

Fontes para a História do Correio
no Brasil entre 1798 e 1843;

As Correspondências Pré-Filatélicas
do Museu Histórico Nacional

Cícero Antônio F. de Almeida

A coleção de Filatelia¹ do Museu Histórico Nacional se destaca como uma das mais importantes do país, compreendendo não somente os selos postais emitidos no Brasil e em outros países do mundo mas, principalmente, diversos outros testemunhos dos serviços postais praticados desde os tempos da Colônia, abrangendo todo o império e início da república. Dentre os principais núcleos deste acervo, estão as provas e ensaios de emissões postais, muitas delas não circuladas oficialmente, inteiros postais² do império, e correspondências circuladas antes da criação do selo postal, conhecidas como *pré-filatélicas* ou *precursoras*. Este conjunto de correspondências - o maior até hoje reunido - retrata o período inicial da implantação dos serviços postais no Brasil, desde a criação, em Portugal, dos Correios Marítimos, em 20 de janeiro de 1798, até a reforma administrativa do Correio no Brasil, que criou o selo adesivo como comprovante do pagamento antecipado da taxa postal, em 1842, resultando na emissão dos primeiros selos postais brasileiros, em 1º de agosto de 1843, conhecidos como *olhos-de-boi*.

Este acervo de correspondências pré-filatélicas provém, basicamente, de dois conjuntos: a coleção particular do filatelista e pesquisador J. Batista da Mota, doada inicialmente à Biblioteca Nacional e, posteriormente, incorporada às coleções do Museu Histórico Nacional, e a coleção de cartas oficiais avulsas do Arquivo Nacional, ambas incorporações realizadas principalmente no ano de 1929, e ao longo das décadas de trinta e quarenta. Em sua maioria, são correspondências enviadas à comerciantes da cidade do Rio de Janeiro, provenientes de quase todas as províncias do império, correspondências oficiais trocadas entre repartições públicas e cartas consulares.

A importância das correspondências pré-filatélicas para o estudo da história dos serviços postais no Brasil reside, principalmente, no fato de constituírem o mais antigo testemunho da organização do correio enquanto instituição pública destinada ao transporte de cartas. A principal característica destas correspondências está nos valores manuscritos, relativos às taxas postais, anotados em sua face principal, junto ao carimbo identificador da cidade de origem. Vale esclarecer que antes da reforma postal de 1842 (definitivamente implantada no ano seguinte), cabia a quem recebia uma carta o pagamento das taxas de serviço do correio. E o valor do serviço era calculado pelo oficial do correio na agência de origem das correspondências (ocasião em que era anotado no exterior da carta). Para sua retirada, na agência de destino, o destinatário deveria pagar o valor correspondente, que poderia sofrer variações em relação ao estabelecido inicialmente, caso o percurso original fosse alterado.

Para entender esse sistema, em que cabia a quem recebia a carta, e não a quem enviava, o pagamento das taxas relativas ao serviço do correio, devemos nos remeter às condições relativas ao transporte de correspondência até meados do século dezanove, principalmente no caso brasileiro.

A precariedade dos meios de transporte e do sistema viário, aliada às grandes distâncias territoriais, que deveriam ser vencidas a pé ou a cavalo pelos estafetas, faziam do serviço de entrega de correspondências uma tarefa muito complexa e difícil de ser realizada. A garantia de sua execução, portanto, só era possível quando, de fato, a correspondência chegava às mãos do destinatário. A mesma garantia não era oferecida ao remetente.

O CORREIO EM PORTUGAL

A história do correio no Brasil está diretamente associada à história dos serviços postais em Portugal. Durante a Idade Média, o ofício de correio volante, para o serviço do Rei, nos limites do Reino ou mesmo fora deste, era responsabilidade dos escudeiros e moços das reais estrebarias. Em alguns casos, a atribuição de transportar mensagens cabia ao próprio enviado particular do monarca, que as transmitia oralmente pois, por questões estratégicas, não era prudente transportar mensagens oficiais por escrito:

"Nas missivas reais era freqüente a declaração de poder dar-se inteiro crédito ao que de viva voz transmitia o portador, dado que não se tinha nunca a certeza de que elas chegassem ao seu destino, pois os emissários régios estavam, amiúde, sujeitos a ser assaltados e roubados, ao longo dos caminhos mal definidos e perigosos que percorriam."³

Em 6 de novembro de 1520, D. Manuel I criou o cargo de Correio-mor do Reino, a quem cabia o privilégio da exploração dos serviços de transporte de correspondências, inicialmente outorgado a Luiz Homem. Pela carta régia de nomeação, cabia ao Correio-mor atender às necessidades da corte e "a todos os moradores e pessoas que quizerem enviar cartas de umas partes para outras (...)."⁴ O valor dos portes era ajustado diretamente com os interessados, tendo como referência o tempo de percurso e os locais de destino das cartas.

Em 1606, o ofício de Correio-mor foi vendido a Luiz Gomes da Matta, pela quantia de 70 mil cruzados, através de carta datada de 19 de julho. Em 1657 foi criado o ofício de Correio-mor das Cartas do Mar, anexado ao ofício de Correio-mor do Reino. Em 25 de maio de 1662, Luiz Gomes da Matta (neto) requereu a execução destes serviços para o Brasil. Foi então possível nomear correios-mores para os domínios ultramarinos portugueses, o que de fato se sucedeu em 1º de fevereiro de 1663, quando o então Correio-mor de Portugal nomeou o Alferes João Cavaleiro Cardoso para o cargo de Correio da Capitania do Rio de Janeiro. Alguns anos mais tarde, foram nomeados os Correios da Bahia (Bartolomeu Fragoso Cabral) e São Paulo (Sebastião Alves da Costa). No entanto, a nomeação de assistentes do Correio-mor do Reino no Brasil não contribuiu para uma implantação definitiva dos serviços postais: (...) "apesar de parecer positiva a nomeação

de Assistentes do Correio Mor no Brasil, eles, de fato, nunca foram aceitos pela população que poderia desfrutar desse serviço de Correios pelo simples fato de que os Assistentes nada mais faziam do que taxarem cartas que vinham de graça nos navios portugueses.⁵

A modificação dessa estrutura de administração postal foi iniciada com a ascensão de D. Rodrigo de Souza Coutinho ao Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos, responsável, a partir de outubro de 1796, pelas negociações com o então Correio-mor objetivando a reincorporação deste ofício à Coroa, através de uma indenização compensatória. Estas negociações culminaram com o Decreto de 18 de janeiro e Alvará de 16 de março de 1797:

"(...) sou servida por este Alvará com força de lei abolir, e extinguir o ofício de Correio-mor de meus Reinos e Domínios (...) Ordeno e estabeleço que o Ministro, e Secretário de Estado, (...), da Repartição dos Negócios Estrangeiros, tenha a seu cargo a administração das postas, Correios e Diligências de terra e mar, (...)".

As compensações recebidas pelo último Correio-mor do Reino foram de caráter pecuniário - uma renda anual permanente de 40.000 cruzados por ano, além de pensões vitalícias de 400.000 réis para sua mãe, irmão e duas irmãs - e de caráter honorífico, como o título de Conde e a conservação da Honra de Criado de Sua Majestade.⁶

Proprietários do ofício de Correio-mor em Portugal	
1520	Luíz Homem
1532	Luíz Afonso
1575	Francisco Coelho
1579 a 1598	Manoel de Gouvea
1606	Luiz Gomes da Matta
1607	Antônio Gomes da Matta
1641	Luiz Gomes da Matta (neto)
1674	Duarte de Souza Coutinho da Matta
1696	Izabel Cafaro* e Luiz Victorio de Souza Coutinho da Matta
1735	José Antônio de Souza Coutinho da Matta
1790	Duarte de Souza Coutinho* e Manoel José da Maternidade de Souza Coutinho da Matta

*Tanto Izabel Cafaro quanto Duarte de Souza Coutinho permaneceram no exercício da função de Correio-mor até a maioridade de seus tutelados, Luiz Victorio de Souza Coutinho da Matta e Manuel José da Maternidade de Souza Coutinho da Matta, respectivamente. O ofício de Correio-mor foi incorporado à Coroa portuguesa em 16 de março de 1797.

A IMPLANTAÇÃO DO CORREIO MARÍTIMO ENTRE PORTUGAL E BRASIL

A incorporação do privilégio da exploração privada do ofício de Correio-mor à Coroa foi definitivamente regulamentada com a criação dos Correios Marítimos entre Portugal e Brasil, pelo Alvará de 20 de janeiro de 1798, que no seu artigo 1º determinava:

"Pela Repartição da Marinha se expedirão em cada dois meses, principiando no primeiro de Março próximo, dois paquetes Correios Marítimos: o primeiro para o porto de Açú, que levará, e trará as cartas das Capitanias de Pernambuco, Paraíba, Parnaíba, Maranhão, Piauí, e Pará⁷, indo às Salinas, donde voltará a este Reino. O segundo irá à Bahia, e Rio de Janeiro, donde voltará também a esse Reino; e sendo praticável, fará o seu regresso pela Bahia, para trazer as respostas das cartas que ali deixou na sua passagem para o Rio."

O referido Alvará determinava também que a permanência dos paquetes em terras brasileiras não deveria ultrapassar quinze dias. Caberia aos governadores das capitanias tomar providências relativas a preparação dos malotes, ou sacos, bem como manter equipamentos necessários aos prováveis reparos das embarcações. Também deveriam implantar mecanismos que facilitassem o transporte de cartas do interior das capitanias até os portos mais próximos.

Valor das Taxas Postais (de acordo com o alvará de 20 de janeiro de 1798)	
Peso (onça*)	Valor
até quatro-oitavas	80 réis
até seis-oitavas	120 réis
até oito-oitavas	160 réis
acima de oito-oitavas	160 réis por onça
*Unidade de medida de peso, equivalente a 28,691 g.	

No Brasil, em consequência das determinações do Alvará de 20 de janeiro de 1798, foi estabelecida na cidade do Rio de Janeiro uma Administração do Correio, cabendo a Antonio Rodrigues da Silva a incumbência de dirigi-la. Esta repartição teria funcionado no Paço Real da cidade, atual Paço Imperial, junto às instalações do Tribunal da Relação e da Casa da Moeda.⁸

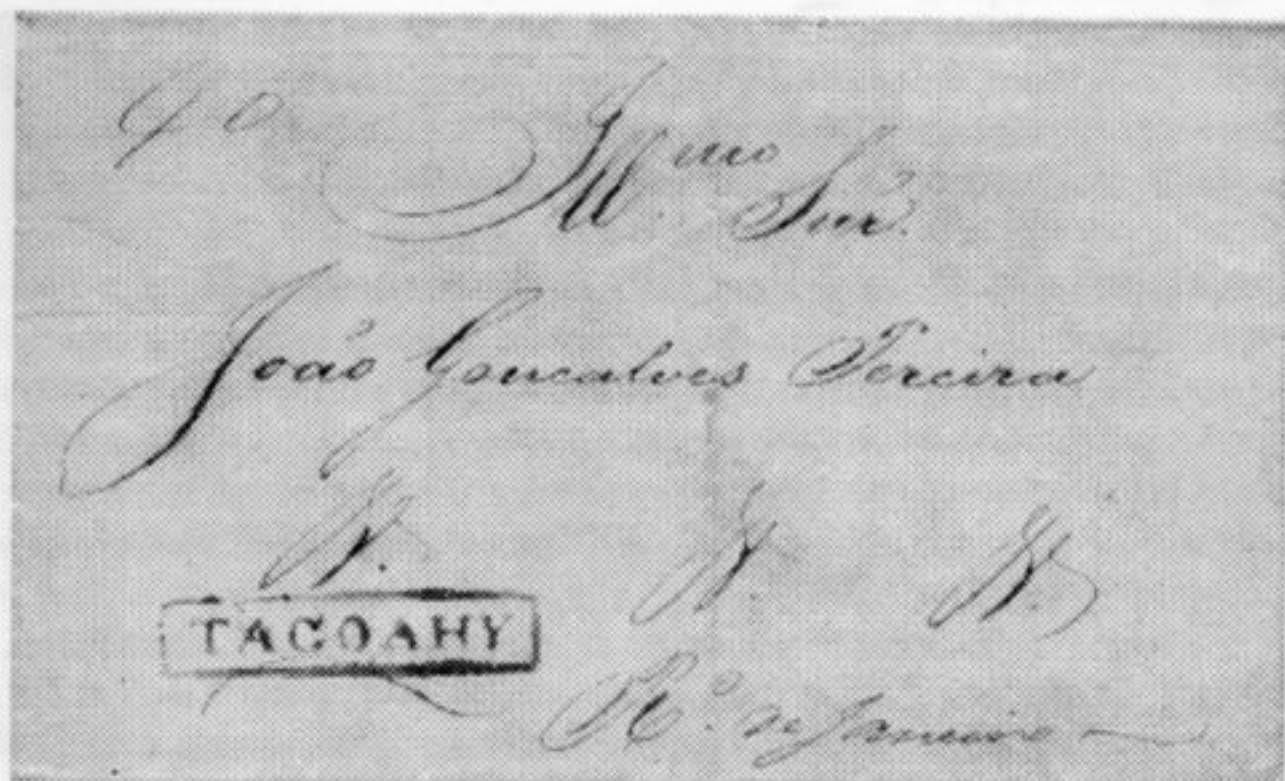
Como complemento ao Alvará, foram expedidas as *Instruções para os Correios da América*, em 26 de fevereiro de 1798. Os vinte e cinco artigos destas Instruções detalham procedimentos relativos aos serviços de correio, constituindo importante documento para a compreensão da fase inicial da história postal brasileira. O 1º artigo determinava que nas cidades e vilas capitais deveriam ser estabelecidos correios (as atuais agências postais). Estes correios eram formados por dois funcionários, um administrador e outro assistente. Quanto aos administradores, estes deveriam ser "pessoas de notória honra, e verdade, e tais, que pelos seus louváveis costumes, tenham merecido a confiança pública; eles, além disso, serão pessoas abonadas, e bem estabelecidas (artigo 4º)."

As agências do correio foram estabelecidas nas próprias residências dos administradores, localizadas - por recomendação contida no artigo 5º - no centro das cidades ou vilas: "O administrador destinará no edifício da sua morada uma sala, ou quarto, que tenha proximidade à rua; nesta sala estabelecerá o Laboratório do Correio, por isso é necessário que seja uma casa independente das demais e que deve estar fechada nas horas vagas (artigo 6º)."

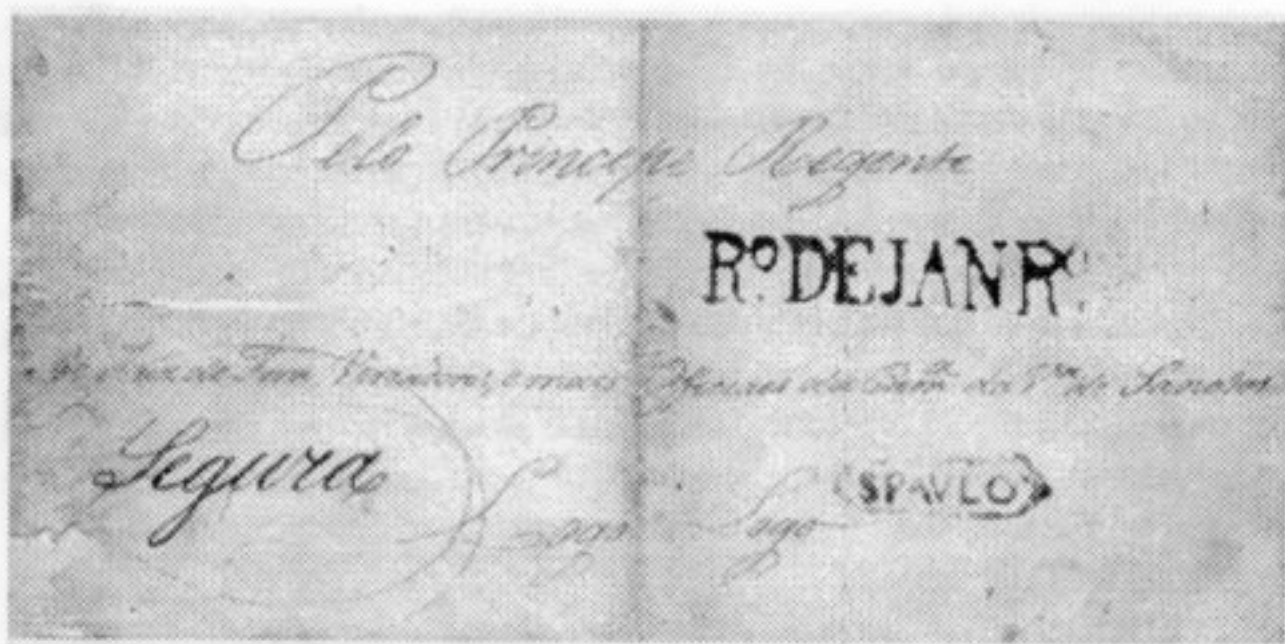
Como já referido anteriormente, o custo relativo ao transporte da correspondência deveria ser pago pelo destinatário, quando este fosse retirá-la na agência do correio. Assim sendo, caberia ao administrador da agência de origem assinalar sobre a face principal da carta a taxa correspondente. Ocorrendo das cartas chegarem ao seu destino sem este registro, caberia ao administrador anotar o valor: "Quando receberem cartas que não se achem já com seus portes designados nos sobrescritos esta será a primeira operação logo que se abrir a mala (artigo 14º)." Mesmo quando as cartas já vinham taxadas, após a conferência de seu peso, se o Administrador do correio de destino percebesse alguma incorreção no seu cálculo, esta taxa era alterada, sempre obedecendo o sistema de utilização de uma marca manuscrita. Esta, portanto, é uma das características fundamentais das correspondências pré-filatélicas (cf. ilustração 1).

O artigo 21º da *Instrução para os Correios da América* previa a possibilidade de segurar as correspondências: "Do seguro de cada carta, ou maço, receberão quatrocentos e oitenta réis, que serão logo pagos (ou seja, pelo remetente), e estes quatrocentos e oitenta réis são além do que a carta

ou maço houver de pagar em razão do seu peso. Para a identificação das cartas seguradas, era anotada, também sobre a face principal, a expressão *Segura*, manuscrita pelo Administrador (cf. ilustração 2).



1- Exemplar de correspondência pré-filatélica das coleções do MHN. Podemos observar duas das principais características deste tipo de correspondência: o carimbo indicador do correio de origem (TAGOAHY - atual cidade de Itaguaí-RJ) e o porte manuscrito (40), anotado no canto superior direito.



2- Correspondência do Rio de Janeiro, enviada pelo Príncipe Regente D. João, para a Câmara da Vila de Santos, datada de 1813, com a indicação manuscrita *Segura*, no canto inferior esquerdo.

Outra importante característica das cartas pré-filatélicas é o carimbo indicador do correio de origem, aplicado também sobre a face principal. A utilização de carimbos foi estabelecida no artigo 17º: "Nas épocas respectivas aprontarão as cartas para o Reino, e as marcarão com a marca do nome da terra em cujo correio forem lançadas (...)." São conhecidos hoje cerca de cento e cinquenta diferentes carimbos do período *pré-filatélico* (1798 a 1843), provenientes de agências postais de cidades localizadas em praticamente todas as regiões do país, principalmente das províncias de Minas Gerais (40%), Rio de Janeiro (22%) e São Paulo (20%), ligadas, em sua maioria, à mineração e ao comércio.

Entre Portugal e Brasil, de 1798 a 1803, foram utilizados dezesseis paquetes destinados aos serviços do Correios Marítimos.⁹ Objetivando o estabelecimento dos correios terrestres, foram criadas agências em cidades do interior, interligadas aos portos. A primeira agência postal brasileira do interior foi estabelecida na cidade de Campos, na Capitania do Rio de Janeiro, em 26 de fevereiro de 1798. Na Capitania de Minas Gerais, ainda em março de 1798, foram criadas linhas de distribuição de correspondências, sendo a mais importante a que ligava Vila Rica (atual Ouro Preto) ao Rio de Janeiro, com uma extensão de 80 léguas (528 km.), que era percorrida em 15 dias. Na Capitania de São Paulo, foi criada em 28 de julho de 1798 uma linha postal ligando Santos ao Rio de Janeiro.¹⁰

Primeiras linhas postais da Capitania de Minas Gerais, criadas em 9 de março de 1798:

Rota	Distância	Tempo
Vila Rica (atual Ouro Preto) ao Rio de Janeiro	80 léguas	15 dias
Vila Rica à Vila de Sabará	14 léguas	4 dias
Vila Rica à Vila de São João del Rei	24 léguas	5 dias
Vila Rica à Vila do Príncipe (atual Serro)	50 léguas	10 dias
Vila de Sabará ao Arraial do Paracatu	117 léguas	42 dias

*Légua = 6.600 m.

O REGULAMENTO GERAL DOS CORREIOS DE 5 DE MARÇO DE 1829

Após a vinda da Família Real Portuguesa e sua comitiva para o Brasil, em 1808, foi necessário ampliar a capacidade operacional do correio no Brasil. Em 22 de novembro de 1808, D. Fernando José Portugal (vice-rei do Brasil entre 1801 e 1806), instituiu o Regulamento Provisional

para a Administração Geral do Correio da Corte e Província do Rio de Janeiro. Foi, no entanto, o Decreto de 5 de março de 1829, (Dá Regulação à Administração Geral dos Correios), o primeiro conjunto de medidas organizadoras do sistema de transporte de correspondências implantado especificamente para atender às necessidades do país, sendo também a primeira legislação postal inteiramente concebida após a independência.

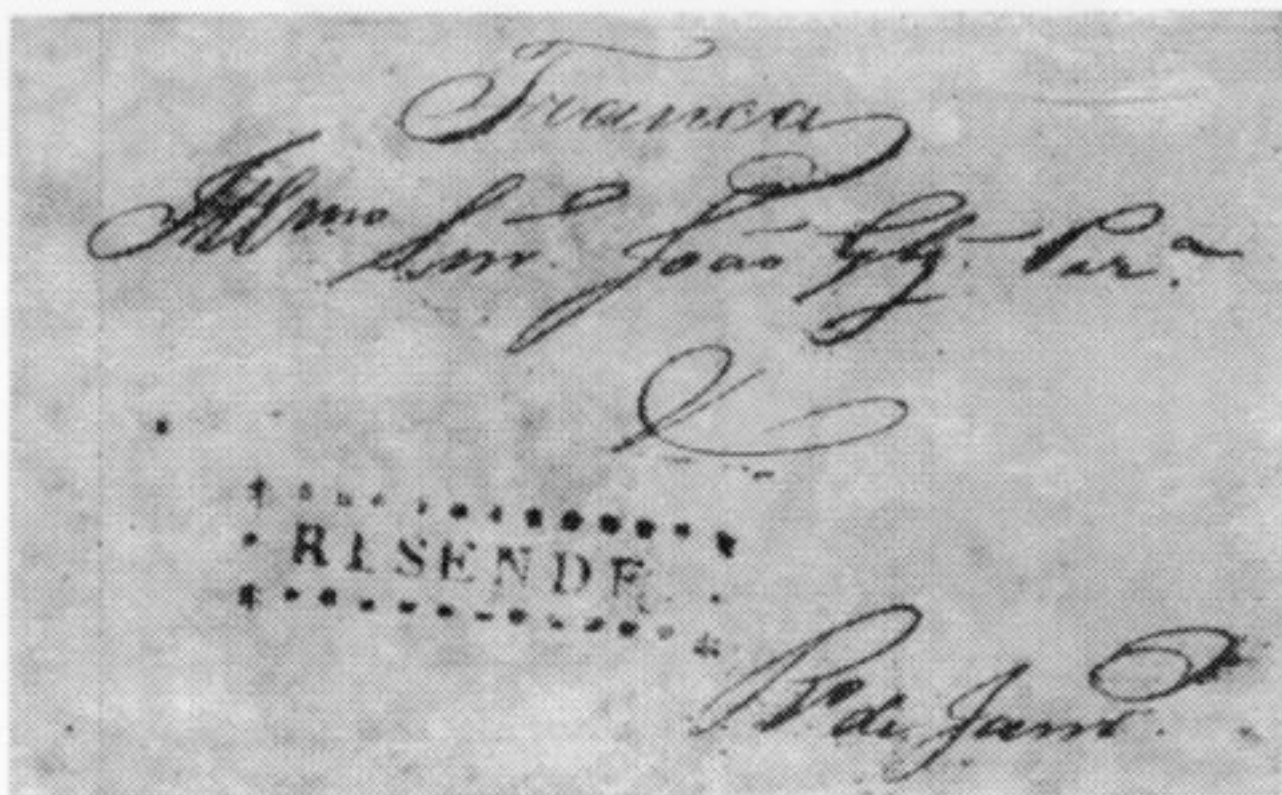
Até 1829, as administrações dos correios das províncias tinham total autonomia para organizar suas agências postais e estabelecer rotas de ligação com as demais províncias. Com o Regulamento de 5 de março, foi criado o cargo de Diretor Geral dos Correios, com o objetivo de fiscalizar, promover, e dirigir a administração geral de todos os Correios (art.1º). A partir de então, todos os Administradores e Agentes dos Correios das províncias estavam subordinados ao Diretor Geral. As próprias estruturas destas administrações foram uniformizadas.

Outra preocupação expressa no Decreto de 5 de março de 1829 estava centrada na criação de correios nas cidades e vilas ainda não servidas de agências postais. As Câmaras Municipais ficaram encarregadas de implantar agências experimentais, através do estabelecimento de três rotas mensais para outras cidades, correndo as despesas por conta dos próprios distritos ao longo do primeiro ano: (...) e no fim do mesmo ano farão novas participações (aos Administradores dos Correios das Províncias) acompanhadas de uma conta de receita e despesa, que tiver havido, para se tomarem por parte da Administração Geral, se assim convier, ou se mandar continuar o ensaio por mais outro ano, no fim do qual ficarão tais Correios indefectivelmente a cargo da mesma Administração (art. 25).

Quanto aos procedimentos de taxação, estes continuaram sendo realizados de maneira semelhante ao determinado pelas Instruções para os Correios da América, de 26 de fevereiro de 1798, conforme podemos verificar pelo art. 61:

Todas as cartas serão pesadas à proporção que se forem recebendo, lançando-se nos sobrescritos o porte, que corresponder ao seu peso; e se este for pago no mesmo correio (pelo remetente) lhe será posta a seguinte marca: (franca).

Podemos notar que o pagamento da taxa postal continuava sendo responsabilidade do destinatário, mas havia agora a possibilidade do remetente efetuar este pagamento. A correspondência cuja taxa fosse paga no correio de origem recebia, de acordo com artigo 61, a anotação Franca (cf. ilustração 3).



3 - Correspondência de Resende para o Rio de Janeiro (28 de setembro de 1836), com a anotação *Franca* no canto superior.

Outro serviço regulamentado em 1829 foi o das cartas circuladas entre repartições do governo, que estavam isentas do pagamento de porte. Recomendava o art. 75 que tais correspondências deveriam mencionar o cargo da autoridade pública a quem se destinavam as correspondências, bem como o cargo da autoridade remetente. A fim de identificá-las, nas agências de origem os Administradores deveriam anotar em sua face principal as letras SP - serviço público - (cf. ilustração 4).

No acervo do MHN, encontramos uma carta do Secretário do Colégio de Alfenas (MG) ao Ministro e Secretário dos Negócios do Império com as iniciais SN, cuja regulamentação não está presente no Decreto de 1829, mas que se pode atribuir como sendo a abreviação da expressão Serviço Nacional e que também servia como identificação das cartas trocadas entre repartições públicas, portanto, isentas do pagamento de porte (cf. ilustração 5).

Um serviço não regulamentado pelo Decreto (talvez implantado por portaria ou outro instrumento complementar), mas identificado no acervo de correspondências pré-filatélicas do MHN, referia-se a isenção das cartas circuladas entre autoridades eclesiásticas, identificadas pelas iniciais SE (serviço eclesiástico), conforme pode ser verificado na carta do cônego José Antônio da Silva Chaves, de Passa-Três (MG) ao Secretário da Câmara Episcopal do Rio de Janeiro (cf. ilustração 6).

S P

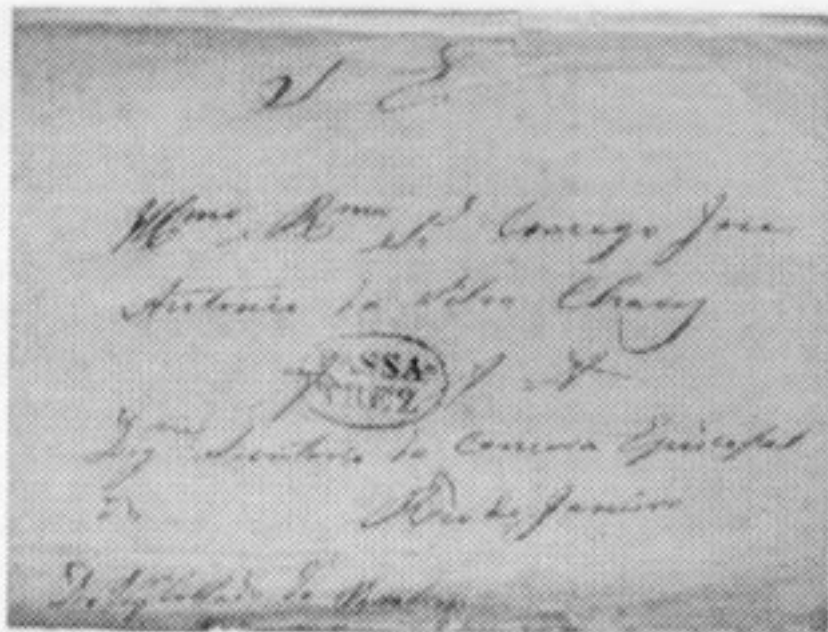
Aos Srs. Presidentes e Vereadores da Câmara Municipal da
 Vila da Princesa
 1º de Agosto
 1843
 Do Vice-Presidente da Província

4 - Correspondência do vice-presidente da província do Rio Grande do Norte ao presidente e vereadores da Câmara Municipal de Vila da Princesa. Podemos observar as iniciais SP a parte superior, que indicavam as cartas circuladas no serviço público. Outra curiosidade desta correspondência refere-se à sua data de emissão, 1º de agosto de 1843, dia em que entraram em circulação os primeiros selos postais brasileiros, marcando o fim do período pré-filatélico.

S. N.

Ilmo. Ex.^{mo} Senhor Antonio
 Pinto Chicoro da Gama:
 Ministro e Secretário dos Negócios do Império
 Do Secretário do Colégio de Alfenas

5 - Correspondência do Secretário do Colégio de Alfenas (MG) ao ministro e secretário dos Negócios do Império, onde se vê, ao alto, as iniciais SN (serviço nacional).



6 - Correspondência entre autoridades eclesiásticas, onde se pode observar as iniciais SE (serviço eclesiástico) ao alto.

No sentido de coibir o transporte de correspondências por particulares, pois tratava-se de um serviço exclusivo do estado, foi estabelecida a aplicação de multa aos que fossem vistos transportando cartas, aplicada metade para o agente, ou pessoa que der a denúncia, e outra metade entrará no cofre do Correio respectivo (art. 81). A única exceção prevista para o transporte de cartas fora das malas do correio tratava das correspondências conduzidas por escravos, desde que estas fossem de seus proprietários.

A precisão exigida pelo novo regulamento do correio no que se referia ao transporte de correspondências, com rígidos limites de horário estabelecidos para a entrega dos malotes, demonstrava que a capacidade de operação da instituição havia melhorado sobremaneira em relação à realidade apresentada no final do século dezoito. Devemos sempre levar em consideração as grandes distâncias territoriais do Brasil, além do fato de que muitas regiões do interior do país eram difíceis de serem vencidas, devido as próprias características topográficas e, por vezes, perigosas, principalmente pela ameaça de animais.

Em relação aos limites de horário de partida e chegada impostos pelo Decreto de 1829, transcrevemos, a seguir, o art. 95, que bem ilustra a questão:

"Os condutores de malas sairão das casas dos Correios a que pertencerem impreterivelmente às horas que estiverem marcadas, e andarão de modo que cheguem aos lugares de seu destino no dia e hora que estiver

determinada. Quando se demorarem por mais de quatro horas, além do tempo que estiver marcado, e não mostrarem que o fizeram por causa atendível, que não puderam vencer, como por motivo de grandes chuvas, enchentes de rios, ou moléstia, se lhes descontará no seu salário o que corresponder às horas da sua demora; se reincidirem, serão despedidos.

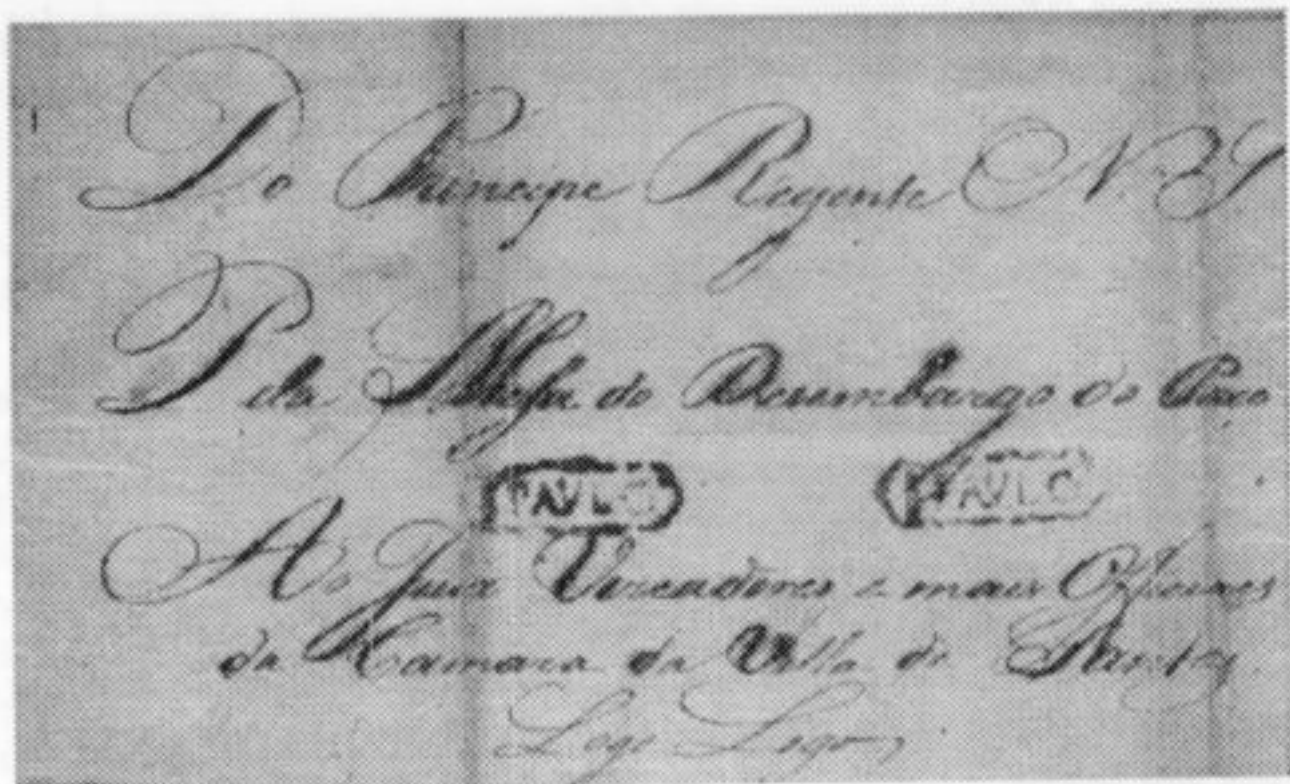
Levando-se em consideração a cidade do Rio de Janeiro como ponto de partida, estão relacionadas no quadro abaixo algumas distâncias e períodos aproximados de deslocamento de correspondências durante a primeira metade do século dezanove:

Destino	Distância	Tempo
Campos	279Km	7 dias
São João del Rei	348Km	9 dias
Ouro Preto	475Km	10 dias
São Paulo	429 Km	15 dias
Porto Alegre	1553 km	43 dias
Lisboa	7716 Km	55 dias
Londres	9279 Km	60 dias

O serviço *expresso* de entrega de correspondências, formalmente, só foi implantado através do Regulamento dos Correios de 10 de abril de 1894. No entanto, identificamos no acervo do MHN duas correspondências do Príncipe Regente ao Juiz de Fora, Vereadores e mais Oficiais da Câmara de Vereadores de Santos, datadas de 13 de outubro de 1810 e 19 de dezembro de 1811, onde se pode ver a inscrição *Logo Logo*, que determinava a imediata entrega da carta. Cremos, portanto, que este serviço de entrega imediata era de exclusividade do Príncipe e de seus ministros (cf. ilustração 7).

A REFORMA DO CORREIO DE 1842 E A CRIAÇÃO DO SELO POSTAL

Com poucas modificações, a base administrativa implantada pelo Decreto de 5 de março de 1829 permaneceu até o início da década de quarenta. Na Inglaterra, ao longo das décadas de vinte e trinta do século dezanove, foram implementados estudos visando a modificação dos serviços do correio. Estas modificações buscavam, basicamente, dinamizar



7 - Correspondência do príncipe regente D. João VI ao juiz, vereadores e oficiais da Câmara da Vila de Santos, datada de 13 de outubro de 1810. No canto inferior, a expressão *Logo Logo*.

os serviços de transporte de correspondências, atendendo à crescente demanda das sociedades pós-revolução industrial, integrando as mais distantes regiões, com eficiência e custo reduzido. Em 1829, uma comissão do parlamento inglês apresentou os primeiros resultados de estudos realizados com o objetivo de modificar os serviços postais. Em 1837, Howland Hill, um professor inglês nascido em Kinderminster, publicou um trabalho intitulado **Post office reform: its importance and practicability**, onde apresentava sugestões para os serviços postais ingleses. Em 17 de agosto de 1839, estas sugestões foram aprovadas pelo parlamento, sob a alegação de que atendiam ao progresso comercial e ao desenvolvimento das classes mais favorecidas, cujos pontos principais eram dois: a regulamentação da taxa de serviços do correio segundo o peso, e a cobrança antecipada destes serviços - iniciativa copiada por inúmeros outros países e mantida até os dias atuais -, cujo comprovante seria um pequeno selo adesivo colocado sobre as cartas. Nascia, assim, o selo postal, e a chamada "era filatélica".

Na verdade, a proposta de Howland Hill consistia em uma nova regulamentação das taxas, que eram calculadas até então através de fórmulas bastante complexas, baseadas numa combinação entre a distância e o número de páginas das cartas, e que passariam a ser calculadas segundo o peso, medida acompanhada de um barateamento dos portes. Outro pon-

to essencial, já tratado anteriormente, referia-se ao pagamento antecipado das taxas postais, mediante o uso de um selo adesivo com o valor do porte impresso.

O pagamento antecipado foi uma solução importante para resolver os prejuízos causados pela recusa por parte dos destinatários em retirar suas cartas das agências do correio. Um episódio já lendário na história dos correios, e que teria motivado Howland Hill a propor modificações nos serviços postais, refere-se à uma experiência vivida pelo próprio Hill, quando estava na Irlanda, em 1836. Numa cidade do interior, conheceu a funcionária encarregada da limpeza do hotel onde estava hospedado, que lhe descreveu um meio de burlar o correio inglês. Semanalmente, esta recebia uma carta de seu noivo, que vivia em Londres. Através de códigos preestabelecidos, lançados no exterior da correspondência, eles mantinham uma eficiente comunicação sem que fosse necessário à jovem irlandesa abrir as correspondências recebidas por seu noivo: "Quando o carteiro lhe trazia uma missiva, a moça, aparentando enternecimento, contornava-a entre os dedos, levava-a carinhosamente ao rosto, destrinçando, nesse tempo, os sinais convencionais estampados na sobrecarta, com os quais o noivo lhe comunicava sucintamente que tudo corria as mil maravilhas etc"¹¹. Após toda a encenação, a jovem devolvia sua correspondência ao carteiro, alegando que não tinha condições de pagar a taxa postal.

Logo após a implantação da reforma dos correios na Inglaterra, iniciava-se no Brasil um debate no parlamento sobre a aplicação aqui destas modificações. As relações estabelecidas entre Brasil e Inglaterra, fundamentalmente centradas em acordos e tratados econômicos, viviam seu auge nas décadas de trinta e quarenta, quando foram intensificadas discussões acerca do fim do tráfico de escravos e em torno das tarifas aduaneiras. O domínio econômico inglês na vida brasileira permaneceu até a primeira grande guerra mundial.

O Decreto nº 254, de 29 de novembro de 1842, que tratava da nova regulamentação do porte das cartas transportadas pelo Correio do Império, já trazia, em seu artigo 16, a determinação de que "Os portes serão pagos adiantados, e em papel selado". Tal medida foi regulamentada pelo Decreto nº 255, também expedido no mesmo dia do anterior, que estabelecia o modo pelo qual o adiantamento dos portes das cartas seria efetuado. No artigo 5 ficava determinado que "Os portes serão pagos em papel selado, ou selo do valor de trinta, setenta, noventa réis, (...)"¹². Outro ponto importante do Decreto nº 255 tratava da entrega das cartas nas residências dos destinatários: "Haverá o número de carteiros necessários para entregarem as cartas nas casas das pessoas" (art. 12). Para facilitar a identificação do destinatário,

recomendava o artigo 15 que na face principal das cartas deveriam estar anotados os seguintes itens: nome do destinatário, a rua e o número. Podemos perceber neste ponto um significativo desenvolvimento da capacidade operacional do Correio, devido à adoção de mecanismos que facilitavam o recebimento de correspondências nas próprias residências, sem a necessidade do destinatário buscá-la na agência postal.

Os primeiros selos postais brasileiros entraram em circulação no dia 1º de agosto de 1843, nos valores de 30, 60 e 90 réis, conhecidos como *olhos-de-boi*, devido ao formato do tema central (cf. ilustração 8). O Brasil tornava-se o segundo país a adotar selos como comprovantes do pagamento antecipado de taxas postais. Entre o lançamento dos primeiros selos ingleses, em 6 de maio de 1842, nos valores de 1 penny e 2 pence - conhecidos, respectivamente como *penny black* e *two pence blue*, graças a cor predominante das impressões - e o lançamento dos *olhos-de-boi*, ocorreram experiências isoladas de implantação deste mesmo sistema, na cidade de New York, em 1842, e no Cantão Suíço de Zurique, em março de 1843.

A utilização de selos como comprovantes do pagamento da taxa postal, portanto, modificou inteiramente o quadro dos serviços de correio no Brasil. Com isso, a própria característica das correspondências se transformou, pois já não são mais vistas as taxas manuscritas no alto dos sobrescritos, cujos valores deveriam ser pagos pelos destinatários. No entanto, não se pode balizar a data desta transformação como sendo o dia 1º de agosto de 1843 (data da entrada de circulação dos primeiros selos), pois a transformação do sistema anterior para o novo só se processou na medida em que os selos chegavam às agências do correio. Por isso é freqüente a existência de correspondências datadas após a implantação dos selos ainda expedidas com a anotação manuscrita do porte, a ser pago pelo destinatário. Algumas correspondências do MHN testemunham outra situação freqüente nas agências onde, após a implantação das novas medidas, ocorria falta de selos em

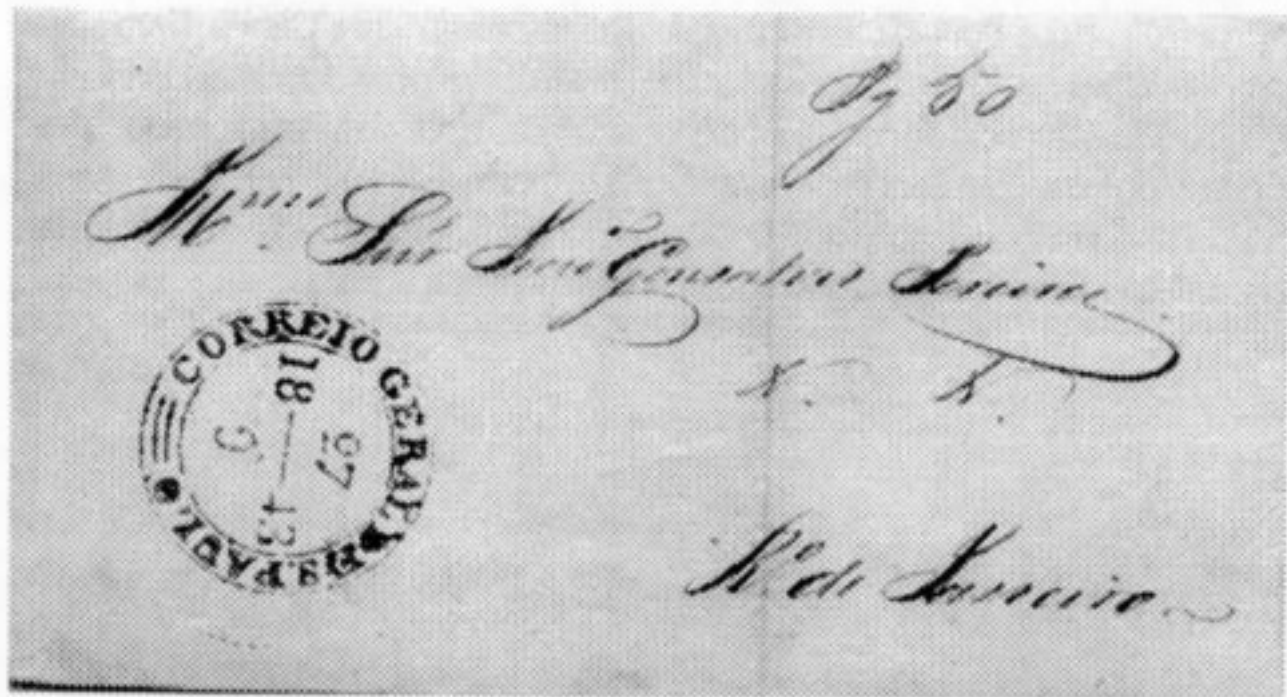


8 - Série dos *olhos-de-boi*, nos valores de 30, 60 e 90 réis, primeiros selos emitidos no Brasil (1º de agosto de 1843).

estoque. Neste caso, o valor correspondente ao selo era anotado manuscrito - de maneira semelhante ao executado no período pré-filatélico - acompanhado da expressão pago, traduzida pelas iniciais PG (cf. ilustração 9).

Independente das resoluções contidas nos principais regulamentos sobre o funcionamento dos correios no Brasil entre 1798 e 1843, algumas práticas adotadas neste período fugiram aos preceitos e recomendações expressas na legislação. Algumas destas exceções podem ser verificadas no conjunto preservado pelo Museu Histórico Nacional. Um interessante exemplo disto são os chamados carimbos manuscritos. Estes eram empregados, provavelmente, quando ocorria algum dano aos carimbos utilizados pelas agências. Suprindo sua falta, os agentes postais lançavam a identificação da origem das cartas à mão (cf. ilustração 10).

Com o sucesso da implantação da reforma postal no Brasil, um novo capítulo na história dos correios se iniciou e que, de certa forma, mantém ainda hoje princípios semelhantes. Para se ter uma idéia do que significou para a administração do correio a antecipação do pagamento dos portes - medida também acompanhada de uma diminuição das taxas, em média, de 40% - basta verificar o aumento de receita. Segundo dados anotados por José Kloke¹³, no ano em que o Congresso votou a lei da reforma, a receita do correio foi de 63:724\$000 (réis), aumentando para 115:916\$000 no ano em que começaram a circular os olhos-de-boi.



9 - Correspondência de São Paulo (27 de setembro de 1843) para o Rio de Janeiro, onde podemos observar a anotação Pg 50, no canto superior.



10 - Correspondência de São Sebastião (10 de novembro de 1836) para o Rio de Janeiro, onde se observa a utilização de carimbo manuscrito.

Quadro geral das correspondências pré-filatélicas do Museu Histórico Nacional. Organizado a partir do inventário elaborado pela museóloga Norma Botelho Portugal.

Localização*	Procedência	Total
Livro 1	Alagoas	1
	Amazonas	2
	Bahia	8
	Ceará	3
	Espírito Santo	7
	Goiás	1
	Paraná	3
	Pernambuco	5
	Piauí	2
	carimbos ilegíveis	2
Livro 2	Minas Gerais	178
Livro 3	Rio de Janeiro	106
	Rio Grande do Norte	1
	Rio Grande do Sul	39
	Santa Catarina	10
	Sergipe	1
Livro 4	São Paulo	220
Total Geral		589

*Os livros de armazenamento das correspondências pré-filatélicas encontram-se na Divisão de Filatelia do Departamento de Numismática.

Notas:

1. O termo *Filatelia* origina-se das palavras gregas *Philos* (amigo) e *Ateleia* (isenção, franquia) e foi sugerido por George Herpin para designar os colecionadores de franquias postais ou selos postais, em artigo publicado em 1864 na revista francesa *Collectionneur de Timbres-Poste*. A expressão hoje abrange não apenas a atividade de colecionar selos do correio como também o estudo dos testemunhos da história postal.
2. Entende-se por Inteiros Postais os envelopes, bilhetes postais, cartas-bilhetes, cintas, entre outros, emitidos pelo correio, cujo valor da franquia aparece impresso na face principal do documento, dispensando o uso dos selos avulsos.
3. CARDOSO, Eurico Carlos Esteves Lage. **Os Correios, os Selos e a filatelia**. Lisboa: edição do autor, 1984. p. 3.
4. RELATÓRIO Postal do Anno Economico de 1877-1878. Lisboa: Lallemaat Frères, typ., 1879.
5. MACHADO, Luiz Guilherme Gonçalves. **Introdução ao estudo da pré-filatelia brasileira**. Lohmar: ArGe BRASILIEN, 1984. p 6.
6. CARDOSO, Eurico Carlos Esteves Lage. *Op. cit.* p. 5.
7. Na realidade, estes dois paquetes circularam apenas entre os portos de Pernambuco, Paraíba, Maranhão e Pará, voltando, após, para Lisboa.
8. ROSÁRIO, Irari de Oliveira. **Três séculos e meio da história postal brasileira (1500-1843)**. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993. p. 37.
9. Estes paquetes chamavam-se Vigilante, Príncipe Real, Factonte, Alvacora, Voador, Postilhão da América, Gavião, Netuno, São José Espadarte, Pacote Real, Espadarte Brilhante, Lebre, Santo Antonio Olinda, Caçador, Diligente e Boaventura. MACHADO, Luiz Guilherme Gonçalves. *Op. cit.* p. 14.
10. ROSÁRIO, Irari de Oliveira. *Op. cit.* p. 42.
11. GUATEMOSIM, Dorvelino. **Catálogo Brasil**. Rio de Janeiro: 1933. p. 48.
12. Na verdade, os portes definidos para os primeiros selos postais brasileiros foram de 30, 60, e 90 réis.
13. KLOKE, José. **Os olhos-de-boi**. Bilbioteca do Filatelista, v.1. Rio de Janeiro: Clube Filatélico do Brasil, 1938.

Referências:

ALMEIDA, Cícero Antonio F. **Carimbos Postais - Século XIX; Um estudo da coleção de matrizes do Museu Postal e Telegráfico**. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1989.

_____. Os 150 Anos da Reforma Postal Brasileira e dos Olhos-de-Boi. *Brasil Filatélico*, n.216. Rio de Janeiro: Clube Filatélico do Brasil, 1993.

_____. **Legislação Postal Brasileira - Principais Documentos**. Rio de Janeiro: 1994.
Trabalho inédito.

CARDOSO, Eurico Carlos Esteves Lage. **Os Correios, os selos e a filatelia**. Lisboa: edição do autor, 1984.

GUATEMOSIM, Dorvelino. **Catálogo Brasil**. Rio de Janeiro: 1933.

KLOKE, José. **Os Olhos de Boi**. Biblioteca do Filatelista, v.1. Rio de Janeiro: Clube Filatélico do Brasil, 1938.

MACHADO, Luiz Guilherme Gonçalves. **Introdução ao estudo da pré-filatelia brasileira**. Lohmar: ArGe BRASILIEN, 1984.

RELATÓRIO Postal do Anno Economico de 1877-1878. Lisboa: Lallemat Frères, Typ. 1879.

ROSÁRIO, Irari de Oliveira. **Três séculos e meio da história postal brasileira (1500-1843)**. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993.