

Correio Marítimo Português

Duzentos anos da sua fundação:

As ligações entre Lisboa e o Império:

Os serviços a que hoje chamamos Correios foram instituídos em Portugal em 1520 e a sua exploração entregue a um Correio-mór. Em 1798 inicia-se a actividade dos Correios Marítimos.

Luís Homem, cavaleiro da casa real e que já exercia funções postais, foi o primeiro Correio-mór. O cargo e inerentes privilégios, hereditários, são por Filipe II (I) mandados vender, firmando-se por 70.000 cruzados um novo contracto (1606) com Luís Gomes da Matta, o 5º Correio-mór, que pode «até, considerar-se isento de sujeição ao reino de Castella».

Um primeiro convénio internacional (1705) é celebrado com a Inglaterra e um paquete vem regularmente de Falmouth a Lisboa.

PAQUETE

Importada de «packet-boats» pelo Padre António Vieira ao regressar duma viagem diplomática num ... «paquebote, que é o barco do correio ordinário, (onde) vou seguro de corsários, por ser livre ...». Com «Patente de Paquete» de Correio, depois os «palácios flutuantes», como o célebre «Titanic» ou o nosso maior paquete, o «Infante Dom Henrique» e hoje os paquetes de cruzeiro como o maior de todos os tempos, o «Norway» (ex-«France»).

A actividade cresce e com ela as benesses. Em 1753 é-lhe concedido 1% de todo o dinheiro do Estado que transportar e em 1778, a plena autonomia.

No rodar do século, considerando a importância da indústria e, sobretudo, do comércio externo, o governo nomeou D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ministro da marinha, para negociar a cedência do ofício ao Estado, sendo o 8º e último Correio-mór (1797) feito 1º conde de Penafiel.

Em Alvará (XX artigos) de 20 de Janeiro de 1798 determina-se logo a saída em 1 de Março de «dous Paquetes Correios Marítimos» para as costas do Nordeste e do Sueste brasileiro «em cada dous mezes», definindo-se as estadias, os procedimentos, os pesos e portes no mar e em terras da América, os meios alternativos (navios mercantes e de guerra) e o monopólio do transporte de correio.

Em 1 de Abril é empossado o Superintendente mas, instruções aos Governadores de Angola, Moçambique e Índia, determinavam já «o estabelecimento do Correio» no que «pode ser aplicável nesse (específico) Reino».

Em Goa, em 1799, criou-se um Correio Marítimo mas continuou-se a processar anualmente o correio pela Armada da Carreira da Índia (por vezes uma só nau) sendo as cartas, em triplicado, do Vice-rei, do Senado e da Misericórdia, como sempre, registadas no significativo «Livro das Monções».

Da sua fusão, em 1823, com um Correio Terrestre para a Índia



Fragata Princesa do Brasil.
«Naufragou na viagem à chegada a Goa»-1807.

inglesa, entretanto criado, resulta o Correio de Goa que em 1841 abrange o interior do Estado Português da Índia.

Claro que o correio urgente foi ainda durante muito tempo enviado de Goa por terra, através da Ásia Menor ou da Pérsia, geralmente ao cuidado de frades franciscanos, até que, após 1839, de Moçambique a Macau, se

privilegia a rota por Alexandria praticada pelos paquetes ingleses, trinta anos antes da abertura do Canal do Suez, reduzindo-se aquele a uma mera repartição.

Moçambique, sem economia relevante, vai continuar a socorrer-se dos Navios de Goa e dos que dobram o Cabo.

CARTA DE ROTA

«Carta estendendo as instruções de Rota à saída de Lisboa a todos os Correios ... (para que se) «... não aproximem às ilhas das Canárias e de Cabo Verde na sua saída e não toquem sem necessidade as dos Açores na sua volta ... sahirá de bana em fora junto com o Coreyo Vigilante, em sua conserva descrevendo o seu Rumo depois de estar amarrado couza de trinta legoas a passar outras tantas ao oeste da Ilha da Madeira e pelo mesmo Meridiano dando o venio lugar ao este das de Cabo Verde até a latitude que lhe paxessa da banda do Sul da Equinocial separancosse do outro coreyo, continue na sua viagem para o Sul para ir demandar o Porto da Bahia e ahí entregará as Mallas... e terá V.mçê (Vossa Mercê) de demora somente seis dias ... e partirá para o Rio... Dando hua conta de toda a sua Viagem ao Visse Rey e Capt. General de Mar e Terra ficará neste Porto o tempo que elle lhe determinar, para sua saída: Carregará V.mçê ... de menor pezo e maior frete para que o Navio possa vir mais veleiro que for possível ... tomará ao de Bahia aonde receberá as Mallas em Resposta ... com brevidade possível para daqui seguir viagem em direitura para Lisboa ... por paragens aonde não possa ser encontrado de Enemigos; e sendo cazo que o seja tanto na hida como na volta de modo que não possa fugir deitará as Mallas ao Mar tendo-as prevenido com pezo sufficiente de hirem para o fundo. Enquanto durar a Conserva do Coreyo sendo cassadas procurarão fugir em bordo desencontrado para que não vão ambos prezonieiros. Deos G. de (Guarda) V.mçê.
... 8 de Agosto de 1801.»

«ORDENS DE MAR»

(idênticas mas em que a segurança e a rentabilização são mais enfatizadas)
«... não se metendo muito na costa por causa dos embates ... com atenção à monção ...
Carregará V. M. çê a lietas aquelles efeitos que julgar de mais utilidade e vantagem à Fazenda de S.A.R. (Sua Alteza Real) e que possam ressarsir em parte ou em todo à despeza de custiamiento ...
Confia S.A.R. que V. M. çê logo que sahia fora da Barra fará toda a forsa de Vella que o tempo permitir, assim na hida como na volta ...
... Sítio de N.º S.º da Ajuda (10), 23 de Novembro de 1801»

Em Angola, o Governador, admoestado por se deixar «amollecere» pelo «clima de África», marca a sua posição alegando que o tráfico de escravos para o Brasil, «pois estes não se levão para Portugal», é a única actividade económica significativa mas que é particularmente vulnerável e aleatória para se criarem Correios Marítimos regulares.

Esclarece que embora zarpem para o Rio, cada dois meses, eles são desembarcados onde «maior lucro podem dá» e «por contra-



Alvará de 20 de Janeiro de 1798. (Do arquivo Histórico da Fundação das Telecomunicações).

I - «...Tendo nós escrito a V. M. (Vossa Mercê) nas sucessivas monções de 1809, 10, 11 e 12 para pagar a Letra que passamos a favor do Sr. Marquês de Fonteira ... lora do produto dos 3 fardos de roupa da R^a (Rainha) dos Anjos da monção de 1808 ...» e doutra, dentro desta, «... temos escrito largamente na última monção pelo navio S. Le Fenis dirigindo nas mãos do Sr. Bern^o Le de Figuer^o em Rio para ele fazer chegar nas suas mãos seguramente e cuja cópia acompanha esta...» (Goa, 22 de Janeiro de 1813).

II - «...As precedentes são cópias das que deregimos a V. S^a pela Gallera Piedade e Br.e (Brigue) Conde de Escargnole, e a que deregimos pelo S.m Nicolau foi cópia da que remetemos pelo Conde de Palma que D.s (Deus) queira tenha chegado a Salvam.^o O S.m Nicolau, Piedade e Conde de Escargnole todos foram tomados a poucos dias ao sair desta (Maranhão) p^o essa (Lisboa) por hum m.m^o (mesmo) Corsário ...»

A terceira cópia chegou, via Liverpool, a Lisboa por um paquete inglês.

bando e por diversos caminhos (vão até) para as colônias Castelhanas (2) do Rio da Prata». E a encerrar, que não tem meios nem para a « compra de Oito Navios ... porque elles não poderão comportar menos de cem mil cruzados», nem para a sua reparação (3).

Vêmo-lo porém empenhar-se numa eficaz rede de Correio interno apoiado nos poucos navios portugueses, mercantes e de guerra, que demandavam Luanda, publicando um Bando em 29 Capítulos. Na sequência cria a Casa do Correio onde instala seis Caixas; a 1^a para Portugal e para as Ilhas e Cabo Verde via Lisboa, a 2^a para as capitânias do sul do Brasil via Rio, a 3^a para as do centro e S. Tomé e Príncipe via S. Salvador da Baía de todos os Santos (4), a 4^a para as do norte via Villa de Pará e Rio Negro, a 5^a com destino desconhecido e a última para Novo Redondo (Presídio) e Reino de Benguela (5).

Curiosamente «para Moçambique e Domínios da Ázia Portuguesa - Índia - Macau e Timor » podem ser lançadas 24 horas antes de «desfaldar a embarcação» na «Caixa do Rio ... mais facilidade ... ou aliaz na ... da Bahia ... aonde passa todos os anos a Nao de Viagem que de Portugal para a Índia navega».

Em Janeiro de 1799 é inaugurado o Correio Marítimo de Angola cabendo ao mestre do bergantim «Alecrim», António Francisco Rocha, completar a rede dos Correios Marítimos ao largar de Luanda já com as malas fechadas mas ainda sem portes definidos que serão, «metade dos que vêm do Reino (de Portugal) (6), conforme instruções do Conde de Resende, Vice-rei e Capitão General de Mar e Terra do Brasil.

No ano de 1801, o primeiro do século XIX, das cento e onze partidas de Lisboa, 9 destinam-se às Ilhas (Açores, 5), 107 à América, como então se designava a carreira do Brasil, 9 à «África» e apenas duas à «Ázia».

No Brasil, embora sejam desconhecidos os destinos de 18 navios, o Rio (21), Pernambuco (25) e o Maranhão (20) batem a Bahia (17) e largamente o Pará (6). Expressamente para África temos para Cabo Verde - 3, Guiné - 2, Reinos de «Angolla» e «Benguella» - 1 cada, e para «Mossambique» - 2.

Directamente saíram para Goa a Nau de Viagem «D. João de Castro» e para Macau o navio «Bom Sucesso».

Lisboa foi 86 vezes destino de navios saídos das Ilhas (15, sendo 11 dos Açores), do Brasil (66, vindos da Bahia (19), de Pernambuco (16), do Rio (9), do Maranhão (5), do Pará (1) e 16 de origem desconhecida) de África (1 de Cabo Verde) e da Ásia (3 de Goa (entre Agosto e Dezembro) e 1 de Macau).

As Viagens até à Baía podiam rondar os 115 dias ou, no

regresso, ficar-se pelos 56 dias. Seguem-se três períodos bem distintos; até à independência postal do Brasil (1828), até ao estabelecimento dos Paquetes Transatlânticos (1851) e até à adesão do Brasil à União Geral dos Correios (1877).

O aparecimento em Portugal (1821) dos navios de ferro e a vapor (e à vela) trouxe também novos desenvolvimentos, inclusive a criação, entre outras, da efêmera empresa da Mala Real Portuguesa.

Por volta de 1850 já «a situação da marinha mercante portuguesa era desesperada. Carreiras regulares para as colônias não as havia (7). No início do século XX ainda a navegação estrangeira participava em mais de 80% desse tráfego.» afectando a economia e a independência de Portugal até meados deste século (8).

Apesar disso, nos loucos anos vinte, o ansiado Dia de S. Paquete já ocorria regularmente, entre Lisboa e o Rio, em cada vinte dias.

O envolvimento da Armada no Serviço de Correios (9) é testemunhado, até meados do século XX, por carimbos de navios de guerra em selos.



Carta da Baía de Todos-os-santos. "Roteiro da Costa do Brasil", (Fac-Similada do manuscrito da Biblioteca da Ajuda).

Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
ITEN REF



COLABORAÇÃO:

(1) Arquivo Histórico da Fundação das Telecomunicações (AHFT). (2) Arquivo Geral de Marinha (AGM). (3) Cte. Ferreira dos Santos.

BIBLIOGRAFIA:

- (1) Alvará - Lx 1798
 (2) FERREIRA, Godofredo, Documentos dos séc. XIII a XIX Relativos a Correios - Coligidos por, BFT, Lx.
 (3) BARROS, Dr. Guilhermino Augusto de, Relatório Postal 1877-78 do Director Geral dos Correios, 1^a Ed., Lx., DGC, 1878.
 (4) VIEIRA, Armando M.O., Paquetes a vapor para o Brasil (1851 - 1877), 1^a Ed., Porto, Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1991. Subsídios para a história do Correio Marítimo Português, 1^a Ed., Porto, Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1988.
 (5) Maços de Documentos referentes ao Correio Marítimo Português. AGM
 (6) BEXIGA, Adolfo, Catálogo da «Exposição - A Marinha de Comércio em Portugal do Início do Vapor à Actualidade», Oeiras, Ed. Biblioteca Municipal de Oeiras, 1997.
 (7) ESPARTEIRO, Comandante António Marques, Três Séculos no Mar, 1^a Ed., Lx., Armada, 1979 (Coleção Estudos).
 (8) Diversos autores, Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 7^a Ed. Lx., Enciclopédia Lda, s/ data.
 (9) Actual Palácio Nacional da Ajuda.

NOTAS:

- (1) «...por justos motivos de seu serviço...» a que não serão estranhas dívidas das guentas em que também nos envolveu. (2) Apesar de os Reinos de Espanha (Castela+Leão+Galiza)+Aragão+ Catanha+ Valência+Cranada + Navarra) após as várias revoltas de 1640 já terem sido, «segundo a lei e a língua de Castela», unificados em 1716 no que é o actual Reino de Espanha.
 (3) Só no início da década de 1960 se desenvolvem as Oficinas Navais de Luanda que assegurarão a manutenção dos navios mais pequenos e das embarcações da Armada, do Estado e de particulares. (4) Que para os Portugueses é a Baía e para os Brasileiros é Salvador. (5) Os Reinos de Angola (integrando já parte do Reino do Congo) e de Benguela e o Baronato de Cabinda constituem a actual República Popular de Angola (6) Até 160 reis (1 escudo=1000 reis) por onça (15 gramas) para o Brasil, o dobro para o estrangeiro. (7) O Ultimatum (1890) coincide com o Zero Naval. (8) Despacho 100, de 10 de Agosto de 1945, para a construção de navios que satisficam «...60% das nossas necessidades globais de transporte.» e destinados a substituir os sobreviventes dos 70 navios alemães apresados em 1916. (9) «Cruzador D. Carlos » na Madeira, «Aviso Gonçalves Zarco» em Moçambique e «Aviso de 2^a Classe Galo Velho», (1942), no Continente. (10) Actual Palácio Nacional da Ajuda.