

Time is Money: paquetes ingleses entre Falmouth e o Brasil na primeira metade do século XIX^a

Time is Money: English packet boats between Falmouth and Brazil in the first half of the 19th century

Romulo Valle Salvino^b 

Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação
em História, Brasília (DF), Brasil

Resumo: Em 1808, começaram a circular mensalmente navios-correio entre Falmouth, a ilha da Madeira, o Rio de Janeiro e a Bahia. O sistema funcionou com poucas modificações até 1850, depois do que os veleiros foram substituídos por embarcações a vapor. Durante esse período, garantiram-se não só comunicações rápidas e regulares entre Londres, as ilhas atlânticas e a costa oriental da América do Sul, mas, a partir da segunda metade da década de 1820, também para a região do Rio da Prata. Com base em diversas fontes, o artigo busca mostrar que: a) devido à deficiência financeira do sistema, sua implantação e expansão não teve objetivos fiscais, mas buscou atender a finalidades geopolíticas mais amplas, voltadas para o estímulo ao comércio e para a consolidação da presença inglesa no Atlântico Sul; b) ainda que os objetivos preponderantes fossem os britânicos, os paquetes atendiam também interesses das autoridades e comerciantes luso-brasileiros.

Palavras-chave: Correios marítimos. Logística. Paquetes.

Abstract: In 1808, monthly mail ships began operating between Falmouth, Madeira Island, Rio de Janeiro, and Bahia. The system functioned with few

Editora responsável: Silvana Andrade dos Santos | DOI: 10.29182/hehe.v29i2.1134

^a Submissão: 14/01/2026 | Aprovação: 28/04/2026 | Publicação: 05/06/2026

^b romulovs@uol.com.br

O autor declara não haver conflito de interesse. Os conteúdos utilizados na pesquisa encontram-se no manuscrito.



Esta publicação está licenciada sob os termos
de Creative Commons 4.0 Internacional

modifications until 1850, after which the sailing ships were replaced by steamships. During this period, not only were fast and regular communications guaranteed between London, the Atlantic islands, and the eastern coast of South America, but, from the second half of the 1820s, also to the Rio de la Plata region. Based on various sources, this article seeks to show that: a) given the financial deficiency of the system, its implementation and expansion did not have fiscal objectives, but sought to meet broader geopolitical purposes, aimed at stimulating trade and consolidating the English presence in the South Atlantic; b) even though the preponderant objectives were those of the British, the packet boats also served the interests of the Portuguese and Brazilian authorities and traders.

Keywords: Maritime mail service. Logistics. Packet boats.

JEL: L87. L92.

Introdução

Em 22 de outubro de 1813, o periódico baiano *Idade D'Ouro do Brazil* abriu-se com a constatação de que “a tardança de navios, assim da Inglaterra como de Lisboa, tem exasperado a nossa curiosidade sobre os últimos acontecimentos da Europa, e tem por consequência suspenso as especulações mercantis para aquela parte do mundo” (*Idade*, n. 85, 1813). Ao destacar essa relação direta entre a circulação de notícias e o mundo dos negócios, a nota retomava um discurso frequente desde pelo menos o século XVI em atos de governo, cartas de homens de negócios e periódicos. Atualizava-o, todavia, diante de uma realidade relativamente recente, mais acelerada e percorrida por novos fluxos informacionais, em que o retardo nas comunicações ganhava contornos mais intensos do que acontecia antes da abertura dos portos em 1808.

São muitas as notas na imprensa a abordar a chegada ou atraso dos navios, muitas vezes relacionando esses eventos com as práticas mercantis, não só naquele jornal, mas também na *Gazeta do Rio de Janeiro*. Vários desses textos referiam-se aos paquetes que, desde 1808, ligavam mensalmente o porto de Falmouth a alguns portos portugueses na América. Esses navios não transportavam oficialmente mercadorias, mas conduziam cartas, letras de câmbio e outros papéis de interesse comercial, além de periódicos vindos da Inglaterra e de outros países. O *Correio Braziliense* de Hipólito Costa, que era impresso em Londres, também circulava por eles. Alimentavam, desse modo, não só o circuito de informações necessário para o cenário de negócios, mas atendiam também a um apetite mais difuso por notícias. Nas viagens de volta, saíam do Rio de Janeiro também com barras de ouro e dinheiro em espécie.

Entre julho de 1808 e o final de 1850, quinhentos e quatorze paquetes saíram de Falmouth rumo ao Brasil, dos quais 99,41% chegaram ao Rio de Janeiro e 98,63% conseguiram retornar ao porto de origem com suas cargas. Desde o século XVI até o final do XIX, foi, provavelmente, o sistema de comunicação mais contínuo a cruzar o Atlântico Sul. Apesar da fragmentação das fontes acessadas até o momento, é possível estimar que, ao longo desses anos, a operação não custou menos de £2.437.000, um valor que, como se mostrará aqui, dificilmente foi coberto pelas tarifas cobradas.

Remember time is money (“lembre-se de que tempo é dinheiro”) é

uma frase de um pequeno ensaio publicado em 1748 pelo então gestor dos Correios britânicos na Filadélfia, Benjamin Franklin (Franklin, 1824).¹ O dito tornou-se um chavão nos séculos seguintes e, como se buscará mostrar aqui, pode ser aplicado aos paquetes ingleses, um sistema comunicacional cuja formulação teve, em dado momento, o envolvimento do próprio Franklin.² O serviço se prestava à circulação de mensagens de interesse administrativo, mas também tinha como objetivo explícito o favorecimento dos negócios dos súditos ingleses, além de ter sido uma fonte de renda para os operadores do sistema. Concebido para ser o mais regular e rápido possível, atuou como um instrumento disciplinador do tempo, voltado para um domínio político e econômico das distâncias, decisivo para os primeiros passos do chamado imperialismo informal que marcou grande parte da geopolítica britânica no século XIX.³

Neste artigo, procuraremos mostrar, em linhas gerais, como operaram os paquetes ingleses para o Brasil entre 1808 e 1850, de modo a refletir sobre os objetivos do sistema, sua estruturação logística e administrativa e, na medida do possível, sobre os seus aspectos financeiros. Esse recorte temporal abrange todo o período em que o serviço foi baseado no uso de navios veleiros. Depois, a utilização do vapor e a mudança das rotas e do regime de contratação dos paquetes por parte dos Correios britânicos alteraram sobremaneira as condições de operação envolvidas, marcando o início de um novo capítulo nas relações postais anglo-brasileiras, a ser estudado em outro trabalho.

A historiografia sobre o assunto, em grande parte fruto do esforço de pesquisadores não acadêmicos britânicos, é bastante lacunar. Assim, para essa pesquisa, procuramos consultar todos os livros e artigos sobre o assunto encontrados nas línguas inglesa e portuguesa, desde os trabalhos pioneiros de Joyce (1893), Norway (1895) e Hemmeon (1912), até os mais recentes, entre os quais se destacam os de Pawlyn (2003) e Olenkiewicz (2018). Entre os britânicos, são escassas e desarticuladas as referências aos paquetes para o Brasil, com exceção do notável livro de Howat (1984) e das tabelas de viagens elaboradas por Olenkiewicz, importantes por com-

¹ A respeito da carreira de Franklin nos Correios, ver, entre outros: Joyce (1913); John (1995).

² Conforme diversas correspondências disponíveis nos *Franklin Papers* (Franklin, s.d.).

³ Para um resumo sobre as discussões relativas ao conceito de imperialismo informal, consultar Guimarães (2023).

pilarem dados das viagens daqueles navios com base em fontes primárias inglesas. Entretanto, ambos os autores ignoraram a documentação gerada no Brasil, notadamente no aspecto normativo. As poucas pesquisas em português remetem quase todas à Convenção de 1810 e desconhecem quase sistematicamente a bibliografia britânica (veja-se à frente).

Essa bibliografia foi confrontada com todas as fontes primárias identificadas durante a pesquisa, visando a compreender melhor a dinâmica do sistema então implantado e seus aspectos financeiros, até onde foi possível. Destaca-se, nesse aspecto, a convenção de 1808, até agora desconhecida pelos pesquisadores, apesar de ser o marco do início do serviço do ponto de vista português e de ter sido utilizada subsidiariamente mesmo depois das alterações normativas seguintes. O último instrumento legal a tratar do serviço no Brasil foi o Regulamento da Administração Geral dos Correios de 1829, que confirmou as tarifas a serem cobradas pela entrega das cartas vindas do Reino Unido. Todos os ofícios e documentos normativos relacionados ao assunto que foram identificados no decorrer da pesquisa encontram-se citados no corpo do artigo.

Para o tratamento dos tempos e frequências do sistema de pacotes, importantes para a sua caracterização operacional, elaboramos um banco relativo a cento e setenta viagens realizadas entre junho de 1811 e o final de 1822, de maneira a obter uma sólida amostra estatística. As razões da escolha desse intervalo temporal e da fonte utilizada encontram-se expostas no item 1 deste artigo.

1. Os pacotes entre Falmouth e o Brasil (1808-1850)

Entre os séculos XVI e XVIII, a expansão dos sistemas de correios modernos acompanhou não só a consolidação e expansão das principais monarquias na Europa, mas os principais fluxos comerciais (Salvino, 2020). Foi nesse contexto que surgiram também os primeiros correios marítimos com frequência regular e rotas pré-determinadas, conhecidos como pacotes (do inglês *packet boats*). A primeira experiência nesse sentido aconteceu na década de 1590, para ligar a Inglaterra à Irlanda, antes de navios desse tipo passarem a ser utilizados, no século seguinte, entre os portos de Dover e Calais (França), bem como entre Harwich e Hellevoetsluis (Países Baixos), propiciando aos britânicos portas de entrada para os diversos

países da Europa. Mais tarde, em 1688, durante um dos vários fechamentos da rota de Calais por causa de guerra, foi criada uma ligação entre La Coruña, na Galícia, e o porto inglês de Falmouth, que se consolidaria como o principal *hub* do sistema de paquetes, haja vista sua posição privilegiada (Norway, 1895; Hemmeon, 1912; Pawlyn, 2003).

Durante a Guerra da Sucessão Espanhola (1702-1714), a Inglaterra criou outras rotas, para a América do Norte e as Índias Ocidentais, lançando as primeiras bases de um sistema que somente se consolidaria na segunda metade daquele século. A partir de 1702, estabeleceu-se também uma rota de Falmouth para Lisboa, oficializada por um tratado entre os Correios das duas monarquias em 20 de fevereiro de 1705. Os ingleses assumiam os custos integrais dos navios, enquanto o Correio português, como contrapartida, pagava 600 réis por onça de cartas recebidas da Inglaterra. A prestação de contas entre as partes deveria ser, no máximo, trimestral, com o saldo a favor dos ingleses pago por meio de letras de câmbio (Tratado, 1705).

Os paquetes entre Falmouth e Lisboa não estavam sujeitos à fiscalização aduaneira, por serem considerados navios diplomáticos. Embora o transporte de mercadorias neles fosse proibido, acontecia na prática, com participação não só de comandantes e oficiais, mas de todas as tripulações (Norway, 1895). Assim, desde cedo, multiplicaram-se as acusações de que serviam, inclusive, ao contrabando de ouro e diamantes vindos do Brasil (Salvino, 2018; Salvino, 2023). A despeito disso, esses correios marítimos continuaram a circular durante todo o século XVIII e somente viriam a sofrer uma interrupção maior em 1807 com as guerras napoleônicas, durante o bloqueio do Tejo pela armada britânica e a invasão de Lisboa pelas tropas do francês Junot (Newitt; Robson, 2004).⁴

Nesse período, aconteceu a migração da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro e foi emitida a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, que

⁴ Entre 1710 e o final dos anos 1740, os paquetes ingleses serviram de modelo para pelo menos três projetos de navios-correio entre Lisboa e o Brasil, que não saíram do papel (Salvino, 2023). Somente em 1798, depois da extinção do Correio-Mor e da assunção pela Coroa dos serviços postais, a Coroa portuguesa implantou um sistema semelhante para alguns portos brasileiros (Guapindaia, 2019; Pombo, 2022; Fortunato, 2023). Essa primeira experiência, contudo, durou apenas até 1803, depois do que o tráfego postal ordinário entre o Reino e o Brasil ficou a cargo de navios mercantes e de guerra até a década de 1810 (Machado, 2015; Salvino, 2023). Os espanhóis também criaram o seu próprio sistema de paquetes a partir dos anos 1760, com uma carreira para Havana e Nova Espanha e outra para Buenos Aires (Belotto, 1971; Moreno Cabanillas, 2017).

abriu os portos brasileiros às nações amigas de Portugal. Foi em tal contexto que os paquetes ingleses começaram a trafegar para o Brasil.

Alguns trabalhos que abordaram o assunto têm apontado como marco do processo a Convenção assinada entre as duas Coroas em fevereiro de 1810 (Guapindaia, 2019; Goldfeder, 2022). Fortunato (2023) chegou a registrar a circulação desses navios em 1809, com base em uma notícia do *Correio Braziliense*. Todavia, já em 30 de junho de 1808 uma decisão do Parlamento inglês redirecionara os *packet boats* antes enviados para Lisboa para a ilha da Madeira e o Brasil, bem como determinara as diferentes tarifas que deveriam ser cobradas no caso (ACT, 1809).⁵ Alguns meses depois, firmou-se um primeiro acordo sobre o assunto entre as duas monarquias, cujos termos, salvo engano, eram desconhecidos pelos historiadores até o momento, apesar de o próprio Tratado de Comércio de 1810 explicitar que uma nova convenção dos paquetes deveria se firmar “sobre as bases da que foi concluída no Rio de Janeiro aos quatorze de setembro de 1808” (Tratado, 1810, p. 368-370, grifos meus).

Os poucos pesquisadores a se preocupar com o tema ignoraram essa referência, talvez até porque em nenhuma das compilações mais conhecidas de leis e acordos internacionais do período constam documentos que possam atendê-la. José Ferreira Borges de Castro (1857, p. 370), organizador da mais antiga dessas antologias, chegou a escrever em nota de rodapé que “não temos a menor ideia de tal Convenção [de 1808], mas sim da que foi assinada no Rio de Janeiro a 19 de fevereiro de 1810”. Entretanto, ao pesquisar a passagem dos paquetes pela Bahia, encontramos a transcrição de todos os artigos dela em anexo a um ofício de D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao conde da Ponte, governador daquela capitania (APEB, 1809). Foi esse acordo, realmente datado de 14 de setembro de 1808, que normatizou o tráfego dos paquetes ingleses para o Brasil até 1810 e, mesmo depois disso, continuou a regular a prestação de contas entre as duas administrações postais.

Quando a Convenção de 1810 foi celebrada, de forma subsidiária ao Tratado de Comércio e Navegação de 19 de fevereiro de 1810, já tinham partido de Falmouth para o Brasil dezessete paquetes, dos quais dois ainda estavam em trânsito. O primeiro deles, o brigue *Walsingham*, deixou a

⁵ Ver também, entre outros: Howat (1984); Olenkiewicz (2018b); Lopes (2020); Goldfeder; Salvino (2024).

Inglaterra em 14 de julho de 1808. Foram cinco naquele ano, um dos quais, o *Duke of Marborough*, apresado por corsários franceses, não chegou ao destino. O *Dispatch*, último dessa sequência, saiu do porto inglês em 19 de fevereiro de 1810, na mesma data em que a Convenção era assinada no Rio de Janeiro.

Além de passarem pela ilha da Madeira na viagem de ida, os paquetes ancoravam também na Bahia. Com base nos conhecimentos sobre os movimentos dos ventos e das correntes marítimas, desenhou-se um modelo operacional que buscava os tempos mais curtos de viagem, de maneira que as ancoragens na Bahia acontecessem antes de os navios chegarem ao Rio de Janeiro, no caso das partidas entre setembro e fevereiro, e nas viagens de volta, no caso daquelas entre março e agosto. Essa programação sofria variações, a depender principalmente das condições climáticas e mesmo das demandas políticas. Ao longo dos anos, incluiu, por exemplo, passagens não programadas em outros lugares, como Lisboa, provavelmente decididas, em alguns casos, por autoridades britânicas nas paradas intermediárias, com as viagens já em andamento.

As Convenções sobre os paquetes de 1808 e 1810 oficializaram uma ligação mensal entre Falmouth e o Rio de Janeiro, sob o encargo do governo inglês. A Coroa portuguesa reservava-se o direito de criar futuramente as suas próprias linhas de navios-correio, “brasilienses ou portugueses”, se o desejasse. Em sua jornada para o Rio de Janeiro, os navios tocariam na ilha da Madeira, para deixarem e receberem malas de cartas, mas sem ancorar. Previam-se também a possibilidade de que o serviço fosse estendido a outros portos, a critério do governo luso. Entretanto, por motivos desconhecidos, as duas convenções silenciaram sobre as passagens dos navios pela Bahia, que perdurariam pelas décadas seguintes.

Uma diferença relevante em relação ao tratado de 1705 é que os paquetes para o Brasil deveriam ser considerados navios mercantes. Estavam sujeitos, portanto, à fiscalização, embora não fossem obrigados a dar entrada na Alfândega nem a obedecer às demais posturas aplicáveis às embarcações de comércio (Convenção, 1810).

As convenções autorizavam que, em cada praça atendida pelos paquetes, houvesse um agente britânico para a administração local do serviço. No Rio de Janeiro, ficara responsável desde 1808 o próprio cônsul, Henry Chamberlain (Howat, 1984). Chamberlain, que já fora represen-

tante dos pacotes em Lisboa, recebia 150 libras anuais por essa atividade. Permaneceu como cônsul até sua morte em 1829, mas foi substituído, em 1812, por Joseph Peppin no comando da agência dos pacotes, talvez porque o crescimento do tráfego não permitisse mais o acúmulo das funções. Peppin deixou o cargo em 1819, o qual foi ocupado por mais oito indivíduos até o encerramento do sistema naquela cidade, em 1874. Entre esses agentes, houve uma mulher, Elizabeth Peppin, entre 1827 e 1833 (Howat, 1984), um momento particularmente difícil, marcado pela guerra no Prata e por importantes modificações na logística dos navios, como se verá à frente. Não conseguimos identificar, até o momento, quem teriam sido os agentes na Bahia e em Pernambuco (que, como veremos, passou a receber os navios-correio ingleses em 1817), mas, provavelmente, a função era exercida pelos representantes consulares locais.

No Rio, a representação dos pacotes funcionou durante muito tempo na rua do Ouvidor, bem próxima da área portuária e da agência dos Correios portugueses, situada na rua da Cadeia (atual rua da Assembleia), o que facilitava os trâmites necessários para o recebimento e expedição das malas de cartas. Em agosto de 1821, mudou-se para Rua Direita, nº 12 (atual Rua 1º de Março), no quarteirão entre a Igreja da Cruz e o Largo do Paço, outra localização privilegiada, também muito próxima do porto (Diário, 1821).

Anúncios na *Gazeta do Rio de Janeiro* informavam aos interessados os horários da “casa do pacote”, aberta até às cinco horas da tarde, com exceção das vésperas da partida dos navios, quando funcionava até às dez da noite, uma disponibilidade mais generosa que a da agência dos Correios portugueses, a qual encerrava a recepção das cartas às 16h do dia anterior às saídas dos correios marítimos (*Gazeta*, 1809-1822, *passim*). Na “casa do pacote” eram postadas as cartas a serem conduzidas por esses navios, enquanto a entrega daquelas recebidas ficava a cargo do sistema postal local, responsável também por eventuais processos de interiorização.

Em 1809 e 1810, partiram dez navios em cada ano na rota entre a Inglaterra e o Brasil. Em 1811 essa quantidade subiu para onze, até 1815. Entre 1816 e 1850, quando os pacotes deixaram de sair de Falmouth, o mais comum foram, pelo menos, doze viagens anuais. Uma quantidade menor que essa voltou a acontecer apenas em 1821, com onze. O pico foi em 1825, ano do reconhecimento do novo estado brasileiro por Por-

tugal e Inglaterra, quando aconteceram dezesseis travessias. Esse incremento buscava atender o estipulado nas convenções de 1808 e 1810, mas refletia também o fortalecimento das relações comerciais entre a Inglaterra e o Brasil, assim como as tensões políticas.

Em 1817, aconteceu uma alteração relevante, quando Pernambuco também passou a ser contemplado no circuito. Os Correios britânicos tinham recebido em abril daquele ano um pedido de mercadores ingleses, para incluir o porto de Recife no circuito para o Rio de Janeiro (Howat, 1984). Pode ser que o brigue *Lady Mary Pelham*, ao partir de Falmouth em maio já tenha levado ordens nesse sentido, mas não se pode descartar que a nova conexão tenha atendido também a interesses do governo português, haja vista a necessidade de incrementar a frequência das comunicações com Pernambuco, depois da rebelião ali ocorrida entre março e maio daquele ano. O fato é que o *Lady Mary Pelham*, depois de deixar o Rio de Janeiro em 2 de agosto e de passar pela Bahia, fez uma parada em Recife na sua volta para a Inglaterra. A partir desse momento, todas as viagens passaram a incluir aquele porto, na ida ou na volta, a depender da época do ano.

Os paquetes não transportavam notícias apenas na forma de cartas e gazetas. Seus comandantes tinham como missão registrar com a maior minúcia todos os eventos importantes acontecidos nas terras por onde passavam. Esses relatos, que “continham notícias posteriores e mais autênticas do que quaisquer outras que já tivessem chegado a Londres” (Norway, 1895, p. 37) eram depois disponibilizados para os homens de negócios no escritório central dos Correios. Com os mesmos objetivos, os navios-correio permitiam também uma rápida interlocução do governo britânico com os seus representantes e com o governo português e depois brasileiro.

Depois da independência, os correios ingleses continuaram a rumar normalmente para o Brasil, tendo havido a ratificação do Tratado de 1810 inclusive no que se refere aos paquetes (Brasil, 1827). Em 1822, registrou-se o maior movimento desses navios entre Falmouth e o Rio de Janeiro. No ano seguinte, a administração do serviço no Reino Unido passou por uma grande modificação. Com o apaziguamento das guerras que haviam assolado a década anterior, começou um movimento de desmobilização de parte da marinha de guerra britânica, visando à diminuição de custos.

Mesmo com a oposição dos dirigentes dos Correios, a gestão dos pacotes foi repassada para o Almirantado, dando-se início a um movimento de substituição dos pacotes alugados por navios pertencentes à Armada (*naval packets*). Em 1823, apenas dois dos vinte e cinco navios utilizados para o serviço postal em Falmouth eram *naval packets*. No ano seguinte, eles já eram metade da frota e, desde 1840, a totalidade dela (Howat, 1984).

Em 1824, também com frequência mensal, foi criada uma linha de Falmouth para Buenos Aires e Montevideu. Desde o primeiro momento, Henry Chamberlain, o cônsul britânico no Rio de Janeiro requereu que os pacotes para o Prata parassem naquela cidade, em nome não só dos mercadores britânicos, mas dos brasileiros e portugueses que tinham interesses comerciais nas relações com a Inglaterra e com a região platina. O Almirantado e a administração dos Correios britânicos opunham-se à proposta, com a alegação de que as viagens seriam atrasadas, o que, além de gerar prejuízos ao tempo de trânsito das mensagens, poderia impedir até mesmo a manutenção de uma mesma linha para Montevideu e Buenos Aires (Howat, 1984).

Nos anos iniciais do serviço, predominou a posição contrária à passagem desses pacotes pelo Rio de Janeiro. A primeira parada de um deles naquela cidade só ocorreu em 1826, por conta dos conflitos entre o Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata. Em 10 de dezembro de 1825, o Brasil declarou guerra ao governo de Buenos Aires, depois de Juan Antonio Lavalleja ter invadido a Província Cisplatina em abril daquele ano e declarado a anexação dela às Províncias Unidas. Em 21 de dezembro, foi decretado o bloqueio do Rio de Prata pela Marinha brasileira, uma medida concretizada entre março de 1826 e setembro de 1828.⁶

Três dias depois da decretação do bloqueio, em 24 de dezembro de 1825, o visconde de Paranaguá oficiou ao comandante das forças navais no Prata, Rodrigo José Ferreira Lobo que a nau inglesa *Wellesley*, a bordo da qual estava o Almirante Jorge Eyre, bem como o pacote da linha para Buenos Aires, pretendiam seguir para aquele porto. Tendo em vista essa informação, recomendava que se representasse àquele Almirante “com a discrição que lhe seja própria, contra uma tal pretensão, como oposta aos

⁶ A respeito da Guerra da Cisplatina, consultar, entre outros: Carneiro (1983); Costa (2015).

fins daquele bloqueio, devendo quando ele insista em realizá-la, protestar pela mesma, sem, contudo, obrar ato algum que lhe pareça hostil” (Aviso, 1838b).

Durante o bloqueio, os navios mercantes britânicos passaram a ser impedidos de chegar a Buenos Aires e os que tentavam furar as linhas navais brasileiras eram apreendidos e forçados a ir para o Rio de Janeiro (Howat, 1984). Todavia, desde que se decretou o cerco, até 14 de março de 1825, a despeito da recomendação de Paranaguá, três paquetes ingleses chegaram até Buenos Aires: o *Plover*, o *Hope* e o *Zephyr* (Olenkiewicz, 2018c). O primeiro deles a enfrentar problemas foi o *Lord Hobart*, saído de Falmouth em 3 de março de 1826. Obrigado a voltar pelo bloqueio, aportou na capital do império brasileiro em 10 de maio de 1826. Não encontramos ainda informações sobre eventuais negociações, mas o navio retornou para o Prata, provavelmente mediante alguma autorização especial, tendo chegado a Buenos Aires em 12 de maio e em Montevideú em junho. Seguiram-se outros, com um fluxo irregular até o final daquele ano, com mais seis a fundear no Rio de Janeiro durante a viagem de ida ou de volta.

A partir de 1827, o fluxo tornou-se regular. Das sessenta e seis viagens realizadas entre aquele ano e setembro de 1832, quando o sistema foi modificado (veja-se à frente), poucas não incluíram a passagem pelo Brasil (Hobart, 1984; Olenkiewicz, 2018b). As proposições de Henry Chamberlain tinham vencido, e a capital do império brasileiro fora incluída oficialmente em mais essa rota. Os paquetes prestavam-se, assim, tanto ao fluxo intercontinental quanto àquele entre a Bacia do Prata e o Brasil. No primeiro caso, os giros do circuito entre Falmouth e Buenos Aires complementavam os portos britânicos e o Rio de Janeiro, de modo que, entre 1826 e 1832, houve uma média de cerca de vinte e três ligações anuais entre a Inglaterra e a capital do império brasileiro.

Nas duas rotas para a América do Sul, eram empregados doze navios, seis apenas para os portos brasileiros e seis para o Rio do Prata. A partir de setembro de 1832, entretanto, foi extinta a linha direta para Buenos Aires e Montevideú, com o objetivo de que se reduzissem as despesas com o serviço. Com a modificação, as cartas trocadas com as capitais platenses passaram a ser transbordadas no Rio de Janeiro. Para manter esses giros, duas escunas deviam se revezar mensalmente naquela rota. Com essa fi-

nalidade, foram enviadas de Falmouth a *Cockatrice* e a *Hornet*. As embarcações empregadas no circuito seriam trocadas nos anos seguintes, mas, durante quase dezenove anos, elas estabeleceriam um fluxo extremamente regular entre a capital brasileira e as do Prata. Depois das três viagens iniciais acontecidas em 1832, em apenas três anos (1835, 1839 e 1841) houve menos de doze ligações, com a realização de onze travessias em cada um deles. Em 1835, 1839 e 1841 foram realizadas treze viagens. Em janeiro de 1851, a *Seagull* realizaria a derradeira conexão de um paquete veleiro naquela rota (Howat, 1984).

Os indicadores dos tempos de travessia e da regularidade do serviço referentes ao percurso entre Falmouth e o Rio de Janeiro constam da Tabela 1, relativa ao intervalo entre julho de 1811 e dezembro de 1822. Esse período foi escolhido por estarem disponíveis na *Gazeta do Rio de Janeiro* as datas de entrada e saída de todos os paquetes britânicos na capital brasileira, o que permitiu completar e corrigir os dados inicialmente coligidos por Howat e Olenkiewicz a partir de fontes inglesas. Embora a imprensa brasileira tenha chegado a trazer notícias a respeito dessas viagens em outros anos, não o fez de maneira sistemática, com todas as informações necessárias à correta identificação de todos os navios, o que poderia trazer distorções aos tempos de viagem calculados. Como não houve mudanças da tecnologia empregada (navegação à vela) até 1850 e nem alterações significativas do roteiro, pode-se considerar que a amostra em questão é bastante representativa dos tempos de travessia em todo o período considerado.

Tendo em vista a intensidade com que fatores climáticos afetavam a navegação à vela e os riscos das viagens nos anos de guerra, impressiona a estabilidade do sistema. Os intervalos de defasagem informacional referem-se aos tempos mais curto e mais longo em que uma dada notícia poderia chegar de Falmouth ao Rio de Janeiro, ou seja, o menor e o maior valor de cada um deles remetem, respectivamente, à informação mais recente que poderia vir em uma remessa e à mais antiga que só poderia vir nela, e não em uma anterior. Em termos numéricos, os limites inferior e superior dos intervalos correspondem ao tempo de percurso e à soma desse tempo com o período (intervalo) entre as ligações.⁷

⁷ Sobre o conceito de “defasagem informacional”, ver Salvino (2024).

Tabela 1 – Indicadores cronotópicos do fluxo de *packet boats* – 1811 a 1822

Ano da partida	Intervalo entre partidas (dias)	Intervalo médio entre partidas (dias)	Travessia até o RJ (dias)	Travessia média até o RJ (dias)	Defasagem informacional no RJ (dias)
1811 (*)	11 < 48	33,45	52 < 73	62,45	52 < 121
1812	24 < 41	30,75	53 < 87	71,63	53 < 128
1813	20 < 51	31,18	48 < 114	72,40	48 < 154
1814	13 < 75	36,18	52 < 85	70,50	52 < 149
1815	18 < 64	32,82	43 < 93	68,82	43 < 93
1816	24 < 36	30,33	46 < 94	66,75	46 < 94
1817	21 < 43	29,67	54 < 89	66,82	54 < 118
1818	17 < 47	30,75	54 < 83	66,25	51 < 118
1819	19 < 47	30,84	42 < 78	63,58	42 < 115
1820	9 < 51	30,85	57 < 123	75,08	57 < 162
1821	20 < 57	31,64	51 < 83	64,45	51 < 114
1822	2 < 42	26,64	49 < 124	63,00	49 < 166
Médias	-	31,26	-	67,64	50 < 127

(*) A partir da viagem do pacote Speedy, iniciada em 26/05 /1811, a primeira registrada pela seção “Notícias Marítimas” da Gazeta do Rio de Janeiro. O navio chegou ao Rio de Janeiro em 19/07/1811. Fontes: Gazeta, passim; Howat, 1984; Olenkiewicz, 2018a.

Em 1851, os paquetes veleiros de Falmouth deixaram de circular, substituídos por navios a vapor baseados em Southampton e operados pela Mail Steam Packet Company, surgida em 1838. Graças à maior velocidade e menor dependência das condições climáticas propiciadas pela nova tecnologia, a carreira passou a incluir paradas em Lisboa, Madeira, Tenerife, São Vicente (Cabo Verde), Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, tanto na ida quanto na volta. Inaugurava-se, assim, um novo ciclo histórico, cujo estudo foge aos objetivos deste trabalho.

2. Práticas tarifárias e prestação de contas

Durante o século XVIII, na Inglaterra, fortalecera-se a ideia de que, além de atender às necessidades da comunicação do governo e dos homens de negócios, os Correios poderiam gerar uma boa receita para a Coroa (Blackstone, 1765; Smith, 2022). Essa percepção, que se ancorava nos bons resultados financeiros do serviço postal inglês (Hemmeon, 1912), chegou a influenciar D. Rodrigo de Sousa Coutinho na formulação das reformas postais portuguesas (Guapindaia, 2023).

O sistema de paquetes britânicos contava com quatro fontes oficiais de receitas: os portes que percebia diretamente quando da postagem das cartas e impressos; os valores pagos pelos Correios luso-brasileiros a título de remuneração pelos serviços dos navios ingleses; as tarifas recebidas pelo transporte de passageiros e os fretes pela condução de ouro e dinheiro. Nominalmente, contudo, a atividade principal era o encaminhamento de correspondências. Diferentemente do caso português e mesmo do sistema postal interno da Inglaterra, as tarifas das cartas embarcadas nos *packet boats* eram cobradas na postagem (Tomlins, 1809; Howat, 1984).

Quando o serviço para o Atlântico Sul se iniciou, o Ato do Parlamento inglês que o autorizou já definiu os preços a serem pagos na Inglaterra, conforme se pode verificar na Tabela 2. As correspondências eram cobradas tanto na postagem quanto na entrega. Aquelas destinadas aos domínios lusos poderiam ser postadas em qualquer agência, acrescentando-se à tarifa marítima o preço do transporte delas até o porto de Falmouth, de onde partiam as embarcações.

Tabela 2 – Tarifas do serviço de *packet boats* para a Ilha da Madeira e o Brasil

Faixa tarifária	Ato Parlamentar de 1808				Convenções de 1808 e 1810			
	Ilha da Madeira		Brasil		Ilha da Madeira		Brasil	
	Tarifa original (£)	Tarifa convertida (réis)	Tarifa original (£)	Tarifa convertida (réis)	Tarifa original (£)	Tarifa convertida (réis)	Tarifa original (£)	Tarifa convertida (réis)
Single letter (“carta simples”)	1s 6d	257	2s 5d	414	-	-	3s 8d	603
Double letter (“carta dupla”)	3s	515	4s 10d	829	-	-	7s 1d	1.165
Trebe letter (“carta tripla”)	4s 6d	772	7s 3d	1.243	-	-	10s 9d	1.768
Onças excedentes (3)	6s	1.029	9s 8d	1.658	-	-	-	-

Observações: (1) Composição da libra esterlina (£): 20 shillings (s) ou 240 pence (d); 1 shilling: 12 pence (2) As taxas de conversão cambial têm como fonte: Moura Filho, p. 31. Os valores fracionados em réis foram aproximados para a unidade imediatamente acima; (3) Uma onça inglesa equivalia a 28,35 gramas e uma onça portuguesa a 28,69 gramas (oito oitavas). Fontes: Act, 1809, v. 3, p. 525-526; APEB, BR BAAPEB CCivil-CAREG-106-145; Convenção, 1810, p. 250.

Uma *single letter* consistia em uma folha de papel, uma *double letter*, em duas e uma *tribble letter*, em três. Essas definições tinham sido oficializadas na Inglaterra pelo menos desde 1710 (Queen, 1710; Hemmeon, 1912). As convenções de 1808 e 1810 foram extremamente sucintas ao mencionar as tarifas a serem cobradas. Curiosamente, mencionam apenas os preços a serem pagos no Reino Unido, tanto na postagem quanto na recepção das cartas. Diferentemente do Ato Parlamentar de 1808, já incluíam uma parcela suficiente para cobrir o transporte das correspondências entre o porto de Falmouth e as demais localidades ou vice-versa, o que explica a divergência dos valores em relação ao documento inglês. Também não especificavam os portes a serem cobrados das correspondências com mais de três folhas. Em Portugal, a cobrança das cartas era efetuada com base no peso. Já na Inglaterra, embora o critério utilizado fosse o número de folhas, desde 1710, estabeleceu-se uma equivalência oficial entre quatro folhas e uma onça (Queen, 1710). São ignoradas quaisquer fontes daquele momento com os valores praticados no Brasil durante a entrega das cartas. Todavia, o primeiro Regulamento Postal do Império, materializado em Decreto de 5 de março de 1829, traz entre seus anexos uma tabela com o título “Tarifa dos portes das cartas de Inglaterra, *conforme a convenção dos paquetes*” (grifo nosso), a mostrar que os valores nela indi-

cadastros já eram válidos desde antes. O primeiro porte, aplicável às cartas com até duas oitavas, correspondia a 330 réis, com acréscimo desse mesmo valor a cada duas oitavas excedentes.

Ambas as convenções eram também silentes com relação aos portes a serem cobrados das cartas trocadas pela Inglaterra com a Ilha da Madeira, que retornara oficialmente às mãos dos portugueses, depois de ter estado sob administração inglesa entre dezembro de 1807 e o final de abril de 1808 (Newitt; Robson, 2004). Não estabeleciam também diferenciação dos preços aplicados aos periódicos e outros impressos, as quais tanto no sistema postal português quanto no inglês eram menores que as das cartas (Hemmeon, 1912; Goldfeder, 2022).

Em 1812, uma nota da Administração Postal britânica reafirmou posturas existentes desde o século anterior, explicitando que os portes das correspondências enviadas para fora da Inglaterra por navios particulares corresponderiam à metade daqueles cobrados pelos *packet boats* (Notice, 1812). Na ocasião, as *single letters* para o Brasil foram taxadas em 3s 5d (transporte pelos paquetes) e 1s 8,5d (transporte pelos navios mercantes).⁸ Nas rotas servidas pelos correios marítimos, os navios mercantes somente poderiam ser utilizados se os remetentes explicitamente o indicassem.

Deste lado do Atlântico, a Decisão nº 40, de 14 de novembro de 1812 estabeleceu que, doravante, o porte das cartas vindas pelos navios mercantes ingleses ficaria restrito a “120 réis por uma simples carta de folha de papel, e das mais em proporção”, um valor, a princípio, inferior à metade daquele que deveria ser cobrado no caso dos papéis trazidos pelos paquetes. Para estimular que os mestres das embarcações entregassem ao Correio local as correspondências vindas da Inglaterra, a Decisão estipulava que lhes era devido um pagamento de 35 réis por carta, independentemente do valor cobrado na entrega.⁹ Ou seja, a administração postal portuguesa ficava com 85 réis líquidos de uma carta de primeiro porte recebida por esse meio, 205 réis de uma de segundo porte e assim por diante. Das gazetas e amostras deveria ser cobrado apenas “o que se pratica na Grã-Bretanha por iguais artigos” (Decisão, 1812, p. 49).

⁸ O valor de meio *penny* consta na fonte primária.

⁹ Essa determinação emulava providência semelhante adotada pela administração postal britânica em 1799, quando se estabeleceu uma tarifa de 4 d. para a entrega de cartas trazidas pelos navios mercantes, com o correspondente pagamento de 2d. para os comandantes que as trouxessem (Hemmeon, 1912, p. 124).

Por outro lado, uma instrução da Administração postal inglesa dirigida em 1812 ao agente dos pacotes no Rio de Janeiro, Joseph Peppin, lembrava que se deveria exigir a cada trimestre dos “Correios Brasileiros” (*Brazilian Post*, no original) o pagamento de 600 réis por onça de cartas que lhe fora entregue pelos navios-correio britânicos naquele período, “de acordo com o tratado existente com o governo português” (Instructions, 1812, p. 66). Os valores pagos deveriam ser remetidos para a Inglaterra, depois de descontados os salários do administrador local.

A previsão desse pagamento não existia na Convenção de 1810, mas sim na de 1808 – que, por sua vez, simplesmente repetiu o valor estipulado mais de um século antes, pelo Tratado de 1705. Como as cartas transportadas pelos pacotes já tinham sido obrigatoriamente cobradas na origem, esses pagamentos constituíam uma receita suplementar para a administração postal britânica. Por outro lado, como os Correios no Brasil cobravam 1\$320 réis por onça de cartas entregues, sobravam-lhe líquidos 720 réis. Essa rentabilidade foi aumentada posteriormente, pois a partir de data não apurada os pagamentos para os ingleses caíram para 55,50 réis por onça, como mostra um documento de 1825 (Provisão, 1825), mesmo sendo mantidos os preços de entrega.

São vários os documentos emitidos na primeira década de 1820 a determinar o pagamento com atraso de valores devidos aos britânicos, em uma demonstração de que, pelo menos logo depois da Independência, houve descontinuidades na prestação de contas (Provisão 1838a; 1838b; 1838c; Portaria, 1838). Um desses documentos explicita que, em junho de 1825, tinham sido reduzidos para 55,50 réis (a fração consta na fonte) os valores pagos por onça de cartas entregues, sempre com o desconto dos valores relativos àquelas devolvidas (Provisão, 1838c). Por outro lado, em fevereiro daquele mesmo ano, um aviso ao público dos Correios britânicos baixara o porte de uma *single letter* para o Brasil para 1s 7d (Howat, 1984), um valor muito próximo, em libras esterlinas, daquele inicialmente fixado em 1808 e que correspondia a cerca de 367 réis no câmbio corrente de 1825.

Somente a continuidade das pesquisas pode elucidar o comportamento dessa relação financeira durante os anos seguintes, haja vista alterações tarifárias e a grande desvalorização dos réis. Como vimos, em 1829, a primeira reforma postal do Império brasileiro confirmava que, “conforme

a convenção dos paquetes”, deveriam ser cobrados 330 réis das cartas com peso de até duas oitavas transportadas pelos correios marítimos britânicos, acrescentando-se o mesmo valor “de duas em duas oitavas, até o infinito” (Brasil, 1829, p. 44). A tabela publicada naquela ocasião estabelecia, portanto, a cobrança de pouco mais de 8d esterlinos para a entrega de uma “simples carta”, ao câmbio corrente naquele ano. Com isso, se mantido o valor de 55,50 réis por onça de cartas entregues praticado em 1823 para a prestação de contas com os ingleses, sobrariam cerca de 316 réis livres para os Correios brasileiros referentes a cada *single letter* entregue.

No caso das correspondências trazidas do exterior por navios mercantes de qualquer bandeira, foi mantida a tarifa de 120 réis fixada em 1812 para aquelas com até quatro oitavas oriundas do Reino Unido, com a diferença de que, acima desse peso, deveriam agora ser acrescentados 55 réis a cada duas oitavas excedentes (Brasil, 1829, p. 36). Na mesma ocasião, estabeleceu-se que deveriam ser pagos 30 réis aos comandantes dos navios que trouxessem essas cartas, “da mesma forma que já recebem alguns mestres de navios ingleses” (Brasil, 1829, p. 39), um valor um pouco menor do que aquele fixado em 1812 (35 réis).

A Reforma de 1829 estabeleceu a tarifa de 20 réis a cada duas oitavas de peso para as cartas transportadas pelos paquetes brasileiros nas linhas postais de cabotagem (Brasil, 1829). Provavelmente as correspondências internacionais eram em quantidade menor que aquelas de circulação interna, a resultar em uma receita total também menor. Todavia, haja vista a grande diferença tarifária, a entrega de cada carta estrangeira era bem mais rentável para os Correios brasileiros, que não tinha despesas com navios nesse caso. Essa situação mudaria somente décadas depois, quando as tarifas internacionais passaram a ser cobradas apenas na origem e estabeleceu-se um sistema de indenização de gastos terminais regulado por tratados e pela União Postal Universal.

3. Custos do sistema e tarifas das atividades subsidiárias

Diferentemente do que acontecia nos sistemas espanhol e português, os paquetes ingleses, até 1823, pertenciam a armadores particulares. Geralmente, os próprios comandantes eram donos de parte substancial deles.

Por outro lado, segundo Norway (1895, p. 32) “eram quase inexistentes os funcionários [dos Correios], desde o secretário-geral até os porteiros, que não possuísem ações nos paquetes”.¹⁰ Os Correios asseguravam os salários das tripulações, a remuneração do capital investido e as despesas relativas a mantimentos, munições, seguro das embarcações, tarifas portuárias, além de outros custos.

No início da década de 1790, haja vista os prejuízos estruturais, foi apresentada uma proposta para diminuir os valores dispendidos, mediante, inclusive, a mudança dos tipos de navio e a redução das tripulações (Norway, 1895; Hemmeon, 1912; Pawlyn, 2003). Todavia, a eclosão do conflito com o governo revolucionário francês, a partir de 1793, atrapalhou esses planos. A segurança das cargas transportadas e a velocidade das travessias permeariam todas as discussões. O incremento de canhões e homens, necessário diante da guerra, contribuía com a segurança, mas tendia a impactar negativamente os tempos de viagem. Alguns defendiam que navios velozes, capazes de fugir de todos os atacantes sem lhes dar combate, eram a solução ideal para resolver ambos os problemas, mas as discussões foram acaloradas, a opor em certos momentos os administradores dos Correios e os homens de negócios que usavam os serviços postais.

Se em 1793 foram dispendidos £45.666 com os paquetes, em 1796 esse valor subiria para £77.599, dos quais £60.444 apenas com aqueles baseados em Falmouth (Hemmeon, 1912). Além dos custos normais com a operação e a despeito do sistema de seguros em vigor, os gastos dos Correios ascenderam ao longo da década com o pagamento de indenizações. No final do século XVIII, o serviço acumulava um prejuízo anual de mais de £12.000, fora as indenizações pelos paquetes capturados, que montavam a mais de £34.000 (Norway, 1895).

Não dispomos de estimativas específicas para a rota do Brasil, todavia, é possível delinear, de forma conservadora, alguns cenários. O projeto de reforma de 1793 estabelecia dispêndios anuais por navio de £1.631 e £2.177 em tempos, respectivamente, de paz e de guerra (Pawlyn, 2003). Joyce fala (1893) em despesas de £2.129 anuais antes de 1793. Hemmeon (1912) em £1.681 e £ 2.112 por ano, para os mesmos períodos. De qualquer modo, se considerarmos um mínimo de seis paquetes para manter

¹⁰ Segundo o mesmo autor, essa situação teria dado margem à leniência na fiscalização dos serviços, haja vista que a participação nos lucros dos navios conflitava com a defesa dos interesses da Coroa.

a programação de ligações para a América lusa, é possível estimar que os custos da linha, se mantidos tais valores, poderiam oscilar de £9.786 a £13.062 por ano, sem contar as despesas adicionais causadas pela predação de navios até o final da década de 1810.

Tendo como base as tarifas estipuladas, verifica-se que esses números equivaliam à receita aproximada de 81.000 a 108.000 cartas de primeiro porte por ano, um movimento inimaginável na época. Não encontramos estatísticas de postagens relativas ao início do século, mas um documento dos Correios britânicos de 1852, quando o tráfego já deveria ser maior, indica um total de 5.668 cartas transportadas naquela rota, das quais apenas 2.172 destinavam-se ao Brasil ou dele eram oriundas, enquanto as demais eram correspondências em trânsito para outros países. Naquele ano, a receita total dos Correios britânicos com as cartas desse roteiro foi de apenas £965 19s 8d (Howat, 1984).

Tendo em vista as elevadas despesas com os navios, uma solução poderia ser a busca de outras receitas. O transporte de mercadorias, diferentemente do que aconteceu nos sistemas português e espanhol, nunca fora uma possibilidade adotada pelos Correios britânicos, seja por preocupações com a segurança e a velocidade das travessias, seja por desinteresse dos administradores, eles mesmos envolvidos com as práticas de contrabando.¹¹ Restavam, assim, as receitas obtidas com o transporte tanto de metais preciosos e de dinheiro quanto de passageiros. No primeiro caso, os fretes líquidos cobrados pelos pacotes correspondiam a cerca de 1,5% dos valores embarcados, podendo chegar a 2% nas travessias mais longas. Os Correios britânicos ficavam com a metade das receitas auferidas na rota de Lisboa (mais curta e menos sujeita a riscos para os operadores) e um terço nas travessias atlânticas, entre elas a do Brasil (Pawlyn, 2003).

Tendo em vista a parcela que recebiam das receitas totais, a alteração do fluxo do ouro entre o Brasil e a Inglaterra somente seria interessante para os Correios britânicos se houvesse um substancial incremento nos valores a serem transportados. O novo desenho operacional elevava seus custos e riscos, ao incrementar a quantidade de navios utilizados e as milhas

¹¹ Em 1798, chegou a ser oficializada a prática de as tripulações levarem produtos a bordo, desde que “nenhum pacote transportasse uma quantidade tão grande de mercadorias, ou as armazenasse de tal maneira, que prejudicasse o serviço” (Norway, 1895, p. 94). Diante de acusações de fraude, a autorização foi revogada em 1800 para os pacotes das Índias Ocidentais, embora tenha sido mantida provisoriamente para aqueles destinados a Lisboa (Norway, 1895).

marítimas percorridas, ao mesmo tempo que caía sua participação nas receitas. A atividade cercava-se de perigos, principalmente nos anos de guerra. Em 1812, o brigue *Nocton* rumava para a Inglaterra quando corsários estadunidenses levaram £16.000 em espécie. No ano seguinte, o paquete *Express* foi abordado por corsários de mesma nacionalidade, alguns dias depois de deixar o Rio de Janeiro, com a perda de £20.000 em barras de ouro, após intenso, porém curto combate (Norway, 1895; Olenkiewicz, 2018b).

Todavia, mesmo diante desses problemas, eram significativos os valores transportados. Segundo Pawlyn (2003), com a abertura da rota para o Rio de Janeiro e a extensão daquela da Jamaica para Cartagena, os transportes de ouro e outros valores em todas as linhas transatlânticas ultrapassaram £1,1 milhão (ou seja, cerca de 3.473 contos de réis) entre 1810 e 1815. Esse movimento, entretanto, correspondia a uma entrada de pouco mais de £2.750 anuais para os Correios britânicos, uma receita que não conseguia pagar sequer o custo anual de um paquete em época de guerra. Segundo um demonstrativo do último trimestre de 1811 (Pawlyn 2003), 28% dos valores tinham vindo do Rio de Janeiro, a principal origem desse tipo de carga (a segunda maior foi a Jamaica no mesmo período).

O outro negócio subsidiário era o transporte de passageiros. Como se pode ver na Tabela 3, os preços das passagens eram relativamente altos, ainda que tenham diminuído ao longo do tempo, seja em função da troca dos paquetes alugados por aqueles da Coroa, seja pela concorrência de outros agentes, inclusive das embarcações a vapor que começaram a dominar algumas rotas.

Tabela 3 – Preços das passagens nos *packet boats*

Origem	Destino	1810 (*)		1826 (**)		1835 (*)	
		1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe
Falmouth	Madeira	£37 16s	£21 10s 6d	£28	£15	£25	£13
Falmouth	Tenerife	-	-	£35	£16	£27	£14
Falmouth	Rio de Janeiro	£85 1s	£45 3s	£73	£26	£52	£24
Falmouth	Bahia	£85 1s	£45 3s	£73	£26	£52	£27
Falmouth	Pernambuco	£85 1s	£45 3s	£73	£26	£49	£25
Madeira	Portos do Brasil	£53 11s	£29 8s	£42	£21	-	-
Rio de Janeiro	Falmouth	£106 1s	£55 13s	£80	£40	£52	£24
Bahia	Falmouth	£106 1s	£55 13s	£80	£40	£52	£27
Pernambuco	Falmouth	£106 1s	£55 13s	£80	£40	£49	£25
Rio de Janeiro	Buenos Aires	-	-	-	-	£20	£12
Buenos Aires	Rio de Janeiro	-	-	-	-	£20	£12

Fontes: (*) Pawlyn, 2003, p. 128-129; (**) Howat, 1984, p. 72.

Haja vista a variação cambial ao longo dos anos, a queda nos valores das tarifas entre 1810 e 1835 teve efeitos limitados para alguém com renda em réis. Os preços da primeira ou da terceira classe do Rio de Janeiro para Falmouth, nesse caso, correspondiam, em 1810, respectivamente a cerca de 348\$905 réis e 183\$089 réis. Em 1835, mesmo com a revisão praticada naquele ano, passaram a ser de 319\$800 réis e 147\$600, respectivamente.¹² Apenas a título comparativo, é interessante lembrar que a Reforma Postal de 1829 estipulara que uma passagem do Rio de Janeiro até Pernambuco em um dos pacotes nacionais custaria 34\$000 réis mais 36\$000 de comedorias, totalizando 70\$000 réis (Brasil, 1829). No mesmo ano, estabeleceu-se que o administrador geral dos Correios no Rio de Janeiro e seu ajudante principal receberiam os salários anuais de, respectivamente, 1:200\$000 réis e 800\$000 réis, correspondentes a 3,75 e 2,50 passagens de primeira classe em um pacote inglês (Brasil, 1829).

¹² Taxas de conversão cambial de acordo com Moura Filho (2011).

Entretanto, os Correios britânicos ficavam com apenas £4 por passageiro transportado, independentemente da rota e da categoria do serviço prestado (Pawlyn 2003, p. 87). De acordo com os números coligidos na Tabela 4, um total de 2.917 pessoas viajaram com os paquetes de Falmouth em dois períodos (entre março de 1801 e setembro de 1802 e agosto de 1803 e janeiro de 1810). Assim, o retorno financeiro com a atividade teria sido para a administração postal britânica de £11.668, em noventa e sete meses, ou seja, pouco mais de £1.443 anuais, também muito pequeno diante dos custos da operação. Ainda que, nos anos seguintes, esse movimento tenha subido, chegando a 1.864 pessoas transportadas em 1814, a parcela dessa receita correspondente aos Correios (£7.456) ainda continuaria bastante acanhada.

Tabela 4 – Passageiros dos *packet boats* para vários destinos – 1801-1810

Rotas	Passageiros	Viagens	Passageiros/viagem
Lisboa e portos espanhóis	1.316	ND	-
Índias Ocidentais	870	196	4,44
América do Norte	402	95	4,23
Mediterrâneo	280	ND	-
Portos do Brasil (1)	49	16	3,06
Total	2.917	ND	ND

Observações: (1) entre julho de 1808 e janeiro de 1810; ND = dado não disponível.

Fontes: Pawlyn, 2003, p. 91; Olenkiewicz, 2018a; Olenkiewicz, 2018b.

O equilíbrio financeiro da operação do sistema alterou-se, a partir de 1823, com a gradativa substituição dos paquetes alugados por navios de guerra da Coroa britânica, excedentes depois do término das Guerras Napoleônicas. Não obtivemos dados para analisar a estrutura de custos com essa mudança, mas ela parece ter buscado antes diminuir o déficit do serviço do que transformá-lo em uma possível fonte de rendas, haja vista a grande discrepância entre receitas e despesas e as já mencionadas diminuições das tarifas relativas ao transporte de passageiros e dos pagamentos realizados pelos Correios brasileiros por onça de cartas entregues.

4. Considerações finais

Como se pode depreender do exposto até aqui, a visão de Blackstone e Smith dos correios como uma fonte potencial de rendas para as monarquias não se confirmava no que se refere aos paquetes. Desse modo, mais que razões fiscais, o que explica o estabelecimento e a manutenção do sistema no Atlântico foram objetivos de ordem geopolítica, em que a circulação rápida e regular de informações e o estímulo ao comércio eram instrumentos de construção de um certo imperialismo informal, baseado antes na economia que em um domínio militar e administrativo direto – um projeto que não se implantou de imediato, mas avançou ao longo do século.

Isso não significa, contudo, que os paquetes tenham atendido apenas aos interesses da Coroa britânica e dos operadores dos navios. As reclamações de comerciantes portugueses e brasileiros nos casos de atrasos dos navios confirmam que a classe mercantil luso-brasileira era diretamente interessada no bom funcionamento do sistema. A previsão estabelecida nas convenções de 1808 e 1810 de que a Coroa portuguesa poderia demandar alterações no fluxo de partida dos navios, bem como a rápida concordância com a inclusão de paradas em Recife depois de 1817, são sinais de que o atendimento a necessidades do governo sediado no Rio de Janeiro era considerado, ainda que subsidiariamente, na modelagem e no funcionamento do serviço. Como se viu, embora as receitas percebidas não fossem altas, a entrega das cartas trazidas pelos paquetes e navios mercantes estrangeiros era mais rentável para os Correios brasileiros do que a das correspondências nacionais.

As próprias Coroas – portuguesa e depois brasileira – utilizaram os serviços dos correios marítimos britânicos em determinados momentos. Em 5 de fevereiro de 1816, por exemplo, ordenou-se o envio para as missões portuguesas em cortes estrangeiras, pelo paquete que estava a sair, de coleções de todas as leis promulgadas no Brasil desde 1808 até aquela data (Aviso, 1838a). O navio em questão era o *Swiftsure*, que partiu do Rio de Janeiro em 25 de fevereiro e chegou a Falmouth em 28 de abril daquele ano (Gazeta, 1816).

Mesmo com a mudança para os paquetes a vapor de Southampton, o Rio de Janeiro continuou, até 1869, a ser o principal nó da rede no Atlântico Sul, de onde partiam embarcações de menor porte para Buenos Aires

e Montevideu, em um sistema semelhante ao anteriormente praticado. Somente naquele ano, os portos do Rio da Prata voltaram a ser incluídos na rota principal, com a eliminação do transbordo. A partir da década de 1850, companhias de pacotes a vapor passaram a oferecer o serviço de encaminhamento de cartas no Atlântico Sul. Estadunidenses, franceses e alemães ensaiavam concorrer com os ingleses, na medida em que as suas redes de pacotes também se estendiam, propiciando a abertura não só para novos mercados, mas formas alternativas de encaminhamento para aqueles já cobertos pela estrutura existente. Em 1874, a agência dos pacotes britânicos foi fechada no Rio de Janeiro – mas essas são outras histórias.¹³

Referências

ARQUIVO Público do Estado da Bahia (APEB). Carta do conde de Linhares para o Conde da Ponte, informando sobre o irregular procedimento do cônsul inglês, quanto a abertura da mola do pacote, na qual remete uma cópia da convenção que sobre este artigo se ajustou [...]. 24 de março de 1809. APEB, BR BAAPEB CCivil-CAREG-106-145.

ACT for Granting to His Majesly Rates of Postage on the Conveyance of Letters and Packets from the Island of Madeira, and to and from the Portuguese Territories on the Continent of South America. 30 de junho de 1808. In: TOMLINS, Thomas Edlyne (Org.). *The Statutes of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, whit Notes, References and An Index [...]*. London: Georg Eyre and Andrew Strahan, 1809.

AVISO de 5 de fevereiro de 1816. In: ARAÚJO, J. P. F. N. *Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc., etc., do Imperio do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831 inclusive [...]*. v. 5. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1838a.

AVISO de 24 de dezembro de 1825. In: ARAÚJO, J. P. F. N. *Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc., etc.,*

¹³ Para a história dos períodos posteriores, ver, entre outros: Hemmeon (1912); Forrester (2016); Lopes (2020); Goldfeder; Salvino (2024).

do Imperio do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831 inclusive [...]. v. 5. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1838b.

BELOTTO, M. L. *Correio marítimo hispano-americano: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis, 1971.

BLACKSTONE, W. *The Commentaries on the Laws of England*. Oxford: Clarendon Press, 1765.

BRASIL. Carta de Lei de 17 de agosto de 1827. In: COLLECÇÃO das Leis do Brazil: Decretos de 1827. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

BRASIL. Decreto de 5 de março de 1829. Regulamento da Administração Geral dos Correios. In: ARAÚJO, J. P. F. N. *Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc., etc., do Imperio do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831 inclusive [...]*. v. 7. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1844.

CARNEIRO, D. *História da Guerra Cisplatina*. Brasília: Editora UnB, 1983.

CONVENÇÃO entre o Príncipe Regente o Senhor D. João, e Jorge III da Gran-Bretanha, sobre o estabelecimento de paquetes [...], de 19 de fevereiro de 1810. In: CASTRO, J. F. B. de. *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e mais potências de 1640 até o presente*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857.

COSTA, S. P. M. *A construção da Fronteira Sul: a Guerra de 1825*. Porto Alegre: IHGRGS, 2015.

DIÁRIO do Rio de Janeiro, n. 2, 2 de agosto de 1821.

FORRESTER, R. E. *British Mail Steamers to South America, 1851-1965: A History of the Royal Mail Steam Packet Company and Royal Mail Lines*. New York: Routledge, 2016.

FORTUNATO, T. *Topologias do tempo: a formação da rede dos correios no Brasil (1796-1829)*. São Paulo: USP, 2023 (Dissertação de Mestrado em História Social da USP).

FRANKLIN, B. Advice to a Yung Tradesman. In: FRANKLIN, B. *The Works of Benjamin Franklin Consisting of Essays, Humorous, Moral and Literary, with His Life, Written by Himself*. Chiswick [London]: C. Whittingham, 1824.

FRANKLIN, B. *The Papers of Benjamin Franklin*. New Haven: Yale University; Filadélfia: The American Philosophical Society, [s.d.]. Disponível em: <<https://franklinpapers.org/framedVolumes.jsp>>. Acesso em: 31 agosto 2025.

GAZETA do Rio de Janeiro. 1808-1822. Diversos números.

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

GOLDFEDER, P.; SALVINO, R. V. Le Brésil dans la mondialisation postale, des traités bilatéraux à l’entrée dans l’Union postale universelle (1810-1877). *Monde(s)*, n. 26, p. 75-92, 2024.

GONÇALVES, M. F. O papel na capitania de Minas Gerais: Identificação de proveniência a partir do estudo material da documentação avulsa da coleção Casa dos Contos do Arquivo Público Mineiro (1750-1800). *Acervo*, v. 36, n. 3, p. 1-32, 2023. Disponível em: <<https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/%20article/view/1952>>. Acesso em: 14 maio 2025.

GUAPINDAIA, M. C. *O controle do fluxo das cartas e as reformas de correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Lisboa: ICS-UL, 2019 (Tese de Doutorado em História da UL).

GUIMARÃES, C. G. *A presença britânica no Império do Brasil: o caso da firma Edward Johnsnton & Co. no Rio de Janeiro, c. 1842-1852*. São Paulo: Hucitec, 2023.

HEMMEON, J. C. *The History of the British Post Office*. Cambridge: Harvard University, 1912.

HOWAT, J. N. T. *South American Packets: The British Packet Service to Brazil, the River Plate, the West Coast (via the Straits of Magellan) and the Falkland Islands, 1808-80*. London: The Postal History Society; York: William Sessions, 1984.

IDADE d'Ouro do Brazil. 1811-1822. Diversos números.

INSTRUCTIONS given by John, Earl of Sandwich and Thomas, Earl of Chichester, His Majesty's Postmaster General, to Joseph Peppin, Agent at Rio de Janeiro for His Majesty's Packets sailing between Falmouth and the Brazils. In: HOWAT, J. N. T. *South American Packets: The British Packet Service to Brazil, the River Plate, the West Coast (via the Straits of Magellan) and the Falkland Islands, 1808-80*. London: The Postal History Society; York: William Sessions, 1984.

JOHN, R. *Spreading News: The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge: Harvard University Press, 1995.

JOYCE, H. *The History of the Post Office from its Establishment Down to 1836*. London: Richard Bentley & Son. 1893.

LOPES, K. *Convenções postais entre o império do Brasil e os demais países*. São Paulo, 2020. Disponível em: <<https://www.sppaulista.com.br/post/conven%C3%A7%C3%B5es-postais-entre-o-imp%C3%A9rio-do-brasil-e-os-demais-pa%C3%ADses-klerman-lobes>>. Acesso em: 30 maio 2025.

MACHADO, L. G. G. A criação dos correios marítimos entre Portugal e Brasil em 1798. *Postais: Revista do Museu Correios*, n. 4, p. 226-239, 2015.

MORENO CABANILLAS, R. *Cartas para gobernar: el establecimiento de la administración de correos de Cartagena de Indias (1764-1769)*. Saarbrücken: Alemanha, 2017.

MOURA FILHO, H. Câmbio de longo prazo do mil-réis: uma abordagem empírica referente às taxas contra a libra esterlina e o dólar (1795-1913). *Cadernos de História*, v. 11, p. 9-34, 2011.

NEWITT, M.; ROBSON, M. (Org.). *Lord Beresford e a intervenção britânica em Portugal, 1807-1820*. Lisboa: ICS, 2004.

NORWAY, A. H. *History of the Post-Office Packet Service Between the Years 1793-1815*. London: Macmillan, 1895.

NOTICE to the Public listing Packet Letter and Ship Letter rates of postage from Bristol in 1812. In: HOWAT, J. N. T. *South American Packets: The British Packet Service to Brazil, the River Plate, the West Coast (via the Straits of Magellan) and the Falkland Islands, 1808-80*. London: The Postal History Society; York: William Sessions, 1984.

O CAMPEÃO Portuguez, n. 30, 1822.

OLENKIEWICZ, J. S. *British Packet Sailings West Indies: Edmund Dummer Packets (1702-1711) – Falmouth Packets (1745-1749 and 1756-1841)*. 2018a. Disponível em: 1710-1840 Falmouth- North America. pdf. Acesso em: 6 fevereiro 2025.

OLENKIEWICZ, J. S. *Falmouth Packet Sailings to Brazil: 1808-1850*. London: Great Britain Philatelic Society, 2018b. Disponível em: <<https://www.gbps.org.uk/information/downloads/postal-history.php>>. Acesso em: 6 fevereiro 2024.

OLENKIEWICZ, J. S. *Falmouth Packet Sailings to South America: 1824-1832*. London: Great Britain Philatelic Society, 2018c. Disponível em: <<https://www.gbps.org.uk/information/downloads/postal-history.php>>. Acesso em: 6 fevereiro 2024.

PAWLYN, T. *The Falmouth Packets: 1689-1851*. Cornwall, Truran, 2003.

PORTARIA de 24 de setembro de 1823. In: ARAÚJO, J. P. F. N. *Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc.*,

etc., do Imperio do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831 inclusive [...]. v. 4. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1838.

PORTUGAL. Decisão n. 40, de 14 de novembro de 1812. In: *COLLECÇÃO das Leis do Brazil: Decisões de 1812*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

PROVISÃO de 20 de fevereiro de 1823. In: ARAÚJO, J. P. F. N. *Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc., etc., do Imperio do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831 inclusive [...]*. v. 4. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1838a.

PROVISÃO de 4 de agosto de 1823. In: ARAÚJO, J. P. F. N. *Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc., etc., do Imperio do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831 inclusive [...]*. v. 4. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1838b.

PROVISÃO de 20 de junho de 1825. In: ARAÚJO, J. P. F. N. *Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc., etc., do Imperio do Brazil, desde o ano de 1808 até 1831 inclusive [...]*. v. 5. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1838c.

QUEEN Anne 10th Act in 9th year of her reign. Disponível em: <https://postalmuseum.si.edu/object/npm_1984.1127.1#:~:text=Gilt%20lettering%20can%20be%20seen,/16%20%C3%97%207%20in.%20>. Acesso em: 27 outubro 2025.

SMITH, A. *A riqueza das nações*. São Paulo: Edipro, 2022.

SALVINO, R. V. Entre pontes e muros: tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII. *Varia Historia*, v. 34, n. 64, p. 15-49, 2018.

SALVINO, R. V. Um correio “o mais breve e econômico que for possível”: a implantação das redes postais na América Portuguesa (1796-1807). *Varia Historia*, v. 40, p. 1-34, 2024.

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

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

STEELE, Ian K. *The English Atlantic, 1675-1740: an Exploration of Communication and Community*. Oxford: Oxford University, 1986.

TRATADO de Commercio e Navegação entre o Príncipe Regente o Senhor D. João, e Jorge III da Gran-Bretanha [...], de 19 de fevereiro de 1810. In: CASTRO, J. F. B. de. *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e mais potências de 1640 até o presente*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857.

TRATADO entre o correio-mor de Portugal e o da Grã-Bretanha, de 20 de fevereiro de 1705. In: DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a correios. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. Edição em CD-Rom.