

Os meios de comunicação no Brasil: estudo dos manuscritos dos Correios

(The medias in Brazil: study of the manuscripts of the Post Office)

Helena de Oliveira

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo (USP)

helena.oliveira@usp.br

Abstract: This study aims at analyzing the manuscripts of the General Management of São Paulo's Post Office. All the manuscripts were written in the XIX century and show administrative and structural aspects. The characteristics of the institution's structure are relevant so that we are able to understand the economic-social movement created to maintain the exchange of information among villages and cities at the Empire. The analysis is based on the transcendental function of the Philology and the use of the documents were essential because allowed us to reconstitute part of the Institution's History which remains until nowadays.

Keywords: Philology; paleography, social history.

Resumo: O presente trabalho analisará documentos da Administração Geral dos Correios de São Paulo. Todos os manuscritos foram elaborados no século XIX e traçam o perfil da instituição, tanto do ponto de vista administrativo como estrutural. As características da estrutura da instituição são relevantes para que compreendamos os movimentos sócioeconômicos criados para manter a troca de informações, tão importante para a realização de negócios entre as vilas e cidades no Brasil Império. A análise baseou-se na função transcendente da filologia e a utilização dos documentos foi essencial, pois permitiu-nos reconstituir parte da história de uma das primeiras instituições do Brasil e existente até os dias atuais.

Palavras-chave: Filologia; paleografia; história social.

1. Introdução

O objetivo desta pesquisa é analisar filologicamente os documentos da Administração Geral dos Correios. Para tanto, abordaremos a função transcendente da análise filológica, buscando, através dos manuscritos do século XIX, explicações sobre a história da instituição. O resgate social e cultural está presente no teor dos documentos, pois como afirma Spina (1977, p. 77):

O texto deixa de ser um fim em si mesmo da tarefa filológica, para se transformar num instrumento que permite ao filólogo reconstituir a vida espiritual de um povo ou de uma comunidade em determinada época.

Dentre os aspectos abordados nos manuscritos, centralizaremos nosso enfoque nas características administrativas e estruturais da instituição, remetendo, assim, à sua relação com a sociedade e a economia no século XIX.

Os documentos estão presentes no Arquivo do Estado São Paulo, lata 5641, e todos os manuscritos foram elaborados no decorrer do século XIX. Seguindo os critérios de Belloto (2002, p. 76), quanto à natureza dos manuscritos, classificamos os documentos como ofícios, pois eram:

Meio de comunicação do serviço público. Forma padronizada de comunicação escrita entre subalternos e autoridades, entre os órgãos públicos e entre estes e as particulares, em caráter oficial.

Os ofícios também possuíam um caráter ascendente, ou seja, eram destinados a representantes cujo grau hierárquico era maior dentro da estrutura organizacional e social da época. Os documentos, parte da análise, foram destinados para o presidente da província de São Paulo e partiram dos administradores dos Correios.

Os manuscritos são apógrafos, ou seja, não são assinados pelo escriba responsável pela escrituração dos mesmos. A confirmação de tal dado foi possível após realização de análise paleográfica, cuja exposição não se dará neste trabalho.

Para resgatar um pouco da história socioeconômica das décadas de 30, 60 e 70 do século XIX e as relações entre Coroa e sociedade, trabalharemos com o teor dos ofícios dos anos de 1833, 1868 e 1889, elaborados pela administração dos Correios.

O primeiro documento apresenta-nos a autorização da *Directoria Geral dos Correios*, datado de 1868, para criação de uma agência na Vila de Jaú. O referido ofício às relações de hierarquia é a existência de uma estrutura específica para os Correios.

O segundo documento, datado de novembro de 1833, aponta-nos o roteiro realizado no transporte das cartas rumo à corte. O trajeto remete-nos à rota percorrida pelas bandeiras paulistas, por meio do Vale do Paraíba, contando inclusive com as vias fluvial e marítima para o transporte das correspondências.

O terceiro documento, datado de julho de 1889, mostra-nos o transporte ferroviário como novo meio de envio de correspondências, complementando as rotas, até aquele momento, já existentes e substituindo o transporte fluvial. Ambos eram importantes meios de comunicação entre as vilas no início do século XIX e movimentavam a economia da região às quais se destinavam.

2. A necessidade de estreitar a comunicação e sua função político-econômica

Contextualizaremos os procedimentos do serviço postal na província de São Paulo a partir do século XVIII. Foi sob o governo de Morgado de Mateus, no ano de 1765, que se questionou a ausência de uma linha postal para o envio de correspondências de São Paulo para outras localidades. O objetivo era estabelecer uma forma de comunicação entre a capital da província e as demais vilas. Dessa forma, foi solicitada autorização para utilização do serviço postal, alegando-se a extrema necessidade de manter a comunicabilidade com o interior da província. Na época, toda a correspondência, oficial ou não, era distribuída à população, pois eram disponibilizadas nas administrações de Correios de cada vila, sendo retiradas pelo interessado mediante pagamento.

Foi com o alvará de vinte de janeiro de 1798, lavrado em Portugal, que se iniciou um processo de organização e centralização do sistema postal, bem como a possibilidade de manutenção de comunicação com outros países. Tal alvará visava à constituição de correios marítimos entre Portugal e Brasil com a obrigatoriedade de expedição de encomendas a cada dois meses às capitânicas de Pernambuco, Paraíba, Maranhão, Piauí e Pará, sob fiscalização da Coroa.

Em março do mesmo ano foram criadas linhas postais entre as vilas de Sabará, Vila Rica, São João Del Rey, Vila do Príncipe, Arraial do Paracatu e o Rio de Janeiro, utilizando os serviços de um estafeta e um escravo. O estafeta era o responsável pelo transporte das correspondências até o destino. As criações dessas linhas teriam um papel econômico fundamental na região, uma vez que o sul e o sudeste passavam a ser o centro econômico da colônia e Minas Gerais era a principal fonte de extração de minérios. Verifica-se, ainda, que os trajetos tivessem como ponto de partida o Rio de Janeiro, então capital da corte.

É a partir desse alvará que a cidade de São Paulo, sob o comando de Antonio Manoel de Mello Castro e Mendonça, passa a fazer trajetos para o interior da província. Em 1801 foram implantadas duas linhas postais com destino às Vilas de Porto Feliz, Itu, Paranaguá e São Vicente. Os meios de transporte utilizados eram as fontes naturais da cidade e o rio Tietê era um deles. Por outras vezes usavam-se as trilhas realizadas pelos bandeirantes.

3. Do aviso régio de 1798 ao decreto de março de 1829: a estruturação dos Correios no Brasil Império

Com a chegada da família real e centralização do poder, criaram-se regulamentos que regessem os serviços postais e organizassem o fluxo de comunicação entre a corte e as capitanias. Com isso a reformulação dos serviços postais foi inevitável e regulamentos foram criados para que houvesse regularidade nas comunicações e estreitamento dos prazos de entrega das missivas, acelerando a troca de informação entre as localidades.

O primeiro regulamento foi instituído em novembro de 1808 e determinava a padronização e centralização de todos os procedimentos referentes à distribuição das cartas nas províncias, contando, inclusive, com a criação de cargos administrativos que possuíam atribuições e salários diferenciados. Decreto semelhante foi instituído após a independência e teve como objetivo delinear as atribuições dos Correios do Brasil independentemente da interferência e comunicabilidade com o Correio Geral de Lisboa.

Durante esse período, forte interligação existiu entre o Rio de Janeiro e as capitanias de Pernambuco, Bahia e Minas Gerais, mas em menor intensidade com São Paulo, pois “até 1824 havia na província de S. Paulo poucas linhas de correios terrestres e uma de correio marítimo” (ROSARIO, 1993, p. 68).

O quadro abaixo ilustra a frequência das linhas e a regularidade na comunicação entre a corte e as principais capitanias.

Quadro 1. Mapa da frequência das partidas da corte em direção às capitânicas (Fonte: Três séculos e meio de história postal brasileira)

MAPPA
DOS DIAS DAS SAHIDAS DOS CORREIOS POR TERRA NO

ANNO DE 1809	PARA MINAS Todas as Terças feiras					PARA CAMPOS As Quartas feiras de 15 em 15 dias			PARA S. PAULO Aos Sabados de 15 em 15 dias		
JANEIRO	3	10	17	24	31	4	18		7	21	
FEVEREIRO	7	14	21	28		1	15		4	18	
MARÇO	7	14	21	28		1	15	29	4	18	
ABRIL	4	11	18	25		12	26		1	15	29
MAIO	2	9	16	23	30	10	24		13	27	
JUNHO	6	13	20	27		7	21		10	24	
JULHO	4	11	18	25		5	19		8	22	
AGOSTO	1	8	15	22	29	2	16	30	5	19	
SETEMBRO	5	12	19	26		13	27		2	16	30
OUTUBRO	3	10	17	24	31	11	25		14	28	
NOVEMBRO	7	14	21	28		8	22		11	15	
DEZEMBRO	5	12	19	26		6	20		9	2	
HORAS DAS PARTIDAS	De Verão às 6 De Inverno às 5 } da tarde					Effectivamente às 10 da manhã			Effectivamente às 5 da tarde		

O quadro menciona os principais roteiros, cujo ponto de partida era a corte. O destino eram as capitânicas que forneciam à Coroa maior lucro. Na tabela acima verificamos que as partidas para Minas Gerais eram maiores com menor intervalo do que para Campos e São Paulo. Dentro das capitânicas existiam sub-roteiros que interligavam as vilas à capital. O envio era realizado por um ou dois oficiais, de acordo com a distância entre as localidades e o tempo de viagem.

Os oficiais responsáveis pelo transporte de cartas entre as vilas eram denominados pedestres. Eram assim chamados, pois realizavam o percurso entre as vilas a pé. Cartas oficiais e destinadas a órgãos do governo eram entregues nos respectivos destinos. Quando as cartas eram destinadas a particulares, a entrega era realizada na casa do administrador do correio local, para que fossem retiradas pelos respectivos destinatários, posteriormente.

Com a independência do país fez-se necessária a unificação e centralização de todas as linhas postais criadas até aquele momento e a partir daí iniciou-se a comunicação via marítima. Para tanto, foi criado o decreto de cinco de março de 1829, que instituiu o regulamento da administração geral dos Correios no Brasil.

A finalidade desse órgão era fiscalizar, dirigir e promover a melhoria das práticas vigentes em todo o império, além de controlar a gestão econômica e financeira das administrações gerais dos correios provinciais. Sua sede era no Rio de Janeiro.

Em cada província haveria um Administrador, responsável por todas as agências de correios, auxiliado por oficiais em número necessário para a execução dos serviços postais. O administrador era também o responsável pelo controle econômico, financeiro e operacional de todos os correios da província, como rege o artigo 3º, capítulo II do referido decreto:

Pertence ao seu officio, e responsabilidade a fiscalização da receita e despeza, e o governo econômico da administração do correio geral desta Corte e Província; fazer com que todos os empregados cumpram exactamente os seus deveres.

Também foi definido que todas as cidades e vilas deveriam possuir, obrigatoriamente, um agente de correios, conforme artigo 21, capítulo III, do mesmo decreto

Nas capitães das Províncias haverá hum Administrador de todos os Correios das mesmas com hum Ajudante, e os mais officiaes que forem necessários, árbitro do Director Geral sobre proposta do respectivo Administrador.

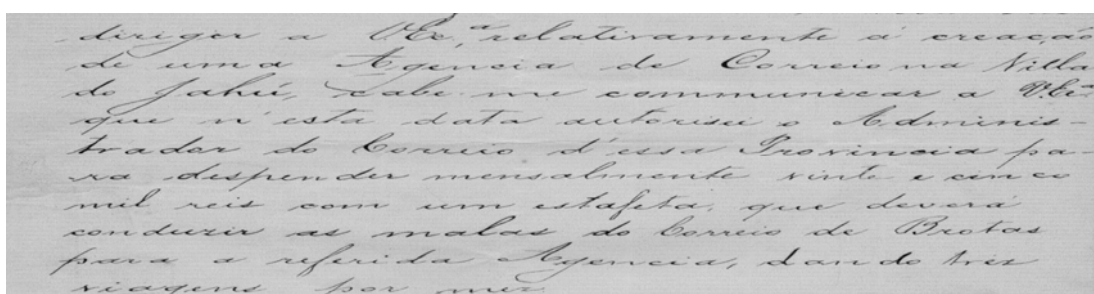
Apesar de toda a estrutura, questões que envolvessem deliberações referentes a gastos e prestações de contas locais eram transmitidas ao presidente da província, que deveria expô-las ao diretor geral dos correios, que então deliberaria. Esta e outras particularidades serão constatadas posteriormente com a análise dos documentos.

4. Os Correios em São Paulo e o *corpus* analisado

A partir da análise dos três documentos levantamos as particularidades da instituição aplicadas à sua administração, ao modo de transporte das correspondências e a necessidade socioeconômica e política de fazer-se cumprir o serviço postal.

Verificamos os manuscritos de acordo com o levantamento histórico da instituição e iniciamos com o ofício datado de dois de janeiro de 1868, em que há autorização exarada pela *Directoria Geral dos Correios*, sobre a criação de uma agência em Jaú, cidade do interior paulista, localizada no centro do estado.

O manuscrito partiu do Rio de Janeiro e no canto superior esquerdo do documento consta o logotipo do setor do qual seguiu. A partir do regulamento de março de 1829, todas as administrações regionais foram subordinadas à diretoria geral, sediada na capital da corte. O ofício foi enviado pelo diretor geral dos Correios ao presidente da província de São Paulo. Apoiando-nos no referido regulamento e na estrutura dos Correios da época concluímos que o ofício tem como objetivo notificar a província sobre a necessidade de fornecimento de valores para que a unidade pudesse realmente existir, conforme os dizeres do documento:



dirigir a *Vossa Excellencia*, relativamente á criação de uma Agencia de Correio na Villa de Jahú, cabe me communicar a *Vossa Excellencia* que n'esta data autorisei o Administrador do Correio d'essa Província para despender mensalmente vinte e cinco mil reis com um estafeta, que deverá conduzir as malas do Correio de Brotas para a referida Agencia, dando trez viagens por mez.

Figura 1. Imagem e transcrição do manuscrito da diretoria geral dos Correios

Além, da autorização para criação da agência em Jaú, a diretoria também estipulou os valores a serem gastos com a mão de obra, bem como a frequência com que o transporte ocorreria. A referência à vila de Brotas deve-se à proximidade entre ambas, distante cinquenta e quatro quilômetros, e o aproveitamento da estrutura já existente naquela vila, que possuía agência de correios. As agências eram postos que serviam como ponto de referência para a centralização das cartas provenientes de outras vilas.

A frequência e o tempo de viagem dos oficiais eram determinados pela diretoria geral da corte e, caso não se cumprisse, o infrator era punido com multa, na primeira ocorrência, e demissão, em sua reincidência. Todas as cartas, devidamente acondicionadas em malas, deveriam fazer parte da carga geral transportada pelos pedestres. Tal determinação já era prerrogativa do artigo oitenta e um do decreto de 1829, que menciona o monopólio postal quando afirma que

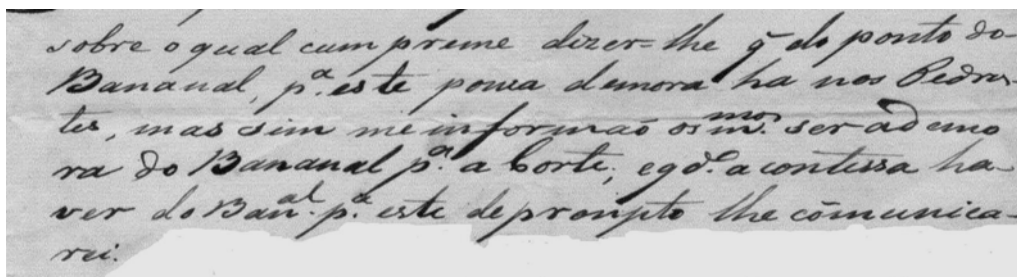
Nos lugares onde houver Correios regularmente estabelecidos, fica sendo proibida toda e qualquer remessa de cartas, sem ser pelas mallas dos mesmos correios; ás pessoas que foram encontradas com cartas se imporá uma multa de dez a trinta mil réis

Nesse documento pudemos verificar a lógica da interligação entre as linhas criadas para o transporte das correspondências, bem como o controle com a frequência com que se realizariam as viagens e os gastos a serem despendidos com os responsáveis pelo mesmo. O controle também existia nos prazos para a entrega, como veremos no documento seguinte. A utilização de rotas já traçadas por outros viajantes e em muitos casos a criação de novos caminhos serviriam para outros fins, dentre eles a ampliação dos roteiros para novas vilas e cidades.

O segundo manuscrito analisado, datado de novembro de 1833, partiu da vila de Areias e relatava os motivos de atraso na entrega das correspondências destinadas à corte. Tal documento foi enviado ao administrador geral dos Correios em São Paulo pelo administrador da vila de Areias. O ofício fornece-nos um dado importante sobre o roteiro realizado pelas cartas, pois o caminho – vila de Areias/Bananal/Rio de Janeiro – era convergente com as movimentações das bandeiras paulistas, como tratado por Toledo Neto (2000, p. 136):

movimentos demográficos que, provenientes da capitania de Minas Gerais afluem para a Capitania de S. Paulo, os quais, iniciados no século XVIII, após o declínio do ciclo do ouro, fortalecem-se no século XIX: a) migração para o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro, influenciada, no último quartel do século XVIII e, no século XIX, pela mudança da corte portuguesa para o Brasil, em 1808 e o afluxo de entrantes mineiros para a região da bacia do Rio Pardo, atraídos pela existência, desde o século XVIII, da Estrada de Goiás.

A utilização desses caminhos era realizada pelos correios condutores de malas ou pedestre. As malas eram sacas com grande quantidade de cartas, que levavam a marca do selo das armas imperiais e seguiam lacradas até o destino. Tal destino seria um posto ou agência de Correios responsável pela distribuição das cartas. Tais sacolas reuniam as cartas de toda a vila ou cidade. Possivelmente tenha sido dessa forma que as correspondências que seguiram de Areias foram destinadas a Bananal, como cita o trecho a seguir:



sobre o qual cumpreme dizer-lhe *que* do ponto do Bananal, *para* este pouca demora ha nos Pedretes, mas sim me informaõ os *mesmos* ser ademora do Bananal *para* a Corte, e *quando* acontessa ha ver do Bananal *para* este de prompto lhe cõmunicarei.

Figura 2. Imagem e transcrição semidiplomática de parte do manuscrito que partiu da vila de Areias em 19 de novembro de 1833

O trecho citado faz referência ao porto do Bananal, ponto de escoamento de mercadorias da época. Concluímos então que, além do transporte terrestre, havia também a utilização do transporte fluvial realizado através do rio Bananal, um importante meio de comunicação no Vale do Paraíba na época.

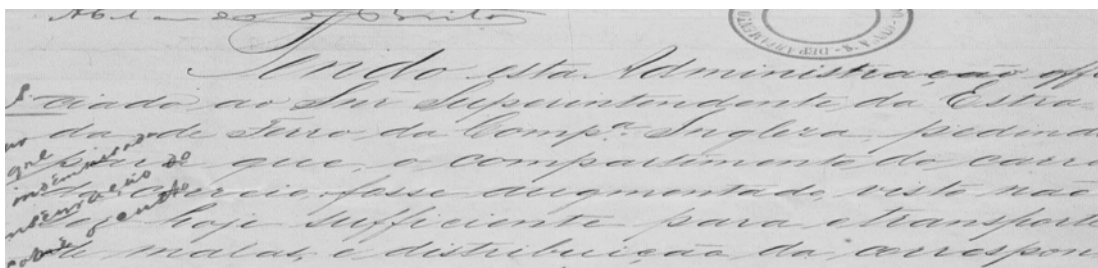
Outros rios eram utilizados para realização desse tipo de envio, como o Tietê, por exemplo. A bandeira de Fernão Dias Pais, que “acompanhou o curso do rio Tietê até a foz do rio Paraíba” (PAULIS, 2000, p. 97), fazia do Tietê não somente um roteiro de penetração, mas também um meio para navegação e transporte, pois

Até início do século XIX esteve ativa, como via de penetração, quando começou a declinar, face às facilidades apresentadas pelos caminhos de terra, mais curtos e possibilitando o transporte de cargas em lombo de mulas bem como a mudança de rota, já com o advento da navegação. (RIBEIRO JUNIOR; BAYLONGUE, 1995)

A demora relatada pelo administrador dos Correios de Areias é de Bananal até a corte e não da vila das Areias até o porto, pois o transporte era realizado via terrestre. Podemos concluir que o meio de envio está atrelado à distância entre as vilas, pois entre Areias e Bananal há cerca de cinquenta e seis quilômetros de separação, e de Bananal para o Rio de Janeiro, cento e cinquenta quilômetros.

Ambos os meios analisados comprovam as várias possibilidades de interligação entre as vilas e o reino, buscando conciliar os meios existentes para a agilização do transporte, fazendo-se uso de rotas já existentes e criando caminhos entre uma vila e outra, como ocorrido entre as vila de Brotas e Jaú, citado no documento anterior.

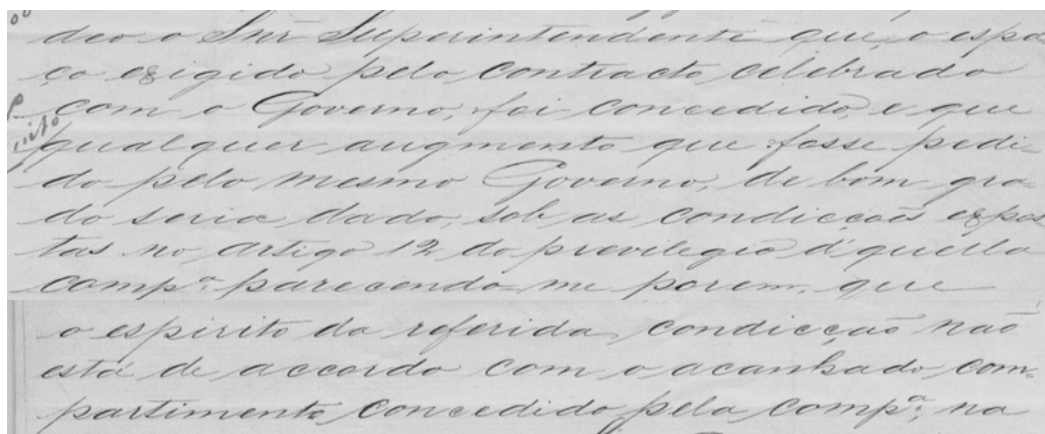
O terceiro documento faz referência ao transporte realizado através das estradas de ferro. Com a inauguração da S. Paulo Railway, os trens passaram a realizar o transporte de cartas a partir de 1852, no Rio de Janeiro, e a partir de 1867, em São Paulo. Datado de 14 de julho de 1879 e endereçado ao presidente da província de S. Paulo, Laurindo Abelardo de Brito, o manuscrito partiu da administração dos Correios da mesma província solicitando a intervenção do governante junto à Companhia Inglesa. Inglesa era a denominação dada à Companhia São Paulo Railway, detentora da linha Santos-Jundiaí. Inicialmente a linha fazia a ligação entre Santos e Jundiaí e tempos depois foi ampliada até a cidade de Rio Claro, como verificado no excerto a seguir:



Tendo esta Administração offi-
ciado ao *Senhor* Superintendente da Estra-
da de Ferro da *Companhia* Inglesa pedindo
para que o compartimento do carro
do correio, fosse augmentado, visto não
ser hoje sufficiente para o transporte
de malas, e distribuição de correspon-
dencia

Figura 03: Documento, datado de 14 de julho de 1879, que aponta problemas para o transporte de cartas, por parte da Companhia Inglesa

O ofício solicitava a intervenção do presidente da província junto à Companhia, pois o tamanho dos vagões era insuficiente para o transporte das malas dos Correios. A Companhia, por sua vez, negava-se a fornecer mais espaço em seus vagões, alegando que tal concessão poderia ser realizada mediante solicitação formal do governo da província. Diante disso, o administrador dos Correios pede a interferência da presidência:



respon-
deo o *Senhor* Superintendente que, o espa-
ço exigido pelo contracto celebrado
com o Governo, foi concedido, e que
qualquer augmento que fosse pedi-
do pelo mesmo Governo, de bom gra-
do seria dado, sob as condicções expo-
stas no artigo 12 do privilegio d' aquella
companhia parecendo-me porem, que
o espirito da referida condicção não
está de accordo com o acanhado com-
partimento concedido pela *companhia*

Figura 4: Parte do trecho do documento, datado de 14 de julho de 1879, que aponta a argumentação do administrador dos Correios

O artigo doze referenciado no ofício remete a outras determinações sobre os serviços postais, dentre elas, o aviso régio de vinte de janeiro de 1798 ratificado pelo decreto postal de 1829. Nesses documentos consta a informação sobre a prioridade e necessidade de transporte das cartas, através dos meios disponíveis e fornecidos pelo governo, garantindo, assim, a manutenção do serviço e assegurando o prazo de entrega, como cita o artigo noventa, capítulo primeiro, título terceiro do decreto de 1829:

Art. 90º - Afim de que o giro dos Correios não seja interrompido, nenhuma Autoridade embaçará, ou retardará, a marcha dos conductores de malas, ou sacos de cartas; nem suas cavalgaduras lhes poderão ser embargadas, ou referidas, por qualquer pretexto, ainda que attendível seja. Os mesmos conductores não poderão ser presos durante a sua marcha, excepto se for em flagrante delicto; e neste caso a Autoridade mais próxima do lugar tomará as convenientes medidas para que as malas, ou sacos, sigam indefectivamente sem demora os seus destinos; participando o procedimento, que se tiver tido com o conductor, ao Agente, ou Administrador do Correio mais próximo.

Com a construção e inauguração das primeiras linhas férreas, os Correios passaram a utilizá-las para o envio de suas malas de correspondências.

Diante disso, concluímos que a instituição fazia uso de todos os meios de transporte disponíveis para que pudesse fazer chegar aos destinos as correspondências. O ofício de 14 de julho faz referência às Estradas de Ferro Mogiana e Ituana, cujos destinos eram o Nordeste do estado.

Após análise dos documentos depreendemos que a organização da instituição fez-se necessária para a existência da mínima comunicabilidade entre as vilas e cidades. Em meados do século XVIII, com a descoberta de ouro nas Minas Gerais percebeu-se a necessidade de troca de informações regulares entre o Rio de Janeiro e os pontos em que os negócios eram maiores. Nesse mesmo período, São Paulo insere-se no contexto de crescimento e a necessidade de estabelecer um meio padrão de comunicação entre as vilas é consolidado no governo de Morgado de Mateus.

Sendo assim, verificamos que todo o desenvolvimento estrutural dos Correios esteve atrelado ao crescimento econômico e financeiro da colônia. Já no século XIX, esse desenvolvimento foi consolidado na centralização organizacional da empresa. Assegurado por decretos e leis o serviço postal expandiu-se por vias fluviais e terrestres, além das vias marítimas, não elencadas nos documentos, mas citadas nos regulamentos da instituição. Com o advento das linhas férreas o envio de correspondências ganharia mais um meio de transporte

Os documentos escolhidos perfazem este trajeto: do crescimento econômico do negócio cafeeiro à expansão ferroviária para o interior.

5. Considerações finais

Os documentos demonstram-nos a estrutura dos Correios no século XIX auxiliados pelos decretos e regulamentos da instituição produzidos no século XVIII e XIX, comprovando as informações contidas nos documentos.

Os decretos e regulamentos da época intensificaram a normatização desse tipo de serviço, para que as relações de cunho social, político e econômico pudessem ocorrer sem o prejuízo à Coroa e à sociedade.

A partir de 1808, com a chegada da família real, verificou-se a necessidade de ampliação dessa estrutura e, após a proclamação da independência, a reestruturação da instituição. Foi assim que se decretou em cinco de março de 1829 o primeiro regulamento geral dos Correios, sob o qual ficavam subordinadas todas as províncias. A centralização da administração também possuía um caráter econômico, uma vez que as rotas interligavam principalmente a região sudeste, novo centro econômico.

Em São Paulo a necessidade de linhas de correios já havia sido percebida por Morgado de Mateus, em meados do século XVIII, mas foi sob o governo de Castro e Mendonça que se deu a criação da primeira linha terrestre ligando a província de São Paulo e a corte. As rotas terrestres não existiam até fins do século XVIII, embora fossem de extrema necessidade para que houvesse comunicação entre a província e a corte.

Com a construção das estradas de ferro, as cartas passaram a seguir pelas linhas existentes, o que promovia redução na frequência de envios e conseqüentemente maior eficiência na troca de informações, fator de extrema importância para o andamento de transações político-econômicas.

Todo o percurso, embasado nos documentos analisados, apontam-nos para a estruturação dos Correios paralelamente ao crescimento econômico, que ocorria nas áreas em que a atuação das linhas postais era intensificada. Tais levantamentos podem servir como base para as áreas de História, quando se retrata o crescimento econômico atrelado ao desenvolvimento das regiões do Vale do Paraíba e a ascensão do negócio cafeeiro; para a Geografia, quando relacionamos a criação e uso de estradas de terra e linhas fluviais às cidades para onde as cartas se destinavam. Poderá servir como base para a Sociologia ao explanarmos sobre as relações existentes dentro da estrutura de correios e seus reflexos no convívio com outros órgãos do governo e com a sociedade, que se adequava às regras previstas em lei.

Com a reconstrução da história postal remetemos a função transcendente da filologia que tem como objetivo resgatar, através das informações presentes nos documentos, os hábitos e costumes de determinada época e local. Nesse caso, analisamos os procedimentos postais no século XIX e suas particularidades. Além dos fatores históricos, importantes para o resgate institucional e social, os manuscritos apontam-nos fenômenos linguísticos praticados desde o século XVI e comuns em documentos do século XIX, dentre eles, a duplicação consonantal, como ocorre em <officio>, <communicar>, <additamento>, <augmentar>, <Villa>, <dactado>, <pronpto>, <illustre>, <sufficiente>. Apontamos, ainda, aspectos de caráter lexical como, por exemplo, a aplicação de fórmulas aos tratamentos formais presentes nos ofícios e a utilização de diacríticos diversos para ilustrar intensidade e nasalidade. Tais fenômenos auxiliam-nos no levantamento de informações para o estudo e análise das mudanças linguísticas na língua portuguesa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BELLOTO, H. L. *Como fazer análise diplomática e análise tipológica de documentos de Arquivo*. São Paulo: Arquivo do Estado e Imprensa oficial do Estado de São Paulo, 2002. 120 p.

LISBOA. Departamento de História da Universidade de Nova Lisboa. *Alvará de 20 de janeiro de 1798*. In: *Ius Lusitaniae*. Lisboa, 2008. Disponível em: <<http://iuslusitaniae>>.

fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=110&id_obra=73&pagina=744.> Acesso em: 05 jul. 2008.

PAULIS, E. Vale do Paraíba: Trilha e fala. In: MEGALE, H. (Org.) *Filologia Bandeirante*. São Paulo: Editora Humanitas, 2000. p. 93-106.

RIBEIRO JUNIOR, G; BAYLONGUE, J. R. *Aspectos da Historia Postal do Rio Tietê*. São Paulo: Catálogo Exposição História Postal de São Paulo, 1998. Disponível em: <http://www.fefiesp.com.br/artigo3.htm>. Acesso em: 10 set. 2008.

ROSARIO, I. *O Três Séculos e Meio da História Postal Brasileira (1500 – 1843)*. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993. 153 p.

SÃO PAULO (Município). Decreto de 5 de março de 1829. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, São Paulo, volume XV, ano II, p. 425-453, 1935.

SPINA, S. *Introdução à edótica (Crítica Textual)*. São Paulo: Editora Cultrix, 1977. 153p.

TOLEDO NETO, S. A. A ocupação do sertão do Rio Pardo: Consequência do Bandeirismo. In: MEGALE, H. (Org.) *Filologia Bandeirante*. São Paulo: Editora Humanitas, 2000. p. 135-157.

BIBLIOGRAFIA NÃO CITADA

ACIOLI, V.L.C. *A escrita no Brasil colônia: um guia para a leitura de documentos manuscritos*. Recife: UFBA, Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 1994.

BARROS NETO, J. P. *Administração Pública no Brasil: uma breve história dos Correios*. São Paulo: Editora Annablume, 2002. Cap. 1, p. 7-50.

BASTO, J; CRONEMBERGER, F; BOHRER, C.B.A. A dinâmica da paisagem do sul do rio Bananal, do vale do Paraíba do sul. In: CONGRESSO DE ECOLOGIA DO BRASIL, VIII, 2007, Caxambu. *Anais eletrônicos...* Caxambu: Sociedade de Ecologia do Brasil, 2007. Disponível em: <<http://www.seb-ecologia.org.br/viiiiceb/pdf/2036.pdf>>. Acesso em: 17. jun. 2009.

BELLOTO, H. L. *Autoridade e conflito no Brasil colônia: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1776)*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2007. p. 201 - 214.

CAMMAROTA, L. Ferrovias: Sinal de Progresso. *Revista Histórica do Arquivo do Estado de São Paulo*, São Paulo, n. 10, p. 10-12, março/abril/maio 1993.

COUTINHO, I. L. *Gramática histórica*. Rio de Janeiro: Ao livro técnico, 2005. p. 71-82.

FLEXOR, M. H. *Abreviaturas: manuscritos dos séculos XVI ao XIX*. S. Paulo: Editora UNESP, 1991. p. 533.

MATOS, O. N. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Pontes, 1990. p. 23-44.

NUNES, J. J. *Compêndio de Gramática Histórica Portuguesa*. Lisboa: Clássica Lisboa, 1930. p. 188-198.