

meb = 15706



## DOCUMENTO

Texto: **Paulo Reis**

Fotos: **Paulo Reis e Carlos Gil**

# 5 Séculos de Correio

**O**s sinais de fumo em forma de pequenas nuvens, o sol reflectido em superfícies espelhadas ou o rufar dos tambores foram, desde tempos imemoriais, os métodos mais utilizados pelo ser humano para transmitir, à distância, as suas mensagens.

Consciente de que os sistemas de comunicação constituíam, e constituem, uma infra-estrutura básica ao desenvolvimento da sociedade, o

Homem procurou criar mecanismos que lhe permitissem assegurar essa troca de mensagens. O correio foi uma das primeiras soluções.

Como mera curiosidade, podemos dizer que as notícias mais antigas sobre um serviço deste género, segundo um texto de **Fernando Moura**, investigador da História das Comunicações, remetem-se à época de um dos faraós egípcios da 19.ª dinastia. Ao que parece, este terá criado um corpo de homens que se encarregaram de levar as suas mensagens aos pontos mais distantes do seu país.

Este serviço de transporte de mensagens teve como principal objectivo servir de suporte à Administração Central e destinava-se a fazer chegar aos pontos mais distantes do reino as disposições legais emanadas pelo poder central.

Nos primeiros tempos da nacionalidade portuguesa não existia, entre nós, um serviço de correios devidamente organizado. A ordem feudal dominante não dava espaço de manobra para a troca de ideias entre povos e Estados. Para além disso, poucos eram aqueles que sabiam ler ou escrever e, por consequência, poderiam utilizar os serviços de correio.

**T**odavia, com a alteração política, económica e social que se sucedeu, as necessidades de comunicação, sobretudo escrita, levaram pessoas e instituições a recorrer a mensageiros das mais diversas origens e condição social.

Dependendo do assunto e da importância do destinatário da correspondência, assim eram escolhidos os portadores das mensagens. O monarca, por exemplo, servia-se dos seus escudeiros e dos moços das estrebarias reais para entregar o seu correio. A nobreza enviava os criados e os rendeiros das suas terras, quando os forais a isso obrigavam, e a igreja fazia portadores das suas mensagens os frades de várias ordens religiosas que viajavam de cidade em cidade.

Mais modestos, os comerciantes aproveitavam o grande número de almocreves que, juntamente com os barqueiros, carreteiros e caminheiros, transportavam não só as suas mensagens, como também mercadorias.

A verdadeira história das Comunica-

ções e dos Correios em Portugal teve início há 474 anos, altura em que o rei D. **Manuel I** criou o ofício de correio-mor. Estávamos então no século XVI, época em que os Descobrimientos e as conquistas portuguesas se traduziam num notável desenvolvimento comercial do País e num aumento global da actividade diplomática com outros Estados.

**Cavaleiro.** Devido à situação privilegiada em que se encontrava Portugal, tornava-se cada vez mais necessário um serviço de correio capaz de apoiar eficazmente a expansão comercial portuguesa. Em 6 de Novembro de 1520, o rei D. Manuel acabaria por criar, mediante carta régia, o ofício de correio-

-mor. A cópia do documento original, que se encontra na Torre do Tombo, em Lisboa, faz parte do espólio museológico dos Correios de Portugal.

Cavaleiro da Casa de D. **Manuel, Luís Homem** foi o primeiro correio-mor português, a quem foi incumbida a tarefa de organizar estes novos serviços públicos. ▶





Presente. As novas estações

Evoluindo ao ritmo do seu tempo e época, os correios foram crescendo lentamente e, em 1620, um século depois da criação do ofício, já apareciam referenciados cerca de 30 correios a pé e 12 a cavalo.

**A venda do ofício.** Nos finais do século XVI, os correios já tinham capacidade de efectuar entregas de correspondência com uma certa regularidade. O chamado correio ordinário era expedido uma vez por semana para a Beira e Douro e uma vez por mês para Espanha, França, Flandres e Itália.

Preenchido consecutivamente por nomeação régia, o ofício de correio-mor acabou por ser comprado, em 1606, por Luís Gomes da Mata. Era um reputado fidalgo que, aproveitando as dificuldades do tesouro, tornou este cargo hereditário até ao ano de 1797, data em que os correios passaram definitivamente para as mãos do Estado português, na tentativa de dotar o País de um serviço com características verdadeiramente públicas.

A exploração do serviço dos correios por parte da Fazenda Real só começou verdadeiramente a ser exercida após a nomeação de Diogo José de Mascarenhas Neto para superintendente-geral dos Correios e Postas do Reino. O período que se seguiu foi muito fértil em matéria de legislação e de regulamentação interna e teve como principal objectivo a

organização e a melhoria de todos os serviços.

**A mala-posta.** Realizado a pé ou a cavalo, quando as distâncias a isso obrigavam, o transporte do correio sofreu, durante os séculos XVI, XVII e parte do XVIII, atrasos consideráveis, porque esteve sempre condicionado pelo estado de desenvolvimento das vias de comunicação e pelas técnicas utilizadas nos meios de transporte.

Embora estas dificuldades se fizessem sentir nesta época, poucas foram as alterações introduzidas no sistema de transporte de correspondência e nas vias de comunicação até ao final do século XVIII, altura em que entrou em funcionamento a mala-posta.

Fazendo-se à estrada pela primeira vez a 17 de Setembro de 1798, este serviço de transporte de correspondência, passageiros e mercadoria surgiu logo após a conclusão do primeiro troço da estrada que ligaria Lisboa ao Porto (Lisboa-Coimbra).

Apesar do enorme avanço que representou, o serviço da mala-posta foi interrompido em 1804, durante cerca de 50 anos, por ser considerado pouco rentável e deficitário. Entre as causas apontadas destacam-se a falta de passageiros e do hábito de viajar dos portugueses e, talvez a mais importante, o péssimo estado das estradas portuguesas.



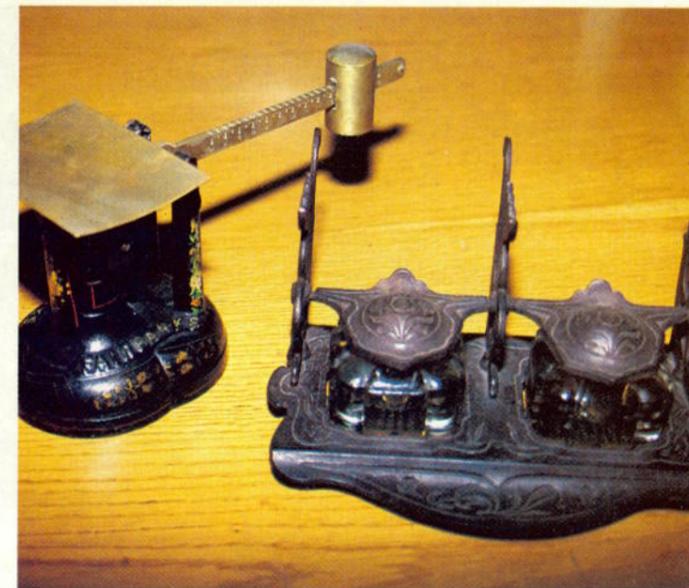
Mala-posta. Carruagem da 2.ª metade do século XIX

**O selo postal.** Com o eclodir da Revolução Industrial na Europa, rapidamente se começaram a sentir em Portugal os primeiros reflexos. Um vasto programa de realizações públicas, iniciadas por Fontes Pereira de Melo no sentido de melhorar todo o serviço dos correios, foi a gota de água que permitiu dar o grande salto.

A importante reforma postal que se sucedeu, em 1852, permitiu organizar profundamente os serviços dos correios, dando-lhes, simultaneamente, um verdadeiro carácter público. Nessa altura apareceu o grande responsável pela utilização em massa dos serviços de correio, o selo postal adesivo. Entrando em funcionamento em 1853, a sua primeira emissão tem reproduzida a efígie de D. Maria II. De referir que fazem parte do espólio museológico dos Correios de Portugal, alguns originais e reimpressões deste mesmo selo.

**Ambulâncias postais.** Outro fruto desta reforma postal foi a reactivação das diligências da mala-posta, em 1855, entre as cidades de Lisboa e Coimbra e, no ano seguinte, Lisboa-Porto, com a conclusão do troço final da estrada que ligaria estas duas cidades.

Não obstante o esforço que se fez no sentido da reactivação das carreiras da mala-posta, este serviço foi cedendo progressivamente o lugar a um outro mais



Tinteiro e balança. Objectos indispensáveis à actividade diária



Segurança. Arcas e cofres que guardavam e transportavam correspondência e bens



Corneta. Anunciava a chegada do correio



Caixa. De correspondência estrangeira

seguro e rápido, o comboio. Para além das vantagens referidas, este meio de transporte possibilita também a divisão da correspondência em viagem.

**O automóvel.** O início do século XX e a implantação da República, em 1910, trouxeram profundas alterações na sociedade portuguesa, que se traduziram, no sector das comunicações, num esforço redobrado por parte dos serviços de correios e telecomunicações.

Com o despoletar da 2.ª Guerra Mundial, que provocou um novo avanço técnico-científico, os correios foram novamente beneficiados com a utilização do automóvel nos circuitos de distribuição de correspondência. Só com a criação da 1.ª rede de auto-ambulâncias postais, em 1951, é que se conseguiu fazer face às dificuldades de transporte do correio. A maior mobilidade do automóvel permitia cobrir determinadas zonas não abrangidas pelos caminhos de ferro.

Nas ligações entre países, o paquete foi o meio de transporte mais utilizado até que, em 1934, se realizou, pela primeira vez, uma expedição de correio aéreo.

A exemplo do que sucedeu com a mala-posta e os caminhos de ferro, o caminho marítimo foi perdendo importância em favor do avião, que em poucas horas liga os pontos mais distantes do globo terrestre.

Nos dias que hoje correm, o selo, para além da sua função postal, divulga grandes acontecimentos nacionais e internacionais, da história, do património ou das realizações técnicas e científicas do País, como acontece com a colecção sobre «O Centenário do Nascimento do Prof. Egas Moniz», que também integra o espólio museológico dos Correios de Portugal.

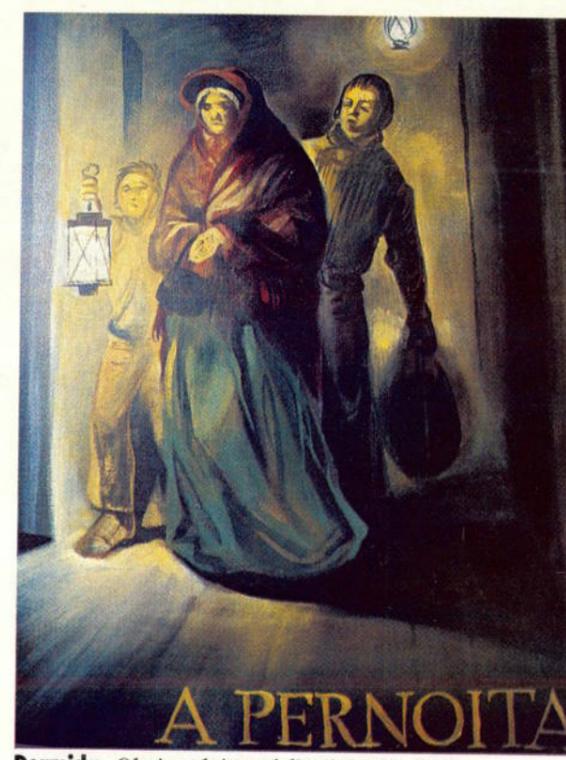
**O presente.** Impensavelmente para os nossos antepassados, os Correios de Portugal dispõem hoje de cerca de 17 300 pontos de contacto com os clientes (estações, postos de correio, postos de venda de selos e máquinas automáticas de venda de selos) e uma rede de distribuição que envolve mais de 3000 viaturas em cerca de 5800 giros (circuitos dos correios), 90 mil apartados e 65 mil marcos e caixas, que garantem a distribuição domiciliária a 98% da população portuguesa.

Ao nível das ofertas do correio, o presente é marcado pelo Corfac, um serviço que permite o envio de documentos a longa distância, quase instantaneamente. Juntamente com o Express Mail e o Post

**AZULEJOS.**  
Da Viúva  
Lamego,  
alusivos à  
mala-posta



**Placa.** Da  
directoria  
dos  
Correios  
de  
Portugal



**Dormida.** Obrigatoria até final do séc. XIX

Express, formas de correio acelerado, estes são serviços postais modernos que respondem às necessidades actuais da sociedade.

**Espólio museológico.** Investindo fortemente no reforço das suas infra-estruturas postais e na modernização empresarial no domínio tecnológico, com especial destaque para o atendimento e a informatização dos sistemas, os Correios de Portugal estão hoje conscientes das crescentes necessidades da sociedade e relembram, com orgulho, os antepassados, através de um espólio museológico que há mais de uma centena de anos têm vindo cuidadosamente a reunir.

Composto essencialmente por peças dos séculos XIX e XX, à excepção de um saco de seda para transporte de correspondência do século XVIII, este espólio museológico já integrou o espaço daquele que foi o Museu dos CTT.

Criado em 1978 pelo Conselheiro **Guilhermino de Barros**, segundo ordens do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o museu iniciou a sua colecção com apenas 30 peças, uma das quais se pensa ter sido a balança de Lourenço de Araújo.

Importante personalidade, com projecção a nível internacional, é a **Gui-**

**lhermino de Barros** que se deve muita da história dos CTT hoje conhecida, «porque nos relatórios de gerência, que apresentava superiormente, fez, um dia, um preâmbulo com uma espécie de resenha histórica, baseada em documentos antigos que conseguiu salvar», disse o historiador **Fernando Moura**.

**Lugar incerto.** Funcionando, então, como uma espécie de «depósito» de peças antigas, só nos anos 40 se voltou a repensar o museu e, em 1967, é verdadeiramente aberto ao público, na Rua D. Estefânia, em Lisboa.

Problemas com o edifício que suportava a exposição levaram ao seu encerramento em 1985. Transportada para um prédio no Chiado, perto do Teatro da Trindade, foi pouco tempo depois transferida para o Fórum Picoas, em Lisboa.

Actualmente desapropriado de um espaço de exposição onde o público o possa visitar, o espólio museológico dos Correios de Portugal é composto por variadíssimas peças que, de uma forma ou de outra, se encontram ligadas aos correios.

Símbolo de algumas administrações postais e objecto com o qual o correio fazia anunciar a sua presença e a chegada

de notícias «fresquinhas», a corneta é um dos objectos que o compõem.

**Diligências da mala-posta.** Não menos importante é o conjunto de caixas postais que surgem a partir de 1821, altura em que é estabelecida a distribuição domiciliária. Deste conjunto, um especial destaque para uma que foi encontrada na estação de caminhos de ferro de Sintra e para a primeira caixa postal com divisão de correspondência efectuada pelo público. De salientar ainda uma caixa destinada a receber as cartas à passagem do correio e que era levada a tiracolo.

Muitas vezes assaltadas e roubadas, as carruagens da mala-posta e os cofres de transporte de correio e valores fazem igualmente parte do rol de peças que nos fazem recordar o passado dos correios. Mobiliário diverso, balanças, placas várias e um conjunto de miniaturas de veículos de transporte são também algumas das peças que enriquecem o espólio museológico dos Correios de Portugal.

Actualmente repousando em várias salas e em muitas prateleiras, as peças que compõem o espólio museológico dos Correios de Portugal aguardam tranquilamente um «lugar ao sol» onde, talvez um dia, possam voltar a contar uma história, a dos Correios de Portugal. ●



Invento. A balança revolucionária

# Criadores portugueses desde a balança que mudou a História

**L**ourenço António de Araújo deixou o seu nome gravado na história dos correios. Subinspector-geral dos Correios e Postas do Reino, entre 1810 e 1827, este português inventou, há 180 anos, uma balança que executava um conjunto de operações bastante inovadoras para a época.

Destinada essencialmente à correspondência que vinha do Brasil, a balança de Lourenço de Araújo tinha a particularidade de possibilitar uma leitura imediata das importâncias que os clientes tinham de pagar, evitando assim cálculos morosos para a obtenção das taxas postais.

O aspecto prático do sistema, puramente mecânico, foi de tal forma inovador, que só há cerca de 10 anos encontraria paralelo com a introdução das balanças electrónicas nos serviços postais.

Lourenço de Araújo nasceu em Lisboa, em Agosto de 1768, e ingressou na vida pública 18 anos mais tarde como oficial da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar onde, em 1817, acabaria por ascender a oficial maior.

Nomeado subinspector-geral dos Correios e Postas do Reino, pela portaria de 5 de Setembro de 1810, este homem foi também encarregado de um gabinete secreto de abertura das correspondências.

Funcionando no edifício do Correio-Geral, em Lisboa, trabalhavam neste gabinete empregados hábeis e tecnicamente apetrechados, que tinham como principal objectivo abrir a correspondência dos opositores sem criar nenhuma suspeita.

Dedicando quase toda a sua vida aos correios, este homem, que viria a falecer em Julho de 1827, foi o responsável pela publicação, de entre outras disposições regulamentares, do «Plano Para o Estabelecimento da Mala-Posta».

Lourenço de Araújo foi, porventura, o primeiro inventor português na área dos Correios e Telecomunicações, ao qual se seguiram outros, como é o caso de Cristiano Augusto Bramão, 1.º oficial dos Telégrafos, que deixou o seu nome ligado à telegrafia e ao telefone. Funcionário dos CTT, Francisco Mendonça e Cassiano de Oliveira foi outro dos portugueses que se tornaram conhecidos, graças ao seu Regulator D.M.O., um aparelho destinado a regular as várias voltagens da rede eléctrica. ●

## Intercidades

### Da sua cidade para tantas cidades



### Rapidez, conforto, preços reduzidos



Caminhos de Ferro Portugueses