

## Os Correios Marítimos portugueses: logística e alguns resultados financeiros (1798-1803)\*

### *The Portuguese Maritime Mail Service: Logistics and Some Financial Results (1798-1803)*

Romulo Valle Salvino\*\*

**Resumo:** Em 1798, como parte das reformas postais conduzidas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Portugal implantou as primeiras linhas oficiais de transporte de correspondência entre Lisboa e seus domínios ultramarinos. O sistema combinava inicialmente o uso de embarcações mercantes e de guerra, com dois circuitos de paquetes que atendiam os principais portos americanos. Entretanto, em 1803, as viagens dos paquetes foram interrompidas, tendo sido reiniciadas, com outra configuração, apenas depois da vinda da família real para o Rio de Janeiro. O presente trabalho busca refletir sobre essa mudança e, com base em documentos sob guarda de diversos arquivos e em anúncios dos periódicos lisboetas, conclui que não só fatores logísticos, mas também econômico-financeiros estiveram por trás das decisões então adotadas.

**Palavras-chave:** Correios marítimos. História postal. Logística. Marinha mercante. Paquetes.

**Abstract:** In 1798, as part of the postal reforms conducted by D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Portugal implemented the first official mail transport lines between Lisbon and its overseas domains. The system initially combined the use of merchant and war vessels with two packet boats circuits serving the main American ports. However, in 1803, the packet boats trips were interrupted, having been restarted, with another configuration, only after the arrival of the Royal Family to Rio de Janeiro. The present work seeks to reflect on this change and, based on documents under the custody of various archives and on Lisbon newspaper announcements, concludes that not only logistical factors, but also economic-financial ones were behind the decisions adopted at that time.

**Keywords:** Maritime mail service. Postal History. Logistics. Merchant marine. Packet boats.

**JEL:** L87. L92.

\* Submissão: 28/05/2023 | Aprovação: 08/08/2023 | DOI: 10.29182/hehe.v26i3.924

\*\* Programa de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, Brasil | ORCID: 0000-0001-7290-8032 | E-mail: romulovs@uol.com.br



Esta publicação está licenciada sob os termos de  
Creative Commons Atribuição-Não Comercial  
4.0 Internacional

## Considerações preliminares

As dinâmicas logísticas, administrativas e econômicas dos sistemas de comunicação escrita na América portuguesa ainda são um terreno quase inexplorado, apesar de o assunto ter sido objeto da investigação de alguns poucos estudiosos nos últimos anos, como são os casos de Luiz Guilherme Machado (2015), Romulo Valle Salvino (2018; 2020), Mayra Guapindaia (2019; 2022) e Nívea Pombo (2022). Ainda há, desse modo, muito o que elucidar nesse campo de estudos, com o qual este trabalho busca contribuir, ao abordar o primeiro sistema de navios correio implantados entre Portugal e o Brasil no final do século XVIII.

Entre os últimos meses de 1796 e o início de 1798, o governo português planejou e começou a implantar uma grande reforma de seus sistemas de comunicação escrita. Para tanto, foram trabalhadas, ao mesmo tempo, três frentes: de um lado, a retomada pela Coroa dos Correios internos do Reino, até então em mãos de particulares; de outro, a constituição de novas estruturas de transporte destinadas a ligar o Reino com seus domínios ultramarinos, notadamente o Brasil; finalmente, a busca de soluções para a comunicação interna nos territórios americanos.<sup>1</sup>

Cada um desses segmentos cercou-se de desafios diferentes, de modo que seria muito difícil abordá-los no espaço de um único artigo. A opção aqui foi de escolher o problema das ligações entre Portugal e os portos americanos, de óbvia importância no que se refere à articulação das estruturas de comunicação imperial. Como se verá, o sistema inicialmente implantado previa o uso tanto de embarcações mercantes e de guerra quanto de paquetes – navios de transporte de cartas e mercadorias, com roteiros pré-fixados e giros periódicos, no caso de propriedade da Coroa.<sup>2</sup>

A historiografia, até agora, tem destacado o papel da segunda dessas soluções, apontada geralmente como exitosa, deixando de lado aquele da navegação comercial. Todavia, como se argumentará aqui, diferentemente do que tem afirmado a maior parte dos estudos, o sistema de paquetes foi interrompido no início de 1803. Seria retomado, em outras bases, apenas em 1809, depois da transferência da sede da monarquia para o Rio de Janeiro.

Discutir esse fato e refletir sobre suas causas é o objetivo principal deste trabalho. Para tanto, foram mobilizadas fontes as mais diversas, desde os

<sup>1</sup> Para uma visão geral das reformas postais portuguesas, consultar: Sobral Neto (2005); Guapindaia (2019).

<sup>2</sup> Sobre o significado original da palavra paquete (*packet boat* em inglês), ver: Pawlyn (2003).

anúncios de partida dos paquetes na imprensa lisboeta da época, até os poucos dados contábeis disponíveis, dispersos em diferentes arquivos, com destaque para o Arquivo Ultramarino e o Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. A escolha definiu também o recorte temporal da abordagem, ou seja, os cinco anos em que os primeiros paquetes circularam.

## 1. Correios e economia na Idade Moderna: dos primeiros sistemas postais a Adam Smith

Um lugar-comum nos documentos relativos à criação dos serviços postais europeus entre o final do século XV e início do XVII foi a sua importância para a governação e para o comércio. Nesses papéis, os Correios eram apresentados como meios para a promoção do bem comum e para a adequada e tempestiva ligação entre os vários corpos que compunham o corpo maior da monarquia. Antes que um negócio em si, apareciam como instrumentos de administração, de controle, de diálogo e de negociação à distância (Salvino, 2022).

Entre os séculos XVII e XVIII, uma outra visão, complementar a essa, foi se firmando. Inicialmente, em grande parte das monarquias (Portugal, Espanha, Sacro-Império, entre outras), os Correios tinham sido concedidos pelas Coroas a particulares, geralmente em caráter hereditário. Assim como seus súditos, os monarcas eram usuários dos serviços postais, pagando por eles. Durante o século XVIII, tendo como modelos principalmente os casos das monarquias inglesa e francesa, que não chegaram a renunciar à propriedade de seus Correios, embora, em alguns casos, os tenham arrendado a particulares, esse quadro começou a mudar. Seja por meio da concessão onerosa a empreendedores privados, seja pela exploração direta da atividade, os serviços foram assumidos pelas Coroas, em um processo que se encerrou apenas na metade do século XIX, quando o último serviço postal de propriedade privada foi extinto na Prússia (Salvino, 2020). No caso português, é conhecida a posição de D. Luís da Cunha, que chegou a propor o arrendamento dos Correios, tal como se praticava em outros países, depois de ser retomado da família Mata, que o havia comprado da Coroa em 1606 (Cunha, 2001; 2010).

Na Inglaterra, onde os Correios vinham se mostrando cada vez mais rentáveis desde o século XVII, William Blackstone pôde afirmar, nos *Comentários sobre as leis de Inglaterra* (1765), que o serviço postal era “um método bem aceito de se arrecadarem recursos [...] pois nele tanto o governo quanto

o povo encontram um mútuo benefício” (Blackstone, 1765, p. 302). Seu raciocínio cruzava a perspectiva fiscalista com aquela mais antiga, voltada para a promoção do comércio, pois, segundo ele, com os Correios “o governo adquire uma grande receita; e as pessoas fazem seus negócios com mais facilidade, rapidez e baixo custo do que o poderiam fazer se tal tarifa (e, é claro, tal repartição) não existissem” (Blackstone, 1765, p. 302).

Mas, nesse aspecto, a mais conhecida formulação talvez seja a de Adam Smith. Em *A riqueza das nações* (1776), apesar de seu conhecido posicionamento em favor do livre comércio, o economista escocês defendeu que os serviços de comunicação deveriam permanecer sob a alçada do Estado. Disse que “os Correios [...] além de custearem suas próprias despesas, garantem em quase todos os países uma receita bastante considerável para o soberano” (Smith, 2022, p. 982). Segundo ele, os serviços postais eram “um empreendimento comercial. O governo adianta as despesas para a criação de suas várias lojas, bem como para comprar ou contratar os cavalos ou as carruagens necessários, e é reembolsado com grandes lucros” (Smith, 2022, p. 1106).

Visões como essas provavelmente se pautavam pelos resultados dos serviços postais ingleses, que, entre 1755 e 1759, tiveram anualmente uma receita bruta e um lucro médios de, respectivamente, 228 mil libras e 81 mil libras. Entre 1765 e 1774, às vésperas da publicação de *A riqueza das nações*, essa receita cresceu 29,87%, enquanto as despesas decresceram, resultando em um aumento do resultado líquido de 76%. (Hemeon, 1912).<sup>3</sup> Números como esses faziam bastante verossímeis algumas afirmações de Smith, como a de que os correios seriam talvez o “único projeto comercial administrado com êxito por todo tipo de governo. O capital adiantado não é muito grande. Não há segredos nessa atividade. Além de certos, os retornos são também imediatos” (Smith, 2022, p. 1106).

## 2. O surgimento dos sistemas europeus de pacotes

Todavia, as características geográficas e econômicas eram muito diferentes nas diversas regiões, com impactos diretos nos custos das atividades postais. Havia uma diferença entre ligar as principais cidades e chegar às pequenas aldeias ou a áreas mais despovoadas e de características mais rurais. A constatação dessa realidade, por exemplo, levou a Coroa portuguesa, em

<sup>3</sup> Blackstone (1765) fala em um crescimento de receita postal de 23.600 libras em 1715 para 170.700 libras em 1763.

1702, a fixar em 40 réis o primeiro porte das cartas para o Algarve, quando se criaram os correios ordinários para aquela região, enquanto no resto de Portugal o preço era a metade (Documentos, 2008).

Se era custoso prover os serviços para os locais mais distantes e pobres da Europa, essa dificuldade era multiplicada no caso dos domínios ultramarinos, onde, normalmente, os serviços postais organizados chegaram mais tardiamente e de forma mais seletiva. As distâncias maiores a serem vencidas no interior desses domínios impactavam seriamente os custos de operação, enquanto as populações menores e a atividade comercial mais incipiente reduziam as expectativas de receitas.

As demoradas e perigosas viagens marítimas eram outro desafio, do ponto de vista financeiro, para os serviços postais. Desde o final do século XVI tinham surgido na Europa os primeiros serviços de pacotes (do inglês *packet boat*), que buscavam emular nos mares a periodicidade dos correios ordinários terrestres. Inicialmente circulavam apenas em trajetos mais curtos, em que não havia alternativa terrestre, como entre Holyhead (Inglaterra) e Dublin (Irlanda). Só viriam a ganhar importância maior no século seguinte, quando uma carreira passou a ligar Dover (Inglaterra) a Calais (França) e outra Harwich (Inglaterra) a Helvoetsluys (Países Baixos).

Foi tardia, contudo, a criação de carreiras postais transatlânticas, mesmo nos casos daquelas monarquias que bem cedo estabeleceram linhas de correios interiores em seus territórios ultramarinos. Apenas em 1702 a Inglaterra implantou as primeiras rotas do tipo no Atlântico Norte, para atender às exigências da comunicação administrativa e militar decorrentes da Guerra da Sucessão Espanhola (Steele, 1986). Descontinuados depois que terminou o conflito, os pacotes ingleses voltaram a circular pelo Atlântico apenas algumas décadas depois. No século XVIII, por causa de sua privilegiada localização geográfica, Falmouth, no sudoeste inglês, firmou-se como o grande porto de saída desses navios, seja para o Atlântico ou Mediterrâneo (Pawlyn, 2003). No final daquele século e primeira metade do XIX, os pacotes tinham se transformado em um importante negócio, com o transporte não só de cartas, mas também de mercadorias e passageiros.

A Espanha, por sua vez, embora tenha buscado estabelecer ligações regulares com suas possessões americanas desde o final do século XVI, só veio a criar duas carreiras de pacotes bem mais tarde, uma para Havana (1764) e outra para Buenos Aires (1767), a partir de La Coruña. Apesar de se ter buscado rentabilizar o serviço, mediante a liberação do transporte de mercadorias nos

navios, as operações permaneceram deficitárias.<sup>4</sup> Outras potências europeias com forte presença ultramarina, como a França, sequer chegaram a tentar soluções semelhantes naquele momento histórico.<sup>5</sup>

Em 1705, um tratado entre os Correios de Portugal e da Inglaterra criou um sistema de pacotes entre Falmouth e Lisboa, com os navios custeados pelos ingleses (Documentos, 2008). Com inspiração nesse modelo, entre 1710 e 1745, surgiram, pelo menos, três projetos visando à implantação de pacotes também rumo aos principais portos brasileiros. Todas essas tentativas goraram, por diversas razões, mas, em todos os casos, emergiu a questão do financiamento do sistema, já que as cartas dificilmente poderiam pagá-lo.

A última delas previa que as embarcações, todas de pequeno porte, levariam fazendas molhadas de Portugal para o Brasil e trariam produtos da terra no sentido inverso. Apesar de uma vigorosa defesa da ideia por parte de Alexandre de Gusmão e de ter obtido parecer favorável da maioria dos membros do Conselho Ultramarino, o projeto sofreu ferrenha oposição da Confraria do Espírito Santo, órgão representativo dos homens de negócio lisboetas, e foi engavetado por decisão régia (Salvino, 2018). Somente quarenta e três anos depois, por ocasião das reformas de 1798, os pacotes lusos, finalmente, seriam lançados ao mar.

### **3. As reformas de 1798 e os Correios Marítimos portugueses**

As reformas postais portuguesas foram coordenadas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que assumiu a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar em setembro de 1796, já com a missão de conduzi-las. D. Rodrigo era admirador das ideias de D. Luís da Cunha e de Adam Smith e tinha firme convicção da capacidade dos Correios de gerarem rendas para a Coroa. Em 1786, já se pronunciara sobre o assunto, em um estudo sobre as estradas, postas de cavalos, diligências e recovagens (Coutinho, 1993). Todavia, seu interesse pelo serviço passava também pela capacidade de um bom sistema de comunicação estimular os negócios e contribuir para a aproximação das partes mais distantes da monarquia, de modo a fortalecê-la (Coutinho, 1993).

<sup>4</sup> A respeito dos pacotes espanhóis, consultar, entre outros: Belotto (1971); Moreno Cabanillas (2017; 2022).

<sup>5</sup> Sobre os sistemas de comunicação escrita ultramarinos da França, ver: Harrison (2000).

Assim, pouco depois de assumir a Secretaria de Marinha e Ultramar, entre 12 e 27 de setembro de 1796, D. Rodrigo solicitou o parecer do vice-rei e dos governadores a respeito da criação de um sistema público de Correios no Brasil. Para tanto, os governadores deviam informar sobre os meios para “estabelecer o Correio das Cartas de sua capitania com o Reino e com os outros Domínios Ultramarinos”, além de propor as pessoas necessárias “para a arrecadação e distribuição das cartas” e qual o preço a ser cobrado “para indenizar da despesa do estabelecimento e até formar um ramo de renda real nessa capitania”.<sup>6</sup>

Até o momento, são conhecidas apenas as respostas dos governadores do Pará, Bahia, Pernambuco e Mato Grosso às questões propostas por D. Rodrigo, além de existir um ofício sobre o mesmo assunto do vice-rei, Conde de Rezende, que, embora enviado antes de D. Rodrigo assumir a Secretaria, já defendia a oportunidade e a necessidade de instalação do serviço postal em terras americanas.

O único a defender a criação de pacotes em paralelo ao uso da navegação comercial foi D. Francisco de Sousa Coutinho, governador do Pará e irmão de D. Rodrigo, apesar de ter afirmado que, embora fosse “indispensavelmente necessário”, o serviço postal, no caso daquela capitania, não poderia “talvez indenizar as despesas do custeamento”. Em outra passagem insistiu que os Correios “por ora, não podiam dar utilidade alguma ao Fisco, antes duvido que indenizem as despesas que exigirem”, haja vista ser aquela “colônia [o Pará] tão atrasada em riqueza e em população”. Segundo ele, todavia, a regularidade na troca das cartas era necessária “não só para o comércio, mas para o expediente da administração pública em todos os seus ramos e para o recurso das partes”, além de fornecer também os meios “os mais próprios e adequados para aproximar as colônias e a metrópole, para estreitar os laços entre uns e outros habitantes, e promover a sua recíproca felicidade”.<sup>7</sup>

Mesmo duvidando que o serviço pudesse se pagar, D. Francisco argumentou que a frequência dos navios do correio não deveria ser bimestral, como acontecia na carreira espanhola para Buenos Aires, e sim mensal, pois o Pará situava-se bem mais perto de Lisboa e eram frequentes os navios entre os dois portos. Se assim não fosse, seria difícil convencer os mercadores a aceitarem a implantação do novo serviço. Prefeririam continuar mandando

<sup>6</sup> AN, Secretaria de Estado do Brasil, cód. 67, v. 21.

<sup>7</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, D. 8578.

suas correspondências graciosamente pela navegação mercante, mesmo que sujeitas a extravios e atrasos.

Independentemente da frequência das ligações, contudo, para minimizar custos e evitar que o preço do serviço ficasse proibitivo, D. Francisco propôs que um mesmo navio atendesse não só o Pará, mas todas as capitanias do litoral Nordeste até a Bahia, além de Rio Negro, Mato Grosso e Goiás. Para garantir o transporte para o Reino, calculou, de forma extremamente otimista, que bastariam seis embarcações, que deveriam ser “de pouco custo, do lote pouco mais ou menos da pequena sumaca que daqui expedi de aviso, e a sua tripulação meramente a necessária para navegar”.<sup>8</sup>

Ao seu parecer, acrescentou uma planilha bastante detalhada, a discriminar tanto os investimentos quanto parte das verbas de custeio que, a seu ver, seriam necessárias para manter em funcionamento tanto as ligações transatlânticas quanto aquelas para o Maranhão, Rio Negro, Goiás e Tocantins. Estimou, por outro lado, que ainda que, se as cartas transportadas pelos pacotes nos dois sentidos chegassem a 30.000 anualmente, a tarifa cobrada de cada uma delas deveria rondar pelo menos 300 réis para dar conta das despesas – algo impensável, pois, segundo inquirições que fizera, os negociantes julgavam excessivo pagar mesmo 80 réis para melhorar algo que, até aquele momento, tinham gratuitamente.<sup>9</sup>

Quando ele encaminhou sua resposta à consulta do irmão, em maio de 1797, D. Rodrigo, entretanto, já enviara ordens para o Pará, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro para que se fabricassem navios, além de ter iniciado a compra de outros (Documentos, 2008). O predomínio era de embarcações de médio porte – bergantins ou brigues – a espelhar, de forma bastante evidente, os correios marítimos ingleses.<sup>10</sup> Essa opção impactou não só os valores dos investimentos, mas o custeio posterior do sistema, haja vista a necessidade de tripulações maiores.

---

<sup>8</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, D. 8578. Aviso (ou navio de aviso), nesse contexto, referia-se a embarcações enviadas com a finalidade exclusiva ou principal de transportar correspondências (Salvino, 2020). Sumaca era um “navio típico da costa brasileira de origem holandesa e muito semelhante ao patacho. Os portugueses passaram a designar por este nome todos os patachos construídos no Brasil” (Castro; Pereira, 2020, p. 16). Os patachos tinham dois mastros, com vela redonda à frente.

<sup>9</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, D. 8578.

<sup>10</sup> De acordo com Pereira (2012, p. 97), “considerado navio de guerra, o bergantim distinguia-se do navio de carga que dispunha exatamente da mesma armação – o brigue – apenas pela designação. No século XIX deixou de ser feita diferença entre eles, pelo que passaram ambos a designar-se como brigues”. Os bergantins, geralmente de maior porte que as sumacas, também tinham dois mastros, com 16 a 20 peças de artilharia.

O novo serviço postal começou a ser implantado de fato em 20 de janeiro de 1798, quando, depois de vários atrasos, foi assinado um Alvará, publicado em março, quando se fez acompanhar de um conjunto de instruções manuscritas, dirigidas aos agentes dos Correios de Portugal e da América, aos comandantes dos navios e às Juntas da Fazenda, que ficaram responsáveis pelo gerenciamento do sistema na América.<sup>11</sup>

O sistema implantado guardou muita semelhança com a proposta de D. Francisco, com o inevitável acréscimo de mais um circuito de paquetes para atender as capitanias do sul. A conexão de Lisboa com os principais portos atlânticos se daria mediante o uso de navios, que sairiam bimestralmente de Lisboa, a partir de março de 1798. A fixação dessa periodicidade foi objeto de discussão desde o primeiro momento, com D. Francisco a defender viagens mensais.<sup>12</sup> Essa opção, entretanto, dobraria o custo do sistema e por isso deve ter sido abandonada. Os navios mercantes, por outro lado, deveriam incrementar a frequência das ligações, obrigados doravante a levar gratuitamente as malas dos Correios e proibidos de transportar cartas que lhes fossem entregues diretamente por particulares, de acordo com mais uma sugestão de D. Francisco.

Os paquetes partiam sempre em dupla, um para cada um dos roteiros. Os da rota setentrional deveriam parar em Açú (Rio Grande do Norte), Parnaíba (Piauí), Maranhão e Salinas (Pará), de onde voltariam para Portugal. De Açú, as cartas seriam levadas por terra para a Paraíba e Pernambuco; de Salinas, por terra e pelos rios, para Belém. Na rota meridional, ancorariam na Bahia (na ida e, sempre que possível, também na volta) e no Rio de Janeiro.<sup>13</sup>

Contudo, devido à falta de condições operacionais no porto de Açú e à sua grande distância em relação às principais localidades, esse plano não chegou a funcionar na prática. Durante o primeiro ano, as chegadas dos paquetes da linha setentrional à América aconteceram na Paraíba e, nos seguintes, em Pernambuco. Ainda em março de 1798, D. Rodrigo tomou também providências para incluir na malha postal o porto indiano de Goa e as possessões da África. Chegou-se a cogitar o estabelecimento de paquetes entre

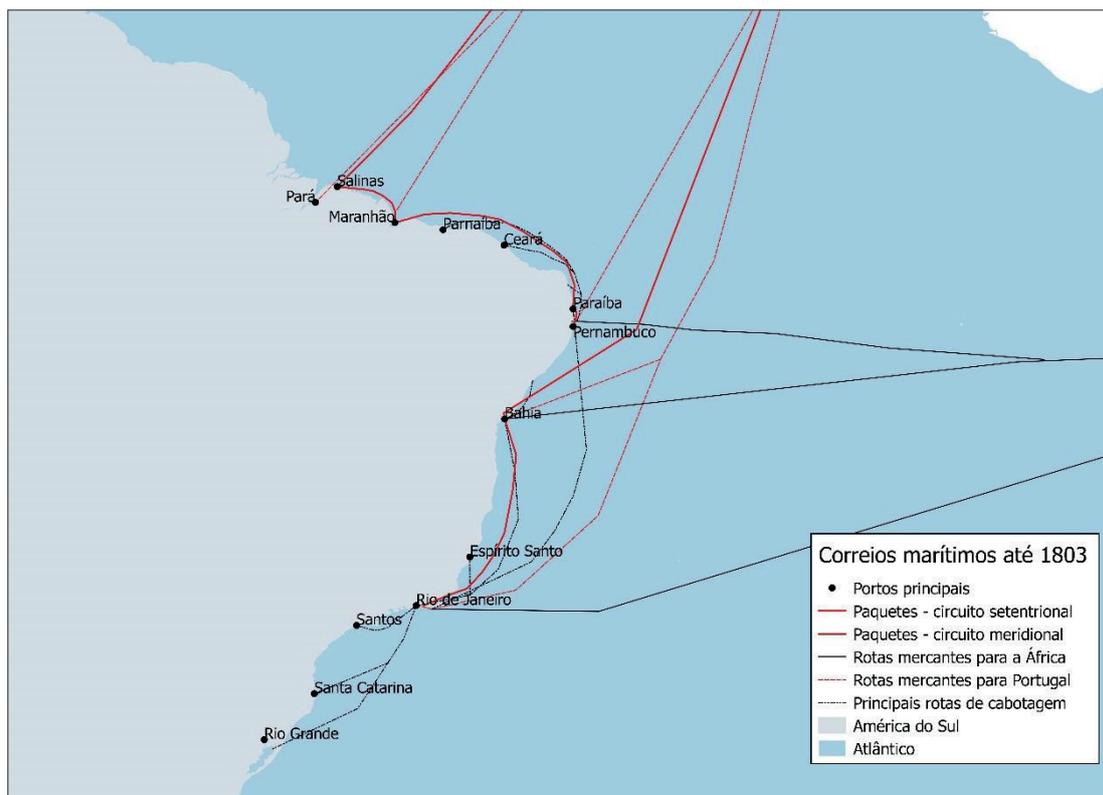
<sup>11</sup> AN, Cod. 0. 67, v. 23.

<sup>12</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, D. 8578.

<sup>13</sup> Esse roteiro consta apenas de forma fragmentária no Alvará de 20 de janeiro de 1798, mas um ofício de 27 de fevereiro do mesmo ano o esclarece (Documentos, 2008). Os locais de parada dos paquetes são confirmados, na prática, por toda a documentação posterior.

Angola e o Rio de Janeiro, mas a ligação acabou suportada apenas por navios mercantes e de guerra, haja vista a avaliação de que embarcações dedicadas ao serviço seriam antieconômicas nessa rota (Vieira, 1988). Como a maior parte dos navios que saíam de Angola dirigia-se para o Rio de Janeiro e a Bahia, o governador daquele domínio determinou que esses portos serviriam de *relais* na comunicação com o Reino.

**Figura 1 – Correios Marítimos portugueses: paquetes e demais navios (1798-1803)**



Fonte: elaborado pelo autor no software *Quantum Gis*, com base em diversos documentos citados no texto. Observação: os traçados das rotas são meramente indicativos, não tendo a pretensão de representar os trajetos reais dos navios.

As tarifas do serviço deveriam ser pagas, de preferência, no destino, ainda que fosse possível fazê-lo na origem, mediante a consignação do fato nos sobrescritos. Embora D. Francisco afirmasse que os homens de negócio paraenses julgavam 80 réis um preço alto, foi justamente esse o valor escolhido para o primeiro porte das cartas – igual àquele cobrado para os envios de correspondências do mesmo peso entre Portugal e os países europeus.

Para complementar as receitas, ao molde dos sistemas inglês e espanhol

e de acordo com uma proposição de D. Francisco, os paquetes transportariam também meia carga de produtos da terra e encomendas.<sup>14</sup> Diferentemente do que acontecia com as cartas, os fretes deveriam ser pagos antes do embarque, mas as instruções anexas ao Alvará de 20 de janeiro facultavam que, no caso de mercadorias destinadas a Portugal, o pagamento se desse em Lisboa.<sup>15</sup> Como se verá à frente, contudo, tais orientações não foram seguidas na íntegra.

As instruções para a implantação do serviço estipulavam que os “gêneros de peso” seriam cobrados a 800 réis a arroba, enquanto os “gêneros de volume” pagariam uma vez e meia os valores estipulados pelo Alvará de 20 de novembro de 1756. De acordo com aquele instrumento de quase meio século, apenas as cargas destinadas ao Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco deveriam obedecer aos preços nele mencionados; nos outros portos, as negociações ficariam livres. Essas determinações foram referendadas por um edital publicado quando da partida dos primeiros paquetes.<sup>16</sup> Um anúncio no *Correio Mercantil* de 29 de maio de 1798 informou que o frete dos paquetes seria o “mesmo que atualmente se paga aos navios da praça” (*Correio*, 1798).

Na prática, os comandantes das embarcações tinham bastante liberdade para escolher quais mercadorias levar e os portos em que as carregariam, de modo a maximizar os ganhos da Fazenda Real. Por isso, segundo o vice-rei, Conde de Rezende, por causa dos fretes maiores, eles preferiam a Bahia ao Rio de Janeiro.<sup>17</sup>

#### **4. A operacionalização do sistema de paquetes para a América**

Foi possível reconstituir parcialmente as viagens dos paquetes, tendo como base os anúncios de partida nos jornais lisboetas e diversos documentos encontrados no Arquivo Histórico Ultramarino, conforme se pode verificar na Tabela 1. As datas de partida foram corrigidas, quando há documentos a mostrar que tenham sido diferentes das anunciadas. Os registros nos portos subsequentes nem sempre se referem aos dias das chegadas, mas podem indicar que, naquela ocasião, os navios estavam fundeados nos lugares mencionados.

<sup>14</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, D. 8578.

<sup>15</sup> AN, Cod. 0. 67, v. 23.

<sup>16</sup> AN, Cod. 0. 67, v. 23.; BN, Manuscritos, 040,015,020. Sobre o Alvará de 20 de novembro de 1756, consultar: Silva (1830).

<sup>17</sup> AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 166, D. 12341.

Tabela 1 – Reconstituição parcial das viagens dos paquetes portugueses (1798–1803)

Paquete	Circuito Setentrional					
	Lisboa (ida)	Pernambuco	Paraíba	Maranhão	Salinas	Lisboa (volta)
Paquete Real(*) (***)	01/03/1798	-	12/04/1798	NE	27/05/1798	NE
Lebre	05/06/1798	-	18/07/1798	23/08/1798	11/09/1798	20/11/1798
Voador	11/08/1798	Capturado por corsários em 19/08/1798				
Príncipe Real(*)	10/10/1798	-	06/12/1798	11/01/1799	05/02/1799	08/04/1799
Olinda	10/12/1798	-	11/02/1799	23/02/1799	NE	08/07/1799
Faetonte	16/02/1799	NE	NE	NE	NE	NE
Caçador	30/05/1799	NE	28/07/1799	12/08/1799	06/09/1799	NE
Príncipe Real	18/08/1799	20/10/1799	03/11/1799	27/11/1799	NE	17/02/1800
Vigilante	11/10/1799	27/10/1799	27/11/1799	09/12/1799	15/01/1800	25/02/1800
Olinda	17/03/1800	30/05/1800	NE	27/06/1800	NE	08/11/1800
Netuno	04/04/1800	08/07/1800	24/07/1800	Naufragou na costa do Ceará em 26/07/1800		
Príncipe Real	30/06/1800	21/08/1800	NE	10/10/1800	NE	NE
Vigilante	06/09/1800	NE	NE	30/11/1800	08/01/1801	
Caçador	06/12/1800	27/01/1801	NE	25/02/1801	Capturado por corsários	
Olinda	01/03/1801	09/05/1801	NE	12/06/1801	Capturado pelos espanhóis	
Paquete Real	03/06/1801	NE	NE	24/09/1801	NE	22/12/1801

(continua)

Tabela 1 – Reconstituição parcial das viagens dos paquetes portugueses (1798–1803)

Paquete	Circuito Setentrional					
	Lisboa (ida)	Pernambuco	Paraíba	Maranhão	Salinas	Lisboa (volta)
Vigilante	19/09/1801	11/12/1801	08/02/1802	05/03/1802	25/04/1802	28/07/1802
Paquete Real	15/03/1802	02/05/1802	08/05/1802	29/05/1802	29/06/1802	NE
Boaventura	01/06/1802	26/08/1802	13/09/1802	27/09/1802	NE	NE
Paquete Real	10/10/1802	09/02/1803	04/12/1802	12/01/1803	NE	NE
Espadarte Brillhante (**)	25/02/1803	14/04/1803	30/04/1802	11/06/1803	Naufragou na costa do Pará em 06/1803	
Paquete	Circuito Meridional					
	Lisboa (ida)	Bahia	Rio de Janeiro	Bahia	Lisboa (volta)	
Vigilante	01/03/1798	NE	NE	07/06/1798	NE	
Faetonte	05/06/1798	24/07/1798	28/08/1798	08/10/1798	24/12/1798	
Alvacora	11/08/1798	NE	Capturado por corsários em 23/10/1798 na altura de Cabo Frio			
Vigilante	10/10/1798	NE	18/12/1798	15/02/1799	02/08/1799	
Postilhão da América	10/12/1798	NE	NE	NE	NE	
Gavião	16/02/1799	NE	01/06/1799	NE	NE	
Netuno	30/05/1799	NE	09/09/1799	NE	NE	
São José Espadarte (**)	20/08/1799	NE	17/11/1799	NE	04/03/1800	

(continua)

Tabela 1 – Reconstituição parcial das viagens dos paquetes portugueses (1798–1803)

Paquete	Circuito Meridional				
	Lisboa (ida)	Bahia	Rio de Janeiro	Bahia	Lisboa (volta)
Gavião	11/10/1799	NE	11/12/1799	NE	NE
Postilhão da América	17/03/1800	22/07/1800	05/08/1800	NE	04/11/1800
Paquete Real	04/04/1800	23/06/1800	22/07/1800	NE	NE
Gavião	30/06/1800	NE	30/09/1800	NE	NE
São José Espadarte	06/09/1800	NE	NE	15/01/1801	NE
Espadarte Brillhante	25/10/1800	NE	NE	NE	NE
Postilhão da América	01/03/1801	14/04/1801	Naufragou em Itapuã, em 12/05/1802		
Gavião	03/06/1801	NE	NE	29/11/1801	NE
Espadarte Brillhante	31/07/1801	NE	NE	NE	NE
Espadarte Brillhante	15/03/1802	NE	11/05/1802	23/07/1802	10/11/1802
Gavião	01/06/1802	30/08/1802	12/09/1802	NE	NE
Vigilante	10/10/1802	NE	17/12/1802	NE	NE

Fontes: *Gazeta de Lisboa*, 1798–1808; diversos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino.

Observações: A indicação NE corresponde a “registro não encontrado”;

(\*) Paquete Real e Príncipe Real eram nomes atribuídos ao mesmo navio. Foi consignado no quadro aquele que o identificava ao sair de Lisboa, mas os registros nos portos intermediários, às vezes, assumem a forma alternativa. As dúvidas foram dirimidas a partir de dados complementares, como o nome do comandante em cada viagem;

(\*\*) Espadarte Brillhante e São José Espadarte eram navios distintos, várias vezes registrados na documentação apenas como Espadarte. Também neste caso, as dúvidas foram resolvidas notadamente pelos nomes dos comandantes;

(\*\*\*) Durante essa viagem, o Paquete Real fundeou também no Rio Grande do Norte, em 22 de abril de 1798.

Na prática, como se pode constatar na Tabela 1, a quantidade de viagens anuais não atingiu nunca a frequência bimestral estipulada pelo Alvará. Os melhores desempenhos aconteceram em 1798 e 1800, com cinco partidas dos paquetes em cada um dos circuitos. A partir de 1801, iniciou-se um declínio nos giros dos navios, até que, em 1803, houve uma única saída, para o norte dos domínios americanos. Naquela ocasião, o bergantim *Espadarte Brillhante*, que fizera com êxito três viagens para o Rio de Janeiro e Bahia, naufragou nos baixios do Pará, com dezenas de mortos e perda da carga.<sup>18</sup>

Encerrava-se, com esse desastre, o primeiro ciclo dos paquetes portugueses. A partir desse momento, não houve mais anúncios de partidas desses navios na imprensa lisboeta, nem se constatam indícios na documentação do Arquivo Histórico Ultramarino dos giros periódicos, necessários para caracterizar um sistema desse tipo, ainda que se verifiquem registros esparsos de navios de aviso enviados pela Coroa em determinadas ocasiões.

Por outro lado, no mesmo período houve uma participação crescente da navegação mercante no tráfego de correspondências, constatável nos diversos “Avisos dos Correios” da *Gazeta de Lisboa*, um sistema de informação ao público que continuaria em vigor até o início da década de 1820, com um breve intervalo durante a invasão francesa. No princípio dos anos 1800, uma parcela considerável das embarcações mercantes que saíam de Lisboa para os principais portos americanos estava sendo usada para o transporte de cartas, conforme se pode constatar na Tabela 2. Assim, a frequência de viagens oferecidas por esse tipo de navios superava amplamente a dos paquetes.

**Tabela 2 – Viagens dos paquetes e navios mercantes com cartas (1798-1803)**

Ano	Paquetes				Outros navios(*)					
	Pará	Maranhão	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro	Pará	Maranhão	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro
1798	5	5	5	5	5	0	0	1	1	0
1799	4	4	4	4	4	4	3	7	7	4
1800	5	5	5	5	5	3	1	6	15	9

(continua)

<sup>18</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 126, D. 9705.

**Tabela 2 – Viagens dos paquetes e navios mercantes com cartas (1798-1803)**

Ano	Paquetes				Outros navios(★)					
	Pará	Maranhão	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro	Pará	Maranhão	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro
1801	3	3	3	3	3	6	14	31	30	21
1802	3	3	3	3	3	11	23	31	39	20
1803	1	1	1	0	0	14	28	25	37	23
Média anual de navios em Lisboa oriundos de cada porto (1783-1807)						12	26	33	29	22

Fonte: *Gazeta de Lisboa*, diversos números, 1798-1803. Frutuoso; Guinote, (2005, p. 20).

(★) Computadas as partidas diárias, isto é, se houve saídas de mais de um navio no mesmo dia, foram lançadas na tabela como apenas uma ocorrência, para não distorcer a análise das frequências.

## 5. Resultados financeiros parciais do sistema de paquetes

No que tange aos aspectos financeiros do serviço postal, as informações resumem-se a alguns balanços com resultados em Lisboa e na América e a uns poucos dados de custos da manutenção dos navios e de sua operação nos portos brasileiros. Não existia uma contabilidade centralizada, e as informações encontradas não chegam a completar séries históricas mais longas.

Já de início, os custos do sistema superaram muito aqueles previstos por D. Francisco, os quais, segundo ele, dificilmente poderiam ser cobertos pelas tarifas. A Tabela 3 busca comparar a proposta do governador do Pará com uma estimativa precária dos investimentos e despesas relacionadas ao funcionamento da estrutura realmente implantada. Não há, obviamente, a pretensão de que os valores arrolados correspondam exatamente aos praticados na época, mas a magnitude deles pode ser inferida a partir de algumas das informações disponíveis.

Não encontramos, até agora, o valor despendido com a compra e fabricação dos navios; porém, em 1799, ao tratar de uma proposta de extensão dos paquetes à África, o governador de Angola estimou que cada um deles não importaria menos de cinco contos de réis (Vieira, 1988, p. 207), um con-

to a mais do que o previsto por D. Francisco. A esse investimento inicial, deviam-se acrescentar os custos com as tripulações (salários, fardamento e alimentação) e com a operação das embarcações, com destaque para os reparos necessários nas longas travessias oceânicas e para o pagamento de práticos nos portos americanos.<sup>19</sup> Dessas rubricas, D. Francisco previu apenas a remuneração do pessoal e despesas com alimentação (100 réis por dia), bem como 1 conto de réis anuais para a manutenção de cada navio.

Aqui, para permitir uma comparação mínima entre tal projeto e a estrutura realmente implantada, obedecemos a mesma lógica de D. Francisco, até devido à falta das demais informações. Para estipular o eventual preço de um navio, optamos, contudo, por usar o valor proposto pelo governador de Angola, haja vista que os correios marítimos eram dotados de artilharia, bem como foram empregadas no serviço várias embarcações de maior porte. Disponemos de dados pormenorizados apenas sobre a tripulação do paquete *Espadarte Brillhante*, identificado nas fontes como *brigue* ou *bergantim*, embarcações que, na prática, confundiam-se e eram dominantes na frota a serviço dos Correios.<sup>20</sup> A guarnição, no caso, compunha-se de 40 homens, entre oficiais de marinha, oficiais de proa, um capelão e a marinhagem.<sup>21</sup> Pereira (2012, p. 101-103) sem indicar fontes primárias, atribui aos paquetes *Lebre Pequena* e *Boaventura*, 72 e 112 homens, respectivamente, assim como menciona as equipagens de outros navios correio que circularam depois de 1808, a indicar quantidades que resultam em uma média de 46 homens por embarcação.

Assim, haja vista tais discrepâncias, a Tabela 3 procurou contemplar todo o conjunto de informações disponíveis, de modo a propiciar uma estimativa ampla e o mais matizada possível dos custos anuais de um paquete na época, sem a pretensão de retratá-los exatamente. Mantivemos as previsões de D. Francisco a respeito dos custos de manutenção dos navios e de gastos com alimentação. Para o cálculo dos valores na última coluna, foram acrescentados

---

<sup>19</sup> Práticos eram marujos locais, conhecedores das características de um porto ou trecho litorâneo, capazes de guiar os navios de modo seguro entre bancos de areia, recifes e outros obstáculos naturais.

<sup>20</sup> Afirma Pereira (2012) que um terço dos bergantins utilizados pela Marinha de Guerra portuguesa no período de 1786 a 1823 foi utilizado como correio marítimo (no caso, tanto paquetes quanto navios de aviso).

<sup>21</sup> Apenas para efeito de comparação, anote-se que, segundo Pawlyn (2003), a tripulação-tipo de um paquete inglês passou, em 1891, de 60 para 30 homens, com redução do custo anual de £ 1.289.12s para £ 738.8s.

marinheiros à quantidade de tripulantes registrada para o Espadarte Brillhante, sem alteração no quadro de oficiais.<sup>22</sup>

**Tabela 3 – Investimento e custos dos paquetes (estimativas)**

Item	Proposta de D. Francisco de Sousa Coutinho	Estrutura implantada	
		Espadarte Brillhante	Média dos paquetes
	Valores (réis)	Valores (réis)	Valores (réis)
Investimento	4:000\$000	5:000\$000	5:000\$000
Custo financeiro	200\$000	250\$000	250\$000
Custo de manutenção (“fábricas e reparos)	1:000\$000	1:000\$000	1:000\$000
Tripulantes (remuneração e alimentação)	1:620\$000	3:414\$680	3:720\$080
Custo anual total (réis)	2:820\$000	4:664\$680	4:970\$080

Fontes: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, D. 8578; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 225, D. 15620; Pereira (2012, p. 101-103).

A estimativa de D. Francisco não contemplava reservas de recursos para cobrir eventuais atrasos dos paquetes ou perdas deles por naufrágio ou captura por inimigos. Ainda assim, se consideramos nos dois circuitos a mesma quantidade de navios por ele prevista e que todos fossem semelhantes ao Espadarte Brillhante, as despesas anuais atingiriam pelo menos 54 contos de réis anuais, equivalentes à receita de cerca de 675.000 cartas de primeiro porte, algo muito distante da realidade da época. Aos altos custos operacionais, acresceram-se as consideráveis perdas de embarcações, causadas por naufrágios e captura por corsários franceses. Entre 1798 e o início de 1803, foram lançados ao mar 14 navios para essa atividade, dos quais 7 se perderam pelas razões mencionadas, a implicar um potencial prejuízo de cerca de 30 contos somente com o valor das embarcações, sem contar as mortes de parte das tripulações e as perdas de receita.

Por outro lado, as informações até agora obtidas sobre os rendimentos do serviço, pelas razões já mencionadas, são bastante frágeis. Em 26 de março de 1798, D. Rodrigo de Sousa Coutinho afirmou que o Correio Marítimo

<sup>22</sup> Salários calculados com base em: AHU-São Paulo, Caixa 54, doc. 4144. O Alvará de 11 de novembro de 1768 equiparou os salários da Armada aos da Infantaria (Silva, 1858), sendo que os dos tenentes do mar, caso dos comandantes dos paquetes, equivaliam aos dos capitães da infantaria.

produzira, até aquele momento, “353\$956 réis que vão imediatamente entrar no Erário”.<sup>23</sup> Esse valor devia referir-se a rendimento líquido, talvez a considerar as cargas enviadas nos primeiros paquetes enviados à América e as correspondências recebidas em Portugal até aquele momento. Todavia, segundo outro registro, de 10 de outubro de 1798, quando partiu de Lisboa a quarta dupla de paquetes para a América, os valores das remessas até aquela data tinham sido os mencionados na Tabela 4.

Data da partida	Paquetes		Receita de Cartas (réis)
	Circuito Norte	Circuito Sul	
01/03/1798	Príncipe Real	Vigilante	243\$560
05/06/1798	Lebre	Faetonte	273\$520
11/08/1798	Voador	Alvacora	375\$920
10/06/1798	Príncipe Real	Vigilante	705\$660

Fontes: Gazeta (1798), diversos números; Machado (2015, p. 233).

O incremento dos valores a cada partida poderia parecer alvissareiro, mas eram muitos os obstáculos a vencer para rentabilizar os paquetes. Como se pode ver no Quadro 1, os dois navios responsáveis pela terceira remessa foram capturados por corsários franceses, a prejudicar os resultados financeiros daquele ano. A *Gazeta de Lisboa* chegou a noticiar que o comandante de um deles, o bergantim Voador, “antes de se render, lançou ao mar as malas [de cartas]” (Gazeta, 1798).<sup>24</sup>

Independentemente dos problemas dessa ordem, a Tabela 5 fornece indícios de que as receitas das cartas transportadas pelos paquetes continuaram, no ano seguinte, bem inferiores àquelas que se poderia almejar. Resumem-se

<sup>23</sup> AN, Negócios de Portugal, cx. 697, pct. 2, nº 2, doc. 5. Na ocasião, o secretário da Marinha queixou-se de que esse rendimento poderia ser mais vultoso se o Correio-Mor já tivesse sido definitivamente “satisfeito e expulso do lugar que pretende sempre não largar”.

<sup>24</sup> O procedimento de jogar as correspondências nas águas, diante de ataques inimigos, era previsto, desde 1657, pelo Regimento do Correio-Mor das Cartas do Mar e fora reafirmado pelo Alvará de 1798. O Correio-Mor das Cartas do Mar tinha sido criado em 1657, com o objetivo de regular as trocas de correspondências do Reino com alguns portos atlânticos. Em cada ponto do circuito, assistentes do Correio-Mor deveriam ficar encarregados de fechar e receber as malas com os papéis e fazer a entrega deles aos seus destinatários, mediante o lançamento em lista, o pregão público e a cobrança das tarifas devidas. O serviço não previa entrega domiciliária e, diante da forte resistência das Câmaras Municipais e homens de negócio, não logrou firmar-se, apesar de terem sido nomeados alguns assistentes para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, entre as décadas de 1660 e 1740. Ver a respeito: Salvino (2020).

nele informações registradas pela Administração do Correio Marítimo de Lisboa no terceiro trimestre de 1799, a respeito de cartas oriundas de todos os domínios – ou seja, cujos valores seriam majoritariamente recebidos em Portugal.

**Tabela 5 – Receita parcial das cartas chegadas em Lisboa (3º trimestre de 1799)**

<b>Tipo de transporte</b>	<b>Origem</b>	<b>Receita (réis)</b>	<b>Participação</b>	
Comboios e navios isolados	Açores e Madeira	313\$810	6,08%	6,79%
	Cabo Verde	36\$500	0,71%	
	Pará e Maranhão	475\$020	9,20%	69,96%
	Bahia e Pernambuco	841\$720	16,31%	
	Rio de Janeiro	866\$750	16,79%	
	Rio de Janeiro e Bahia	1:427\$200	27,65%	
	Origem não identificada	306\$260	5,93%	5,93%
Paquetes e comboio dos Açores	Pará, Maranhão e Pernambuco	695\$610	13,48%	17,26%
	Rio de Janeiro e Bahia	195\$415	3,79%	
Outros	Cartas entregues na administração	2\$780	0,05%	0,05%
Total		5:161\$065	100,00%	100,00%

Fontes: AN, Negócios de Portugal, BR RJANRIO 59.CAI.0.0634118.

A rubrica “Cartas entregues na administração” provavelmente refere-se às correspondências pagas, na origem, pelos próprios remetentes. Infelizmente, os valores das cartas trazidas por alguns paquetes foram misturados com o do comboio dos Açores. Ainda assim, esse grupo respondeu por menos de um quinto das receitas. Quase 70% das entradas provenientes da América vieram de navios mercantes ou militares – resultado provável da maior frequência de viagens oferecidas por esse tipo de embarcação.

No período em questão, chegaram a Lisboa três correios marítimos (Vigilante, Olinda e Gavião), dois comboios dos Açores e do Rio de Janeiro e vários navios isolados vindos do Brasil, ilhas atlânticas e lugares não especificados. As receitas que podem ser atribuídas aos paquetes, nesse caso, não

atingiriam uma média de 297\$000 réis por embarcação, valor um pouco inferior ao transportado, no sentido contrário, pelos paquetes da quarta remessa do ano anterior.

Outro documento detalha os valores das cartas transportadas pelos paquetes que partiram de Lisboa em abril de 1800, conforme a Tabela 6, a indicar uma receita média de pouco mais de 300\$000 réis por viagem.

<b>Tabela 6 – Receitas de cartas enviadas de Lisboa (abril de 1800)</b>			
<b>Navio</b>	<b>Destino</b>	<b>Receita parcial (réis)</b>	<b>Receita total (réis)</b>
Paquete Real	Bahia	166\$680	400\$340
	Rio de Janeiro	233\$660	
Netuno	Pernambuco	148\$100	262\$110
	Maranhão	76.500	
	Pará	27\$710	
	Paraíba	9\$800	
Receita total (réis)			662\$450
Média por navio (réis)			331\$225

Fonte: AN, Negócios de Portugal, BR RJANRIO 59.CAI.0.0634053.

Mesmo que todos os navios conseguissem, em cada um dos sentidos, igualar a maior receita de fretes registrada nesses papéis referente a uma única viagem (400\$340 réis atribuídos ao Pacote Real na Tabela 6), o sistema de paquetes estaria longe de se pagar apenas com as tarifas das correspondências. Se tomarmos a média como referência, uma das sumacas imaginadas por D. Francisco ou um bergantim como o Espadarte Brillhante ainda precisariam, respectivamente, de cerca de 2 contos e 500 mil réis e de mais de 4 contos para fechar as contas anuais. Desse modo, para o custeio do serviço, crescia a importância das encomendas e de cargas de modo geral.

Não encontramos, todavia, registros mais completos das receitas auferidas com esses serviços complementares. A Tabela 7 traz alguns valores esparsos obtidos em mapas de carga sob guarda do Arquivo Histórico Ultramarino. Correspondem aos valores das cargas encaminhadas em algumas viagens da América para Portugal.

**Tabela 7 – Receitas parciais com mercadorias enviadas da América (1798-1800)(\*)**

Paquete	Origem	Data	Valor fretes (réis)
Príncipe Real	Pará	27/05/1798	1:238\$250
Lebre	Pará	11/09/1798	780\$985
Faetonte	Bahia	22/10/1798	2:010\$400
Príncipe Real	Pará	05/02/1799	1:953\$075
Olinda	Pará	04/04/1799	186\$450
Vigilante	Pará	15/01/1800	1:309\$410
Paquete Real	Pará	07/03/1803	143\$000

Fontes: AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 113, D. 8752; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 113, D. 8784; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 114, D. 8825; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 114, D. 8848; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 117, D. 8988; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 124, D. 9566; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 95, D. 18473.

(\*) Além dos casos discriminados na Tabela 7, há diversos documentos com menção a cargas transportadas pelos pacotes, mas sem indicação dos fretes cobrados. São exemplos: AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 226, D. 15701; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 226, D. 15701; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 226, D. 15724; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 115, D. 8945; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 113, D. 8800; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 114, D. 8849; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 117, D. 8986; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 117, D. 8987; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 121, D. 9285; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9359; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9360; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9398; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9399; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 123, D. 9516; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 123, D. 9517; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 124, D. 9565; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 146, D. 11140; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, D. 14205. Esses papéis integraram, neste trabalho, a documentação utilizada para marcar as passagens dos navios pelos portos.

Provavelmente, esses fretes foram pagos em Portugal, pois não há registros deles nos balanços contábeis dos Correios locais. Note-se que apenas quatro desses valores superam um conto de réis, com dois deles a rondar os dois contos. Se as receitas com fretes fossem de mesmo vulto nos outros trechos das viagens, ainda seria possível pensar em torná-las rentáveis. Todavia, entre outros possíveis problemas, a intermitência nas partidas dos navios, combinada com o pouco tempo que eles tinham em cada porto, deve ter prejudicado muito o negócio, até porque a Coroa tinha a navegação mercante como concorrente no transporte de cargas. Além disso, parte das mercadorias era perdida devido aos ataques inimigos. Isso, por exemplo, aconteceu com o *Alvacora*, capturado por franceses perto de Cabo Frio e que teve a sua carga levada para Montevideu em 1799. Um carregamento de arroz e algodão recolhido em São Luís pelo bergantim *Caçador* também se perdeu, quando ele foi tomado por corsários espanhóis em 1801.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 115, D. 8945; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 116, D. 8966. Observe-se que, no

Encontramos, por outro lado, vários documentos emitidos no Maranhão, entre 1800 e 1801, os quais indicam o recebimento por meio dos pacotes de cargas de sal pertencentes à Coroa, cujos valores de venda, somados, em alguns casos, aos dos fretes de outras mercadorias ali recebidas, serviam para a compra de sacas de arroz, depois remetidas para Lisboa, em um comércio triangular.<sup>26</sup> Apenas em duas dessas operações, ambas em 1801, há registros do recebimento no local de fretes por mercadorias oriundas de outros portos: 95\$000 réis do Pacote Real e 73\$000 réis do Olinda.<sup>27</sup> Não há como saber se essas cargas – pequenas, haja vista os valores envolvidos – vinham de Lisboa ou Pernambuco. Note-se que, na viagem de volta a Portugal, além dos produtos pertencentes à Coroa, os navios levavam cargas de terceiros, mas sem especificação dos fretes atribuídos. Em todos esses casos, além das mercadorias adquiridas localmente, os eventuais restos em dinheiro das operações eram remetidos a Lisboa, diferentemente de alguns casos observados na Bahia, na Paraíba e no Pará, em que as receitas com fretes foram lançadas nos balanços dos Correios locais. A eventual incidência dessas triangulações em outros portos é algo ainda por investigar e depende da descoberta de documentação adicional.

Fora essas informações, encontramos uns poucos dados esparsos sobre fretes em balanços anuais dos Correios americanos, todos a incluir cargas de vários pacotes. Em todos esses casos, os valores percebidos foram muito baixos. Na Bahia, registraram-se 109\$960 réis (1798). Na Paraíba, 145\$803 (1799). No Pará, 106\$306 réis (1799) e 15\$800 réis (1801).<sup>28</sup> Em outros balanços do Pará e da Paraíba disponíveis, não há registro de fretes.

Se esses registros reforçam a percepção de que o negócio dificilmente cobriria os custos dos navios, ao conjunto acrescenta-se um balanço da Contadoria de Armazéns de Guiné, Índias e Armada, referente aos prejuízos e lucros dos pacotes aportados em Lisboa no ano de 1800 (ver Tabela 8).<sup>29</sup> O

---

Maranhão, o Caçador fez uma despesa de 329\$245 réis, enquanto a referida carga teve o valor estimado em 553\$200. Os fretes estipulados não foram especificados na documentação, mas, com certeza, eram bem menores do que esse valor, de modo que não deviam cobrir sequer a despesa local. Quase dois anos antes, o governador do Maranhão apresentara como um dos motivos de aquele navio demorar-se além do tempo previsto naquele porto justamente a necessidade de “carregar algumas sacas de algodão com cujos fretes se indenizassem parte das despesas de viagem” (AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 105, D. 8397).

<sup>26</sup> AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 112, D. 8725; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 113, D. 8809; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 116, D. 9022; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 118, D. 9106.

<sup>27</sup> AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 118, D. 9106.

<sup>28</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 99, D. 19430. AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, D. 2493. AN, Negócios de Portugal, Códice 99, v. 20; 23.

<sup>29</sup> A palavra “Armada”, no caso, tem o mesmo sentido atual de “Marinha”, isto é, a força militar marítima.

documento não discrimina receitas e despesas, porém informa que os resultados contemplam apenas os pagamentos de fretes. A consignação dos períodos completos das viagens no balanço faz crer que, além dos valores recebidos em Lisboa e na América, estariam registradas nele, pelo menos, todas as despesas pagas naquela cidade, tanto na ida quanto na volta dos paquetes, a contemplar talvez a remuneração dos tripulantes, mas sem dar conta, muito provavelmente, de outros valores, como os reparos dos navios na América e as despesas com práticos, contabilizadas nos portos de destino.

**Tabela 8 – Lucros e prejuízos parciais dos paquetes chegados a Lisboa (1800)**

Paquete	Circuito	Período da viagem	Lucro/ Prejuízo
Príncipe Real	Norte	18/08/1799 a 17/02/1800	-508\$122
Vigilante	Norte	11/10/1799 a 25/02/1800	-937\$890
Santo Antônio de Olinda	Norte	17/03/1800 a 08/11/1800	-1:158\$792
São José Espadarte	Sul	20/08/1799 a 04/03/1800	-1:490\$424
Postilhão da América	Sul	17/03/1800 a 04/11/1800	-2:112\$858
Gavião	Sul	11/10/1799 a 24/02/1800	1:004\$025
Prejuízo			-5:204\$061

Fonte: AN, Negócios de Portugal, BR RJANRIO 59.CAI.0.0634053.

Tais resultados depõem contra a esperança de que o transporte da meia carga de encomendas e mercadorias pudesse resolver os problemas financeiros do empreendimento. Mesmo que as informações aqui arroladas possam ser julgadas insuficientes para comprovar taxativamente que os paquetes operassem com prejuízo, são muito fortes os indícios nesse sentido, independentemente das grandes perdas decorrentes das capturas e naufrágios. Na melhor das hipóteses, o transporte marítimo por conta da Coroa tratava-se de um negócio de equilíbrio financeiro instável, a dificultar a concretização das esperanças de D. Rodrigo de Sousa Coutinho a respeito da rentabilidade dos paquetes.

Por outro lado, as despesas com o envio de correspondências pelos navios mercantes eram baixas, resumindo-se à compra das malas (que podiam ser aproveitadas em várias viagens), dos lacres e dos papéis necessários à composição das guias de remessa (também utilizadas nos paquetes). Não havia

custos sequer com o embarque e desembarque das malas, pois as determinações régias atribuíam a responsabilidade dessas atividades aos mestres dos navios.

Desse modo, independentemente de os paquetes poderem gerar algum lucro, a rentabilidade do serviço postal era maior com o uso da navegação mercante. Além disso, como demonstrado na Tabela 2, as embarcações comerciais ofereciam uma frequência de ligações com a América bem melhor que a dos paquetes, o que pode explicar a maior participação delas na composição das receitas postais. Nas circunstâncias concretas então enfrentadas, pareciam uma opção melhor tanto do ponto de vista logístico quanto financeiro para que o serviço postal – que enfrentava outros desafios com a criação das linhas terrestres no interior americano – pudesse se firmar. Por isso, embora D. Rodrigo de Coutinho tenha sido afastado do governo português em 1803, o mais provável é que a suspensão dos circuitos regulares de correios marítimos pertencentes à Coroa tenha decorrido das questões operacionais e financeiras aqui arroladas, uma hipótese corroborada pelo fato de as viagens desses navios já estar em declínio desde 1801.<sup>30</sup>

## 6. Considerações finais

De modo geral, a parca historiografia que se voltou para a criação dos Correios portugueses na América não tem atentado para a suspensão dos ciclos dos paquetes em 1803. Entre os pesquisadores mencionados no início deste artigo, apenas Luiz Guilherme Machado (2015) apontou o fato, baseado somente nos anúncios da *Gazeta de Lisboa* e sem se preocupar em explicá-lo. Julgamos importante, nesse aspecto, a reconstrução, ainda que parcial, das passagens dos navios pelos portos americanos, pois a interrupção dos informes na imprensa poderia ter outras razões que a descontinuidade nas viagens dos paquetes.

Por outro lado, a suspensão do uso de navios correio exclusivos não significou o fracasso das reformas postais e nem mesmo, mais especificamente, do chamado serviço dos Correios Marítimos. As embarcações continuaram a prover as ligações necessárias entre Portugal e a América, inclusive depois da transferência da família real para o Brasil. Entre outras fontes, essas remessas

---

<sup>30</sup> Em 1801, D. Rodrigo assumira o Erário Régio, função em que também acompanhou ativamente os resultados das reformas postais. A respeito de seu afastamento do governo, consultar: Pombo (2015).

podem ser acompanhadas pela *Gazeta de Lisboa* e, no sentido inverso, desde 1809, pela *Gazeta do Rio de Janeiro*.

Embora envios de cartas continuassem a ser feitos ilegalmente, sem passar pelos Correios, o sistema consolidou-se nos anos seguintes, mesmo diante do risco sempre presente de a Coroa controlar as comunicações pessoais.<sup>31</sup> O uso de malas lacradas e lançadas em guias certamente contribuía para a redução de extravios das cartas, ainda que enviadas pela navegação mercante, um problema bastante comum na sistemática anterior.<sup>32</sup> Enquanto isso, outras medidas melhoravam a frequência das ligações. Foi o caso da interligação dos portos portugueses pelas redes postais terrestres a partir de 1814, com as datas previstas de saída dos navios anunciadas pela imprensa. Com tal sistema, um remetente português podia escolher entre diversas opções de envio, sem necessariamente ter de esperar a próxima partida de uma embarcação em sua própria localidade.<sup>33</sup> Obviamente, a grande distância entre os portos e a incipiência da malha viária brasileira impedia que a mesma solução fosse empregada deste lado do Atlântico.

Enquanto isso, na América, até o final da década de 1810, foi construída, pela primeira vez, uma rede terrestre, fluvial e marítima a conectar todas as sedes de capitâneas com o Rio de Janeiro, fornecendo a base de um sistema de comunicação cujas linhas principais persistiriam e seriam ampliadas durante o Império brasileiro. Nesse processo, as transformações políticas repercutiam sobre a malha postal e essa contribuía para a consolidação do nascente estado nacional.<sup>34</sup>

O estabelecimento de novas vias de comunicação escrita regulares entre os antigos domínios portugueses e o restante do mundo continuaria pelo século XIX. A partir de 1808, um sistema de paquetes, sob responsabilidade dos ingleses, regulamentado apenas dois anos depois, interligou o Rio de Ja-

<sup>31</sup> Um indício forte das tentativas de controle sobre o conteúdo das correspondências por parte do Estado português materializa-se na vinda para o Rio de Janeiro, em 1810, de um empregado do Correio Geral “para abertura de correspondência suspeita, levando consigo os instrumentos de que se servia no referido ofício” (AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, D. 17644).

<sup>32</sup> A respeito dos extravios de cartas por não haver uma estrutura para recebê-las no destino, veja-se, por exemplo, ofício do vice-rei do Estado do Brasil, D. José Luís de Castro, Conde Rezende, datado de 14 de fevereiro de 1796 (anexo a AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 168, D. 12474).

<sup>33</sup> O primeiro anúncio referente a essa rede foi publicado em 22 de março de 1814 (*Gazeta*, n. 169, 2014).

<sup>34</sup> Trabalhos como os de Richard John (1995) e de Perola Goldfeder (2022) – o primeiro sobre o caso estadunidense e o segundo sobre as reformas postais no Império brasileiro depois de 1829 – vêm contribuindo para o resgate do papel dos Correios na construção dos novos estados nacionais americanos. Sobre a expansão da rede postal depois de 1808, ver, por exemplo: BN, Manuscritos, I-09, 12, 004, n. 003; *Gazeta do Rio De Janeiro*, n. 131, 1809.

neiro e a Bahia com a Inglaterra, a transportar, inclusive, passageiros. Embora desde 1809 tenha-se buscado a conexão mensal entre o Rio de Janeiro e o Reino por meio de navios da Coroa, somente em 1818 foi oficializado um sistema de pacotes a conectar o Rio de Janeiro com Salvador, Pernambuco e as ilhas atlânticas, com rotas que prosseguiram até Lisboa.<sup>35</sup> Décadas mais tarde, as conexões navais manteriam sua importância, ainda depois de, em 1874, o Brasil ter sido conectado à Europa por um cabo telegráfico submarino. Essas redes postais marítimas chegariam até o século XXI, mesmo diante da concorrência do transporte aéreo, para o encaminhamento não só de cartas, mas também de encomendas, em movimentos históricos cujo estudo começa apenas a se ensaiar.

## Referências

### Fontes primárias manuscritas

#### *Arquivo Histórico Ultramarino*

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 225, D. 15620; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 226, D. 15701; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 226, D. 15724; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 95, D. 18473; AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 99, D. 19430; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 105, D. 8397; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 112, D. 8725; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 113, D. 8809; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 115, D. 8945; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 116, D. 8966; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 118, D. 9106; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx. 116, D. 9022; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 109, D. 8578; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 113, D. 8752; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 113, D. 8784; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 113, D. 8800; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 114, D. 8825; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 114, D. 8848; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 114, D. 8849; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 117, D. 8986; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 117, D. 8988; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 117; D. 8987; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 121, D. 9285; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9359; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9360; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9398; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 122, D. 9399; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 123, D. 9516; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 123, D. 9517; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 124, D. 9565; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 124, D. 9566; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 126, D. 9705; AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 146, D. 11140;

<sup>35</sup> Sobre os pacotes ingleses e a rede marítima portuguesa criada em 1818, ver, entre outros: Convenção (1810); Pawlyn (2003).

AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, D. 2493; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 209, D. 14205; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 166, D. 12341; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 168, D. 12474; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, D. 17644; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Caixa 54, doc. 4144.

### **Arquivo Nacional do Rio de Janeiro**

AN, Cod. 0. 67, v. 23; AN, Negócios de Portugal, BR RJANRIO 59. CAI.0.0634053;

AN, Negócios de Portugal, BR RJANRIO 59.CAI.0.0634118; AN, Negócios de Portugal, Códice 99, v. 20; 23; AN, Negócios de Portugal, cx. 697, pct. 2, n.2, doc. 5; AN, Secretaria de Estado do Brasil, cód. 67, v. 21.

### **Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**

BN, Manuscritos, 040,015,020; BN, Manuscritos, I-09, 12, 004, n. 003.

### **Fontes primárias impressas**

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

COLLECÇÃO das Leis do Brazil. Decisões de 1818. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

CORREIO Mercantil. Lisboa: Imprensa Régia, 1798-1803.

CONVENÇÃO entre os muito altos e muito poderosos senhores o Príncipe Regente de Portugal e El Rey do Reino Unido [...]. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1810.

COUTINHO, R. de S. *Textos políticos, económicos e financeiros (1783-1811)*. Edição de André Mansuy Diniz Silva. Lisboa: Banco de Portugal, 1993. 2 volumes.

CUNHA, D. L. da. *Instruções políticas*. Introdução, estudo e edição crítica por Abílio Diniz Silva. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

CUNHA, L. da. Testamento político. In: CONSELHOS aos governantes. Brasília: Edições do Senado Federal, 2010.

DOCUMENTOS dos séculos XIII ao XIX relativos a correios. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008.

GAZETA de Lisboa. Lisboa: Imprensa Régia, 1797-1803.

GAZETA DO RIO DE JANEIRO, n. 131. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 13 de dezembro de 1809.

SILVA, A. D. da (Org.). *Colleção de legislação portuguesa desde a ultima compilação das Ordenações [...]* Lisboa: Typographia de L. C. da Cunha, 1858. 6 volumes.

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

### Fontes secundárias

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

CASTRO, P. P. da C.; PEREIRA, J. A. R. (Org.). *Da Armada Real para a Marinha Imperial: as unidades e organismos que ficaram no Brasil e as que voltaram para Portugal*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2020.

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

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

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

HARRISON, J. E. *The Intercourse of letters: transatlantic correspondence in early Canada, 1640-1812*. 2000. Toronto: UT, 2000. Tese (Doutorado em Filosofia da UT).

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

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

LOPES, A.; FRUCTUOSO, E.; GUINOTE, P. As frotas do Brasil e no Atlântico de final do Antigo Regime. In: CONGRESSO INTERNACIONAL ESPAÇO ATLÂNTICO DE ANTIGO REGIME: PODERES E SOCIEDADES, Lisboa, *Anais...* Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, p. 1-28, 2005 Disponível em: <[http://cvc.instituto-camoes.pt/ear/coloquio/comunicacoes/antonio\\_lopes\\_eduardo\\_frutuoso\\_paulo\\_guinote.pdf](http://cvc.instituto-camoes.pt/ear/coloquio/comunicacoes/antonio_lopes_eduardo_frutuoso_paulo_guinote.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2020.

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.

MORENO CABANILLAS, R. *Comunicación e Imperio: proyectos y reformas del correo en Cartagena de Indias (1707-1777)*. Madrid: Sílex Universidade, 2022.

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

PEREIRA, J. M. M. (Org.). *Navios, marinheiros e arte de navegar, 1669-1823*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.

POMBO, N. *Dom Rodrigo de Sousa Coutinho: pensamento e ação político-administrativa no Império Português (1778-1812)*. São Paulo: Hucitec, p. 165-191, 2015.

POMBO, N. Segredos coloniais sob o controle do rei: a reforma dos correios em Portugal e no ultramar em finais do século XVIII: modelos, resistências e limite. In: GAUDIN, G.; STUMPF, R. *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*. Madrid: Casa de Velásquez, 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. *Guerras de papel: comunicação escrita, política e comércio na monarquia ultramarina portuguesa*. Jundiaí: Paco Editorial, 2020.

SOBRAL NETO, M. Os correios na Idade Moderna. In: SOBRAL NETO, M. (Org.). *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005.

STEELE, I. K. *The English Atlantic, 1675-1740: an Exploration of communication and community*. New York; Oxford: Oxford University, 1986.

VIEIRA, A. M. O. *Subsídios para a história do correio marítimo português*. Porto: Núcleo do Ateneu Filatélico 1988.