

Jogo contínuo de numerosas molas: Comunicações postais entre Brasil e Inglaterra, dos tratados bilaterais à UPU (1808 – 1877)

Pérola Maria Goldfeder Borges de Castro

(Universidade do Estado de Minas Gerais – UEMG)

Romulo Valle Salvino

(Universidade de Brasília – UnB)

RESUMO: Em 1842, o Brasil tornou-se o segundo país do mundo a uniformizar tarifas postais. Vastidão territorial e fragilidade do monopólio do Estado sobre os serviços do Correio foram fatores desfavoráveis à densificação da malha postal nacional, tal como nossas pesquisas anteriores puderam demonstrar.¹ Invertendo a lógica de observação, o objetivo agora é compreender a formação do Estado brasileiro enfatizando redes de comunicação internacionais. Para isso, questionamos: qual o lugar das relações *Brasil – Inglaterra* na mundialização das comunicações postais iniciada nas primeiras décadas do século XIX e intensificada nos anos 1870, com a fundação da União Postal Universal?

Palavras-chave: relações Brasil – Inglaterra; tratados postais bilaterais; reformas postais; União Postal Universal; século XIX.

Área temática de submissão: 3 – História Econômica, do pensamento econômico e demografia histórica.

¹Fazemos referência aos seguintes trabalhos: SALVINO, Rômulo Valle. *Guerras de papel: Disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c. 1650 – c. 1750)* (Tese de doutorado), Universidade de Brasília, 2018. 428 pps.; CASTRO, Pérola Maria Goldfeder Borges de. *Em torno do Trono: a economia política das comunicações postais no Brasil do século XIX (1829 – 1865)*. (Tese de doutorado), Universidade de São Paulo, 2021, 587 pps.

Introdução

Sistemas postais são redes de comunicação administrativamente coordenadas cuja existência remonta a, pelo menos, 4.000 anos de história. Essa longa duração institucional é, contudo, marcada por descontinuidades espaço-temporais, razão pela qual podemos classificar nosso objeto em, pelo menos, três categorias: imperial, corporativa e nacional.² Para os fins desse trabalho, interessa-nos tratar do terceiro tipo, visto que seu aparecimento esteja relacionado à expansão do capitalismo comercial e à formação dos Estados modernos europeus entre os séculos XVI e XIX.

Para atender às necessidades tanto das Coroas quanto dos homens de negócio, desde cedo foi preciso garantir, através das fronteiras, o trânsito por terra – com o uso, inclusive, do sistema de postas³ – bem como as condições de desembarque de correspondência transportada pelo mar. Nesse aspecto, talvez o mais antigo convênio postal tenha sido aquele que, em 1601, permitiu a mensageiros provenientes de Espanha cruzar o território francês com destino à Itália. Em 1619, firmou-se também um tratado entre os Correios ingleses e a família Taxi, que administrava os serviços postais nos domínios Habsburgos.

Na medida em que as redes postais se tornavam mais sofisticadas, acordos foram se firmando para a interiorização de objetos recebidos de outros Correios, sem que os condutores tivessem que adentrar os territórios de outras monarquias. Evitava-se, dessa forma, o envio de mensageiros próprios por longas distâncias, a não ser no caso de mensagens expressas, em situações não ordinárias. Tal foi o caso do tratado celebrado em 1718 entre os Correios de Portugal e de Espanha, tendo em vista que o território espanhol fosse caminho obrigatório das cartas trocadas por terra com o restante da Europa, notadamente com França, Itália, Flandres e países do Norte.⁴

Algumas vezes, esses pactos vinham apenas regular situações de fato, informais. De qualquer modo, graças a eles estendeu-se pela Europa uma rede de comunicação que

²Como exemplo de sistema postal imperial temos o *Cursus Publicus* romano, instituição estabelecida entre 29 A.C e 14 A.C. com a finalidade de conduzir correspondências diplomáticas, direcionar campanhas militares e planejar a rotina administrativa do Império. Já sistemas postais corporativos eram empreendimentos particulares patrocinados por Universidades, Guildas, etc. que floresceram na Europa durante a Idade Média. JOHN, Richard R. “Postal Systems”. In: *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. Oxford: Elsevier, 2015. pp. 640 – 643.

³O sistema de postas era fundamentado em estações nas quais os mensageiros podiam trocar seus cavalos, um conceito muito semelhante ao das *posita statio* romano e de outras estruturas semelhantes existentes no Oriente durante a Idade Média. GAZAGNADOU, Didier. *The diffusion of a postal relay system in premodern Eurasia*. Paris: Éditions Kimé, 2016.

⁴SALVINO, Romulo Valle. *Guerras de papel: comunicação escrita, política e comércio na monarquia ultramarina portuguesa*. Jundiaí: Paco Editorial, 2020.

atravessava diversos domínios, dando origem a uma realidade que se estampou na emissão de guias postais “internacionais”, como o *Nuovo itinerario delle Poste* de Ottavio Codogno (1618), com várias edições até o final do século XVII. Por esses canais, foi possível a circulação cada vez mais regular não apenas de cartas propriamente ditas, mas de amostras, pequenas encomendas, pedidos de mercadorias, letras de câmbio, cotações de preços, informes comerciais, publicações periódicas, a dinamizar os negócios e a contribuir para aquelas transformações que alguns autores anglófonos denominaram *communications revolutions* (“revoluções comunicacionais”).⁵

Até o século XVIII, a maioria dos Correios europeus esteve nas mãos de poderosas famílias, com notável exceção britânica e francesa.⁶ É possível dizer, portanto que, embora com o consentimento e mesmo com o incentivo das Coroas, esses tratados fossem celebrados, em boa parte dos casos, como *acordos privados entre diferentes operadoras postais*. Contudo, já na primeira metade do Oitocentos, período de maior interesse para esse trabalho, os principais serviços do tipo tinham passado a integrar os aparelhos estatais. Assim,

Os progressos da civilização criam por toda a parte novas relações entre os homens; multiplicam incessantemente os laços de suas afeições e de seus interesses; e impõem ao Governo o dever de estabelecer entre eles comunicações mais fáceis e frequentes; de aproximar por meios mais prontos e exatos as distancias que os separam; de abrir às suas relações vias mais diretas e cômodas, enfim, de satisfazer a todas as exigências das suas necessidades e até somente de suas conveniências. [...] O serviço dos correios é, pois indispensável para manter o animar da nossa existência social pela atividade do seu mecanismo, e pelo jogo contínuo de suas numerosas molas.⁷

⁵O termo “*communication revolution*” foi cunhado por Robert Albion para denominar o fenômeno de aceleração das trocas informacionais ocorrido no mundo capitalista em meados do século XVIII, bem como para diferenciar esse fenômeno de seu congênere mais célebre, a revolução industrial. ALBION, Robert. “The communication revolution”. In: *The American Historical Review*, [s.l.], v. 37, n. 4, jul. 1932, pp. 718 – 720. Décadas mais tarde, Richard John retoma a perspectiva de revolução nas comunicações, nela distinguindo duas variações, quais sejam as descobertas tecnológicas/desenvolvimento de novas fontes de energia (ex. navios a vapor; ferrovias; cabos telegráficos submarinos) e as inovações institucionais, organizacionais e infraestruturais (regulamentações; burocratização das repartições; construção de estradas de rodagem; introdução de tarifas especiais; diversificação da oferta de serviços no setor privado, etc.). JOHN, Richard R. *Spreading the news: The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge: Harvard University Press, 1995. Para uma revisão historiográfica do conceito, ver: BEHRINGER, Wolfgang. *Communications Revolutions: a Historiographical Concept*. *German History*, v. 24, n. 3, p. 333-374, 2006.

⁶Na Inglaterra, o monopólio da Coroa sobre o transporte de correspondências iniciou-se no período anterior à Commonwealth (1649 – 1660), tendo se consolidado nas décadas subsequentes por meio de diversas legislações. HEMMEON, Joseph Clarence. *The history of the British Post Office*. Cambridge: Harvard University, 1912. Já na França, o Correio, mesmo que arrendado a particulares (contratadores) pertencia também à Coroa, diferentemente do que aconteceu nos domínios Habsburgos e em Portugal. LANGLOIS-THIEL, Olivia. *Contribution à l’histoire du service public postal: de la Révolution au tournant libéral du second Empire*. Bruxelas: Peter Lang, 2014.

⁷MAGNITOT, Albin Le Rat de; HUARD-DELAMARRE. *Dictionnaire de Droit public et administratif*. Paris: Joubert, 1836, v. 2, p. 382.

Extraída de um relatório do período revolucionário, essa passagem originalmente em francês nos revela uma antiga visão sobre os correios, que então passavam por significativas transformações na virada do século XVIII para o XIX: eram esses serviços “molas” integrantes de um conjunto de relações internacionais, não mais circunscritas a limites intradominiais, que refletiam uma nova ordem mundial. Essa novidade era fruto tanto de uma etapa inédita do capitalismo, mas também tributária das modificações no cenário mundial trazidas pelas ideias iluministas e pelas revoluções liberais. E isso modificou profundamente não apenas as relações entre os Estados, mas também a expansão dos mercados.

O fato do excerto em questão ter sido traduzido pelo jurista Vicente Pereira Rego e incorporado ao texto de *Elementos de Direito Administrativo Brasileiro* (1857) demonstra que tal perspectiva integrativa dos sistemas postais era também partilhada pelos agentes econômicos e políticos dessa porção sul-americana. Mas como se deu o funcionamento do “mecanismo” postal que aproximava o Brasil do mundo? A seguir, analisaremos em recorte cronológico a participação dos britânicos nos principais arranjos diplomáticos e técnicos responsáveis por essa conexão.

1. Paquetes ingleses no Brasil, 1808 – 1822: antecedentes e transformações

A história do estabelecimento de paquetes (*packet boats*)⁸ entre a Inglaterra e os domínios portugueses teve início mais de um século antes de esses navios começarem a circular para o Brasil. Em 1705 – antes, portanto, da assinatura do já mencionado tratado luso-espanhol de 1718 – Portugal já havia celebrado uma convenção postal com os ingleses, na esteira das transformações introduzidas pelo Tratado de Methuen (1703).⁹ A intensificação das relações comerciais entre as duas partes incrementava a troca de correspondências. Assim, o instrumento entre os dois serviços postais foi assinado em Londres em 20 de fevereiro de 1705, de um lado, por João Duarte da Costa, lugar-tenente do Correio-Mor e, de

⁸Esse tipo de embarcação surgiu na década de 1590 e ligava Inglaterra à Irlanda, posteriormente foi utilizado entre os portos de Dover e Calais, bem como entre Harwich e Helvoetsluluy, propiciando aos britânicos um ingresso nos diversos portos da Europa. Mais tarde, em 1688, a rota de Calais foi substituída por uma ligação via La Coruña, com a escolha do porto de Falmouth como o ponto de saída dos paquetes, tendo em vista sua posição privilegiada. PAWLYN, Tony. *The Falmouth Packets: 1689-1851*. Cornwall, 2003, p. 8-15.

⁹Esse tratado franqueava Portugal aos tecidos da Inglaterra, enquanto aquele país liberava a entrada de vinhos portugueses. Cf: BOXER, C. R. *O Império marítimo português, 1415-1825*. Companhia das Letras. São Paulo. Brasil. 2002; CARDOSO, J.L. COSTA, L.F., CLUNY, I., et al. *O Tratado de Methuen (1703): diplomacia, guerra, política e economia*. Livros Horizonte. Lisboa. 2003;

outro, por Sir Robert Cotton e Sir Thomas Frankland Bart, que compartilhavam as funções de *Postmaster General* da Inglaterra.¹⁰

O Tratado de 1705 dispunha a criação, a cargo da Coroa britânica, de pacotes semanais ligando os portos de Falmouth e Lisboa. O correio português, como contrapartida, comprometia-se a pagar seiscentos réis por onça de cartas que recebesse da Inglaterra. 10% do montante arrecadado nos dois sentidos seriam descontados para cobrir os custos de distribuição doméstica em cada país. A prestação de contas entre as partes deveria ser trimestral, descontando-se os valores relativos às correspondências eventualmente devolvidas por terem sido dirigidas a pessoas ausentes, desconhecidas ou mortas.

É importante observar que os pacotes da linha Falmouth – Lisboa tinham o estatuto de navios diplomáticos e, por isso, eram isentos de fiscalização aduaneira. Embora, desde cedo, multiplicarem-se acusações de que serviam ao contrabando, inclusive de ouro vindo do Brasil, o fato é que essas embarcações continuaram a circular regularmente ao longo de todo o século XVIII.¹¹ Esse movimento apenas sofreu interrupção durante as Guerras Napoleônicas (1803 – 1815), quando Lisboa foi cercada pela armada inglesa, voltando a se normalizar em 1809, com a retirada das tropas francesas dessa cidade.

Foi com a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808 que os primeiros navios correio ingleses começaram a singrar pelos mares meridionais.¹² Os poucos trabalhos até agora preocupados com essa questão têm ligado o início do processo a uma convenção assinada em 1810, mas a realidade foi outra. Na verdade, os ingleses, escudados na Carta Régia de 28 de janeiro de 1808,¹³ que abrisse os portos brasileiros às nações amigas de Portugal, foram rápidos em redirecionar para o Rio de Janeiro a rede de comunicação

¹⁰DOCUMENTOS dos séculos XIII a XIX relativos a correios. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2008. P. 293 – 295. CD-ROM. Essa edição do Tratado de 1805 traz apenas o texto em inglês.

¹¹O transporte de mercadorias nos pacotes ingleses era formalmente proibido, mas acontecia na prática, com ampla participação das tripulações. NORWAY, Arthur H. *History of the Post-Office Packet Service Between the Years 1793-1815*. London: Macmillan, 1895, p. 94 – 95.

¹²Entre 1710 e o final dos anos 1740, os pacotes ingleses serviram de modelo para pelo menos três projetos de navios correio entre Lisboa e o Brasil, que não saíram do papel. 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. Essa primeira experiência, contudo, durou apenas até 1803, depois do que o tráfego postal entre o Reino e o Brasil ficou a cargo de navios mercantes e de guerra. Esse tipo de serviço voltou a funcionar apenas depois de 1809, com a Corte no Brasil. GUAPINDAIA, Mayra Calandrini. *O controle do fluxo das cartas e as reformas de correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, 2019; SALVINO, Rômulo Valle. Os Correios Marítimos portugueses: logística e alguns resultados financeiros (1798-1803). *História Econômica & História de Empresas*, v. 26, n. 3, p. 663-693, 2023a; SALVINO, Rômulo Valle. *O cravo e as baleias: a trajetória transatlântica de um músico e homem de negócios no século XVIII*. Jundiaí: Paco Editorial, 2023b.

¹³ARAÚJO, José Paulo de Figueroa Nabuco de. *Legislação Brasileira ou Collecção chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões, etc., etc., do Império do Brazil, desde 1808 até 1831 inclusive*. Rio de Janeiro: Villeneuve e Comp, 1836-1844. 7 volumes.

antes mantida com Lisboa. Assim, em 30 de junho daquele ano, uma decisão do Parlamento britânico autorizou a criação de pacotes entre a aquele reino e os domínios portugueses na América do Sul, determinando as diferentes tarifas que deveriam ser cobradas por cartas com destino à ilha da Madeira e ao Brasil.¹⁴

No Rio de Janeiro também passaram a haver, nesse mesmo período, agentes nomeados pelo consulado britânico para cuidar da correspondência que chegava a bordo dos pacotes. As circunstâncias diplomáticas dessas nomeações (coincidentes, muitas vezes, com o próprio posto consular),¹⁵ os critérios de seleção dos agentes, seus encargos e prerrogativas, bem como o relacionamento desses com o público e com a administração postal local são aspectos que restam ser dimensionados. Por ora, com base em informações coletadas por Jeremy Noel Thomas Howat (Quadro 1) estimamos que tais nomeações seguiram ininterruptas até 1874, quando houve o fechamento da agência britânica de pacotes a vapor.

Quadro 1 – Lista de agentes postais britânicos no Rio de Janeiro (1809 – 1874)¹⁶

Nome	Exercício
Henry Chamberlain	1809 – 1812
Joseph Peppin	1812 – 1819
John Paul Coucher	1819 – 1827
Elizabeth Peppin	1827 – 1833
Robert Hesketh	1833 – 1835
Nathaniel Lucas	1836 – 1842
John Baird	1842
Frederick Henry Vane	1843 – 1844
Thomas Reeves	1844 – 1867
G. L. Hunt	1867 – 1874

Essas práticas seriam formalizadas no contexto de assinatura do *Tratado de Comércio e Navegação*, em 18 de janeiro de 1810; quase um ano e meio, portanto, do início das operações postais em questão. Esse documento fazia parte de um conjunto de ações diplomáticas empreendidas por homens como D. Rodrigo de Souza Coutinho (futuro Conde de Linhares) e Lord Strangford, Ministro Plenipotenciário da Coroa Britânica no Rio, e tinha em vistas “*facilitar o serviço público das duas Cortes e as relações comerciais de seus*

¹⁴TOMLINS, Thomas Edlyne (org.). *The Statutes of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, with Notes, References and An Index [...]*. London: Georg Eyre and Andrew Strahan, 1809, v. 3, pp. 525 – 526.

¹⁵Esse parece ser o caso de Henry Chamberlain (1796 – 1844), que havia sido ademais agente dos correios britânicos em Lisboa nos anos anteriores à ocupação francesa.

¹⁶HOWAT, J. N. T. *South American Packets*. York: The Postal History Society, 1984, p. 265.

respectivos vassalos".¹⁷ Para tanto, estipulava que o assunto deveria ser objeto de uma Convenção específica, firmada na mesma data e parte integrante do acordo principal.

Por meio da *Convenção para o estabelecimento de Paquetes*, estabeleceu-se uma ligação mensal entre os portos de Falmouth e do Rio de Janeiro, sob o encargo do governo inglês, reservado o direito da Coroa portuguesa de criar futuramente as suas próprias linhas de navios correio, "*brasilienses ou portugueses*", se assim 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. Previa-se também a possibilidade de que o serviço fosse estendido a outros portos, cuja escolha ficaria a critério do governo luso.

Uma diferença entre os tratados de 1705 e de 1810 é que esse segundo classificava os paquetes para o Brasil como navios mercantes, sujeitando-os, portanto, às visitas dos oficiais e guardas aduaneiros. Esses paquetes, contudo, não eram obrigados a dar entrada na Alfândega nem a seguir as formalidades previstas para as embarcações desse tipo – provável resultado do aprendizado português com as constantes acusações de contrabando. Contudo, no estágio atual de nossas pesquisas, não sabemos se essas fiscalizações foram realmente executadas em algum momento, ou se o dispositivo não passou de letra morta.

Sobre os valores a serem pagos pelas cartas, note-se que o artigo 9º desse dispositivo bilateral era extremamente sucinto. Estabelecia apenas que o porte tanto das recepções como das expedições fosse de três *shillings* e oito *pences* sterlinos "*por uma simples carta, nesta proporção para o dobro ou o triplo*", sem especificar tratamento diferenciado para objetos postais com peso excedente, tal como o fizera o Ato Parlamentar inglês de 1808. O artigo anterior (8º), por outro lado, assegurava que o governo português teria o direito de impor suas próprias tarifas a todas as cartas vindas dos domínios britânicos.

Tabela 1 – Comparativo das tarifas do serviço de paquetes ingleses para o Brasil¹⁸

Faixa tarifária	Ato Parlamentar de 1808		Convenção de 1810	
	Tarifa original (pence) (1)	Tarifa convertida (réis) (2)	Tarifa original (pence) (1)	Tarifa convertida (réis) (2)
Single letter	29	415	44	604
Double letter	58	829	88	1.207
Trebe letter	87	1.244	132	1.810
Onças excedentes	72	1.029	-	-

¹⁷ARAÚJO, *op. cit.*, 1836, v. 1, p. 246.

¹⁸Elaboração própria com base em: TOMLINS, *op. cit.*, p. 525-526; ARAÚJO, *op. cit.*, p. 250.

(3)				
Observações: (1) Composição da libra esterlina: 20 shillings ou 240 pence; 1 shilling: 12 pence (2) As taxas de conversão cambial têm como fonte: MOURA FILHO, Heitor. Câmbio de longo prazo do mil-réis: uma abordagem empírica referente às taxas contra a libra esterlina e o dólar (1795-1913). <i>Cadernos de História</i> , v. 11, p. 9-34, 2011, p. 31. Os valores fracionados em réis foram aproximados para a unidade imediatamente acima; (3) Uma onça inglesa equivalia a 28,35 gramas.				

A Tabela 1 evidencia uma inexplicável majoração de cerca de 45,53% em relação aos valores estabelecidos pelos ingleses em junho de 1808. Também não se registrou na *Convenção* qualquer distinção das tarifas relativas aos periódicos e outros impressos, as quais no sistema português eram menores que as das cartas.

Numa nota emitida em 1812, a Administração Postal britânica recomendava que as tarifas das correspondências enviadas para fora da Inglaterra por navios particulares fosse metade daquelas cobradas pelos pacotes. No caso daquelas importadas, deveriam ser acrescidos quatro *pence* aos valores correspondentes às tarifas de exportação para as *singles letters*, oito *pence* para as *double letters*, e assim por diante, proporcionalmente. Os envios seriam realizados pelos pacotes apenas se os remetentes explicitamente o indicassem, o que fazia dessa prática um tipo de serviço especial. Também segundo aquele documento, cartas remetidas ou endereçadas para marinheiros ou soldados embarcados seriam cobradas sempre com a tarifa cheia, obviamente para evitar fraudes.

Naquele mesmo ano, uma instrução dirigida ao agente dos pacotes no Rio de Janeiro dispunha ademais que se deveria exigir trimestralmente dos Correios Brasileiros (*Brazilian Post*, no original), “*de acordo com o Tratado existente com o governo português*”,¹⁹ a quantia de 600 réis por onça de cartas que lhes fosse entregue – ou seja, o mesmo valor previsto no acordo de 1705, o qual, portanto, estaria sendo aplicado subsidiariamente. Isso nos mostra que, de modo geral, somente as cartas não conseguiam financiar a operação dos pacotes, sendo o transporte de passageiros, metais preciosos, dinheiro em espécie, etc. elemento importante para o equilíbrio econômico-financeiro do sistema – ainda que, nessas atividades, os pacotes concorressem com navios de guerra, também autorizados a prestar tais serviços. Essa também é uma hipótese que resta ser averiguada.

Quando a Convenção de 1810 tornou-se fato, já tinham partido de Falmouth para o Brasil 17 pacotes, dos quais dois ainda estavam em trânsito. O último deles saiu do referido porto inglês na mesma data em que a Convenção era assinada no Rio de Janeiro. Além de passarem pela ilha da Madeira na viagem de ida, pelo menos cinco tinham lançado âncora

¹⁹ *Apud* HOWAT, *op. cit.*, p. 66.

também na Bahia, uma prática que, embora ordinária, estranhamente não foi formalizado no texto da Convenção. Mesmo assim, a parada bahiana continuaria habitual, ocorrendo, no caso das partidas dos navios entre setembro e fevereiro do ano seguinte, e nas viagens de volta, no caso das partidas entre março e agosto – uma programação que, obviamente, sofria variações, a depender principalmente das condições climáticas.

Em 1809 e 1810, circularam 10 navios *per annum*. Em 1811 essa quantidade subiu para 11 e, até 1826, oscilou entre 11 e 16 viagens anuais, com partidas em quase todos os meses. A partir de 1813, foram incluídas paradas em Tenerife, em conjunto ou, às vezes, em substituição àquelas na ilha de Madeira. Essas adaptações e incrementos buscavam atender às determinações da Convenção de 18 de fevereiro de 1808, mas refletiam também o estreitamento do elo comercial entre a Inglaterra e o Brasil. Essa aproximação de territórios diferentes e tão distantes deve ser compreendida, outrossim, no bojo das transformações e acomodações no equilíbrio de forças que caracterizaram o período entre as guerras napoleônicas e a restauração da ordem europeia pós-Congresso de Viena (1815).

Contudo, a alteração mais significativa aconteceu em 1817, quando o paquete *Lady Mary Pelham*, que partiu de Falmouth em maio daquele ano, aportou em Pernambuco, depois de passar pelo Rio de Janeiro em julho. Doravante, todas as viagens passaram a incluir Recife. Os interesses dos comerciantes britânicos ali radicados devem ter contribuído para tal inclusão, visto que em abril daquele mesmo ano, eles tivessem representado ao *Postmaster General* de Londres alegando ser o serviço de paquetes “*a great convenience to the Trade*”.²⁰ Um deles, Henry Koster,²¹ nos fornece depoimento sobre o estado das comunicações locais nos anos anteriores à medida:

O Correio é conduzido de maneira muito irregular. As cartas vindas da Inglaterra são geralmente entregues na casa do comerciante para quem o navio que as transportou é consignado, ou no escritório do cônsul britânico. Não há meios de encaminhar cartas para qualquer parte no interior do país, nem ao longo da costa, de modo que a agência postal apenas recebe os malotes trazidos pelos pequenos navios que operam o comércio com outros portos ao longo da costa, e envia as malas de Pernambuco pelos mesmos meios de transporte, e como não há entrega regular de cartas, cada pessoa deve procurar a sua na agencia. Quando o comércio do Brasil era insignificante, comparado ao seu estado atual, bastava-se uma única agencia de Correios assim gerida, mas em consequência do aumento da atividade do comércio ao longo da costa, e com a

²⁰HOWAT, *op. cit.*, p. 5.

²¹Henry Koster era filho de um comerciante inglês radicado em Lisboa, tendo vivido no Recife entre 1809 e 1815. MARSON, Izabel A. “Feudalismo e escravidão: representações da sociedade pernambucana no Travels in Brazil de Henry Koster”. In: *CLIO*, n. 16, 1996, pp. 83 – 109.

Europa, alguma atenção deveria ser dada ao assunto, para facilitar a comunicação.²²

Além de evidenciar falta de integração entre os serviços dos paquetes e o encaminhamento das correspondências em solo, essa passagem aponta para um aspecto fundamental dessa agenda coletiva de pesquisa, qual seja a indissociação entre formação dos sistemas postais modernos e emergência do liberalismo econômico no século XIX, materializado na expansão dos mercados, no controle do território e na consolidação do Estado nacional. Assim, em uma conjuntura de pacto colonial, quando o comércio do Brasil com o mundo se fazia de forma *insignificante*, na visão de Koster, os poucos Correios então vigentes bastavam para dar conta do expediente. Porém, com o aumento das atividades mercantis ao longo da costa brasileira, bem como com o estreitamento das relações diplomáticas entre o Império português doravante sediado no Brasil e os países da Europa, sobretudo a Inglaterra, urgia-se reformular essa dinâmica comunicacional.

De qualquer modo, os paquetes ingleses tornaram-se um importante meio de comunicação em Pernambuco, mais rápidos, às vezes, do que os navios portugueses. Assim, foi pelo brigue Chesterfield, que saíra de Falmouth em 10 de setembro de 1820, que as primeiras notícias sobre a Revolução do Porto chegaram à capitania, em 22 de outubro daquele mesmo ano.²³ Foi também em um paquete desses que, durante os conflitos de 1822, o presidente deposto da Junta de Governo local, Gervásio Pires Ferreira, tentou fugir para o Rio de Janeiro, mas sem sucesso, pois foi detido durante a parada da embarcação na Bahia.²⁴

2. Paquetes ingleses no Brasil, 1822 – 1850: ainda sob o signo da vela

A emergência do Brasil como corpo político autônomo não alterou significativamente o estado das comunicações postais com a Inglaterra: todos os meses, paquetes provenientes desse país continuaram a rumar para o Rio de Janeiro e demais portos sul-americanos. Entre as décadas de 1820 e 1850, quando esses paquetes deixaram de sair de Falmouth, nunca foram menos de 12 viagens anuais, com o pico em 1825, ano em que a Independência foi reconhecida por portugueses e britânicos.

²²KOSTER, Henry. *Travels in Brazil*. Londres: Longman, Hurst, Rees, Orme & Brown, 1816, p. 36.

²³*O Campeão Portuguez* (nº 30, 1820) ao dar essa notícia, informou equivocadamente a chegada do Chesterfield a Pernambuco em 22 de novembro. A data correta consta em: OLENKIEWICZ, John S. *Falmouth Packet Sailings to Brazil: 1808-1850*. London: Great Britain Philatelic Society, 2018a, p. 22. Disponível em: <<https://www.gbeps.org.uk/information/downloads/postal-history.php>>. Acesso em: 6 fev. 2024.

²⁴GAZETA do Rio de Janeiro, n. 142, 1822.

Os marcos diplomáticos das relações anglo-brasileiras necessitavam, contudo, de serem atualizados; especialmente por se tratar de uma conjuntura de combate ao tráfico transatlântico de escravos.²⁵ Foi assim que, por meio da lei de 17 de agosto de 1827, ratificou-se o *Tratado de Amizade, de Navegação e de Comércio entre o Império do Brasil e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda*.²⁶ Em consequência disso, a rota Falmouth – Rio foi incrementada com novas embarcações. Vale lembrar que, em 23 de novembro do ano anterior um pacto pela abolição do tráfico negreiro havia sido assinado pelas duas nações.

Tal incremento infraestrutural fazia parte, na realidade, de um movimento mais amplo de expansão da capacidade naval britânica pelos mares do Sul: Em 1824, com frequência semelhante à do Brasil, foi criada a linha Falmouth – Montevidéu – Buenos Aires, cujos paquetes passaram a ancorar também no Rio de Janeiro, dois anos depois.²⁷ Era essa cidade o principal porto da América do Sul, para onde afluíam commodities, pessoas e informações. Os dados a seguir (Tabela 2) foram compilados pelo clérigo irlandês Robert Walsh²⁸ e, mesmo se questionáveis do ponto de vista estatístico, fornecem uma ideia de como o Rio conectava-se ao mundo, especialmente a localidades de Portugal, África e Rio da Prata que faziam parte do tráfico de escravos:

Tabela 2 – Correspondência estrangeira recebida no Rio de Janeiro (c. 1829)²⁹

Localidade de origem	Número de cartas
Inglaterra e França	167
Lisboa	5,860
Porto	1,166
Ásia	55
Bengela	106
Angola	834
Moçambique	153
Faial (Açores)	100

²⁵BETHELL, Leslie. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade. Britain, Brazil and the Slave Trade question, 1807 – 1869*. Londres: Cambridge University Press, 1970, 425 pps.

²⁶O texto integral da lei encontra-se em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carlei/1824-1899/cartadelei-39868-17-agosto-1827-570824-publicacaooriginal-93923-pe.html>.

²⁷Em 1826, essa ancoragem suplementar aconteceu em apenas sete viagens, quatro delas entre março e junho; porém, a partir do ano seguinte, o fluxo tornou-se regular. Das 66 viagens realizadas pelos paquetes da linha Falmouth – Buenos Aires dentre 1827 e setembro de 1832, quando o sistema foi modificado, apenas quatro, todas em 1829, não incluíram a passagem pelo Brasil.

²⁸Robert Walsh (1772 – 1852) chegou ao Rio de Janeiro em outubro de 1828, para trabalhar como médico e capelão da colônia britânica daquela cidade. OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles; PIMENTA, João Paulo (orgs.). *Dicionário da Independência do Brasil*. São Paulo: BBM; Edusp, 2022, pp. 1011 – 1012.

²⁹Elaboração própria com base em: WALSH, Robert. *Notices of Brazil in 1828 and 1829*. 2v. London: Frederick Westley and A. H. Davis, 1830.

Montevidéu	133
------------	-----

Os paquetes prestavam-se, assim, tanto ao fluxo intercontinental quanto ao trânsito de cartas entre a Bacia do Rio da Prata e o Brasil. No primeiro caso, os giros do circuito entre Falmouth e a região platina complementavam os daquele entre a cidade inglesa e o porto carioca. Desse modo, entre 1826 e 1832, houve uma média de 23 ligações anuais entre as duas capitais nacionais – Londres e Rio – com um fluxo superior a qualquer outro existente entre aquela segunda cidade e os demais portos com que tinha conexão, inclusive os do próprio Império, até aquele momento.

Um dos objetivos flagrantes da passagem dos paquetes pelo Rio de Janeiro era atender as comunicações das comunidades mercantis britânicas baseadas nos antigos territórios portugueses e espanhóis. Nada impedia, porém, que, no trecho entre o Brasil e o Rio da Prata, circulassem também informes de interesse do governo inglês, periódicos, além de outros papéis de homens de negócio cariocas, *orientales* e portenhos. Lembremos, nesse aspecto, que a Convenção de 18 de fevereiro de 1808 previa que vassalos portugueses também pudessem usar os serviços dos paquetes e não havia por que ser diferente com cidadãos brasileiros no pós-Independência – uma possibilidade cuja concretização somente poderá ser comprovada por estudos complementares.

Tais transformações certamente contribuíram para que a ideia de urgência de reforma despontasse na agenda dos políticos brasileiros. Nesse sentido, o então ministro da Fazenda, Miguel Calmon Du Pin e Almeida, fazia o seguinte apelo à Assembleia, em relação à *Administração Geral dos Correios da Corte*:

Dar-lhe um novo regulamento; pô-la em contato por meio de uma convenção com as administrações dos correios de Lisboa, Londres e Paris; dividi-la em três direções, a saber: marítima, terrestre e estrangeira; e finalmente juntar-lhe uma *pequena posta*³⁰ para a distribuição das cartas nas cidades.³¹

Essas disposições foram parcialmente contempladas pela criação da *Diretoria Geral dos Correios*, em março de 1829. O regulamento dessa repartição legislava, dentre outros aspectos, sobre o método de arrecadação da correspondência estrangeira, colocando fim, ao menos formalmente, nas lacunas da legislação de 26 de fevereiro de 1810. Também era uma

³⁰A *pequena posta* tinha como modelo o serviço postal urbano (*petite poste*) instituído em Paris nos anos 1750, sendo Lisboa a primeira cidade do mundo lusófono a adotar este modelo de gestão intraurbana dos fluxos postais. VIDAL, Frédéric. “L’organisation d’une poste à domicile à Lisbonne durant la première moitié du XIXe siècle: Gestion et usage de l’espace urbain”. In: *Histoire Urbaine*, [s.l.], 53, 2018, pp. 141 – 160.

³¹ANAIS do Parlamento Brasileiro – APB, 11/06/1828, p. 97.

forma de complementar a mencionada lei de 17 de Agosto de 1827. Assim, cartas transportadas em paquetes ingleses passariam a pagar porte em relação à variação de seu peso (Tabela 3). Caso viessem em navios mercantes, ou mesmo de guerra, essas correspondências pagariam cento e vinte réis até quatro oitavas de peso, ainda que pesassem menos de uma oitava. Gazetas, jornais, amostras de fazenda, etc. estariam sujeitos ao princípio de reciprocidade, incidindo sobre eles valor equivalente ao que se cobrava sobre os mesmos materiais postáveis nos portos britânicos.

Tabela 3 – Tarifas dos portes das cartas conduzidas por paquetes ingleses (1829)³²

Peso (em oitavas)	Valor (em réis)
2	\$330
4	\$660
6	\$990
8	1\$320
10	1\$650
12	1\$980
14	2\$310
16	2\$640
18	2\$970
...	...
150	24\$750

Em 1832, as duas linhas de paquetes ingleses para a América do Sul foram unificadas. Pelo menos desde 1827, havia pressões do Almirantado britânico para que se diminuíssem as despesas com o transporte de correspondências para aquele continente, atividade na qual eram empregados 12 navios, seis para o Rio de Janeiro e seis para o Rio da Prata. Depois de longas discussões, que envolveram o Almirantado, o Ministério de Relações Exteriores e os Correios ingleses, o circuito principal foi resumido à linha para o Rio de Janeiro. Daquele porto, duas escunas passaram a atender Buenos Aires e Montevideú,³³ com ligações mensais, situação que seria mantida até o fim do serviço de paquetes à vela, no início dos anos 1850.

As relações entre Brasil e Inglaterra envolvendo comunicações postais não se limitaram, até a metade do Oitocentos, a tratados diplomáticos e reorientações de itinerários

³²Decreto de 5 de maio de 1829. BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877, p. 242.

³³Porém, em algumas situações, o próprio paquete de Falmouth era utilizado para transportar correspondência para a região platina, como revela os anúncios de jornal da época: "*a escuna Cockatrice, do Tenente Rees, chegou ao Rio de Janeiro, com mensageiros de Falmouth: ela deve fazer um transporte entre aquele local e Bueno Ayres, e partir de volta no dia 11 de novembro*". CORNWALL Gazette, 01/09/1833.

navais. Elas envolveram também a assimilação de modelos e experiências de gestão, além da adaptação, pelo lado brasileiro, de protocolos e práticas anteriormente introduzidas nos Correios britânicos. Nesse sentido, vale mencionar um episódio cujos contornos analisamos mais detalhadamente em pesquisa anterior.³⁴

“*Tarifa de 1 penny estendida para todo o reino hoje!*”: assim comemorou Rowland Hill em seu diário, em 10 de janeiro de 1840. Até meados do século, os preceitos desse economista britânico – uniformização tarifária, porte pré-pago e uso de selos postais – seriam adotados integral ou parcialmente por diversos correios nacionais,³⁵ de sorte que é possível falarmos em um movimento internacional de uniformização das tarifas postais domésticas que precedeu a formação de organizações de cooperação técnica internacional.³⁶

Notícias sobre o êxito da reforma de Hill chegaram cedo ao território brasileiro, sendo disseminadas por comerciantes, publicistas e diplomatas com conexões atlânticas.³⁷ Em 1841, por exemplo, o ministro dos Negócios do Império informava ao Parlamento que o cônsul britânico no Rio de Janeiro, William Gore Ouseley, havia proposto a “*adoção de certas medidas*” que tinham por fim “*diminuir muito o porte das cartas*”, e que desejava que essas disposições fossem “*extensivas, por meio de arranjos recíprocos, aos países estrangeiros*”.³⁸

Em março de 1842, o governo brasileiro fixou o valor de sessenta réis para cartas cujo peso não excedesse quatro oitavas, independentemente da origem (estrangeira ou doméstica) e distancia percorrida por essas correspondências. O pagamento desse porte deveria ser feito no momento da postagem e identificado por um selo, o qual foi posto a venda em 1843. Com essas medidas, o Brasil se tornou o segundo país do mundo a reformar suas tarifas postais de acordo com os princípios de uniformização e pré-pagamento, sendo precedido, apenas, pela Inglaterra. Resta apurarmos de maneira mais verticalizada o intercâmbio de dados,

³⁴GOLDFEDER, Pérola. *Em torno do trono*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2022.

³⁵Na Espanha, a instituição do porte único deu-se por meio de um decreto régio promulgado em 12 de agosto de 1845. Quatro anos depois, um novo decreto instituiu o pré-pagamento das correspondências, sendo que essa operação apenas se tornaria compulsória em 1856. Vistos em conjunto, esses marcos apontam para a existência de uma “*onda modernizadora*” na legislação postal daquele país entre os anos 1830 e 1860. BAHAMONDE MAGRO, Angel; LORENTE, Gaspar Martínez; CARVAJAL, Luis Enrique Otero. *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, 1993. Esse fenômeno, contudo, teve temporalidades distintas nos territórios coloniais hispano-americano. Para o caso cubano, ver: GARCÍA-MONTÓN GARCÍA-BAQUERO, Isabel. *El sistema de Correos interiores y el desarrollo regional en Cuba, 1754-1868*. 1991. 560 p. (Tese de Doutorado) - Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1991.

³⁶LABORIE, Léonard. «Mondialisation postale: innovations tarifaires et territoires dans la seconde moitié du XIXe siècle». In: *Histoire, économie & société*, v. 2, 26^e année, p. 15 – 27. 2007.

³⁷Dentre esses agentes destacamos João Diogo Sturtz, imigrante de origem bávara que viveu no Rio de Janeiro entre as décadas de 1820 e 1840.

³⁸VIANNA, Cândido José de Araújo. *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1841*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1841, p. 42.

informações e experiências ocorrido entre brasileiros e britânicos – autoridades consulares, funcionários postais; comerciantes, etc. – que teria resultado nessa reforma. Também é necessário relacionar a adoção desses protocolos à introdução da navegação a vapor, ao término da vigência do tratado anglo-brasileiro de amizade e comércio (1842) e à subsequente inauguração de uma nova fase na diplomacia econômica nacional.

3. Navegação a vapor e caminhos alternativos ao bilateralismo, 1850 – 1877: hipóteses de pesquisa a título de conclusão

O desenvolvimento da navegação a vapor na segunda metade do Oitocentos transformou significativamente o estado das comunicações postais. Essa transformação coincidiu, no âmbito diplomático, com a emergência do *internacionalismo*, fenômeno complexo que compreende dois significados fundamentais: 1) movimentos políticos e sociais de cunho reformista que, por meio da cooperação transnacional institucionalizada, buscavam criar identidades internacionais e 2) processo policêntrico e informal “*de se internacionalizar práticas políticas, culturais e econômicas*”.³⁹ Para os estudiosos do conceito, o nexos entre essas acepções é uma agenda de pesquisa que pode ser desenvolvida ao se analisar as dinâmicas de inclusão e exclusão do hemisfério norte em relação às regiões meridionais do globo.⁴⁰ E é sob essa perspectiva que pretendemos compreender as relações Brasil – Inglaterra no período em questão, analisando para isso alguns marcos náuticos/empresariais.⁴¹

O primeiro deles diz respeito à *Mail Steam Packet Company*. Embora estivesse em operação desde 1838,⁴² com a progressiva troca de veleiros por modernos navios a vapor, foi

³⁹GEYER, Martin; PAULMANN, Johannes. *The Mechanics of Internationalism*. Londres: Oxford University Press, 2001, p. 3.

⁴⁰Essa também é uma agenda para os autores da chamada Atlantic History, com quem também estabelecemos diálogo, em especial com aqueles que se interessam pelas dinâmicas mercantis, demográficas e informacionais do Atlântico Sul. Cf.: GODECHOT, J. *Histoire de l'Atlantique*. Paris: Bordas, 1947; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *The South Atlantic. Past and Present*. Darnmouth: Tagus Press / University of Massachusetts, 2015; BYSTROM, K.; SLAUGHTER, J. (eds.). *The Global South Atlantic*. Nova York: Fordham University, 2018.

⁴¹Semelhante esforço encontra-se em: EL-KAREH, Almir Chaiban. “O Rio de Janeiro e as primeiras linhas transatlânticas de pacotes a vapor: 1850 – 1860”. In: *História Econômica & História de Empresas*, v.2, 2003, pp. 33 – 56.

⁴²Data desse ano de 1838 a proposta enviada pelo engenheiro naval londrino Guilherme Morgan ao Parlamento brasileiro, para se estabelecer uma linha de pacotes a vapor na qual seriam contemplados os portos de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Santa Catarina, Montevidéu e Buenos Ayres. As conexões entre Morgan e os proprietários/acionistas da Royal Mail Steamship Company restam ser desvendadas. Por ora, conhecemos parte da correspondência desse engenheiro que encontra-se na Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional – BNRJ, com a seguinte notação: Doc C-899, 24.

apenas em 1850 que essa empresa de propriedade de James McQueen⁴³ conseguiu o contrato para substituir os navios do Almirantado destinados à América do Sul. Note-se que, embora de capital privado, esta empresa, como várias outras que lhe foram contemporâneas, recebeu uma subvenção do Tesouro Britânico para as suas operações.

A despesa anual deste empreendimento foi estimada em £19.500, dos quais os britânicos pagariam dois terços, esperando o outro terço de seu homólogo brasileiro; esse governo receberia em troca um terço da receita proveniente da postagem de cartas, ficando, contudo, privado de recolher os encargos do porto relativos às embarcações da companhia em questão. Em nota datada de 10 de janeiro de 1849, a seção do Conselho de Estado responsável pelas relações exteriores comentou o assunto:⁴⁴

Conquanto os conselheiros [...] reconheceram que a projetada empresa será de muito maior interesse para Grã-Bretanha do que para o Brasil, tem por incontestável que o nosso comércio não pouco lucrará com este novo meio de acelerada comunicação e transportes entre os dois países. Mas se a estes paquetes forem concedidas as faculdades e isenções dos encargos do porto, como solicita o governo britânico, dará o Governo Imperial a essa navegação uma animação proporcionada às vantagens que pode dela esperar, devendo entre elas contar-se com o transporte da correspondência do Governo Imperial, para o que convém que se ajuste até que peso será ela isenta de porte, procurando o mesmo governo elevá-lo ao maior ponto possível; pois a experiência tem mostrado que o estabelecido para as malas conduzidas por paquetes de vela está abaixo das necessidades dessa correspondência.⁴⁵

Também naquele início de ano, o ministério dos Negócios do Império expediu uma circular às legações brasileiras na Europa e Américas exigindo “*as mais circunstanciadas informações sobre as Leis, ordens e estilos porque se [regiam] os Correios em cada um daqueles Estados; e para que destes esclarecimentos se pudesse colher maior vantagem [...] autorizou-se mesmo a despesa de modelos, quando fossem necessários para melhor esclarecer a matéria*”.⁴⁶ A preocupação com a atualização regulamentar dos Correios brasileiros tendo em vista adaptá-los ao novo arranjo com os britânicos fica ainda patente nos vários artigos do *Regulamento interno da Administração do Correio da Corte e Província do*

⁴³McQueen é o autor de *General Plan for a Mail Communication by Steam between Great Britain and the Eastern and Western Parts of the World* (Londres: B. Fellowes, 1838, 132 pps.), no qual previa-se a criação de várias rotas principais e auxiliares conectando o regiões e territórios de influência britânica.

⁴⁴Assinam a nota Caetano Maria Lopes Gama, Miguel Calmon du Pin e Almeida (Visconde de Abrantes) e Antônio Paulino Limpo de Abreu.

⁴⁵*O Conselho de Estado e a política externa do Império : Consultas da Seção de Negócios Estrangeiros, 1849 – 1853*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2023, pp. 35 – 36.

⁴⁶*Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 1ª Sessão da 8ª Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário d’Estado Visconde de Mont’Alegre*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1850, pp. 55 – 58.

Rio de Janeiro, que tratam da correspondência estrangeira.⁴⁷

O novo sistema passou a funcionar em 1º de janeiro do ano seguinte, 1851.⁴⁸ Falmouth deixou de ser o porto de saída dos pacotes para o Brasil, substituído por Southampton. 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. Com isso, a capital carioca firmava-se como o principal nó da rede no Atlântico Sul: dela partiam embarcações a vapor de menor porte para Buenos Aires e Montevideú, em um sistema semelhante ao anteriormente praticado pelos veleiros. Em termos fiscais, houve redução dos portes de cartas e demais papéis transportados pelos pacotes a vapor, além já praticada isenção de porte para gazetas e jornais.⁴⁹ Essas disposições foram retificadas pela convenção postal anglo-brasileira de 12 de Janeiro de 1853.

Em 1869, a logística da *Royal Mail Steam Packet Company* foi reestruturada, com a eliminação do transbordo no Rio de Janeiro, de modo que os portos do Rio da Prata foram incluídos na rota principal. Antes disso, porém, em 1854, entrara em operação a *South American and General Steam Navigation Company*, a primeira de outras tantas companhias de navios a vapor que passaram a oferecer o serviço de encaminhamento mensal de cartas no Atlântico Sul, com a emergência de um novo porto inglês, Liverpool.

Após quatro viagens completas, as operações da *South American and General Steam Navigation Company* foram descontinuadas. Deveu-se essa interrupção, dentre outros fatores, ao deslocamento de frota naval empreendido pela Marinha britânica para atender ao esforço de guerra na região da Criméia.⁵⁰ Não podemos esquecer ademais que, nessa época, companhias de navegação a vapor como a dos irmãos *L. Arnaud e Touache* e a *Hamburgo-Brasileira* transformavam-se em fortes concorrentes dos britânicos, na medida em que estendiam suas respectivas redes de pacotes, oferecendo serviços diferenciados de transporte de passageiros e formas alternativas de encaminhamento postal.

⁴⁷ Promulgado em setembro de 1849, esse dispositivo previa que o porteamento da correspondência estrangeira fosse feito “no mais breve tempo possível”, prescindindo-se da pesagem, salvo cartas sobre as quais houvesse dúvida de que excediam 4/8 de peso. Recomendava-se que o porte desses materiais – 120 réis para cartas carimbadas nos Correios estrangeiros e 150 réis para cartas não carimbadas ou avulsas – fosse pago em moeda, sendo esse valor destinado a gratificar os comandantes das embarcações. Além disso, determinou-se que, seis meses após a data de publicação desse regulamento, cartas vindas de outros países para Correios estrangeiros não teriam seguimento se não houvesse quem pagasse o porte em território brasileiro. Decreto nº 637 de 27 de setembro de 1849. In: BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Tomo 12, Parte 2ª, 1849, pp. 133 – 176.

⁴⁸ É interessante notar que o aviso régio que ordena a regularização do novo serviço postal da *Royal Mail Steamship Company* (n. 97, de 10 de março de 1851) refere-se a este contrato como sendo um acordo adicional ao acordo de 14 de outubro de 1850. E nesta data, na realidade, é o decreto que regulamenta a execução da lei que estabelece medidas para reprimir o tráfico de africanos em território brasileiro.

⁴⁹ *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 3ª Sessão da 8ª Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretário d’Estado Visconde de Mont’Alegre*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851, p. 42.

⁵⁰ HOWAT, *op. cit.*, p. 115 – 116.

Em 1857, o diretor geral dos Correios Thomaz José Pinto Cerqueira assim comentou sobre o estado das comunicações transatlânticas no Brasil:

O ardor que durante o começo do ano atrasado [1855] se desenvolveu na Europa para mandar paquetes de vapor ao Brasil arrefeceu, e desapareceram durante o passado [1856] os de Liverpool, de Marselha, de Gênova e de Lisboa; existe ainda o de Hamburgo, mas sem futuro assegurado. O de Southampton continua com aquela regularidade que se observa em todas as empresas inglesas daquela ordem.⁵¹

Implícito nesse comentário está a percepção do contraste entre a incerteza que caracterizava a maioria das empresas de navegação transatlântica comercial e a regularidade com que se mantinham as operações da *Royal Mail Steam Packet Company*, motivo pelo qual essa empresa teria conseguido conquistar a confiança do mercado brasileiro ao longo da segunda metade do século 19.⁵² Nos anos seguintes, por meio de novos arranjos contratuais e a despeito de alguns ajustes nos itinerários – como a remoção da ilha da Madeira e de Tenerife – manteve-se o tráfego de correspondências entre a Inglaterra e as principais cidades costeiras da América do Sul.

A última convenção postal assinada bilateralmente entre Brasil e Inglaterra data de agosto de 1875: por meio dela, o Correio brasileiro se comprometia a indenizar seu congênere britânico da quantia integral que esse tivesse de pagar às companhias marítimas pelo transporte das malas. Emergia então na burocracia postal britânica a ideia liberal de que cada país era responsável pelo encaminhamento de sua própria correspondência, não devendo haver subsídio de uma parte contratante em relação à outra.⁵³

Nesse sentido, é compreensível porque, após o término desse tratado, em junho de 1877, o Brasil tenha seguido o caminho da União Postal Universal. Sobre essa organização de cooperação técnico-administrativa, diz Léonard Laborie: “*tratava-se essencialmente de um tratado internacional multilateral acrescido de um regulamento; em nível institucional, tratava-se de conferências periódicas e de um bureau internacional que conduzia as questões entre os intervalos*”.⁵⁴ Conjuntamente a União Telegráfica Internacional (1865), a UPU teria inaugurado, segundo o autor, um novo capítulo do direito internacional, capítulo esse no qual a proeminência da Inglaterra ficara ofuscada. A vocação civil/pacífica dessas organizações,

⁵¹In: *Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império Marques de Olinda*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1858.

⁵²EL-KAREH, *op. cit.*

⁵³HOWAT, *op. cit.*, 125.

⁵⁴LABORIE, Léonard. *L'Europe mise en réseaux: La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications, années 1850 – années 1950*. Bruxelles: Peter Lang, 2012, p. 14.

bem como seu caráter aberto ao tempo (perenidade) e ao espaço (universalidade) seriam, ademais, características que as distinguiam de outras práticas preconizadas pelos britânicos e que compunham o chamado “sistema de congressos” então em vigor no âmbito das relações internacionais desde a reestruturação da Europa pós-napoleônica.⁵⁵

Entre as décadas de 1870 e 1900, a UPU ampliou consideravelmente seu raio de atuação sobre a esfera terrestre: a mudança do nome em 1878 indica, com efeito, uma ampliação na escala programática dessa organização, que passou a congregiar países do hemisfério Sul, dentre eles o Brasil. O caráter técnico e administrativo dessa organização em questão não deve, contudo, turvar a visão sobre sua dimensão essencialmente política, sobretudo em se tratando do contexto de imperialismo.

Quais foram os tramites da adesão brasileira à Convenção celebrada em Berna a 9 de outubro de 1874? Esse é outro questionamento que baliza nossas atuais investigações. De acordo com o artigo 17º deste documento, a entrada de países ultramarinos na então denominada União Geral dos Correios estaria sujeita à aprovação de todos os outros membros deste organismo internacional. É neste sentido que em Janeiro de 1876 se realizou em Berna a primeira Conferência Administrativa: na altura, o pedido de admissão da Índia britânica tinha provocado uma avalanche de pedidos semelhantes por parte de colônias de Inglaterra, França, Holanda e Espanha.

Esta situação de expansão iminente levou a Administração Postal Alemã a propor quatro grandes divisões geográficas para o transporte marítimo, com taxas graduadas de Fr\$ 25, Fr\$ 40 e Fr\$60 para cartas e, respectivamente, de Fr\$ 1 e Fr\$ 2 para impressos. Face às propostas francesas, estas taxas foram simplificadas em Fr\$ 25 para cartas e Fr\$ 1 para outros objetos. O Brasil, que apresentou pedido de adesão durante essa Conferência,⁵⁶ foi classificado no terceiro grupo desta divisão, ao lado de países como Colômbia, México, Argentina, China e Japão.

As intenções brasileiras, posto que apoiadas por delegados belgas, alemães, holandeses, italianos, franceses e espanhóis, entraram em conflito com os interesses da Grã-Bretanha. O que estava em jogo eram, como vimos, as condições comerciais favoráveis que esse país gozava em relação ao Brasil, desde a assinatura do tratado postal de 1875. Nas palavras do Secretário do Director Geral daquela repartição, John Tilley: *“a única hesitação que Sua Senhoria poderia sentir na admissão deste país na União surge da exigência feita de*

⁵⁵SARAIVA, José Flávio. *História das Relações Internacionais Contemporâneas*. São Paulo: Saraiva, 2008.

⁵⁶Em 25 de janeiro, o cônsul brasileiro em Berna enviou pedido formal de admissão à Comissão de Admissão de Novos Membros da União Geral dos Correios. *Anais da Conferência Postal de Berna de janeiro de 1876*. Berna: Imprimerie de K.-J. Wyss, 1876, p. 34.

que, como consequência de tal admissão, as taxas britânicas de postagem marítima deveriam ser reduzidas”.⁵⁷ Tal racionalidade fiscal já tinha sido notada por Richard John em análise sobre a Conferência Postal de Paris de 1863⁵⁸ e, aparentemente, continuou a orientar as opiniões dos representantes britânicos nos quadros da União Geral dos Correios.

Ao final da Conferência de Berna, ficou acordado que apenas as Índias britânicas e colônias francesas de Martinica, Senegal, Conchinchina e Taití seriam admitidas naquele que constituiu o primeiro momento de expansão daquela organização postal internacional. Colônias espanholas, holandesas e o Brasil teriam que aguardar uma nova conferência, marcada para ocorrer na cidade de Londres em junho daquele mesmo ano, para que seus casos fossem avaliados. No Brasil, a diretoria correios assim comunicou a notícia:

Sendo de incontestável conveniência para o Brazil associar-se à União Geral dos Correios, o Governo autorizou a Legação Imperial na Suíça a proceder nessa conformidade. Efetivamente o nosso pedido de adesão ao Tratado Postal de Berna de 9 de outubro de 1874 foi apresentado na conferência dos delegados das nações signatárias do mesmo tratado, realizada a 25 de janeiro de 1876 ; e teríamos entrado desde logo para a União, se o delegado do Correio britânico não sugerisse necessidade de acordo prévio com o Governo Imperial, no sentido de modificar o justo então existente entre os dois países, pelo qual a taxa marítima era superior àquela que o Congresso se propunha a adotar. Desapareceu, contudo, essa dificuldade, responsabilizando-se o Correio brasileiro a pagar diretamente às companhias o custo do transporte marítimo da correspondência.⁵⁹

Apesar dos contratemplos e tendo em vista o compromisso de pagamento indicado na citação, o Brasil aderiu à já então denominada União Postal Universal em 1º de julho de 1877, juntamente com Japão, Pérsia e colônias da Espanha, Holanda, Dinamarca e Portugal. O jornal *L'Union Postale*, órgão oficial da Secretaria Internacional daquela organização, deu a notícia, na qual estava implícita a ideia de um território postal único:

Foi no dia 1º de julho que aconteceu esse importante evento e o Brasil passou a ser país da União. Com esta nova adesão, a União fundada em Berna para o desenvolvimento das relações entre todos os povos do mundo vê o seu domínio estender-se, na América do Sul, por um território de 8.337.218 quilômetros quadrados; adquiriu, portanto, de um só golpe a maior e a mais bela parte deste vasto continente sul-americano, onde – exceto na Guiana – ainda não havia penetrado. Outros estados sul-americanos seguirão em breve este exemplo.⁶⁰

⁵⁷Dossiê de admissão das Índias Britânicas e Colônias Francesas na União (Manuscrito). Localizado na Biblioteca e Arquivo da União Postal Universal, Berna, dossiê 123, caixa 0051.

⁵⁸JOHN, Richard R. “Projecting power overseas: U.S. Postal Policy and International Standard-Setting at the 1863 Paris Postal Conference”. *The Journal of Policy History*, [s.l.], v. 27, n. 3, 2015, pp. 416 – 438.

⁵⁹*Relatório Anual dos Correios do Império do Brasil*, 1876, p. 105.

⁶⁰*L'Union Postale*, vol. 2, 1877, p. 155.

Quais foram as consequências da entrada do Brasil na UPU? Essa é outra questão fundamental que pretendemos responder, sendo para isso aqui levantadas algumas hipóteses. Os diretores dos Correios brasileiros foram um tanto lacônicos neste assunto, limitando-se a fazer estimativas otimistas sobre o aumento das receitas via aumento do fluxo de correspondência internacional. Talvez haja uma lacuna entre as suas percepções e as decisões tomadas pelo corpo diplomático brasileiro, que foi o verdadeiro participante nas primeiras sessões plenárias da UPU. De qualquer forma, o que merece destaque é o crescente endividamento dos Correios brasileiros para com os países do Norte, especialmente França, situação que se intensificou após a adoção das diretrizes tributárias e das normas contábeis definidas durante a 2ª Conferência Administrativa de Paris, em 1880⁶¹ (TABELA 4).

Tabela 4 – Pagamentos efetuados pelos Correios Brasileiros a seus credores (Fr\$)⁶²

País credor	1882	1883	1884	1885
França	58.325	152.972		189.002
Belgica	18.185	4.746		7.667
Grã-Bretanha	4.645	7.877	4.454	4.434
Portugal	2.073	157	7.960	39.963
Alemanha	799	214	685	342
Itália			10	10
Espanha				9.225
Uruguai				2.185
Secretaria da UPU	1.980	2.025	2.146	

Como um espelho, as relações postais no âmbito da UPU parecem reproduzir numa escala específica as divisões que caracterizavam as diferentes economias do capitalismo, reiterando o peso das distâncias transatlânticas e o caráter de dívida que essas distâncias implicavam nas comunicações. A entrada do Brasil na UPU (Decreto n.º 6.581 de 25 de maio de 1877) marcou também a busca da diplomacia brasileira por uma nova forma de internacionalismo que se desenvolveu na segunda metade do século XIX através das uniões administrativas internacionais. Ao se constituir não como uma aliança de Estados, mas como uma congregação de países equânimes e soberanos em relação às suas respectivas

⁶¹Durante esta conferência, ficou estabelecido ademais que o saldo resultante das contas entre duas estações de correio relativo aos custos de trânsito seria pago pelo devedor ao credor, em francos e através de letras sacadas num local comercial desta última estação. RIVERO, Jaime Ascandoni. *La Union Postal Universal (UPU)*. (Tese de Doutorado). Madrid: Universidad Complutense de Madrid; Facultad de Derecho, 1983.

⁶²Elaboração própria com base nos relatórios da Diretoria Geral dos Correios do Império do Brasil.

administrações postais, a UPU se posicionou como um campo de negociação alternativo ao sistema de tratados bilaterais liderado pelas potências do Hemisfério Norte, nomeadamente Inglaterra e França.⁶³ Resta saber como decorreram as negociações diplomáticas para a internacionalização dos serviços postais brasileiros e que compromissos os membros desse órgão de cooperação técnica impuseram ao Brasil para aceitar seu ingresso.

A título de conclusão, vale observar outro fator de peso para a descontinuação do serviço de pacotes entre Inglaterra e Brasil. Em 1874, quando o cabo telegráfico submarino entre Recife e Portugal tornou-se operacional, vislumbrou-se pela primeira vez a possibilidade de conexão da malha telegráfica brasileira, com centro no Rio de Janeiro, à Europa. Se essa facilidade tecnológica significou uma concorrência para as companhias de navegação a vapor, matizando o cenário das comunicações de longa distância, ela não significou, contudo, o fim do transporte de cartas por via marítima, que adentraria o século XX, com um tráfego crescente, na medida em que se intensificavam as relações econômicas em uma sociedade cada vez mais complexa.

O último pacote britânico a encerrar suas atividades em mares do sul foi o *Teviot*, que chegou a Southampton pela última vez em 1969.⁶⁴ As cartas e encomendas internacionais continuaram a circular pelos mares, embarcadas em navios mercantes comuns, mas foram, cada vez mais, migrando para o território aeroviário, nas asas dos aviões. Resistem ainda hoje, embora em número cada vez menor, no mundo da internet, com a correspondência comercial a ceder o espaço para as muitas encomendas geradas pelo *e-commerce* e para as mensagens daqueles que ainda encontram conforto e prazer em uma comunicação mais lenta e com marcas humanas mais palpáveis.

Bibliografia Complementar

ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da diplomacia econômica no Brasil**. São Paulo: SENAC, 2001.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. **Planos para o Brasil projetos para o Mundo**. São Paulo: Alameda, 2022.

BAYLY, C. A. “The first age of global imperialism, c. 1760 – 1830”. In: **The Journal of Imperial and Commonwealth History**, 26 (2), pp. 28 – 47, 1998.

⁶³Semelhante hipótese é desenvolvida para o caso japonês em: DOUGLAS, Howard. « Japan and the Universal Postal Union: An Alternative Internationalism in the Nineteenth Century», *Social Science Japan Journal*, 17 (2014): 23 – 39.

⁶⁴FORRESTER, Robert E. *British Mail Steamers to South America, 1851-1965*. New York: Routledge, 2016 [2014], p. XIII.

BETHELL, Leslie. “Britain and Brazil (1808–1914)”. In: **Brazil: Essays on History and Politics**. Londres: Institute of Latin American Studies, 2018, pp. 57–91.

BURTON, Anthony. **The Rise and Fall of British Shipbuilding**. Gloucestershire: The History Press, 2013.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da Política Exterior do Brasil**. Brasília: ED. UNB, 1992.

GRIMWOOD-Taylor, James. **International Postal Reforms**. Londres: The Royal Philatelic Society, 2020.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A Presença Britânica no Império do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2023.

HOBSBAWN, Eric. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1979.

JOHN, Richard R. “The political economy of postal reform in the Victorian Age”. In: **Smithsonian Contributions to History and Technology**, [s.l.], n. 55, p. 3 – 12, 2010.

LYNN, Martin. British policy, trade and informal empire in the mid-nineteenth century. In: PORTER, Andrew (ed.). **The Nineteenth Century**. Oxford: Oxford University Press, 1999. p.101-121.

PASSETTI, Gabriel. “Os britânicos e seu Império: debates e novos campos da historiografia do período vitoriano”. In: **História**, Franca, v. 35, e77, 2016.

RICUPERO, Rubens. **A diplomacia na construção do Brasil, 1750 – 2016**. Rio de Janeiro: Versal Editores, 2017.

SHULMAN, Peter A. “Ben Franklin’s ghost: world peace, American slavery, and the global politics of information before the Universal Postal Union. In: **Journal of Global History**, v. 10, n. 2, jul. 2015, pp. 212 – 234.

VIEIRA, Armando Mário O. **Paquetes a vapor para o Brasil (1851 – 1877)**. Porto: Núcleo Filtélico do Ateneu Comercial do Porto, 1991.

WINCH, Donald; O’BRIEN, Patrick. **The Political Economy of British Historical Experience, 1688 – 1914**. Nova York: Oxford University Press, 2002.

WINSECK, Dwayne; PIKE, Robert M. “Communication and empire: Media markets, power and globalization, 1860 – 1910”. In: **Global Media and Communication**, v. 4(1), pp. 7 – 36, 2008.