas no correio

hespanhol, no meiado do seculo XVIII, pelo conde de Floridablanca, superintendente do mesmo correio, e da *Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos*, publicada em 1794 e referendada pelo duque de Alcudia, se tivessem colhido valiosos subsidios para os melhoramentos que Mascarenhas Netto introduziu em Portugal. Esse facto em nada diminue, comtudo, o merecimento d'aquelles que levaram a cabo tão importantes reformas.

Em 8 de abril de 1805 promulgou-se o *regimento geral para o correio*, em que se refundiram e modificaram as disposições mandadas adoptar anteriormente com respeito ao serviço postal.

Torna-se sobre tado notavel n'esse *regimento* o artigo 1.º em que se determinou que houvesse, para o governo e *responsabilidade* dos objectos do correio em todo o reino, um sub-inspector, que *devia servir este logar sómente pela honra e consideração que lhe resultava da confiança que n'elle se fazia, encarregando-o de um ramo tão importante da administração publica.*

Em 31 de janeiro de 1810 promulgou-se o *regulamento para as postas*, permitindo-se que do serviço regular de mudas se aproveitassem tambem os particulares.

No mesmo anno de 1810 foi assignada no Rio de Janeiro uma convenção postal entre Portugal e a Grã-Bretanha, em que foram plenipotenciarios D. Rodrigo de Sousa Coitinho e Clinton Sydney.

Em 1814 Lourenço Antonio de Araujo publicou um regulamento interino para a repartição dos seguros. Foi n'este regulamento que se estabeleceu o modo de transmissão das *encommendas* para o interior do paiz e se permittiu o registo das mesmas *encommendas* com *valor declarado*. Sesenta e nove annos depois (1) os representantes de todos os paizes da Europa, reunidos em conferencia, discutiram largamente assumpto identico e resolveram que não devia ser permittido o registo de *encommendas* com *valor declarado*, apondo inconvenientes, difficuldades e perigos, que já no principio d'este seculo, eram considerados em Portugal como coisa que pouco embaraço podia causar, mesmo em tempos calamitosos como aquelles em que foi promulgado o regulamento supra indicado.

Em 1817 foi publicado o primeiro *mappa postal*, acompanhado de uma tabella por onde se conheciam os dias

(1) Conferencia postal de Paris, de 1880.

em que partiam de Lisboa os correios, dias em que chegavam ás terras dos seus destinos e em que partiam d'estas e chegavam a Lisboa. Tanto o mappa como a tabella revelam uma grande aptidão da parte do empregado que a organisou, empregado cujo nome é hoje desconhecido. Verifica-se por esses documentos que em 1817 havia correio em 184 terras do continente do reino, nenhuma das quaes recebia ou expedia correspondencias mais de tres vezes por semana.

O congresso de 1820 tomou algumas medidas com respeito ao correio. Principiou por nomear em 16 de outubro de 1820 uma commissão para o administrar.

A 16 de fevereiro de 1821 o ministro dos negocios estrangeiros apresentou o relatorio d'essa commissão e pediu a extincção d'ella, visto haverem cessado os motivos por que fôra creada.

Em 14 de março resolveram as côrtes que fosse dissolvida a commissão, participando-se á regencia que podia pôr desde logo em pratica as reformas indicadas por ella, procedendo tambem a formar um plano de arrematação geral, o qual devia voltar ás côrtes, para ser por ellas approvedo antes de se lhe dar execução.

N'esta mesma sessão foi expedido ao conde de Sampayo um officio em que se dizia :

«As côrtes geraes da nação portugueza, havendo tomado em consideração o relatorio junto da commissão estabelecida na administração do correio geral, por portaria de 18 de outubro de 1820, no qual se propõem reformas na redução dos salarios dos correios de ordens das secretarias de estado, no numero dos cavallos de posta do Alemtejo e seu preço diario, na mudança da administração para um edificio publico e no methodo de separação e entrega das cartas, approvando o parecer da commissão de fazenda constante da copia inclusa :

«Determinam que sejam postas em execução todas as reformas indicadas no mesmo relatorio e que, além d'isso, por identidade de razão, os preços das carreiras dos estafetas, que tem sommado *a enorme quantia de vinte e quatro contos cincoenta mil seiscentos e oitenta réis annuaes* (1), sejam reduzidos na proporção do abatimento actual do valor das cavalgadas e do seu sustento ;

(1) No anno economico de 1881-1882, a verba destinada á condução de malas em estradas ordinarias, foi de 105:000\$000 réis.

«Ordenam que seja abolida a pensão de um conto de réis concedida ao removido administrador do correio do Porto, bem como quaesquer pensões conferidas n'esta repartição, sem lei ou decreto que as auctorisem».

Em 22 de maio o ministro dos negocios estrangeiros enviou ao congresso um relatorio e planos sobre os melhoramentos do correio. No officio de remessa, assignado por Anselmo José Braamcamp, diz-se que: «*a regencia não se julga auctorizada a mandar pôr em execução todas as partes do referido plano, tanto pelo que pertence á posta diaria de Lisboa, que impõe 5 réis de porte em todas as cartas que forem levadas á custa do correio a casa das pessoas a quem vierem designadas, bem qae lhes seja livre gozarem ou não d'esta vantagem.*»

Por decreto das côrtes, de 17 de julho de 1821, determinou-se:

1.º Que se estabelecessem correios maritimos entre Portugal e as ilhas adjacentes, devendo sair, no principio de cada mez, de Lisboa dirigindo-se á Madeira, onde se deviam demorar 3 dias, seguirem para o Fayal, Terceira e S. Miguel e regressarem a Lisboa;

2.º Que se empregassem n'este serviço pequenas embarcações ligeiras, commandadas por um tenente e com tripulação não excedente a 20 homens;

3.º Que os commandantes ficassem responsaveis pela entrega das malas;

4.º Que as encomendas e dinheiros de particulares pagassem frete ao estado;

Os navios destinados a este serviço foram os brigues *Nimpha* e *Gloria* (1).

Como acima ficou indicado, por aviso de 20 de janeiro de 1798 tinha-se determinado que todos os navios mercantes que navegassem entre as ilhas dos Açores e Madeira e o continente do reino ficassem obrigados ao transporte das malas do correio, isto emquanto se não estabelecia os correios maritimos para aquellas ilhas; esta obrigação manteve-se, não obstante o estabelecimento d'esses correios.

Das modificações feitas em 1821 na organização do pessoal da administração do correio geral e respectivos vencimentos resultaram inconvenientes a que houve necessi-

(1) Mais tarde foram tambem applicados a este serviço os brigues *Amazona*, *Treze de Maio* e *Infante D. Sebastião*.

dade de dar remedio pelas disposições do decreto de 13 de agosto de 1824.

Desde esta epoca até 1852 o correio conservou-se estacionario; n'alguns pontos até retrogradou. A organisação geral do serviço continuou a ser, com poucas modificações, aquella que lhe dera José Diogo de Mascarenhas Netto; o estado continuou a administrar por conta propria as repartições postaes de um pequeno numero de localidades, entregando as outras a arrematantes que, com o nome de *correios assistentes*, arrecadavam para si a totalidade das receitas e satisfaziam as despezas, mediante o pagamento de uma pensão certa ao estado. Durante as guerras civis e no meio das vicissitudes por que passou o paiz até 1852, desapareceram alguns serviços creados no principio d'este seculo e entre elles o do transporte de encomendas. Os correios maritimos tornaram-se de uma irregularidade tal que chegaram a decorrer oito mezes sem se receberem em Lisboa noticias das ilhas de Cabo Verde; com respeito aos Açores e à Madeira teria succedido coisa identica, se os navios mercantes que navegavam entre aquellas ilhas e Lisboa, não supprissem, até certo ponto, a falta de navios correios.

Entre os serviços postaes existentes na primeira metade d'este seculo, não deve deixar de ser especializado, com louvor, o da *posta militar*. Em occasião de guerra, a administração do correio destacava para os quartéis generaes os correios necessarios para o serviço dos mesmos, estabelecendo logo estações de mudas, devidamente fornecidas de cavallos, para assegurar communições rapidas entre a capital e os exercitos em campanha. Era um serviço puramente civil, posto á disposição do ministerio da guerra quando as necessidades publicas o reclamavam. A missão imposta, n'estes casos, aos correios era difficil e arriscada; muitos praticaram verdadeiros actos de heroismo, e alguns pagaram com a vida o seu zelo pelo serviço. Foi durante a campanha peninsular que se organisou pela primeira vez a *posta militar*, a qual prestou então serviços relevantes; durante as luctas civis, até 1851, a *posta militar* apparece frequentemente como auxiliar valioso para o proseguimento das operações.

As medidas adoptadas com respeito ao correio, desde 1824 até 1852, são de pequena importancia; nenhuma d'ellas produziu transformação radical no organismo das repartições, nem trouxe ao serviço innovação ou melhora-

mento notavel e duradoiro (1). Durante esse periodo, apenas o § 25.º do artigo 145.º da carta constitucional, decretada em 29 de abril de 1826 — no qual se estabeleceu a inviolabilidade do segredo das cartas e a responsabilidade da repartição do correio pela infracção d'esse preceito — constitue um progresso importante que, infelizmente, durante muitos annos, não passou de uma ficção legal. (2)

(1) As medidas mais importantes n'este periodo são: — Portaria de 23 de outubro de 1833 modificando o serviço da distribuição domiciliaria em Lisboa — Portaria de 17 de março de 1835 estabelecendo o correio maritimo entre Lisboa, Cabo Verde e Angola — Decreto de 10 de janeiro de 1837 reduzindo o pessoal da administração do correio geral — Portarias de 18 e 23 de abril de 1838 mandando annexar os correios da Madeira e Açores á administração geral dos correios — Decreto de 22 de novembro de 1839 estabelecendo os correios maritimos entre Lisboa e Cabo Verde — Convenção postal entre Portugal e Hespanha, assignada em 1850.

(2) Existiu na administração do correio de Lisboa, anteriormente a 1834, uma sala, denominada *gabinete da abertura*, especialmente destinada ao exame das cartas suspeitas, que n'uns casos eram *apprehendidas* e n'outros eram *supprimidas*, o que equivalia approximadamente á mesma coisa. Além das pesquisas que se faziam no correio geral, as cartas estavam sujeitas a ser apprehendidas a todo o momento, por ordem dos magistrados judiciaes ou das auctoridades de policia. O seguinte documento dá um testemunho curioso dos costumes do tempo:

«Anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos vinte oito, aos dez de junho do dito anno em esta villa do Fundão e casas do assistente do correio o major Manuel Alves da Cunha, onde eu escrivão vim com o vereador mais velho e juiz pela ordenação José de Mattos Gramacho Penueho, e ahí, na presença do tabellião do judicial, Antonio Alves Caldeira, que o é d'este juizo, mandou elle juiz pela ordenação abrir a bolsa do correio e, *entre outros papeis e cartas que se abriram com a desconfiança de que n'ella vinham papeis ou cartas subversivas e contrarias ao governo de el-rei o senhor D. Miguel Primeiro*, se achou uma carta, da data de trez do corrente junho, escrita a F.—preso nas cadeias d'esta villa, por F. F. da cidade do Porto, e juntamente uma carta para diligencia crime de remessa de culpas do mesmo F. e de sua mulher e filho, todos presos nas sobreditas cadeias d'esta villa, passada em nome de D. Pedro Quarto, aos dois dias do mez de junho do presente anno, pelo escrivão que a subcreveu Manuel José de Carvalho Monteiro e assignada pelo desembargador João Carlos Leitão da mesma cidade, cuja carta para remessa continha cinco meias folhas e a carta particular uma lauda e quasi meia, e de tudo mandou o juiz fazer este auto e abrir tanto uma como outra carta, que tudo vinha fechado com uma cinta de papel com tres obreias vermelhas e são as que vão juntas a este auto e assignou com o dito tabellião e comigo José Joaquim das Neves, escrivão judicial, que o escrevi.—*José Joaquim das Neves—Antonio Alves Caldeira.*»

O individuo a quem era destinada a carta em questão, achava-se

A affirmativa de que o serviço postal permaneceu estacionario desde 1824 até 1852 comprova-se facilmente com a seguinte nota, extraída dos orçamentos da receita e despesa do estado

Annos	Receita	Despeza	Differença a favor do estado
1835-36.....	111:272\$000	77:197\$000	34:074\$960
1836-37.....	107:310\$000	93:878\$000	13:432\$000
1837-38.....	103:046\$735	83:684\$200	19:362\$535
1838-39.....	82:201\$193	73:213\$046	8:988\$147
1839-40.....	82:201\$193	73:213\$046	8:988\$147
1840-41.....	87:051\$453	69:553\$888	17:497\$565
1841-42.....	89:524\$822	71:251\$784	18:273\$038
1842-43.....	97:600\$000	71:251\$784	26:348\$216
1843-44.....	97:600\$000	62:684\$215	34:915\$785
1844-45.....	98:000\$000	65:691\$181	32:308\$819
1845-46.....	98:331\$000	61:091\$005	37:239\$995
1846-47.....	97:513\$000	59:445\$736	38:067\$264
1847-48.....	97:513\$000	59:445\$736	38:067\$264
1848-49.....	96:892\$000	60:263\$374	36:628\$626
1849-50.....	95:908\$000	60:804\$104	35:103\$896
1850-51.....	110.206\$000	76:917\$994	33:288\$006
1851-52.....	111:579\$000	80:656\$394	30:922\$606

No fim de 47 annos a receita crescera 307\$000 réis e o producto liquido a favor do estado diminuirá 3:152\$354 réis.

VI

O celebre Rowland Hill formulára em 1837 um projecto de reforma para o correio inglez que, sendo adoptado em 1839, e executado em 1840, deu na pratica resultados imprevistos: o numero de cartas que transitaram pelo correio britannico, que em 1839 fôra de 76 milhões, elevou-se no anno de 1840 a 169 milhões e no anno de 1850 a

preso, conjuntamente com sua mulher e filho, por ser tido como de-saffecto ao governo de D. Miguel. A carta, que se acha transcripta no fim do auto, limitava-se a accusar a remessa de um accordam da relação do Porto, para que o juiz de fóra do Fundão enviasse áquelle tribunal os autos relativos aos tres presos, a fim de se tomar conhecimento das allegações por elles feitas contra as nullidades do processo e injustiça do despacho que os mandára recolher á cadeia.

347 milhões (1). Essa reforma assentava em tres principios capitaes : a uniformidade da taxa, a modicidade d'esta, e a franquia previa por meio de sellos. Este systema destruiu todos os principios até então accites em materia de serviço postal, e os seus resultados demonstraram não só que era um erro, tão prejudicial ao publico como ao thesouro, onerar as cartas com portes elevados e graduar esses portes conforme a distancia a percorrer, mas tambem que semelhante methodo de taxação não se combinava com os principios da justiça, por não ser exacto que a despeza dos correios se augmente na rasão da mesma distancia (2). Depois de 1848 a França e outras nações seguiram o exemplo da Inglaterra. Em 1852, sendo ministro dos negocios estrangeiros Gervis de Athouguia, reconheceu o governo que o correio portuguez, com a organisação que então tinha e com a legislação porque se regia, não podia satisfazer ao que o interesse do estado reclamava e ao que as conveniencias publicas exigiam ; em 15 de outubro de 1852 foi nomeada uma commissão para organisar um projecto de reforma do correio (3).

Essa commissão, reconhecendo que a organisação dada a esta repartição pelos regulamentos de 1799, 1824 e 1837, sendo apenas sufficiente para o serviço d'essas epochas, estava longe de o ser para os aperfeiçoamentos que o progresso social tornava indispensaveis, apresentou um plano de reorganisação que, sendo approvedo, produziu os decretos de 27 de outubro de 1852 e 4 de maio de 1853.

Estabeleceu-se ahí a franquia previa por meio de sellos e a unidade dos portes no interior do paiz, supprimiram-se os arrendatarios ou *correios assistentes* que foram substituidos por directores de correio estipendiados pelo estado, arrecadando o thesouro a totalidade das receitas ; crearam-se as administrações centraes de correios ; fixaram-se os quadros e estabeleceram-se os vencimentos dos empregados das diversas cathogorias ; estabeleceu-se correio diario para um grande numero de localidades ; alargou-se o serviço da distribuição domiciliaria.

O decreto de 27 de outubro de 1852 abriu para o ser-

(1) *First report of the postmaster general on the post office* — 1855.

(2) Veja-se a paginas 30 a disposiçãõ 4.ª do alvará de 14 de março de 1801.

(3) Era comp' sta de João de Sousa Pinto Magalhães, presidente, Paulo Midosi, Eduardo Lessa, José Ignacio Pereira Derramado, Augusto Xavier Palmeirim e José Maria Casal Ribeiro.

viço postal uma nova era, que foi fértil em inovações uteis e em melhoramentos de incontestável alcance. Estabeleceu-se a mala-posta, por conta do estado, entre o Carregado e o Porto; alargaram-se e aperfeiçoaram-se os meios de comunicação no interior do paiz; regularisou-se o serviço de emissão e pagamento de vales do correio; facilitaram-se por meio de convenios e tratados as relações postaes com diversos paizes estrangeiros; estabeleceram-se as repartições postaes ambulantes; crearam-se os bilhetes postaes (); reduziram-se successivamente os portes de diversas classes de correspondencias, etc. (2)

(1) Os bilhetes postaes são de invenção allemã; foi o dr. Stephan, actual grão-mestre dos correios d'Allemanha, quem, em 1865, propôz essa innovação em uma conferencia de delegados das administrações postaes do paiz reunidos em Carlsruhe. A idéa não foi então bem recebida, mas em 1869 o dr. Hermann apresentou ao correio austriaco um plano para a emissão e circulação dos bilhetes postaes, que foi aceite e posto em execução em 1 de outubro do mesmo anno; o exemplo da Austria foi pouco depois seguido pela Inglaterra, França e Prussia. Foi em 1877, sendo ministro das obras publicas o sr. João Gualberto de Barros e Cunha, que em Portugal foi permitido o uso e auctorizada a circulação dos bilhetes postaes.

(2) As medidas mais importantes adoptadas desde 1852 até 1879 com respeito ao serviço postal, foram:—Decretos de 27 de outubro de 1852 e de 4 de maio de 1853, reorganizando o serviço do correio—Portarias de 23 e 30 de junho de 1853, mandando aceitar a correspondencia official sem sello—P. de 3 de agosto de 1853, resolvendo varias duvidas acerca do modo de remetter os processos judiciais—P. de 24 de janeiro de 1854, estabelecendo o correio diario para Setubal—P. de 24 de março de 1854, mandando estabelecer a mala-posta entre Aldeia Galega e Badajoz—P. de 11 de setembro de 1854, estabelecendo correio diario entre Coimbra e Figueira da Foz—P. de 6 de novembro de 1854, estabelecendo por conta do estado a mala-posta entre Carregado e Coimbra—L. de 30 de junho de 1855, auctorizando o governo a gastar até 60 contos de réis no serviço de mala-posta entre Carregado e Coimbra—L. de 18 de julho de 1855, auctorizando o governo a elevar a 100\$000 réis annuaes o vencimento dos directores do correio que o merecessem pelo seu trabalho e responsabilidade—D. de 13 de agosto de 1856, regulando o serviço de emissão e pagamento dos vales de correio—P. de 3 de novembro de 1856, auctorizando a despesa necessaria para o estabelecimento de seis distribuições diarias em Lisboa e tres em Belem—D. de 12 de novembro de 1856, applicando a multa de 50\$000 réis aos capitães de navios procedentes do ultramar que não entregassem, no acto da visita, as correspondencias que levassem a bordo—D. de 25 de abril de 1857, mandando abonar 150\$000 réis annuaes ao thesoureiro pagador da sub-inspecção dos correios, para falhas e fiel, em quanto estiver incumbido do pagamento dos vales—P. de 27 de janeiro de 1858, mandando estabelecer estações de mudas para a mala-posta entre Coimbra e o Porto—D. de 1 de março de 1858, auctorizando o governo a alterar os quadros e melhorar os vencimentos dos empregados

Os resultados praticos dos melhoramentos iniciados em 1852 e o desenvolvimento que teve o serviço pode-se aya-
liar pelos seguintes algarismos :

Annos	Receita	Despeza	Diferença a favor do thesouro
1851-52.....	111:579\$000	80:656\$394	30:922\$606
1853-54.....	219:530\$061	136:581\$138	82:948\$923
1863-64.....	414:469\$643	329:701\$804	84:767\$839
1873-74.....	506 499\$236	326:310\$904	180:188\$332
1879-80.....	495 059\$567	406:901\$550	88:158\$016

dos das administrações centraes—P. de 19 de novembro de 1858, mandando cobrar novos portes pelas cartas que, depois de chegarem aos seus destinos, tivessem de seguir para outras terras—L. de 23 de maio de 1859, approvando a convenção postal com a Hespanha, celebrada em 6 de abril do mesmo anno—L. de 24 de junho de 1859, auctorisando o governo a reduzir, provisoriamente, os portes das cartas procedentes de paizes estrangeiros, cujos governos concordassem em reduzir tambem os portes das cartas procedentes de Portugal—L. de 30 de março de 1861, auctorisando o governo a pagar durante dez annos o subsidio mensal de 60\$000 réis a quem estabelecesse uma carreira regular e mensal de navios de vella entre as ilhas das Flores e Fayal—L. de 17 de julho de 1861, approvando a convenção postal com a Belgica, celebrada no mesmo anno—L. de 2 de julho de 1862, approvando a convenção postal com a Hespanha, celebrada no mesmo anno—P. de 19 de dezembro de 1863, regulando o serviço de vales do correio—L. de 11 de julho de 1863, estabelecendo as repartições postaes ambulantes—L. de 14 de abril de 1863, approvando a convenção postal com a Italia, celebrada no mesmo anno—L. de 10 de junho de 1864, approvando a convenção postal com a Prussia—D. de 30 de dezembro de 1864, reorganizando as repartições postaes, estabelecendo os quadros do pessoal e fixando os ordenados—D. de 25 de janeiro de 1867, elevando a 1:000 grammas o limite maximo do peso da correspondencia official—L. de 4 de setembro de 1868, approvando os artigos addicionaes á convenção postal com a Hespanha—L. de 2 de outubro de 1868, approvando a convenção postal com a Belgica—D. de 28 de agosto de 1869, approvando a convenção postal com a França, assignada em 1868—Officio de 23 de fevereiro de 1869, mandando prover nos empregados do ministerio das obras publicas que fossem supra-numericos os logares que vagassem na direcção geral dos correios—P. de 5 de março de 1869, mandando taxar como manuscritos as provas de imprensa com correções feitas á mão—D. de 12 de novembro de 1869, modificando a organização dada ás repartições postaes pelo decreto de 30 de dezembro de 1864 e suprimindo as repartições postaes ambulantes—D. de 18 de agosto de 1870, alterando a tabella dos portes das correspondencias e prohibindo a inclusão de dinheiro ou joias em cartas não registadas—D.

O augmento progressivo das correspondencias demonstra-se de um modo claro pelo resultado annual da venda de sellos e outras formulas de franquia.

Annos	Numero de sellos e d'outras formulas vendidas	Importancia
1853-54.....	4.161:434	89:980\$745
1854-55.....	5.369:912	98:616\$110
1855-56.....	5.996:753	108:233\$418
1856-57.....	6.351:077	117:612\$259
1857-58.....	7.019:077	129:239\$664
1858-59.....	7.389:789	136:069\$402
1859-60.....	7.949:972	143: 31\$008
1860-61.....	8.498:805	155:171\$655
1861-62.....	9.385:638	163:875\$614
1862-63.....	10.527:866	183:873\$373
1863-64.....	11.674:739	204:063\$662
1864-65.....	12.862:048	229:034\$881
1865-66.....	13.291:762	246:566\$686
1866-67.....	13.535:308	270:298\$*54
1867-68.....	13.016:477	273:346\$814
1868-69.....	12.791:648	277:607\$973
1869-70.....	13.022:465	290:029\$898
1870-71.....	13.442:074	292:921\$906
1871-72.....	14.268:916	318:776\$619
1872-73.....	15.902:731	345:430\$205
1873-74.....	17.002:309	362:863\$802
1874-75.....	18.551:845	395:261\$234
1875-76.....	20.354:674	416:732\$218
1876-77.....	21.285:927	402:082\$658
1877-78.....	22.739:886	415.300\$034
1878-79.....	24.781:611	435:490\$117
1879-80.....	25.503:435	464:156\$595

de 31 de março de 1873, tornando extensiva a emissão de vales ás ilhas adjacentes—L. de 9 de dezembro de 1874, approvando a convenção postal com a Hespanha, celebrada no mesmo anno—L. de 18 de março de 1875, approvando o tratado da união geral dos correios, assignada em Berne em 1874—L. de 10 de 1876, auctorizando o governo a reorganisar o serviço da distribuição domiciliaria, a estabelecer novas direcções de correio, e a restabelecer as repartições postaes ambulantes; regulando o accesso dos empregados da direcção geral dos correios e das administrações; creando o imposto de 10 % adicional á tabella dos salarios da companhia braçal da alfandega de Lisboa, para amortisação de um emprestimo destinado á construcção de um edificio para o correio de Lisboa; auctorizando o governo a gastar até 100 contos de réis para a construcção de um edificio para o correio de Lisboa, e até 60 contos para a acquisição de um edificio

A par do augmento do movimento das correspondencias, cresceu de um modo notavel a transmissão de fundos por meio de vales do correio, como se vê pela seguinte tabella :

Anno economico	Numero de vales	Importancia
1856-57.....	12:516	121:836\$667
1857-58.....	21:553	227:240\$409
1858-59.....	25:916	265:551\$098
1859-60.....	31:321	316:239\$290
1860-61.....	34:895	345:234\$779
1861-62.....	37:705	495:276\$294
1862-63.....	44:716	657:008\$994
1863-64.....	47:542	713:965\$718
1864-65.....	52:193	765:834\$054
1865-66.....	56:0.5	811:496\$087
1866-67.....	60:925	871:049\$869
1867-68.....	59:387	847:148\$041
1868-69.....	62:483	920:479\$744
1869-70.....	63:801	963:640\$966
1870-71.....	68:932	928:581\$945
1871-72.....	72:877	916:972\$800
1872-73.....	74:201	933:643\$878
1873-74.....	76:728	651:965\$963
1874-75.....	80:623	925:965\$721
1875-76.....	81:932	897:743\$579
1876-77.....	88:187	1.079:241\$243
1877-78.....	91:111	1.185:221\$008
1878-79.....	102:747	1.445:698\$274
1879-80.....	116:820	1.859:651\$787

para o correio do Porto—L. de 14 de fevereiro de 1876, estabelecendo novos portes para as correspondencias permutadas entre as provincias ultramarinas e o continente do reino ou as ilhas adjacentes—L. de 15 de fevereiro de 1876, alterando os portes das correspondencias do continente do reino e das ilhas adjacentes—D. de 31 de março de 1877, approvando uma nova tabella dos funcionarios autorisados a pagar vales e valor maximo de cada vale—D. de 31 de outubro de 1877, permittindo o uso dos bilhetes postaes e auctorisando a sua circulação pelo correio—D. de 31 de outubro de 1877, mandando estabelecer as repartições postaes ambulantes nas linhas ferreas de norte, leste, sul, Minho e Douro—P. de 14 de dezembro de 1877, acompanhando as instrucções relativas ás reformas que devem realisar-se no correio—P. de 24 de dezembro de 1877, approvando o regulamento para a emissão de cintas e sobrescriptos estampilhados e bilhetes postaes de resposta paga, para entrega de correspondencias por expresso, e para o estabelecimento de caixas de correio á porta das casas e estabelecimentos particulares—Instrucções regulamtares do serviço nas repartições postaes ambulantes, de 21 de dezembro de 1877—D. de 29 de dezembro de 1877, dividindo a area da

A historia do correio portuguez desde 1832 até 1859 acha-se perfeitamente synthetizada n'estes resultados geraes. O serviço postal acompanhou n'esse periodo os progressos da viação e o desenvolvimento da vida economica do paiz; amoldou-se ás exigencias resultantes dos successivos melhoramentos materiaes da nação, do alargamento das relações mercantis existentes e da criação de relações novas, tomando um desenvolvimento notavel e prestando valioso auxilio á industria e ao commercio nacional. Durante esse periodo houve, é verdade, épocas de estacionamento nos progressos postaes: as vicissitudes da politica interna, os apuros em que por mais de uma vez se achou o thesouro publico, a necessidade de apresentar economias mais ou menos effectivas, levaram os governantes, n'uma ou n'outra occasião, a retardar a adopção de medidas uteis, a executar as incompletamente ou a addiar lhes a execução quando adoptados, e até mesmo a revogar medidas já reconhecidas como de utilidade incontestavel. Mas comparando a situação dos serviços em 1832 e em 1879 reconhece-se que houve melhoramentos de incontestavel alcance, progressos reaes e palpaveis, modificações e aperfeiçoamentos que honram quem os deliniou e quem os executou, e que, produzindo largas receitas para o thesouro, redundaram em grandes beneficios para o publico.

Essas modificações e aperfeiçoamentos foram, porém,

cidade de Lisboa em secções postaes e regulando o serviço d'ellas—Instrucções de 3 de abril de 1878, para a distribuição das correspondencias registadas—D. de 21 de junho de 1878, auctorizando varias direcções de correio, creadas de novo, a emittir vales de correio—Instrucções de 18 de dezembro de 1878, para a organização do serviço postal nas linhas ferreas do Minho e Douro—Circular de 8 de fevereiro de 1879, mandando executar as instrucções para a estatistica postal—L. de 20 de março de 1879, approvando a convenção postal da União Universal dos correios, assignada em Paris em 1879—D. de 21 de março de 1879, approvando o accordo entre Portugal e diversos paizes para a permutação de fundos por meio de vales de correio—D. de 29 de março de 1879, regulando a emissão e pagamento dos vales internacionaes—P. de 28 de junho de 1879, nomeando uma commissão para formular um projecto de reorganisação do serviço dos correios e tel-graphos—Circular de 2 de julho de 1879, suspendendo a execução da circular de 8 de fevereiro do mesmo anno, relativa á estatistica postal.

No *Relatorio postal do anno economico de 1877-1878*, apresentado ao governo pela direcção geral dos correios, e no *Repositoryo mensal de documentos da direcção geral dos correios (1879-1880)* encontram-se informações valiosas sobre as alterações successivas feitas no serviço do correio até 1879.

singularmente apressados nos ultimos annos pela influencia exercida no regimen postal dos paizes menos adiantados pelos congressos postaes de Paris e Berne e pelos tratados e accordos internacionaes que d'ahi derivaram.

Por iniciativa dos Estados Unidos da America, teve lugar em Paris, no anno de 1863, uma conferencia em que tomaram parte os representantes de quasi todos os paizes europens (1) para se discutirem os principios sobre que deviam assentar a permutação das correspondencias internacionaes e as relações entre as administrações de correios dos diversos paizes. Esta conferencia não deu resultado praticos de applicação immediata, limitou se, depois de um mez de discussão, a fazer uma simples declaração de principios, sem character obrigatorio, ácerca das normas que conviria adoptar nas futuras convenções postaes.

E' certo, porém, que d'essa primeira conferencia nasceu a proposta da Allemanha para a reunião de um congresso postal em Berne em 1874, a fim de se discutir um projecto de convenção geral internacional. D'esse congresso derivou o tratado assignado em Berne em 9 de outubro de 1874 que estabeleceu a *União universal dos correios*. Foram 22 os paizes que assignaram o tratado; esses paizes representavam n'aquella data, 350 milhões de habitantes e uma area de 37 milhões de quadrados. Pouco a pouco adheriram ao tratado quasi todos os paizes civilisados do globo. Em 1878 reuniu se um novo congresso em Paris no qual foram votados a convenção postal e os accordos para a permutação de cartas com valor declarado, e transmissão de fundos por meio de vales de correio, que hoje se acham em vigor. As vantagens que derivaram d'esses actos, para o publico, são reconhecidas de todos e é desnecessario insistir n'ellas.

O correio portuguez conservou, com pequenas alterações, até ha pouco, o seu character primitivo—a sua função quasi unica era o transporte de correspondencias officiaes e particulares. Hoje, obedecendo á corrente de idéas e principios que predominam na Ioglaterra, na Allemanha, na Belgica, na Suissa e n'outros paizes, o correio, sem abandonar as funções que sempre exerceu, tende a tornar se uma agencia official de pequenos negocios posta á disposição de toda a gente por preços modicos, O correio emite va-

(1) Portugal foi representado n'esta conferencia pelo secretario da embaixada de Portugal em Paris, o sr. Dantas.

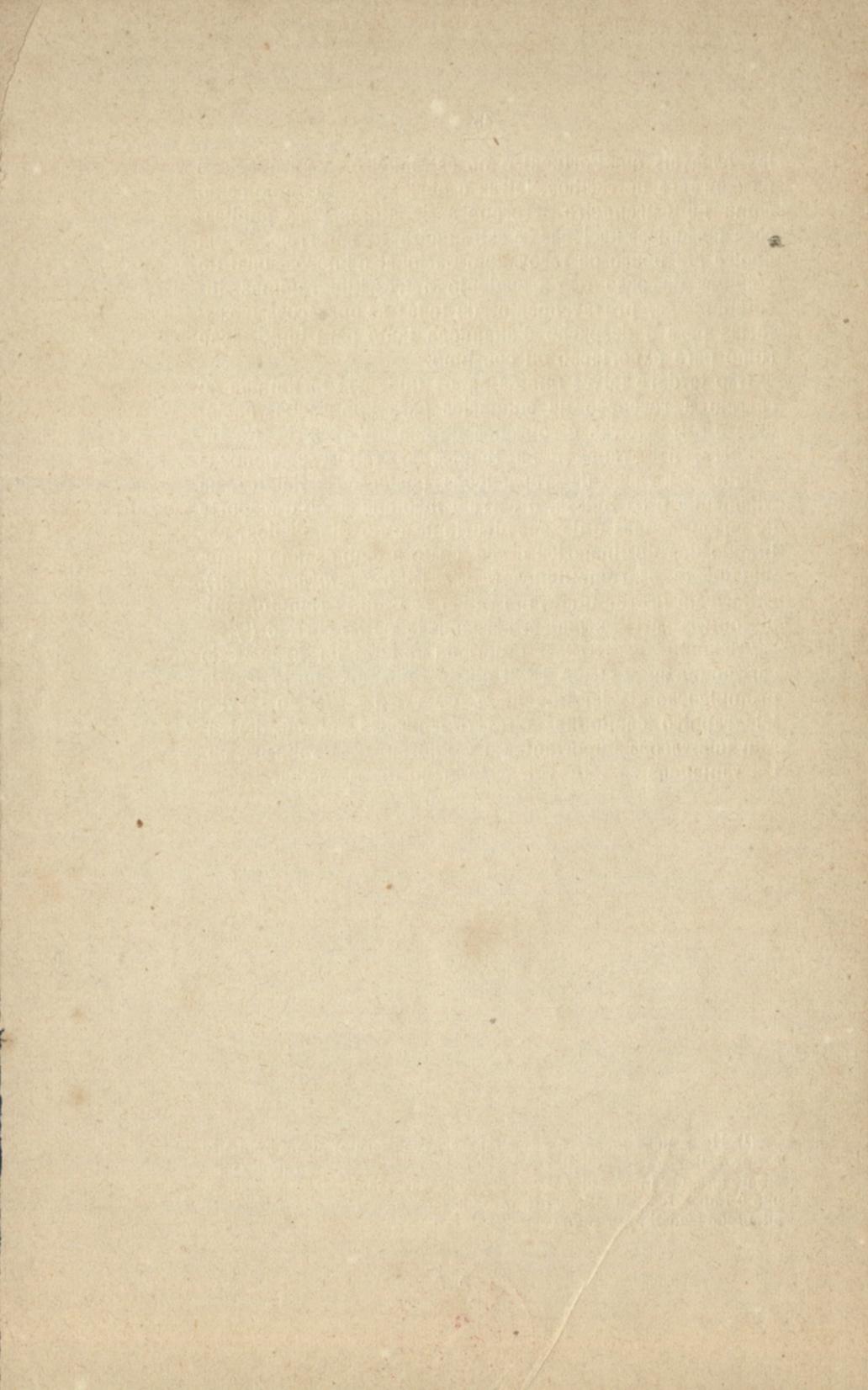
les pagaveis em Portugal e no estrangeiro — encarrega se da cobrança de recibos, letras e obrigações, tanto no reino como no estrangeiro — recebe assignaturas para publicações periodicas nacionaes e estrangeiras — encarregar-se-ha dentro em pouco da recovagem nacional e internacional de volumnes de peso não excedente a tres kilogrammas, incumbindo se, provavelmente, de todas as operações necessarias para o despacho d'alfandega tanto para importação como para exportação ou consumo.

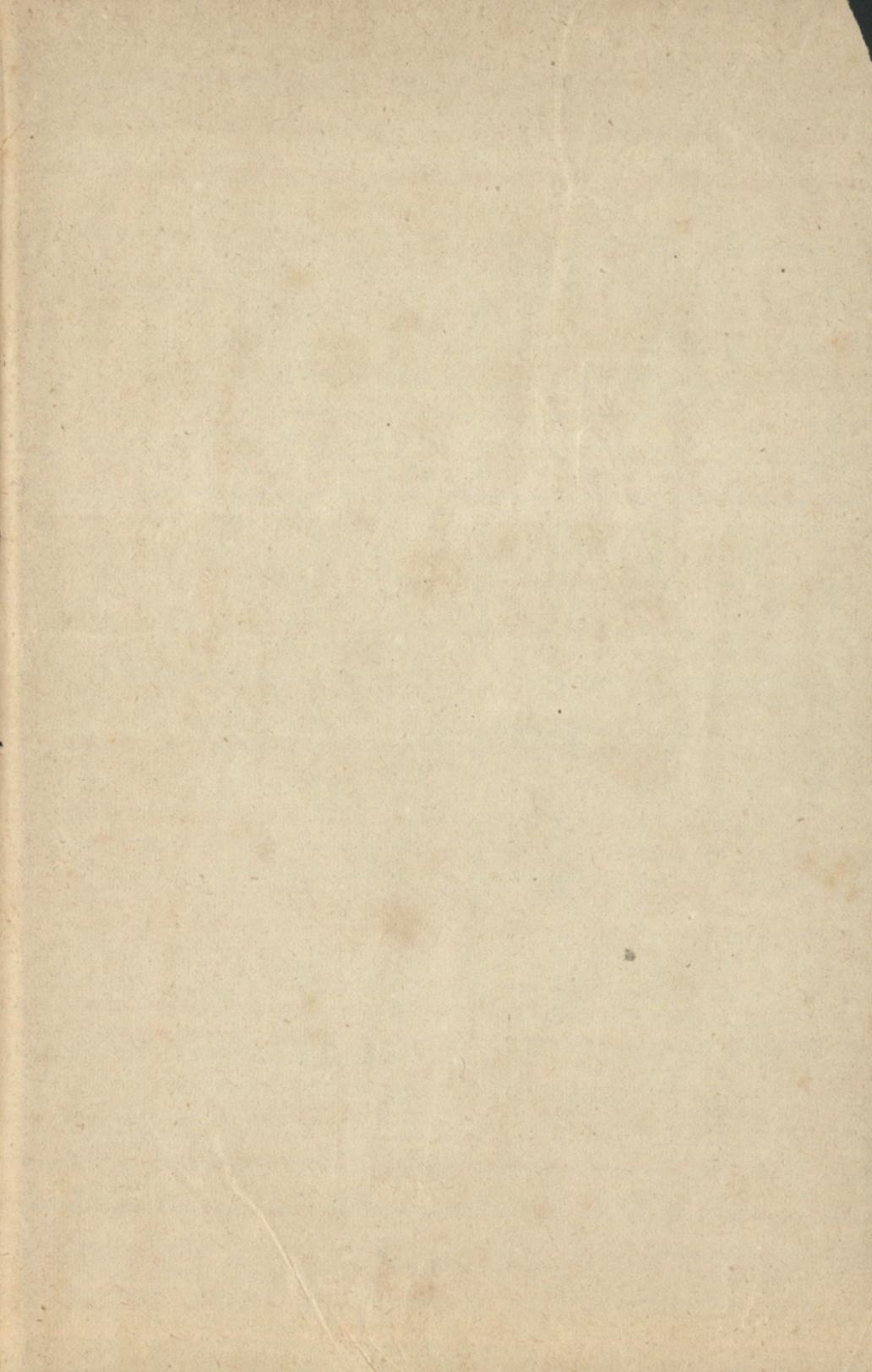
Não tardará talvez muitos annos que seja incumbida ao correio a recepção de annuncios para publicações nacionaes e estrangeiras e cobrança da sua importancia. Na Inglaterra, na França e na Belgica as caixas ecenomicas acham se a cargo das repartições postaes. Na Belgica, na Allemanha e na Suissa, o correio incumbe se do transporte de encomendas e da sua distribuição nos domicilios, cobrando dos destinatarios o seu custo e embolsando immediatamente os remetentes (*envois contre remboursement*). E' facil de prever que n'um praso não muito remoto, muitos outros serviços podem ser annexados ao correio (1).

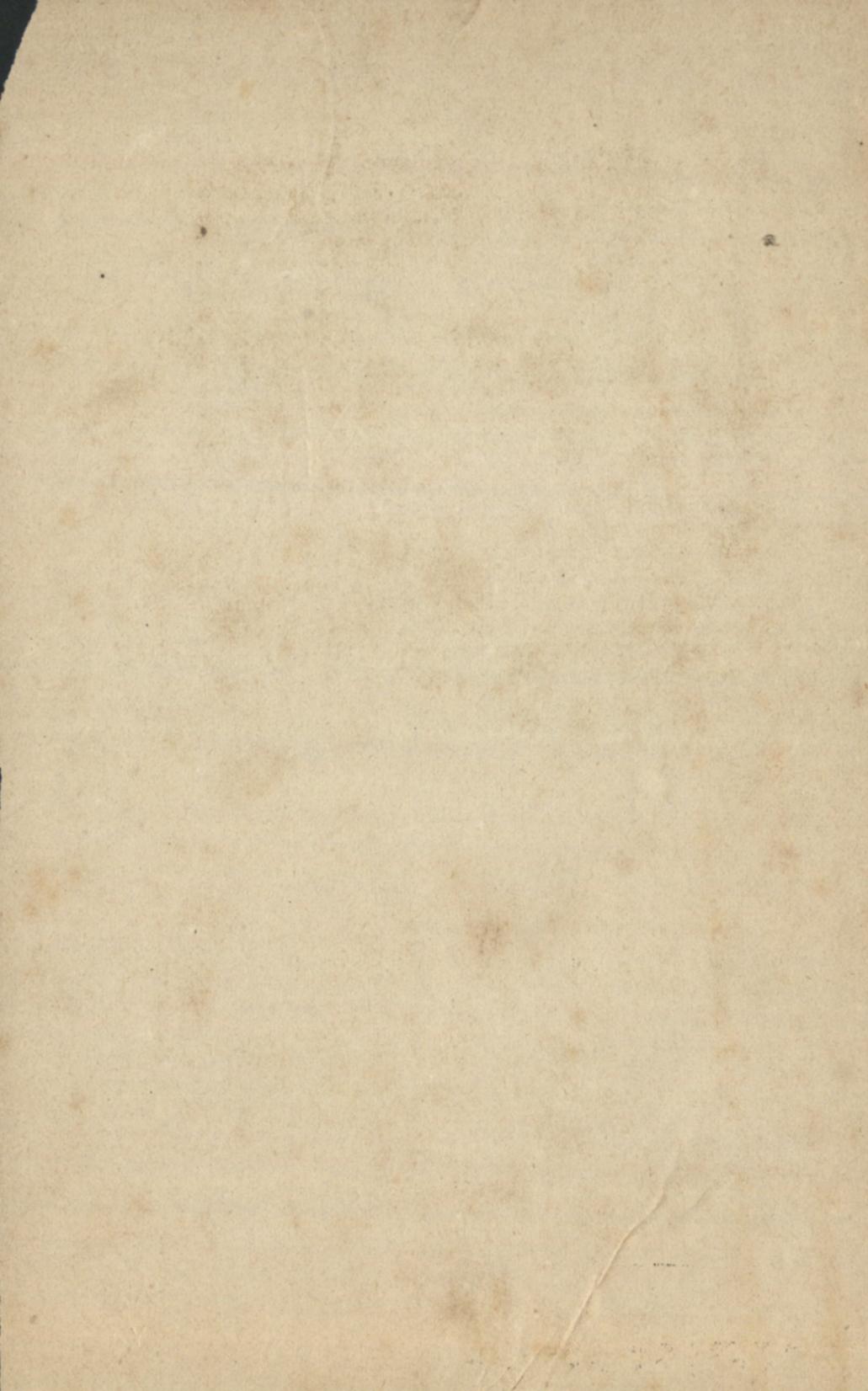
Termina em 1879 um periodo notavel da historia do correio portuguez; em 1880 abre-se um novo periodo pela promulgação da lei que ligou o serviço postal ao serviço telegraphico dando-lhes nova organização, de que derivaram innovações importantes e melhoramentos valiosos, cujas vantagens se vão evidenciando de dia para dia.

(1) Ha poucos mezes um irlandez apresentou um plano tendente a aproveitar as repartições postaes para organização de uma especie de agencia internacional para collocação de operarios e serviços: não é impossivel que n'um futuro mais ou menos remoto venha a ser adoptado semelhante plano.











11

S.A. 11