

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

NAS VÉRTICES DO IMPÉRIO: A FORMAÇÃO DAS REDES DE CORREIO NA AMÉRICA PORTUGUESA (1796-C.1808)¹

Thomáz Fortunato
Universidade de São Paulo/FAPESP
thomaz.fortunato@usp.br

Resumo

Este artigo tem como objetivo apresentar alguns resultados parciais referentes a uma pesquisa de mestrado em desenvolvimento. Primeiro, busca qualificar a inflexão no estatuto político e administrativo dos correios no final do século XVIII, acompanhando um amplo conjunto de reformas ilustradas na monarquia portuguesa, cuja modificação destacava-o como principal estratégia de comunicação a distância entre a Coroa e suas colônias ultramarinas. Segundo, concomitantemente a essa nova condição política e administrativa, os agentes de Estado envolvidos na confecção do projeto e do estabelecimento efetivo das conexões postais imaginaram, paulatinamente, um novo espaço em rede, uma nova geografia postal a conectar diversos territórios do império português. Por fim, discutem-se as características dessa rede geográfica que passou a compor as articulações entre os territórios luso-americanos e, para essa finalidade, apresenta-se uma cartografia preliminar da formação da rede de correios da América portuguesa.

Palavras-chave: correios; território; Brasil no século XIX

Introdução

Desde o século XVI, os territórios que conjuntamente compuseram o império português se distribuíam ao redor do globo. Sob a condição de *domínios* portugueses

¹ Agradeço aos comentários, perguntas e críticas dos participantes do Simpósio Temático *Impérios ibéricos no Antigo Regime: política, sociedade, economia e cultura*, bem como a Alberto C. Portella, Camilla C. Guelli, Isabela R. de Souza e João G. Covolan Silva que leram versões anteriores deste texto.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ultramarinos, a monarquia promoveria sobre essas unidades geográficas apartadas uma forma de relativa coesão política e administrativa (PIMENTA, 2006, p.49). A conexão com a Coroa, a proporcionar um vínculo compartilhado entre esses lugares, implicava, entretanto, o manejo de diferentes formas de *comunicação* que dessem conta das *distâncias* que separavam a Corte, sediada na Europa, de suas conquistas na América, na África e na Ásia.

Este artigo se propõe a analisar uma dessas formas de comunicação a distância: os correios da América portuguesa. Tomados enquanto uma das estratégias empregadas pelos agentes de Estado do império português como um mecanismo capaz de fazer circular ordens régias, ofícios institucionais e muitas outras formas documentais escritas que eram importantes para a política e administração do Estado, os serviços postais testemunharam uma profunda mudança no final do século XVIII. Incorporados à administração direta da Coroa, passaram a ser considerados uma das instituições que gerariam rendas ao Erário Régio, proporcionando também uma melhora no giro das correspondências comerciais, judiciais e daquelas relativas ao governo político. De modo combinado, essa nova importância atribuída aos correios foi concebida imaginando-se um novo espaço de atuação para os serviços postais, doravante espalhados sistematicamente por quase todos os domínios portugueses. Paulatinamente, essas conexões postais passaram a contribuir na articulação de diversas unidades geográficas da monarquia, formando, assim, um *espaço em rede* a costurar e aproximar múltiplas vértices do império.

Novo estatuto político e administrativo

Antes das reformas dos correios da monarquia portuguesa nos anos finais do Setecentos, já haviam ocorrido importantes iniciativas postais em solo americano. Esses casos foram minuciosamente estudados pelo historiador Romulo Salvino (2018). Na segunda metade do século XVII, o detentor dos ofícios de Correio-mor do Reino e Correio-mor das Cartas de Mar nomeou diversos correios-assistentes para os portos do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco. A esses representantes caberia,

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

teoricamente, o monopólio sobre a circulação de cartas marítimas, mediante a cobrança de portes – motivo da ampla disputa e negociação com os poderes locais (SALVINO, 2018, p.178-180). Vejamos alguns exemplos.

No Rio de Janeiro, o alferes João Cavaleiro Cardoso tomou posse como correio-assistente em 30 de julho de 1663. Cavaleiro Cardoso, fidalgo da Casa Real, contava com uma carreira militar com atuação em Tânger, Angola, Rio de Janeiro e Salvador, tendo sido inclusive capitão de fortaleza em São João da Barra. Em meados de 1669, a Câmara do Rio de Janeiro queixava-se do correio-assistente, ofício que exerceu até 1673, quando foi nomeado capitão da fortaleza de São Pedro, na Bahia (SALVINO, 2018, p.185-188).

O primeiro nomeado como correio-assistente na Bahia foi Manoel Teixeira de Carvalho. Embora não se tenha vestígios sobre o exercício do cargo, sabe-se que em 1672 uma petição submetida ao rei noticiava a desistência do correio-assistente e, três anos depois, o capitão Bartolomeu Fragoso Cabral foi nomeado para substituí-lo. Fragoso Cabral, também militar de carreira, havia combatido os holandeses e chegou a ser tesoureiro geral do Brasil. Em 1670, os oficiais da Câmara da Bahia encaminharam uma solicitação ao rei Afonso VI para que o monopólio exercido pelo correio-assistente fosse descontinuado naquela região. Segundo os argumentos apresentados, tratava-se de uma injustiça da qual os vassalos do Estado da Índia não padeciam. Os camarários, após a derrota dessa petição no Conselho Ultramarino, submeteram novas queixas em 1672 e 1679, contando, nessas duas ocasiões, com quantidade importante de assinaturas dos habitantes da região. Novamente as petições e requerimentos não foram atendidos e, ao que parece, Fragoso Cabral exerceu seu ofício até 1692, sendo sucedido por seu filho e, posteriormente, por Manuel da Fonseca Trovão em 1698 (SALVINO, 2018, p.189-201).

Em Pernambuco, Manuel da Fonseca Feio foi o primeiro nomeado como correio-assistente em 1662, porém, também não se tem notícia do exercício de seu cargo. Em 1673, Bento da Costa foi nomeado para o mesmo posto e, assim como nos casos anteriores, começaram as manifestações locais na Câmara contrárias ao monopólio que aquele ofício previa. Em 1694, sabe-se que um ex-capitão que servira no Rio Grande do Norte fora nomeado correio-assistente de Pernambuco (SALVINO, 2018, p.201-205).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Após a proibição da atuação dos assistentes do Correio-mor na América portuguesa em 1730, os governadores das capitanias passaram a protagonizar os projetos de comunicação postal. Em 1737, o provedor da Fazenda do Rio de Janeiro enviava um ofício ao rei D. João V notificando-lhe que havia recebido uma ordem do governador daquela capitania para efetuar o pagamento de 240 réis diários para o serviço de correio entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Conforme o parecer do Conselho Ultramarino, o serviço parece ter persistido até pelo menos 1739. Segundo a descrição contida no parecer, os condutores das cartas deveriam partir das capitais daqueles territórios, marchar até a Serra do Mar, onde efetuariam a troca dos malotes de correspondência e retornariam aos seus respectivos pontos de partida, isto é, a cidade do Rio de Janeiro e Vila Rica (SALVINO, 2018, p.377-378). O parecer leva a crer, indiretamente, que a Fazenda de Minas Gerais deveria manter empregado também um mensageiro que seguisse até a Serra do Mar.

Em 1771, um contrato de extração de diamantes em Minas Gerais previa que os arrematantes organizassem três correios mensais entre o arraial do Tejuco, Vila Rica e o Rio de Janeiro. Cerca de uma década depois, o governador de Minas Gerais, Luís da Cunha Meneses, escrevia ao vice-rei, Luís de Vasconcelos, manifestando seu desejo de implementar uma carreira postal mensal que deveria conectar Vila Rica à cidade do Rio de Janeiro, passando pelas cabeças de comarca do caminho (SALVINO, 2018, p.378).

No ano seguinte, o governador da capitania de São Paulo, morgado de Mateus, ordenava o estabelecimento de paradas nos caminhos que conectavam a vila de São Paulo a cidade do Rio de Janeiro. Em 1773, ele instituiria uma carreira postal conectando, além dessas capitais, as vilas localizadas no caminho (SALVINO, 2018, p.379; BELLOTTO, 2007).

Em todos esses casos específicos, tanto os efetivamente implementados – com as respectivas adaptações, concessões e imposições decorrentes dos conflitos com os poderes locais – como aqueles apenas projetados – com o sucesso da oposição local ou dos quais não se têm notícia certa – a *lógica das conexões postais* era, majoritariamente, *bilateral*. Por um lado, entre o século XVII e o XVIII, conforme as prerrogativas atribuídas aos correios-assistentes no Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, o monopólio recaía sobre as cartas marítimas que seguiriam sobretudo para Lisboa – as isenções de

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

cobrança de porte para outros destinos que algumas câmaras conseguiram obter também são analisadas por Salvino (2018). Por outro lado, após 1730, os governadores buscaram promover linhas de correio que, via de regra, conectariam duas capitâneas e algumas vilas a serem atravessadas no percurso entre uma capital e outra. Não se tratava, portanto, de uma *rede* capaz de conectar, regular e mutuamente, diversos espaços afastados mas, sim, de linhas postais capazes de facilitar a comunicação de algumas vilas de duas capitâneas fronteiriças, ou entre dois territórios separados pelo Atlântico.

Em 1796, com D. Rodrigo de Sousa Coutinho tomando posse como ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, as expectativas associadas aos serviços de correio na monarquia portuguesa foram adquirindo outro estatuto político e administrativo no interior das instituições do Estado. Poucas semanas após assumir a secretaria, Sousa Coutinho – que já havia escrito sobre a necessidade de reforma postal à luz de correios de outros Estados europeus como Inglaterra, França e Espanha (GUAPINDAIA, 2019, p.1-69) – expede uma circular destinada a todos os governadores da América Portuguesa, na qual solicitava informações necessárias ao estabelecimento de correios naqueles territórios. Já nessa ocasião, começavam a ser esboçados novos anseios ligados aos serviços postais da monarquia portuguesa: a necessidade da Coroa administrá-los, a conversão dos portes cobrados pelo transporte de cartas em uma fonte de renda para o Erário Régio e a melhoria das condições de comunicação comercial e política.

Do outro lado do Atlântico, os governadores do Pará, da Bahia, de Pernambuco, de Mato Grosso e do Rio de Janeiro respondiam ao ministro com diferentes planos em distintos graus de detalhamento. Muito embora suas posições perante o início daquilo que viria a ser a reforma postal não coincidiram, em muitos aspectos, aos anseios de Sousa Coutinho convergiam, por outro lado, nas funções que os correios *poderiam* assumir. Isto é, não obstante esses governadores apresentassem graus de oposição e adesão distintos ao encaminhamento do ministro da Marinha e Domínio Ultramarinos (GUAPINDAIA, 2019, p.81-100), todos eles mobilizavam o comércio, a tributação e o governo do Estado como critérios para avaliar a pertinência ou não do estabelecimento de correios. Paulatinamente, um novo estatuto político e administrativo dos correios ia se esboçando no horizonte de diferentes agentes do império português.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Nos primeiros meses de 1798 são publicados o alvará e as instruções que criavam e regulamentavam a implementação dos correios marítimos e interiores nos domínios portugueses da América e ilhas atlânticas – sendo posteriormente incorporados os domínios de Angola e Benguela. Esses textos jurídicos consolidavam, institucionalmente, o novo estatuto político e administrativo que as comunicações postais passariam a desempenhar no interior da monarquia portuguesa (ALVARÁ, 1798; INSTRUÇÕES, 1798), nas palavras da historiadora Mayra Guapindaia, se tratava de um *novo paradigma* sobre o sistema postal (GUAPINDAIA, 2019, p.57-68). No bojo de diversas reformas ilustradas que visavam a recuperação econômica do império – prevendo, inclusive, novas formas de relação suas colônias americanas (SILVA, 2006) –, os correios deveriam se constituir como um dos *principais meios de comunicação a distância* entre os territórios que formavam o império português, de modo a criar um novo ramo de arrecadação fiscal e melhorar as formas de comunicação escrita entre diferentes partes do império.

Nova imaginação espacial

Essa transformação do estatuto político e administrativo das comunicações a serem asseguradas pelos serviços postais estava sendo formulada simultaneamente a uma *nova geografia dos correios*. Ao responderem a circular da secretaria de Negócios da Marinha e Ultramar, os governadores luso-americanos, invariavelmente, concebiam conexões postais entre diversos territórios do Brasil, de modo a articular unidades espaciais mais abrangentes do que as capitanias sob suas respectivas autoridades. Vejamos três exemplos.

O governador do Pará, D. Francisco de Sousa Coutinho, em sua resposta ao ministro da Marinha, postulava que os correios marítimos deviam ser expedidos do Reino conduzindo as cartas para a Bahia, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão e Pará. Por um lado, sua travessia do Atlântico devia tocar o porto de Açú, no Rio Grande do Norte, e seguir para o porto de Salinas, no Pará, tocando nas demais capitanias de leste a oeste. Por outro, de Açú seriam expedidos caminheiros que deveriam marchar para o Sul, passando em Pernambuco até chegar na Bahia. O correio

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

interior, segundo seu plano, deveria conectar o Pará às capitanias do Maranhão, Goiás, Rio Negro e Mato Grosso (OFÍCIO, 1797).

O governador de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, por sua vez, após apresentar algumas condições nas quais considerava necessários os correios marítimos – destacadamente a situação de guerra – defendia que as cartas expedidas de Portugal destinadas a Pernambuco, Bahia, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará deveriam aportar primeiro em Recife, para depois prosseguirem para esses territórios, incluindo-se Paraíba, Piauí, Maranhão e Pará (OFÍCIO, 1798a).

Por fim, o governador de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, dizia que a posição geográfica da capitania exigia que fossem estabelecidos dois correios, um terrestre e outro fluvial. O primeiro seguiria para as capitanias de Goiás, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo. O segundo deveria seguir para o Norte, passando por Rio Negro antes de chegar ao Pará (OFÍCIO, 1798b).

As comunicações a serem proporcionadas pelos correios, segundo os planos desses governadores, deveriam conectar um conjunto amplo de capitanias e territórios da monarquia portuguesa. Primeiro, D. Francisco de Sousa Coutinho concebia linhas postais que conectassem o Reino ao Rio Grande do Norte, a Paraíba, ao Ceará, ao Maranhão, a Pernambuco, a Bahia e ao Pará. D. Tomás José de Melo, por sua vez, imaginava conexões entre a metrópole e Pernambuco, Bahia, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Paraíba, Piauí, Maranhão e Pará. Já Caetano Pinto de Miranda Montenegro projetava comunicações postais entre Mato Grosso, Goiás, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Negro e Pará.

Diferentemente das geografias postais imaginadas pelos assistentes do correio-mor na América e pelos governadores, não se tratava de imaginar conexões bilaterais entre algumas vilas de duas capitanias fronteiriças ou entre dois territórios costeiros. Esses planos, instigados pela circular do ministério da Marinha e Ultramar, à medida que formulavam uma resposta sobre as condições de estabelecimento de correios *concebiam uma nova geografia postal*. As *novas linhas de correio* começavam a ser *imaginadas* como um *espaço em rede*. As articulações projetadas por estes governadores estavam calcadas na elaboração de experiências anteriores e expectativas

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

futuras, isto é, relações comerciais, militares e políticas entre alguns desses territórios poderiam balizar as proposições relativas aos correios a serem implementados.

O alvará e as instruções publicadas nos primeiros meses de 1798, consolidando seu novo estatuto político e administrativo, o novo paradigma para os correios (GUAPINDAIA, 2019, p.57-68), também consolidavam essa *nova lógica das conexões postais luso-americanas*. Segundo o alvará, dois paquetes correios marítimos deveriam ser expedidos do Reino, um primeiro destinado às capitanias de Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba, Piauí, Maranhão e Pará; um segundo dirigiria-se para a Bahia e ao Rio de Janeiro. No continente, o governador do Rio de Janeiro deveria dialogar com os governos e Fazendas de Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Rio Grande de São Pedro para criar carreiras postais, enquanto o governador do Pará deveria fazer o mesmo com Mato Grosso, Rio Negro e, se considerasse adequado, com Goiás (ALVARÁ, 1798; INSTRUÇÕES, 1798). Aos poucos, se delineava uma *rede geográfica* para a atuação dos correios na América portuguesa, um amplo conjunto de conexões regulares entre espaços descontínuos a proporcionar uma infraestrutura de comunicação (CORRÊA, 2012).

Dessa forma, ao *novo estatuto político e administrativo dos correios* no interior das instituições da monarquia portuguesa somava-se uma *nova geografia postal* compatível com os objetivos dessa reforma. Duas dimensões de um mesmo processo, a nova importância atribuída aos serviços de correio criava uma nova imaginação espacial, ao passo que a ampliação e transformação da lógica geográfica das conexões postais apontava para uma mudança no papel que essas articulações deveriam desempenhar na comunicação a distância. Em outras palavras, o *novo paradigma* modificava a *escala do espaço postal* e a *nova escala* desse espaço indicava uma transformação de sua *natureza* (CASTRO, 2000).

Espaço em rede e territórios

A implementação dessa legislação postal nos territórios portugueses da América ocorreu em ritmos distintos. De modo mais imediato, as administrações de correio

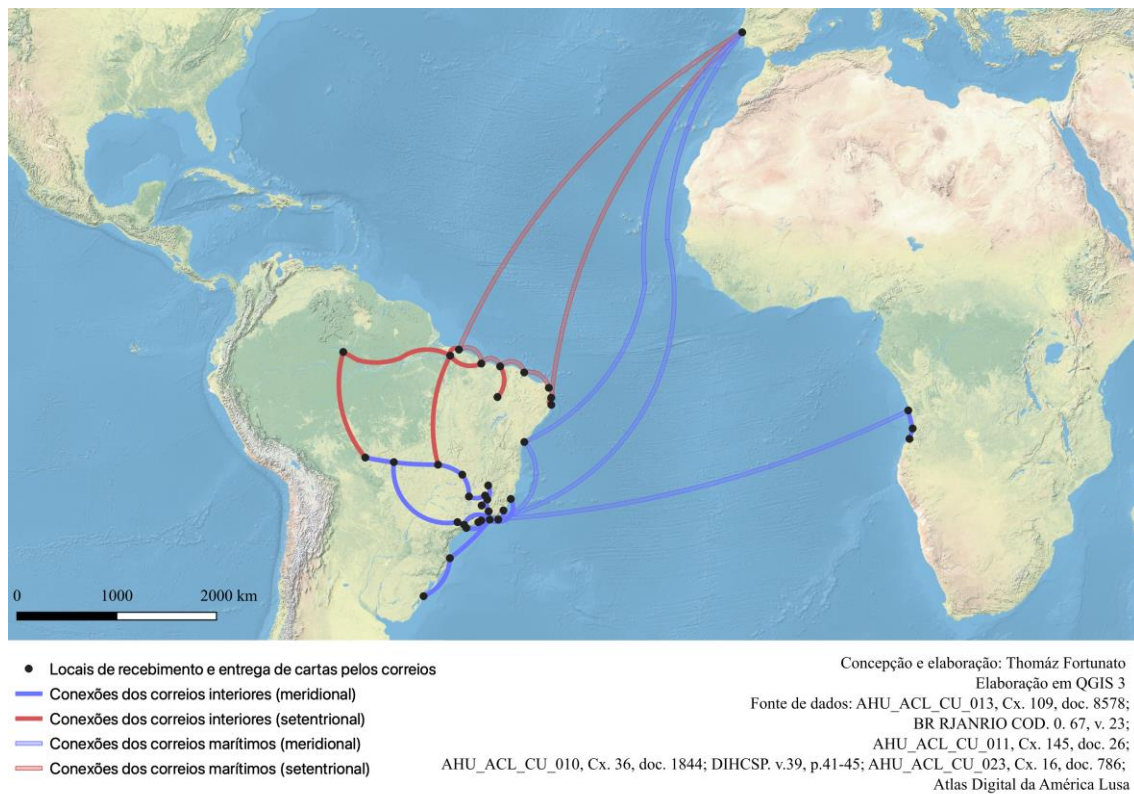
ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

costeiras ligadas às linhas atlânticas foram estabelecidas já em 1798. Uma importante estratégia na circulação das cartas marítimas foi a incorporação das embarcações comerciais e beligerantes no transporte de correspondências, o que proporcionava um número muito mais elevado de viagens ultramarinas a serviço dos correios (GUAPINDAIA, 2017). Nos territórios interiores, as negociações para implementação de linhas postais deveriam ser feitas pelas Juntas de Fazenda e os acordos para a definição de linhas de comunicação, valor do porte das cartas, número de funcionários em cada administração etc. fez com que suas inaugurações ocorressem, sobretudo, em 1799.

A formação dessa rede geográfica ocorreu de modo assimétrico. No Sul, a cidade do Rio de Janeiro, e ao Norte, a vila de Belém do Pará se tornaram as zonas de maior entroncamento de linhas de comunicação postal. Para ambas regiões escoava grande parte das cartas interiores que seguiriam pelo oceano Atlântico. Assim, Belém e Rio de Janeiro se convertiam nas principais zonas de articulação entre os correios marítimos e os correios interiores (figuras 1 e 2).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

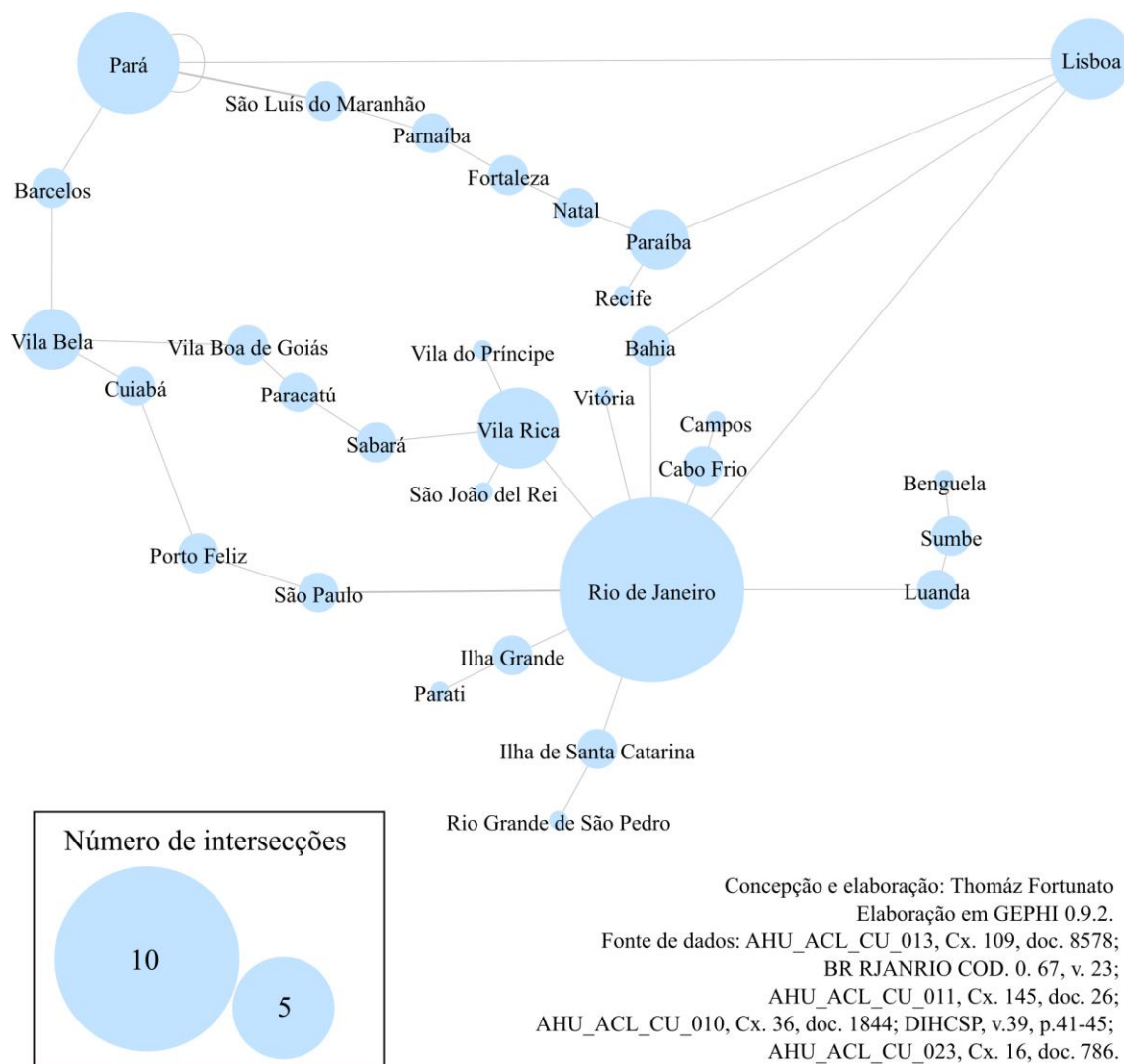
Figura 1 – Malha postal da América portuguesa em 1800²



² As ilhas atlânticas não compunham o itinerário regular dos paquetes correios marítimos, porém, eram local de parada de diversas embarcações comerciais e beligerantes que, como se afirmou, foram incorporadas ao serviço de transporte de correspondências.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Figura 2 – Graus de intersecção da rede postal luso-americana em 1800



Estas representações da distribuição espacial da rede de correios ainda estão em desenvolvimento e são passíveis de importantes retificações. Entretanto, é possível indicar algumas características e tendências gerais de modo preliminar.

Em ambos os casos, as linhas representam apenas *conexões* e não caminhos ou estradas. As conexões marítimas estão apenas parcialmente representadas, pois em decorrência da incorporação de embarcações comerciais e beligerantes no transporte de correspondências, seus itinerários são dificilmente rastreáveis e, portanto, apresentam um desafio à cartografia. Consequentemente, o escoamento de cartas para Lisboa resta sub-representado. Ademais, é possível que hajam outras linhas e administrações postais

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ainda não localizadas no atual estágio desta pesquisa ou, ainda, que alguns dos pontos indicados não sejam efetivamente administrações de correio, mas apenas locais que marcam parte de um itinerário mais amplo, exagerando, assim, o número de conexões de algum local. Por essas razões, as figuras 1 e 2 ainda encontram-se *em desenvolvimento* e devem ser encaradas como uma *aproximação preliminar* sobre as assimetrias e tendências da rede de correios da América portuguesa.

De todo modo, é possível esboçar alguns resultados parciais. Primeiro, a trama tecida pelas conexões postais é assimétrica, isto é, possui zonas de maior ou menor concentração e dispersão. Em parte, as zonas de maior entroncamento coincidem com dinâmicas territoriais constituídas anteriormente. No final do Setecentos, o Rio de Janeiro já havia se consolidado como o principal porto de escoamento das regiões de mineração, era um importante entreposto ligado aos conflitos fronteiriços do Sul e, além disso, concentrava grande parte da importação do tráfico de escravizados. Belém do Pará, por sua vez, apesar da desestruturação do Estado do Grão-Pará em 1772, mantinha condições privilegiadas de comunicação com Lisboa (RUSSEL-WOOD, 1998). Goiás e Mato Grosso já guardavam conexões com São Paulo, bem como com Rio Negro e Pará (HOLANDA, 2014; GODOY, 2002; JESUS, 2012).

Segundo, apesar da reprodução de dinâmicas territoriais anteriores, as carreiras postais também introduziam importantes mudanças. Uma delas é o melhoramento relativo das condições de comunicação de Mato Grosso e Goiás com as demais partes do império português. Terceiro, a maioria das linhas e administrações de correio se concentram nos territórios do Centro-Sul do Brasil, zona que além de costurar articulações entre os correios marítimos e interiores, possui um alto grau de ramificação, isto é, com um número maior de ligações entre diversas vilas de uma mesma capitania. Há que se considerar, nesse caso, que o esforço de controle territorial das regiões de mineração, ocasionando a criação de novas unidades administrativas e territoriais ainda no século XVIII, deve ter influenciado a necessidade de ramificação das linhas postais. Em quarto lugar, Mato Grosso e Goiás passaram a realizar a junção entre os “correios meridionais” e os “correios setentrionais” a partir das linhas Minas Gerais-Goiás, São Paulo-Mato Grosso, Mato Grosso-Rio Negro e Goiás-Pará.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Considerações finais

Este artigo, fruto de uma pesquisa ainda em desenvolvimento, procurou sustentar três hipóteses. Primeiro, reforçar a hipótese de Guapindaia segundo a qual D. Rodrigo de Sousa Coutinho teria sido o responsável por modificar o *paradigma postal* da monarquia portuguesa, argumentando que as reformas postais do final do século XVIII conferiam um novo estatuto político e administrativo aos correios, os quais passariam a constituir um novo ramo de arrecadação para o Erário Régio e deviam aperfeiçoar as comunicações comerciais, judiciais e de governo do Estado. Segundo, que essa mudança de estatuto no interior das instituições da monarquia portuguesa constituiu-se simultaneamente a uma nova imaginação espacial atribuída aos correios, deixando uma lógica preponderantemente bilateral em favor de articulações mais abrangentes e integradoras dos domínios portugueses, compatíveis aos anseios esboçados pelo *novo paradigma*. E, por fim, que a implementação das reformas concebidas pelo ministério da Marinha e Ultramar, em diálogo com diversos governadores luso-americanos, resultou na territorialização de um espaço em rede na América portuguesa, no qual os correios passariam a constituir uma das principais formas de comunicação escrita, fazendo circular papéis de variada natureza e, assim, costurando uma *rede geográfica*.

Fontes

ALVARÁ de criação do Correio Marítimo, 20 jan. 1798; INSTRUÇÕES anexas ao alvará de 20 de janeiro de 1798. 26 fev. 1798. Cod. 0. 67, v. 23. Arquivo Nacional.

ATLAS *Digital da América Lusa*. Disponível em: <<http://lhs.unb.br/i3geo8/iroko2/cantino.php>>. Acesso em: 28 jul. 2021.

CARTA de Bernardo José de Lorena, governador das Minas Gerais [...]. 22 ago. 1798. AHU_ACL_CU_011, Cx. 145, doc. 26. Arquivo Histórico Ultramarino.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

DOCUMENTOS Interessantes para a História e Costumes de S. Paulo. vol. 39. São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1902.

OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso], Caetano Pinto de Miranda Montenegro [...]. 8 mar. 1799. AHU_ACL_CU_010, Cx. 36, doc. 1844. Arquivo Histórico Ultramarino.

OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso], Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo d Sousa Coutinho [...]. 5 jul. 1798. AHU_ACL_CU_010, Cx. 35, doc. 1796. Arquivo Histórico Ultramarino (b)

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho [...]. 17 abr. 1798. AHU_ACL_CU_015, Cx. 201, doc. 13762. Arquivo Histórico Ultramarino (a).

OFÍCIO do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça [...]. 15 nov. 1800. AHU_ACL_CU_023, Cx. 16, doc. 786. Arquivo Histórico Ultramarino.

OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho [...]. 10 mai. 1797. AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, doc. 8578. Arquivo Histórico Ultramarino.

Referências bibliográficas

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Alameda, 2007.

CASTRO, Iná Elias de. “O problema da escala”. In: Idem; GOMES, Paulo Cesar da C.; CORRÊA, Roberto L. (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, pp.117-140.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*, v. 9, n. 16 (2012), pp.199-218.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

- GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Araritaguba na rota das monções (1718 a 1838)*. 2002. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Instituto de Economia da UNICAMP, Campinas.
- GUAPINDAIA, Mayra C. Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822). V *EJIHM*, 2017, Coimbra.
- _____. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. 2019. 351 f. Tese (Doutorado em História). Programa Interuniversitário, Lisboa.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. *Monções*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- JESUS, Nauk Maria de. A capitania de Mato Grosso: história, historiografia e fontes. *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, v. 5, 2012, pp.93-113.
- PIMENTA, João Paulo. *Estado e Nação no fim dos Impérios Ibéricos no Prata: 1808-1828*. São Paulo: Hucitec, 2006.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. *Revista Brasileira de História*, 18 (36), 1998, pp.187-250.
- SALVINO, Rômulo Valle. *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c.1650-c.1750)*. 2018. 417 f. Tese (Doutorado em História), UnB, Brasília.
- SILVA, Ana Rosa Clochet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*. São Paulo: Editora Hucitec; FAPESP, 2006.