
TEMPORALIZACIÓN DEL ESPACIO: EL CASO DE LA RED DE CORREOS EN LA AMÉRICA PORTUGUESA (1710-1800)¹

SPACE TEMPORALIZATION: THE CASE OF THE POSTAL NETWORK IN PORTUGUESE AMERICA (1710-1800)

THOMÁZ FORTUNATO

Universidad de Sao Paulo (Brasil) – FAPESP (2019/14425-0)

thomaz.fortunato@gmail.com

Resumen: Este artículo aborda los inicios de la formación de la red de correos en Brasil. El principal objetivo es analizar la transformación de las formas de concebir y de experimentar el tiempo y el espacio a través de la creación de una red de comunicación regular. Se procura demostrar que la estructuración de esta red de correos se produjo a través de la temporalización del espacio, además de modificar las condiciones de integración de las piezas del imperio portugués en medio de una delicada situación geopolítica, reduciendo parcialmente el carácter fragmentario de su espacialidad y promoviendo vectores de unificación territorial.

Palabras-clave: Correos, Brasil, Imperio portugués, Comunicación, Red, Espacio-tiempo.

Abstract: This article aims to examine the initial moment of the formation of the postal network in Brazil. It sought to analyze a transformation in the ways of conceiving and experiencing time and space through the creation of a network of regular communication. It is argued that the structuring of this postal network occurred through the temporalization of space, in addition to modifying the conditions of integration of parts of the Portuguese empire in the midst of a sensitive geopolitical situation, partially reducing the fragmentary character of its spatiality by promoting vectors of territorial unification.

Keywords: Post Office, Brazil, Portuguese empire, Communication, Network, Spacetime.

1.- Historizar los espacios para comprender los tiempos

En 1710, un empresario portugués llamado Manuel Alves Nogueira, establecido en Londres, solicitó al Consejo de Ultramar de la monarquía portuguesa autorización

¹ Agradezco los comentarios y sugerencias hechas por Fabio Wasserman, Camilla Guelli, Davi Perides, Eric Rodrigues, Lucas Mohallem, Oscar Javier Castro y João Paulo Pimenta.

para establecer un sistema de comunicaciones entre Lisboa y América. Tal solicitud fue presentada a la Corona en el marco de los conflictos desencadenados por la Guerra de Sucesión española (1701-1714), cuyos efectos se podían observar en la naturaleza de la soberanía de los imperios europeos sobre sus colonias. En esta crítica coyuntura, la petición pretendía mejorar las comunicaciones entre la metrópoli y sus dominios mediante un sistema regular de paquebotes, a fin de beneficiar tanto el servicio estatal como el comercio transatlántico. Con el pretexto de que dicho servicio estaba bajo los intereses británicos, su solicitud fue rechazada².

Casi un siglo más tarde, en 1800, las comunicaciones entre la capital del imperio portugués y sus dominios en América fueron radicalmente transformadas. Ahora, una extensa red de oficinas de correos unía a Lisboa con todos los centros administrativos lusoamericanos, mediante líneas postales que comunicaban a los súbditos diseminados en regiones distantes³. Así, se creó una nueva red de comunicaciones que modificaría las formas de conexión de la América portuguesa. De ese modo, entre comienzos y finales del siglo XVIII, aspectos importantes de las formas de vivir y de pensar el espacio y el tiempo fueron alterados en el imperio portugués.

Como *red geográfica*, los correos de la América portuguesa constituyeron una formación social del espacio encargado de conectar, con flujos relativamente regulares, lugares físicamente distantes⁴. Si bien no cumplieron esta función con exclusividad, la creciente importancia que adquirieron dentro de la monarquía portuguesa los convirtió en una red de amplio alcance social y espacial. En este sentido, los correos contribuyeron a la reestructuración de las *escalas geográficas* en las cuales se insertaron los lugares conectados a la red, reconfigurando en parte la espacialidad de algunos procesos históricos.

Las estructuras sociales del espacio son las que a menudo crean las condiciones para que un acontecimiento se expanda en diversas áreas. En ese sentido, consideramos

² SALVINO, Romulo V.: *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c. 1650-c.1750)*, Brasília, Universidad de Brasília, 2018, pp. 231-234. Disponible en: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/33852>. [Consultado el 10 de octubre de 2023].

³ FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo: a formação da rede dos correios no Brasil (1796-1829)*, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2023, pp. 171-172. Disponible en: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-16112023-173742/pt-br.php>. [Consultado el 21 de noviembre de 2023].

⁴ FORTUNATO, Thomáz: "Correios, estradas e caminhos", en João Paulo PIMENTA y Cecília H. de SALLES (orgs.), *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*, São Paulo, Edusp, BBM, 2022, pp. 279-282.

que la red de correos puede servir como herramienta analítica de *mediación* entre la naturaleza de un fenómeno y su configuración espacial, pues hay una diferencia de *calidad* entre un acontecimiento que tiene lugar en un pueblo y otro que atraviesa todo un continente. La estructuración de dicha red posibilitó la creación de distintos grados de *conectividad* entre los lugares que englobaba. En su *topología*, los correos reconfiguraron las *distancias* que definían los intervalos temporales de las comunicaciones, es decir, modificaron la *temporalidad* que marcaba la conexión entre lugares. Por ello, la red de correos, como objeto de análisis, representa también una mediación entre las facetas de un proceso histórico y su configuración temporal, ya que parte del ritmo de determinados procesos está relacionado con los tiempos de conexión entre espacios⁵.

Mediante el examen comparativo de experiencias, significados, proyectos y reformas del sistema postal en el siglo XVIII, este artículo pretende analizar los cambios en las formas de vivir y de pensar el tiempo y el espacio en la América portuguesa. En ese sentido, argumentamos que la transformación en una red transcontinental de lo que hasta entonces eran redes postales regionales, restringidas a un par de capitanías, además de modificar radicalmente la experiencia espacio-temporal de muchos súbditos del imperio, provocó una *temporalización del espacio*, un fenómeno vinculado a otros procesos de aceleración social que caracterizó a la Modernidad.

2.- Espacios coloniales fragmentados: el océano, el continente y los correos que no conectaban redes (1710-1798)

“Foi o mar que deu sentido ao vasto mundo português, por isso o mar deve ser considerado o principal contexto desta história de um mundo em movimento”⁶. Con estas palabras, el historiador Russel-Wood señalaba el hecho de que la arquitectura territorial del imperio portugués se construyó en gran parte a través del movimiento, en la circulación de personas y de sus ideas, así como sobre el intercambio de mercancías y la territorialización de instituciones.

⁵ CASTRO, Iná Elias de: “O problema da escala”, en Iná Elias de CASTRO, Paulo Cesar da C. GOMES e Roberto CORRÊA (orgs.), *Geografia: conceitos e temas*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2000, pp. 117-140; CORRÊA, Roberto Lobato: “Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente”, en *Cidades*, v. 9, nº 16, 2012, pp. 199-218.

⁶ RUSSELL-WOOD, A. J. R.: *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*, Miraflores, Difel, 1992, p. 45.

La conexión entre Portugal y sus posesiones de ultramar siempre había dependido de la navegación. En el caso de las Américas, navegar por el Atlántico planteaba diversos riesgos a los navegantes: ataques de piratas y corsarios, de flotas de naciones enemigas, de tormentas en altamar y otros peligros. Ante eso, los marineros, a su vez, diseñaban estrategias para mitigar esos problemas. Una parte importante de esas tácticas implicaba la observación de fenómenos naturales, como los regímenes de vientos y el sistema de corrientes marinas. A pesar de las estrategias empleadas y de la planificación marítima, las navegaciones transatlánticas del imperio portugués nunca dejaron de estar sujetas a una gran volatilidad, lo que puede comprobarse al examinar los espacios-tiempo de las travesías.

Según Pimenta, el “espacio-tiempo [es] una construcción social, una noción, concepción, representación, concepto [...] o acción concreta que una sociedad pueda realizar con relación al espacio que se *fundamente en*, y no solo se *asocie con*, alguna forma de tiempo”⁷. Durante muchos siglos, el tiempo se ha utilizado como unidad para medir distancias; en el caso de las navegaciones ultramarinas a la América portuguesa, calcular el tiempo de navegación era necesario para prever la cantidad de provisiones, predecir los meses aproximados de regreso a Europa con mercancías procedentes de los trópicos, evaluar cuándo se conocería una política económica al otro lado del océano, etc. Sin embargo, a pesar de estas mediciones, se trata de un mundo en el cual una cierta irregularidad marca las prácticas del movimiento a través del espacio. Orientarse en el Atlántico por medio de las estrellas del cielo nocturno y dirigir los barcos en función de los vientos y las mareas, mejorando la travesía, señalaban elementos importantes del uso social de los ciclos naturales, lo que hacía de estos tiempos de la naturaleza, aunque concebidos más allá de la humanidad, también como tiempos de la historia⁸.

Por ello, en 1632, la Corona portuguesa adoptó un sistema de navegación hacia América organizado en flotas. Esta práctica prohibió la navegación individual de embarcaciones. Por un lado, esa forma de organizar el transporte de ultramar estableció una navegación más segura ante algunos peligros previsibles y dificultaba el

⁷ PIMENTA, João Paulo: “Pensar y concebir la distancia: una reflexión sobre los espacio-tiempos de los imperios ibéricos (siglos XV-XIX)”, en *Claves. Revista de Historia*, v. 7, nº 13, Montevideo, jul.-dic., 2021, p. 9.

⁸ PIMENTA, João Paulo: *O livro do tempo: uma história social*, São Paulo, Edições 70, 2021, p. 22.

contrabando; pero, por otro, empezó a lentificar la frecuencia y la velocidad de los viajes⁹.

A lo largo del siglo XVIII, los dominios portugueses en América ganaron más importancia para la Corona como consecuencia de la explotación de metales y piedras preciosas, así como de la reestructuración de sus relaciones económicas fundamentada principalmente en la Ilustración. Mucho más que en los siglos anteriores, la competencia colonial entre los imperios se convirtió en un desencadenante de conflictos vinculados a la disputa por la hegemonía en Europa. Como se sabe, las concesiones comerciales derivadas de las colonias portuguesas se convirtieron en moneda de intercambio dentro de los intereses de la geopolítica del capitalismo europeo. Ese es el contexto de la intensificación de las navegaciones transatlánticas de Portugal, cuyas flotas que se dirigían principalmente a las capitanías de Bahía, Pernambuco, Río de Janeiro y Paraíba, a veces con escalas en Angola y Macao, podían alcanzar hasta cien navíos¹⁰.

Los espacios-tiempo de estas navegaciones eran variados y condicionaban los intervalos de todo lo que viajaba en los barcos: personas, ideas, mercancías y toda una miríada de escritos sobre la administración y el gobierno del Estado. Por los registros de navegación, sabemos que la navegación de Lisboa a San Luis de Marañón demoraba unos 35 días; a Recife, Pernambuco, unos 60 días; 70 días a Salvador, Bahía; y de 80 a 90 días a Río de Janeiro, más al sur¹¹. De dos a tres semanas más rápidas que las flotas eran los paquebotes, embarcaciones más pequeñas cuyo principal propósito era transportar cartas¹². Este fue el sistema que la Corona británica, en el contexto de la Guerra de Sucesión española, adoptó para organizar las comunicaciones con la

⁹ RUSSELL-WOOD, A. J. R.: *Um mundo em movimento*, op.cit., p. 49; SALVINO, Romulo V., *Guerras de papel*, op.cit., p. 107. En casos excepcionales, se despachaban “navíos de aviso”, fuera de las flotas, los cuales eran altamente costosos. La Corona también expidió permisos extraordinarios para que algunos comerciantes enviaran sus barcos aisladamente. LAPA, José Roberto do Amaral: *A Bahia e a carreira da Índia*, São Paulo, Ed. Nacional, 1968, p. 155.

¹⁰ NOVAIS, Fernando A.: *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*, São Paulo, Ed. 34, 2019, pp. 47-49 y 71; LAPA, José Roberto do Amaral: *A Bahia e a carreira da Índia*, op.cit., p. 156.

¹¹ RUSSELL-WOOD, A. J. R.: *O império português: 1514-1808. O mundo em movimento*, Lisboa, Clube do Autor, 2016, p. 56. Para una tabla completa ver: FORTUNATO, Thomáz, *Topologias do tempo*, op.cit., p. 119. Para una comparación con los espacios-tiempo de España y América española en el siglo XVII ver: CHAUNU, Pierre: *A América e as Américas*, Lisboa, Cosmos, 1969, p. 91.

¹² RUSSELL-WOOD, A. J. R.: *Um mundo em movimento*, op.cit., p. 56.

América inglesa y Portugal, consciente de los efectos que la discontinuidad o la lentificación que las comunicaciones de larga distancia podían tener¹³.

En el siglo XVIII, hubo tres intentos por establecer un sistema de paquebotes para regular las comunicaciones entre Lisboa y sus dominios americanos. Todos fueron rechazados. En 1710, como ya señalamos, el comerciante portugués Manuel Alves Nogueira tuvo su solicitud negada por el Consejo ultramarino que, reconociendo los beneficios asociados al comercio y a la administración del Estado que tal reforma podría aportar, decidió rechazarla por el riesgo de servir a los intereses británicos. En 1714, al otro lado del Atlántico, el gobernador de Bahía, el marqués de Angeja, propuso al mismo Consejo el uso de un paquebote cada dos meses entre la ciudad de Salvador y Lisboa. Por último, entre 1745 y 1749, Francisco Peres de Sousa, nombrado asistente del Correo Mayor de Portugal, solicitó la instalación de conexiones bimensuales entre Lisboa, Río de Janeiro, Bahía y Pernambuco¹⁴.

En su conjunto, estas solicitudes evidencian la existencia de una expectativa de agilizar y regularizar mucho más las comunicaciones transatlánticas por parte de algunos estadistas y comerciantes del imperio portugués. Sin embargo, los sucesivos rechazos de estas propuestas indican que el Consejo atribuía una mayor importancia al sistema de flotas: aunque menos regulares y más lentas, eran más seguras ante posibles contratiempos en altamar, dificultaban las prácticas de contrabando precisamente en un momento de auge de la minería lusoamericana y de sigilo sobre estos territorios.

En suelo lusoamericano, la situación era diferente. Tanto por vías terrestres como fluviales, los portugueses desarrollaron diversas estrategias para comunicarse a distancia. Viajeros, vaqueros, arrieros, mensajeros, comerciantes, muleros, familiares, esclavizados, entre otras categorías sociales, formaban un grupo heterogéneo de personas que podían transportar cartas y documentos, reproducir mensajes orales y/o difundir rumores. Durante el siglo XVIII, a medida que la explotación minera se intensificaba, la población aumentaba, la administración colonial del Estado se especializaba y las fronteras entre las capitanías se reconfiguraban, muchos

¹³ STELLE, Ian Kenneth: *The English Atlantic, 1675-1740: an exploration of Communication and Community*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1986.

¹⁴ SALVINO, Romulo V.: "Entre pontes e muros: tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII", en *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 34, nº 64, 2018, pp. 19 y 32-39.

gobernadores empezaron a considerar esas prácticas de comunicación ineficientes. Las iniciativas tomadas por estos agentes del Estado portugués para abordar el problema del *tiempo de comunicación* revelaron una *geografía imaginada* que suscribía la noción de territorios estructuralmente discontinuos y fragmentados, característica de los imperios coloniales.

En 1737, el Defensor de la Hacienda de Río de Janeiro le envió una carta al rey D. Juan V informándole acerca de una orden que había recibido del gobernador para pagarles a Manuel de Melo Góis y Miguel Pereira por el servicio de mensajería en Minas Gerais. Góis y Pereira viajaron desde Minas Gerais a Río de Janeiro, reuniéndose en Serra do Mar, donde intercambiaron valijas de sus respectivas capitanías. El servicio al parecer siguió hasta 1739, y tal vez habría sido inaugurado en la década de 1710.

A finales de la década de 1730, la Corona portuguesa suspendió la libre extracción de diamantes en la América portuguesa y comenzó a regular su explotación mediante contratos con individuos fiscalizados por la Intendencia de los Diamantes. Aunque no se sabe con exactitud la duración del contrato, en 1771, en uno de esos acuerdos incluía una cláusula que obligaba a los licitantes a mantener tres correos mensuales entre el Arraial de Tejuco, Villa Rica y Río de Janeiro.

En otro caso de 1772, el gobernador de la capitanía de San Pablo, Morgado de Mateus, emitió una orden para crear paradas en los caminos que unían a las ciudades de San Pablo y Río de Janeiro. Su intención era agilizar el intercambio de mensajes concernientes a la administración del Estado. Al año siguiente, inauguró una línea postal, abierta al público, que conectaba esas ciudades, así como a varios pueblos que se encontraban en el trayecto¹⁵.

Más de una década después, el gobernador de Minas Gerais, Luís da Cunha Meneses, escribió al virrey sobre su proyecto de implementar una ruta postal mensual

¹⁵ SALVINO, Romulo V., *Guerras de papel*, op.cit., pp. 376-383, 352 y 377-379; BELLOTTO, Heloísa L.: *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*, São Paulo, Alameda, 2007, pp. 205-206; BOSCOV, Sarah T., *Vivências e experiências do Tempo: a Capitania de São Paulo, c.1750-c.1808*, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2018, pp. 180-196. Disponible en: [Consultado el 1 noviembre 2023] <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-01032019-104700/pt-br.php>; ORDEM para o estabelecimento do correio entre S. Paulo e o Rio de Janeiro, de 11 de outubro de 1772, en *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo (DIHCSP)*, v. 33, Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1901, pp. 75-76; BANDO pelo qual é permitido aos moradores desta cidade o poderem remeter suas cartas pelas paradas que vão ao Rio de Janeiro, en *DIHCSP*, v. 33, pp. 104.

que uniera Villa Rica con Río de Janeiro, pasando por todas las cabeceras de las comarcas. Al parecer dicho proyecto nunca llegó a realizarse. Hubo otras iniciativas parecidas en las capitanías de Marañón, Piauí, Río Grande do Norte, Bahía, Goiás y Río Grande de San Pedro del Sur¹⁶.

Al igual que los proyectos de instalación de paquebotes en el Atlántico, estas iniciativas, materializadas o no, eran indicativas de demandas coyunturales para mejorar las comunicaciones a distancia. Sin embargo, en ninguna de ellas se abogaba por la implementación de una red de correos capaz de cubrir todos los territorios de la América portuguesa. La lógica de tales conexiones era *principalmente* bilateral e implicaba a las capitanías de frontera, es decir, consistía en la articulación entre dos capitales de provincias que pasaban por las cabeceras de las comarcas y otras villas que se encontraban en la ruta de un camino principal. La *imaginación espacial* de estos proyectos e iniciativas actualizaba, en el ámbito de la geografía postal, el concepto de *espacios coloniales fragmentados*¹⁷. Los espacios-tiempo, a su vez, fueron tomados como objeto de las expectativas de aceleración y de regularización de los tiempos de la comunicación a larga distancia, los cuales estaban ligados a cambios que podrían permitir reformas en las esferas comercial, fiscal y política.

D. Luís da Cunha, importante diplomático de la Corona portuguesa que trabajó en Londres, París y La Haya, fue uno de los estadistas que insistió en la necesidad de reformar los servicios postales. En sus *Instruções Políticas* (1736), propuso el control directo por parte de la Corona del cargo de Correo Mayor, el cual había sido dado a particulares en el siglo XVI. Los ejemplos francés y británico le habían enseñado que los servicios postales podían ser una rama de la recaudación de impuestos¹⁸. En otro texto, el *Testamento Político* (1749), además de reiterar el potencial fiscal de la

¹⁶ SALVINO, Romulo V., *Guerras de papel*, op.cit., p. 381 et seq.

¹⁷ Para una historia conceptual del territorio véase FREGA, Ana y THIBAUD, Clément: “Una historia conceptual del territorio en Iberoamérica, siglos XVIII-XIX”, en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], Debáts, 2019; ARRILLAGA, Lucía Rodríguez: “La invención del territorio en espacios transimperiales: la región platina a fines del siglo XVIII”, en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], Debáts, 2019. Para un análisis de metáforas espacio-temporales véase RINA SIMÓN, César: “Metáforas espacio-temporales para la península ibérica en el siglo XIX”, en Javier FERNÁNDEZ SEBASTIÁN y Faustino ONCINA COVES (eds.), *Metáforas espacio-temporales para la historia. Enfoques teóricos e historiográficos*, Valencia, Pre-Textos, 2021, pp. 183-202.

¹⁸ CUNHA, D. Luís da: *Instruções políticas. Introdução, estudo e edição e crítica por Abílio Diniz Silva*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, pp. 351; SALVINO, Romulo V.: “D. Luís da Cunha e os correios portugueses: uma leitura de passagens das Instruções políticas e do Testamento político”, en *Em tempo de Histórias*, Brasília, nº 29, 2016, pp. 64-69.

reincorporación al mencionar las cartas de ultramar, D. Luís destacó la importancia de que el monarca fomentase la vitalidad comercial de su imperio y que esta, a su vez, se basase en las condiciones de comunicación y de tránsito de los agentes económicos. Argumentaba que los servicios de correo estaban directamente relacionados con el vigor del flujo comercial y que, por lo tanto, el tiempo de respuesta –de quince días– entre las ciudades de Lisboa y Oporto era síntoma de un grave problema¹⁹.

En la década de 1740, en Portugal también circularon escritos anónimos que criticaban ásperamente los servicios prestados por el Correo Mayor del Reino. Uno de ellos, intitulado “Sobre os prejuízos e danos que se seguem da tarda da correspondência que em Portugal se experimenta causada da morosidade dos correios”, concluía diciendo que los servicios postales de otros Estados europeos podían ser al menos *cuatro veces más rápidos* y generaban ingresos para sus respectivas Coronas. Aseveraba que, debido al contraste entre la *lentitud* de las comunicaciones postales y la *agilidad* que requería la administración política, las Cámaras municipales se veían obligadas a menudo a destinar parte de su presupuesto a la contratación de sus propios mensajeros. Además de perjudicar al servicio real, según el panfleto, la lentitud del servicio postal afectaba también la integración comercial de la monarquía portuguesa, ya que el tiempo necesario para que circulara la información imposibilitaba muchos intercambios comerciales²⁰. En efecto, estos portugueses estaban experimentando una tensión entre dos temporalidades: el ritmo de sus demandas políticas y comerciales estaba siendo perjudicado por el ritmo de las comunicaciones postales.

En la América portuguesa, la insatisfacción con los espacios-tiempo de los servicios postales siguió líneas similares. En 1766, el gobernador de São Paulo argumentaba que correos administrados por el gobierno podrían ser útiles para el “bem público”, ya que facilitarían las relaciones comerciales y crearían una nueva rama

¹⁹ CUNHA, D. Luís da: “Testamento político”, en *Conselhos aos governantes*, Brasília, Edições do Senado Federal, 2010, pp. 614 y 628; SALVINO, Romulo V.: “D. Luís da Cunha”, op.cit., p. 69-75; GUAPINDAIA, Mayra C., *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*, Lisboa, Programa Interuniversitário, 2019, pp. 50-51. Disponible en: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/39740>. [Consultado el 01 de noviembre de 2023].

²⁰ NETO, Margarida Sobral: “Os correios na Idade Moderna”, en Margarida SOBRAL NETO (org.), *As comunicações na Idade Moderna*, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005, pp. 37-40. Este panfleto afirmaba que los comerciantes del interior del Reino de Portugal tenían que esperar de siete a ocho semanas para obtener información sobre las mercancías procedentes de Brasil que estaban disponibles en la costa, pero estos barcos permanecían anclados sólo tres meses.

de recaudación de impuestos²¹. El gobernador de Minas Gerais afirmaba algo parecido, en 1784, llegando a proponer la creación de Correos en Villa Rica y en las cabeceras de las comarcas de la capitanía a fin de mejorar la circulación epistolar interna y externa con Río de Janeiro²².

Las propuestas, las experiencias y críticas presentadas anteriormente tienen dos denominadores comunes: en primer lugar, la insatisfacción con la morosidad e irregularidad de los servicios postales de la monarquía portuguesa, tanto en Europa como en algunas partes de América; en segundo lugar, en ninguna propuesta, experiencia concreta o crítica se imaginó una geografía que implicase la construcción de una red de comunicación transcontinental. En los años siguientes, esos elementos se verían profundamente transformados por la intervención de diversos agentes políticos. La construcción de una nueva temporalidad para las comunicaciones sería relacionada con la estructuración de un nuevo espacio en red.

3.- Nuevos espacios y tiempos imaginados: los proyectos postales de los gobernadores lusoamericanos (1796-1798)

Desde mediados del siglo XVIII, la monarquía portuguesa había emprendido un amplio conjunto de reformas fundamentadas en la Ilustración con el objetivo de centralizar administrativamente el gobierno del Estado, fomentar el comercio interno y diversificar su producción colonial para la exportación. Una parte significativa de esta tendencia se manifestó en la recuperación de cargos cedidos a particulares²³. En ese momento, los oficios de Correo Mayor del Reino (1520) y Correo mayor de las Cartas de Mar (1657) estaban en posesión de la familia Gomes da Mata. El nuevo Secretario de Estado de Marina y Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sería el encargado de negociar con dicha familia para recuperarlos²⁴.

²¹ OFÍCIOS do capitão general D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, en *DIHCSP*, v. 73, Arquivo Público do Estado de S. Paulo, 1953, pp. 95-96; SALVINO, Romulo V.: *Guerras de papel*, op.cit., p. 378-379; BARATA, Mário: "Aspectos históricos dos Correios do Brasil", en *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, v. 259, abr.-jun./1963, pp. 143-144.

²² CORREIOS da Capitania de Minas, em *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v. 6, fasc. 1, 1901, pp. 117-118; SALVINO, Romulo V.: *Guerras de papel*, op.cit., p. 381.

²³ STUMPF, Roberta y CHATURVEDULA, Nandini orgs.: *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controle e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, Lisboa, CHAM, 2012.

²⁴ GUAPINDAIA, Mayra C., *O Controle do Fluxo das Cartas*, op.cit., pp. 57-68.

Coutinho se posesionó de su nuevo cargo en septiembre de 1796, después de diecisiete años como diplomático de la Corona portuguesa en la Corte de Turín. Durante ese tiempo escribió varios trabajos y cartas que, en algunas partes, consideraban los servicios postales portugueses como una de las instituciones que necesitaban de reformas²⁵. Mientras negociaba con Gomes da Mata, el Secretario envió una circular a los gobernadores de las capitanías lusoamericanas en la que solicitaba la información necesaria para el establecimiento del servicio postal. En su naturaleza, no se trataba de un acto innovador, ya que una de las características de la implementación de las reformas ilustradas consistía precisamente en solicitar a las autoridades políticas locales datos sobre el territorio que gobernaban. Sin embargo, la solicitud de tal circular abría un nuevo campo de *imaginación geográfica del espacio postal* a los administradores coloniales de la América portuguesa.

El ministro pedía a los gobernadores que considerasen el establecimiento de un correo *de la América*. En otras palabras, no se trataba, como antes, de imaginar conexiones bilaterales que articularan dos capitanías fronterizas a fin de resolver obstáculos regionales, sino de concebir una red de comunicación que uniese todas las capitales de los dominios portugueses en América entre sí y con Lisboa. Se trataba de una *nueva concepción geográfica de los correos*, cuya *escala* modificaba la propia *naturaleza* de los servicios postales con consecuencias para la temporalidad de las comunicaciones.

El nuevo paradigma geográfico del espacio postal estaba inserto en una coyuntura más amplia de reconfiguración de las condiciones de articulación territorial entre Portugal y sus colonias en el Atlántico. Manifestándose en las políticas económicas, en los esfuerzos cartográficos de la Corona y también en la reforma del servicio postal, estos cambios buscaban reducir el carácter disgregado y fragmentado de los territorios del imperio portugués, promoviendo vectores de unificación²⁶. La reforma

²⁵ GUAPINDAIA, Mayra C.: “D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos Correios nos setecentos”, en *Postais: Revista do Museu Correios*, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 1, nº 1, 2013, pp. 75-99. Sobre la mención de los correos en sus cartas personales ver: POMBO, Nívia: “Segredos coloniais sob o controle do rei. A reforma dos correios em Portugal e no ultramar em finais do século XVIII: modelos, resistências e limites”, en Guillaume Gaudin y Roberta Stumpf dirs., *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*, Madrid, Casa de Velázquez, 2022, pp. 57-72.

²⁶ MAGNÓLI, Demétrio: “O Estado em busca de seu território”, en István Jancsó org., *Brasil: Formação do Estado e da Nação*, São Paulo, Hucitec, Fapesp, 2003, pp. 295; RAMINELLI, Ronald: *Viagens ultramarinas: monarcas, vassallos e governo a distância*, São Paulo, Alameda, 2008, pp. 94-96 y 269; SILVA, Ana Cristina

postal constituía una cuestión más en la construcción de la unidad territorial que, intelectualmente, ya se venía gestando en los círculos del gobierno y de los letrados en años anteriores²⁷.

La nueva geografía imaginada del espacio postal lusoamericano fue siendo tallada en el diálogo entre el centro de la monarquía y sus colonias americanas. En cada proyecto, se proponían diferentes formas de articulación territorial, se enfatizaban las ventajas comerciales, fiscales, judiciales y políticas. Sin embargo, hubo un nuevo denominador común que resultaba fundamental para la implementación de esas reformas: con mayor o menor precisión, el espacio-tiempo era un tema importante en la nueva geografía de las comunicaciones postales, y a él se vinculaban la *temporalización de las distancias* y la imaginación de las *redes* de comunicación. Una combinación innovadora para concebir el espacio y el tiempo, ya que una red geográfica comenzaba a concebirse en términos temporales. En sus diversas respuestas, los gobernadores señalaron la pluralidad de formas de pensar y de vivir el tiempo y el espacio en la América portuguesa en los últimos años del siglo XVIII. De hecho, aunque no todo el espacio fue pensado en términos radiales y ni todas las distancias fueron concebidas con el factor tiempo, estas dos dimensiones empezaron a coincidir cada vez más.

D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, gobernador de Pará, concluyó su proyecto el 10 de mayo de 1797. Aunque consideraba que las prácticas de comunicación vigentes satisfacían muchas de las demandas comerciales y políticas de la época, reconocía que el establecimiento de un sistema postal podría traer mejoras significativas tanto a la circulación epistolar como a las relaciones sociales. Según Guapindaia, este plan proponía la absorción de las prácticas informales de comunicación en la esfera de los correos²⁸. D. Francisco pretendía combinar el cobro de tarifas bajas por el servicio de transporte de cartas –y de esta manera competir con la circulación gratuita de estas en los navíos comerciales– con un precio que hiciera de los

Nogueira da: *O modelo espacial do Estado moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Lisboa, Estampa, 1998, pp. 104-106.

²⁷ JANCÓS, István: “A construção dos Estados nacionais na América Latina – apontamentos para o estudo do Império como projeto”, en Tamás SZMRECSÁNYI y José R. do Amaral LAPA (orgs.), *História econômica da independência e do império*, São Paulo, Hucitec, 1996, pp. 3-26; KANTOR, Iris: *Esquecidos e Renascidos: historiografia acadêmica luso-americana, 1724-1759*, São Paulo/Bahia, Hucitec/Centro de Estudos Baianos/UFBA, 2004; SILVA, Ana Rosa Clochet da: *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*, São Paulo, Hucitec/FAPESP, 2006, p. 149-155.

²⁸ GUAPINDAIA, Mayra C., *O Controle do Fluxo das Cartas*, p. 91.

correos una institución con superávit. Para ello, su propuesta determinaba el concepto de espacio postal de la siguiente manera: para que los correos de América fuesen rentables, al mismo tiempo que competían con el transporte gratuito de cartas en los navíos mercantes, los servicios postales deberían cubrir otras capitanías más allá de Pará para, de esta forma, aumentar el número de usuarios y bajar el costo de las tarifas.

¿Qué ventaja tendría un vasallo de la Corona portuguesa en pagar por un servicio que, hasta entonces, podía disfrutar gratuitamente? Aun cuando los ciclos de la naturaleza y la tecnología de la navegación permitieran que la travesía desde la costa paraense hasta la metrópoli fuese realizada en aproximadamente 60 días, las salidas de las embarcaciones ocurrían como “mero efeito do acaso, nunca de convenção ou de inalterável disposição constante ao Público”, llegando a un nivel “insofrível” en tiempos de guerra. La “incerteza”, la “interrupção” y la “insegurança”, en palabras del gobernador, eran los principales problemas enfrentados por los portugueses que mantenían correspondencia por cartas. Por esta razón, para D. Francisco

“a facilidade, a prontidão e a regularidade delas são sem dúvida necessárias não só para o Comércio, mas para o Expediente da Administração Pública em todos os seus ramos, e para o recurso das Partes, como meios os mais próprios e adequados para aproximar as Colônias da Metrópole, para estreitar os laços entre uns e outros Habitantes, e promover a sua recíproca felicidade”²⁹.

Su plan atribuía a los servicios postales la particularidad de promover una mayor “brevidade”, “regularidade”, “prontidão”, “segurança”, “facilidade” y “Economía” en las comunicaciones de la monarquía portuguesa, con efectos sobre el comercio, todas las ramas de la administración pública y el sistema judicial, acercando las colonias a la metrópoli. Gran parte de esa constelación semántica, movilizada para definir la singularidad de los correos frente a otras prácticas de comunicación, contenía elementos espacio-temporales. La palabra “estreitar”, por ejemplo, significaba “tirar parte, diminuir a largura, espaço, área, vão, extensão”, “estreitar-se a distância do tempo”³⁰. El gobernador de Pará destacaba el potencial cohesivo de los correos, tanto en

²⁹ OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797, AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, doc. 8578.

³⁰ SILVA, Antonio de Moraes: “Estreitar”, en *Dicionario da lingua portuguesa - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*, Lisboa, Typographia Lacerdina, 1813, v. 1, pp. 782. La nueva experiencia provocada por esta reforma postal estaba siendo interpretada a partir de una semántica preexistente que contenía elementos espacio-temporales.

su dimensión territorial como política y también comercial, el espacio-tiempo constituía uno de los factores para promover esa cohesión.

En el Atlántico, su plan proponía la salida de paquebotes desde Portugal cada dos meses, llevando la correspondencia a Bahía, Pernambuco, Paraíba, Río Grande del Norte, Ceará, Marañón y Pará. Arribando en Açú, Río Grande del Norte, el paquebote seguiría hasta Pará, atravesando Ceará y Marañón; en la otra dirección, un correo terrestre iba de Açú a Bahía, pasando por Pernambuco. La comunicación con las capitanías de Río Negro y Mato Grosso se realizaría a partir de Pará, navegando los ríos Solimones, Alto Río Negro, Madeira, Tapajós y Amazonas, conectando diversas villas y viviendas situadas en sus márgenes. A Goiás la navegación se efectuaría a lo largo del río Araguaia, mientras que una línea postal hasta Marañón seguiría una ruta parcialmente costera y terrestre.

De Lisboa a Açú, D. Francisco calculaba 30 días; por tierra, de Açú a Pernambuco, 5 días más, a los que se sumarían otros 5 hasta Bahía; por la costa, calculaba 15 días para que el paquebote llegase al puerto de Salinas, en Pará, y otros 60 hasta que cruzara el Atlántico de vuelta a Lisboa. El espacio-tiempo de la circulación total del correo marítimo llevaría más de tres meses en la mayoría de los casos, y raramente más de cuatro meses, “podem se reputar precisos regularmente 115 dias”. El procedimiento de medir las distancias con unidades temporales fue reproducido para las conexiones postales terrestres del interior. En efecto, el nuevo espacio postal se concebía como una *red geográfica* y sus *distancias* se pensaban a partir del *tiempo* (Figura 1).

Por otro lado, D. Fernando José de Portugal, gobernador de Bahía, presentaba muchos obstáculos para la implementación de un sistema postal. No llegó a proyectar un espacio en red, ni midió con precisión las distancias a partir del tiempo, revelando *otra lógica espacial* contrapuesta que tensionaba el proceso de formación del servicio postal lusoamericano.

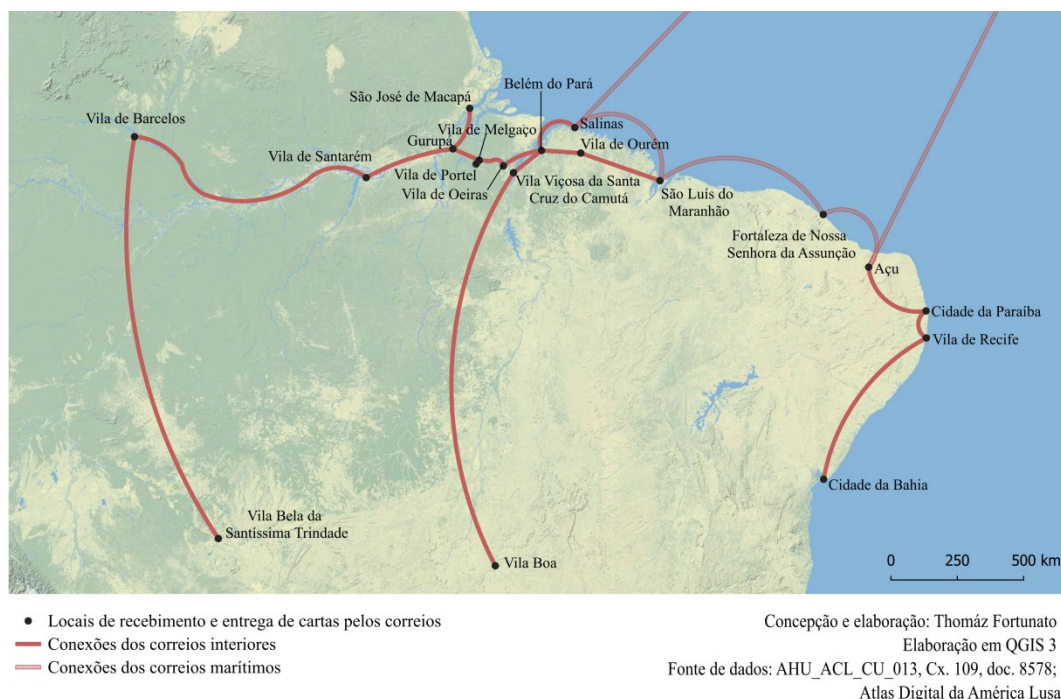


Figura 1: Correos imaginados por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho en 1797³¹

Señaló la improcedencia de establecer un sistema postal en esa capitanía debido a la abundancia de embarcaciones comerciales que transportaban el correo por mar y a lo largo de la costa, mientras que la circulación interna era realizada por arrieros y esclavos.

Aun cuando consideraba que la comunicación entre la metrópoli y sus dominios americanos (e inclusive africanos) estaba “muito bem estabelecida”, D. Fernando reconocía que el establecimiento de correos marítimos “facilitará ainda mais [a correspondência], entre esta Capitanía e o Reino”³². Al igual que el gobernador de Pará, su evaluación se basaba en el estado de la navegación comercial y su capacidad espaciotemporal para atender las demandas de comunicación desde diversas distancias.

³¹ FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo*, op.cit., p. 87. Todas las figuras fueron creadas usando el software QGIS. Son de composiciones que adoptaron la proyección *plate carrée* que transforma la forma esferoidal del planeta en un plano bidimensional a través de una proyección cilíndrica equidistante. La elección buscó preservar las relaciones de distancia entre espacios en detrimento de sus áreas, ángulos y formas que se distorsionan más a medida que se alejan de la línea del ecuador. Las coordenadas geodésicas históricas de los centros urbanos fueron recopiladas del proyecto *Atlas Digital da América Lusa*. Disponible en: <http://lhs.unb.br/atlas/In%C3%ADcio>. [Consultado el 23 de julio de 2024].

³² OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 23 de dezembro de 1797, AHU_ACL_CU_005, Cx. 90, doc. 17551.

Meses después de enviar su proyecto a la Secretaria de Estado, el gobernador envió un suplemento con sugerencias de rutas de líneas postales³³.

Al no proyectar un espacio en red para los correos en América, argumentando que la circulación comercial vigente era plenamente capaz de sostener la comunicación entre los portugueses, el plan de D. Fernando muestra que no todas las geografías de circulación exigen un control estricto de los espacios-tiempo. Así, específicamente, el establecimiento de los correos en la América portuguesa, como una red, exigió un grado significativo de temporalización de las distancias, precisamente para que sus trayectos fueran “regulares” y “breves”. La anhelada aceleración y regularidad de las comunicaciones postales se proyectaría con la profundización de la temporalización del espacio.

El gobernador de Pernambuco, D. Thomaz José de Melo, envió su proyecto poco después. Sugirió que Recife fuese el primer puerto de escala de las líneas postales –que luego siguieran hacia la costa de Piauí, Maranhão y Pará–, ya que la ciudad podía concentrar el flujo epistolar procedente de Bahía, Paraíba, Río Grande del Norte y Ceará. D. Thomaz argumentaba que la ventaja de situar a la capital de Pernambuco como enlace entre estas capitanías derivaba de la importancia comercial de Recife. Mientras el paquebote continuaba su viaje hacia el oeste, hasta la costa de Pará, el sistema de correo con las capitanías de Bahía, Paraíba, Río Grande del Norte, Ceará y Piauí podía ser realizado por “caminheiros”, puesto que, como él decía, “o Correio Marítimo obriga por dependência a que haja outro Correio de terra”³⁴.

D. Thomaz concebía una espacialidad en red plenamente compatible con los intereses de la Corona de promover una reforma en las condiciones de articulación de sus colonias. No obstante, consideraba que los correos marítimos sólo serían necesarios en tiempos de guerra, cuando la navegación tal vez encontrase severos obstáculos.

³³ OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 20 de março de 1798, AHU_ACL_CU_005, Cx. 93, doc. 18151.

³⁴ OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798, AHU_ACL_CU_015, Cx. 201, doc. 13761; OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798, AHU_ACL_CU_015, Cx. 201, doc. 13762.



Figura 2: Correos imaginados por D. Thomaz José de Melo en 1798³⁵

En “tempos de paz”, la circulación de embarcaciones comerciales, que “todos os meses chegam a este Porto”, suplía las demandas portuguesas, con excepción de las relaciones con Bahía, que se beneficiarían de una comunicación más regular: un correo terrestre va a “facilitar a comunicação não só do Comércio, mas até dos negócios públicos”, de la “pronta expedição dos processos” judiciales.

El proyecto de correo del gobernador de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, quedó listo en julio de 1798. Él afirmaba que la “posição geográfica desta Capitania exige que nela hajam dois Correios, um por Terra, e outro por via dos Rios”. Dentro de la capitania, propuso una oficina de correos en Vila Bela, la capital, y otra en la ciudad de Cuiabá. Desde Cuiabá, las comunicaciones postales terrestres irían hasta las capitanías de Goiás, Bahía, São Paulo y Río de Janeiro; mientras que las fluviales se dirigirían hacia el sur, a São Paulo, y al norte, a Río Negro y Pará.

³⁵ FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo*, op.cit., p. 98.

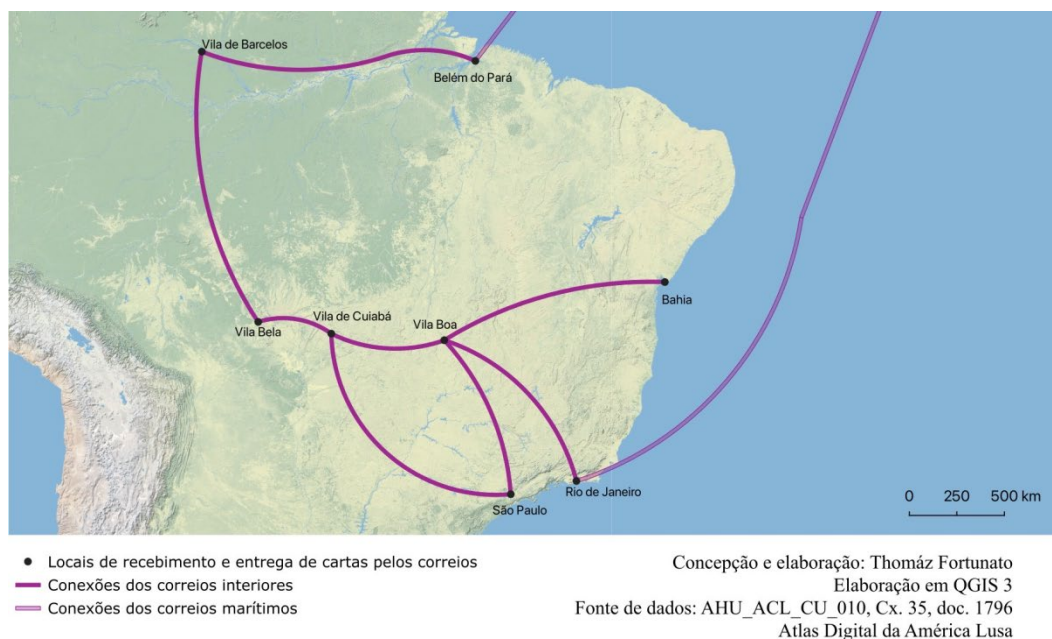


Figura 3: Correos imaginados por Caetano Pinto de Miranda Montenegro em 1798³⁶

Al concebir estas articulaciones espaciales a través de los correos, concatenando la América portuguesa de norte a sur, su proyecto alcanzó un nivel cualitativamente diferente de los anteriores, ya que su visión de conjunto dotó al espacio del servicio postal de un potencial cohesionador más amplio. Para compatibilizar su proyecto de correos con la red comercial existente, propuso que el flujo epistolar a Bahía, São Paulo y Río de Janeiro, convergiendo en Goiás para luego seguir hacia Cuiabá y Vila Bela, se programara de cuatro a seis veces al año, con intervalos de dos a tres meses entre las rondas postales, dependiendo de las estaciones lluviosas. El correo de Pará sería menos frecuente, sólo dos veces al año, pues el transporte por los ríos Madeira y Mamoré, pasando por los fuertes de la Barra y Príncipe da Beira, en Río Negro, era más costoso y las lluvias impedían la navegación durante muchos meses³⁷.

La *interconectividad* imaginada por Montenegro presuponía una espacialidad de conexiones organizadas espaciotemporalmente. Concebía articulaciones a mayor escala y, por ello mismo, los cimientos de una integración territorial más profunda. A través de los correos, trató de construir una red de comunicación a distancia con mayor

³⁶ FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo*, op.cit., p. 103.

³⁷ OFÍCIO do [governador e capitão general da capitania de Mato Grosso]... 5 de julho de 1798, AHU_ACL_CU_010, Cx. 35, doc. 1796.

“brevidade e segurança” y, al hacerlo, la geografía que imaginó adoptó la forma de una red con distancias temporalizadas.

Las cartas intercambiadas entre D. Rodrigo de Sousa Coutinho y los mencionados gobernadores marcaron una importante transformación en la geografía postal *imaginada* y los tiempos de comunicación estimados de la época. De ahora en adelante, en el vestigio de las reformas que se iniciaban, el horizonte concebido para la proyección de los servicios postales implicaría la articulación de un espacio en red con distancias temporalizadas que debía proporcionar mayor “facilidade”, “segurança”, “prontidão”, “regularidade” y “brevidade” a las comunicaciones epistolares. La nueva *escala* de esta *red geográfica* emergente, junto con la *temporalización de sus distancias*, se inscribía en un contexto mucho más amplio de transformación de las condiciones de articulación de los espacios coloniales, las cuales eran guiadas por el esfuerzo reformista de perfeccionar la integración económica, política y administrativa de Portugal respecto a sus dominios americanos. En ese sentido, se esperaba que los correos de la América portuguesa creasen una nueva topología del tiempo capaz de regenerar las condiciones de integración territorial.

4.- Espacios-tiempo conectados: reglamentación y morfología del servicio de correos (1798-1800)

Solo el proyecto del gobernador de Pará llegó a manos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho a tiempo para influenciarlo en la redacción de la albalá de creación del servicio de correos en América, el 20 de enero de 1798. La coyuntura geopolítica de la época mostraba la necesidad que tenía la Corona de garantizar comunicaciones regulares entre la metrópoli y sus colonias, puesto que eso era una cuestión de soberanía.

Las controversias imperiales entre Gran Bretaña, Francia y España a menudo enredaban las posesiones coloniales. Entre 1756 y 1763, tuvo lugar la Guerra de los Siete Años; en 1776, las Trece Colonias Británicas se independizaron; en 1789, empezó la Revolución Francesa, seguida por la revolución en Santo Domingo. La presencia británica se hizo sentir en Martinica, Guadalupe y Tobago. Varios territorios portugueses de la India fueron ocupados por los británicos. En la propia América

portuguesa hubo rebeliones como la Inconfidência Mineira (1789) y la Conjuração Baiana (1798). Por un lado, las colonias americanas de Portugal se convirtieron en una fuente insustituible de riqueza para el imperio portugués. Por otro, la intensificación de los combates entre imperios europeos ponía en mayor riesgo la soberanía de Portugal en la América. De hecho, la hegemonía mundial y el colonialismo estaban estrechamente vinculados. Aunque los temores sobre la posibilidad de sediciones, revueltas y revoluciones solo se manifestaran indirectamente en los proyectos de los correos de los gobernadores lusoamericanos, esos fenómenos estaban ciertamente en el *horizonte de expectativas* de los reformadores que deseaban construir una red de comunicación más acelerada y regular. No solo el sesgo comercial y fiscal alimentaba la reforma del servicio de correos de América, había también una dimensión política vinculada a la debilitada soberanía de Portugal sobre sus colonias. De modo que D. Rodrigo de Sousa Coutinho destacó “o perigo que pode haver em confiar tais estabelecimentos a particulares [...] de que é evidente testemunho o fato da América Inglesa, onde Franklin produziu a grande revolução servindo-se do officio de correio-mor”³⁸.

En 1798, en el extracto del albalá se determinaba que el “estabelecimento dos Correios interiores do Brasil” serviría para “a mais útil comunicação de todas aquelas capitánias de que tão grande beneficio há de resultar às praças do comércio de todos os meus domínios”³⁹. La geografía postal no solo imaginada, sino transformada en política de Estado, representó un momento importante en la consolidación de la espacialidad de los servicios postales. Se trataba de una red de comunicación que, en su nueva escala, promovía una nueva espacialidad, más acorde con las tendencias de integración territorial que tanto deseaban los reformadores portugueses. De este modo, el servicio de correos debía cumplir las siguientes funciones: fiscal (recaudación de flete), comercial (integración de los mercados) y territorial (articulación política de las colonias), las cuales, una vez equiparadas, podían servir a los objetivos geopolíticos de Portugal en función de sus relaciones internacionales.

Estableciendo una organización temporal de la circulación del correo, el albalá ordenaba que la Marina se encargara de despachar “dois paquetes Correios Marítimos”

³⁸ Citado en RIZZINI, Carlos: *Hipólito da Costa e o Correio Braziliense*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957, pp. 89.

³⁹ [ALVARÁ para o estabelecimento dos correios]... 20 de janeiro de 1798. BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23.

a los dominios coloniales de América cada dos meses⁴⁰. Los paquebotes debían seguir dos rutas: una destinada a las capitanías del norte que, arribando a Açú, seguiría por la costa pasando por Ceará, Piauí y Marañón hasta llegar a Pará; la otra dirigida a las capitanías del sur, llegando a Bahía y Río de Janeiro. En los puertos de Pará y Río de Janeiro, los paquebotes estaban autorizados a permanecer hasta 15 días para efectuar reparaciones y suministros, mientras que en los demás puertos la demora debía ser la menor posible.

Además de los paquebotes, el albalá autorizaba el transporte de cartas en navíos comerciales y militares, siguiendo el ejemplo español y convergiendo con una estrategia esbozada en el plan de D. Francisco de Sousa Coutinho; sin embargo, estas epístolas también estarían sujetas al cobro de tarifas⁴¹. Según Guapindaia, los barcos mercantes fueron los principales responsables de la circulación postal atlántica hasta por lo menos 1822. En efecto, los barcos mercantes estaban sometidos a inspección por parte del servicio postal⁴². Es decir, las transformaciones más significativas en la geografía de las comunicaciones ocurrieron en América; no obstante, los cambios en las condiciones de ese flujo de información resonaron en territorios más amplios del imperio. En el continente, las condiciones de circulación eran diferentes y los flujos comerciales existentes no eran capaces de mantener la regularidad deseada de los servicios postales. Según el albalá, le correspondía a la Hacienda coordinar la estructuración de la red de correos por tierra, empezando por las villas y ciudades costeras. El albalá también encargaba al virrey del establecimiento de acuerdos con los gobernadores de Minas Gerais, Goiás, São Paulo y Río Grande de San Pedro para la creación de líneas postales. Mientras, el gobernador de Pará era responsable de dialogar con los gobernadores de Mato Grosso, Río Negro y, tal vez, Goiás. Los protocolos necesarios para la aplicación de las directrices del albalá se detallaban en cinco instrucciones que definían una red de instituciones y agentes que trabajarían unidos, en diversas escalas del imperio, con el

⁴⁰ En las reformas postales del imperio español, el tiempo también fue un tema central: ARANEDA RIQUELME, José: *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*, Santiago, Biblioteca Nacional, 2020, pp. 95-97.

⁴¹ ARANEDA RIQUELME, José: *Un gobierno de papel*, p. 85 y 90. Respecto a la influencia española: GUAPINDAIA, Mayra C., *O Controle do Fluxo das Cartas*, p. 31-38.

⁴² 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)”, en *V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, 2017, Coimbra, pp. 7-11. Disponible en: [Consultado 1-11-2023] <https://ejihm2017.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/06/mayra-guapindaia-texto-completo.pdf>

objetivo de formar el sistema de correos en la América portuguesa⁴³. Entre 1798 y 1800, la comunicación política entre estas autoridades creó la primera morfología de la red de correos que duraría, *grosso modo*, hasta mediados de 1808 (Figuras 4, 5 y 6)⁴⁴.

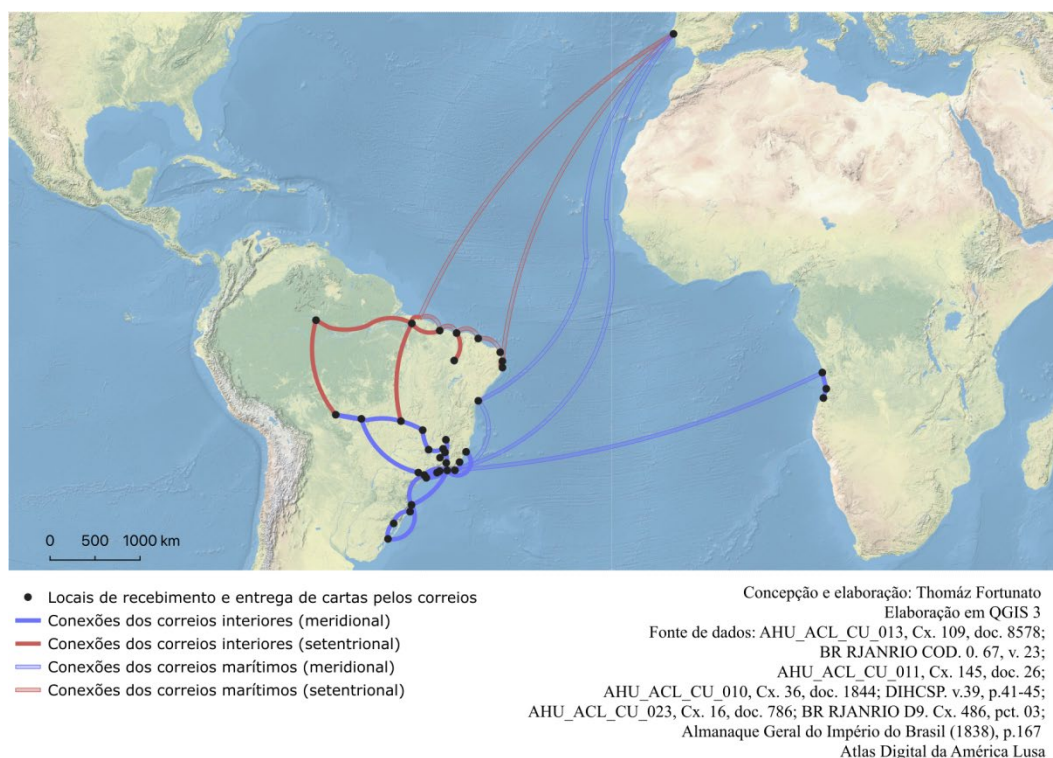


Figura 4: Correos de la América portuguesa en 1800⁴⁵

En términos generales, esa era la primera morfología de la red de correos en la América portuguesa. La nueva espacialidad, construida concreta e intelectualmente por medio de concepciones del espacio y del tiempo, cumplía funciones en tres escalas diferentes. En primer lugar, a escala *regional*, los correos facilitaban la circulación de cartas en las capitanías y entre ellas, ya fueran contiguas y/o fronterizas. Es el caso, por ejemplo, de las líneas de correos en Minas Gerais, o entre Minas Gerais y Río de Janeiro.

⁴³ FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo*, op.cit., p. 180. [INSTRUÇÕES para o estabelecimento dos correios da América]. BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23.

⁴⁴ Para un análisis de este diálogo: FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo*, op.cit., pp. 139-171.

⁴⁵ Las tres localidades del continente africano corresponden a Luanda, Benguela y Sumbe, todas en Angola. Fueron representados porque, según sus administradores, formaban parte de la misma red postal. Los indicadores temporales no se incluyeron en los mapas ya que este es un tema de otro trabajo en progreso. El énfasis que estos mapas buscan resaltar es la naturaleza reticular y radial de esta nueva geografía de las comunicaciones postales.

RED DE CORREOS EN LA AMÉRICA PORTUGUESA

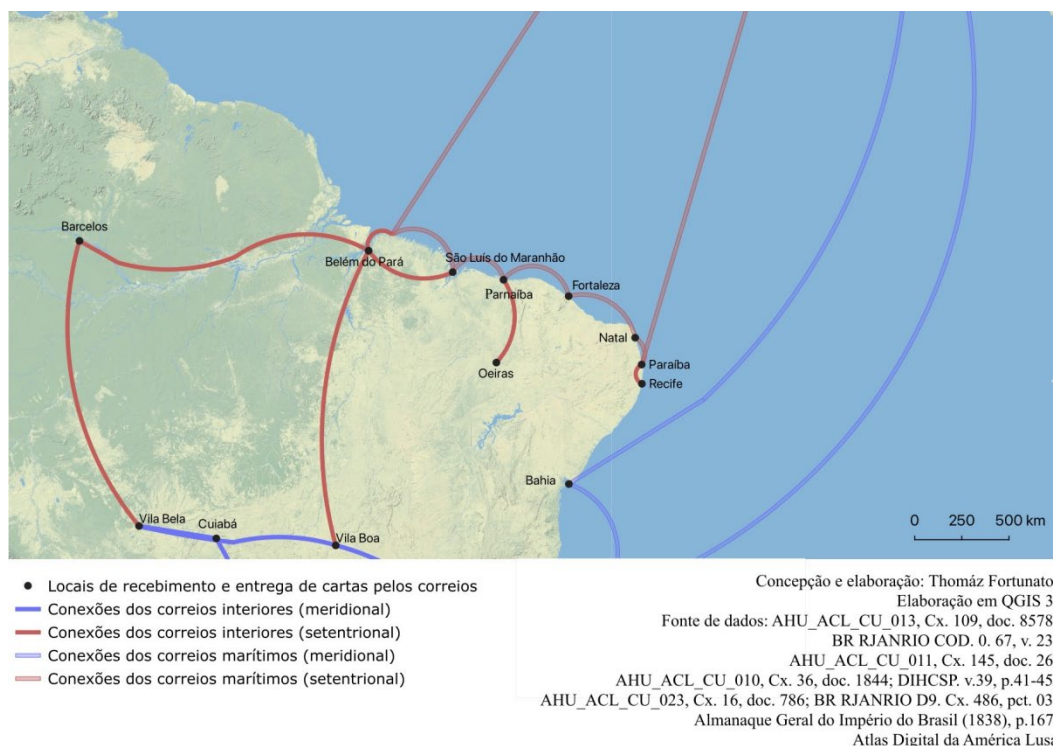


Figura 5 - Correos de la América portuguesa en 1800 (detalle 1)⁴⁶

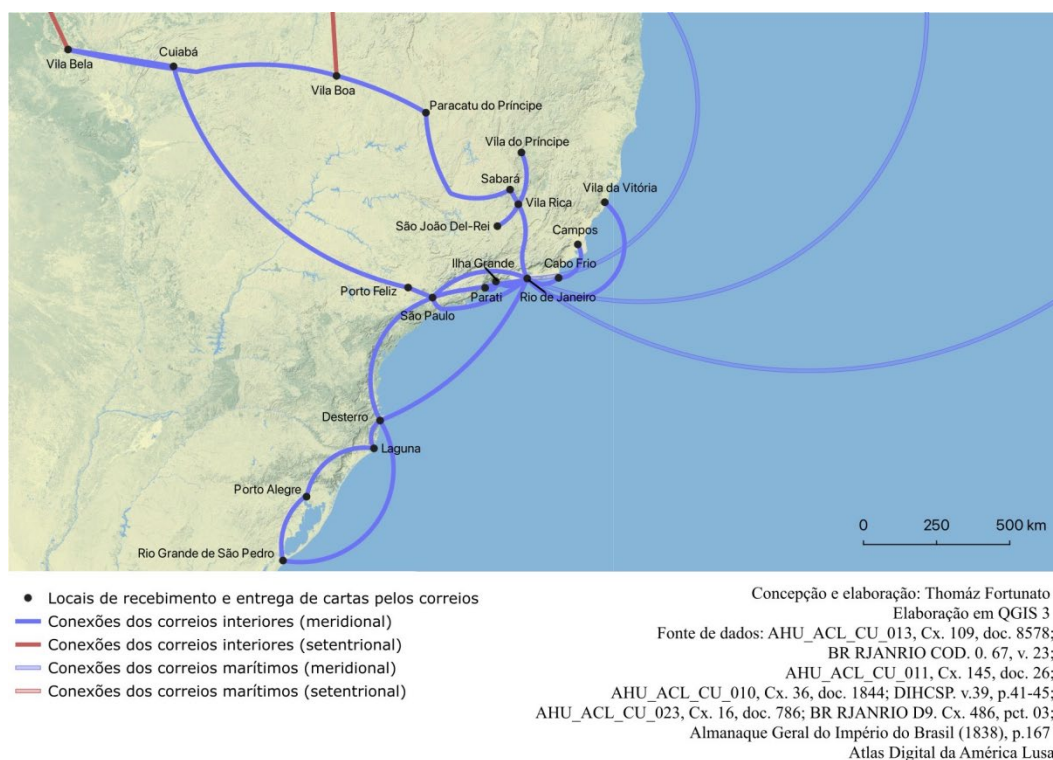


Figura 6: Correos de la América portuguesa en 1800 (detalle 2)⁴⁷

⁴⁶ FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo*, op.cit., p. 181.

En segundo lugar, los servicios postales ayudaron en la construcción concreta de una escala *americana* que englobara el conjunto de estos dominios portugueses como una unidad, promoviendo su integración territorial. Es en esta dimensión que el sistema de correos adquiere el carácter de una *red geográfica*, cuya espacialidad difiere de las iniciativas anteriores. Por último, había una dimensión *imperial*, configurando una red más amplia, cuyo centro de gravitación era Lisboa, capital del imperio.

La formación del servicio de correos lusoamericano produjo, en diversos grados, transformaciones en esas tres escalas de la monarquía y reforzó la construcción de la América portuguesa como unidad territorial, reduciendo las tendencias de dispersión y de fragmentación territorial mediante dinámicas temporales del espacio. No obstante las desigualdades y jerarquías de la red, con dos importantes centros de interconexión en Pará y Río de Janeiro, la verdad es que articuló todos los centros políticos y administrativos de la América portuguesa.

El objetivo era acelerar el tiempo de las comunicaciones, el medio fue el acortamiento temporal de las distancias⁴⁸. De acuerdo con las apreciaciones de los contemporáneos, antes de la creación de la red de correos, una carta enviada por el gobernador do Pará hasta la capital de Mato Grosso podía demorar 10 meses hasta su destino. Después de la consolidación de los servicios, según la documentación postal, el intervalo fue reducido a 4 meses. Los escritos de Recife, Pernambuco, tardaban antes 54 días para alcanzar San Luis de Marañón. La aceleración de la comunicación acortó ese intervalo a 15 días. Las cartas de Río de Janeiro antes circulaban entre 5 y 20 meses hasta Vila Bela, Mato Grosso. Por intermedio de la nueva red de comunicación, esta distancia fue reducida a 4 meses. Los 50 días que una carta demoraba entre San Luis de Marañón y Vila Boa, Goiás, fueron acortados a 34 días⁴⁹.

Esta aceleración, a su vez, se puede atribuir a una administración más eficiente de la circulación humana encargada del tránsito de las cartas. Aunque similares en sus efectos, los factores que produjeron esta compresión espaciotemporal fueron variables

⁴⁷ FORTUNATO, Thomáz: *Topologías do tempo*, op.cit., p. 182.

⁴⁸ Considerase que las distancias son uno de los componentes relacionales entre espacios y que el tiempo puede entenderse como uno de sus atributos. Así, se puede sostener que las distancias temporales se acortaron. Para otro caso interesante véase SELLERS-GARCÍA, Sylvia: *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*, Stanford, University Press, 2014.

⁴⁹ FORTUNATO, Thomáz: *Topologías do tempo*, op.cit., p. 126-127, 210, 221, 225-226.

en cada región. El tiempo que se emplea en cruzar una distancia es *condicionado* por las características del espacio físico y por los desafíos que estas imponen para la realización del movimiento, pero no se *determina* por ellos. La construcción de la red postal en América portuguesa indica cómo racionalizar la circulación humana, sin el uso de nuevas tecnologías, es capaz de producir importantes beneficios en la velocidad de las comunicaciones. Como un resultado de las discusiones, de los proyectos y de la implementación de un nuevo sistema de comunicación, la red de correos lusoamericana produjo un cambio en la temporalidad de las comunicaciones. Su estructura geográfica ha creado una *compresión espaciotemporal*, es decir, un acortamiento temporal de las distancias. A través de la red de correos, muchos espacios del imperio portugués se acercaron temporalmente por medio de un proyecto político que incrementó la eficacia de la circulación espacial y la regularidad de las comunicaciones. Construyó, por lo tanto, nuevas conexiones y mejoró las preexistentes.

En respuesta a la percepción de un tiempo más acelerado en la política, la compresión espaciotemporal fue una forma de producir una ruptura con un pasado concebido como demasiado lento en el ámbito de las comunicaciones. Para ello, una concepción de que era posible cambiar el ritmo del tiempo a través de estructuras espaciales fue necesaria. Sin embargo, no se trataba de una aniquilación del espacio por el tiempo, sino de una remodelación de dos de sus dimensiones: la circulación y las distancias. La aceleración de la primera provocó el acortamiento temporal de la segunda, y esto cambió la topología de las comunicaciones.

Además de comprimir los espacio-tiempos, la creación de la red de correos logró producir una nueva *regularidad* para las comunicaciones. Según D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, gobernador de Pará, “mais que tudo da regularidade que é e foi sempre a maior vantagem do Correio”⁵⁰. Es decir, otro componente temporal de la red fue su capacidad de ofrecer un ritmo relativamente uniforme para la circulación epistolar. Según How, un carácter distintivo del *espacio epistolar* anclado en sistemas postales consiste precisamente en crear flujos regulares de comunicación⁵¹. Esto es perfectamente comprensible si tenemos en cuenta que la regularidad de un ritmo es

⁵⁰ OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797, AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, doc. 8578.

⁵¹ HOW, James: *Epistolary Spaces. English Letter Writing from the Foundation of the Post Office to Richardson's Clarissa*, London/New York, Routledge, 2018, p. 4-9.

capaz de transformar una aceleración en una estructura. En otras palabras, sin la regularidad la compresión espaciotemporal podría apuntar a un fenómeno pasajero, intermitente. Por eso, de acuerdo con Osterhammel, “temporal regularity is necessary to experience acceleration”⁵², pues es una de las formas de convertir una aceleración en un proceso reiterativo de la sociedad. Una vez que la red de correos pasó a sostener las comunicaciones de diversas instituciones, se puede afirmar que funcionó como un vector de aceleración temporal de otras dimensiones de la sociedad. Al final, la red de correos estaba cambiando el coeficiente de movimiento de la información a través de una conectividad acelerada. Como consecuencia, la estructura espacial de dicha red de comunicación indujo una transformación en la temporalidad social más amplia⁵³.

La experiencia social asociada a los efectos causados por esta topología temporal de la red de correos se revelaba tanto en la práctica epistolar como en el uso de palabras como “prontidão”, “regularidade”, “aproximar”, “estreitar” y “brevidade”. Según un diccionario de la época, “prontidão” se definía como la “disposição a fazer logo” [disposición a hacer pronto] algo, mientras que “pronto” se entendía como sinónimo de “veloz”, “acelerado”. La “regularidade” implicaba una uniformidad “do movimento, que nem se acelera, nem se retarda”. La definición del adverbio “regularmente” tenía los correos como un ejemplo: “Periodicamente sem interrupção, ou variedade; [...] escrever-vos-ei regularmente todos os meses; o correio chega regularmente de nove em nove dias”. Por su parte, “aproximar” podía referirse a un plazo, mientras que “estreitar” abarcaba también “a distância do tempo”, y “brevidade” podía tener por objeto un “caminho, jornada”. Estas palabras, así como las oposiciones establecidas entre ellas y la “incerteza”, la “insegurança” y la “interrupção” de la correspondencia, contribuyeron a la constitución de una *semántica de la comunicación* que matizaba las expectativas espaciotemporales vinculadas a la formación de correos en la América portuguesa⁵⁴.

⁵² OSTERHAMMEL, Jürgen: *The Transformation of the World. A global History of the nineteenth century*. Princeton, University Press, 2014, p. 67.

⁵³ FORTUNATO, Thomáz: *Topologias do tempo*, p. 235-236.

⁵⁴ SILVA, Antonio de Moraes: *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva*, Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, 1789, v. 2, p. 513, 587; SILVA, Antonio de Moraes: *Diccionario da lingua portugueza*, v. 1, p. 166, 301, 782; SILVA, Antonio de Moraes: *Diccionario da lingua portugueza*, v. 2, 1813, p. 587.

De un lado, las discusiones y los proyectos para la implementación de la red de correos conceptualizaron las experiencias comunicacionales y las expectativas futuras por intermedio de ese vocabulario, el cual tenía significados espacio-temporales. De otro, la territorialización de la red, llevada a cabo por medio de nociones y actitudes de esta naturaleza, creó nuevas condiciones de vivir y pensar el espacio y el tiempo. Así, la topología temporal de la comunicación postal cambió aspectos fundamentales del tejido espaciotemporal de la modernidad en la América portuguesa: las cartas podrían circular con más brevedad en intervalos de tiempo más regulares y con destinos cada vez más diversos.

Aunque no siempre se cumplieron los intervalos y velocidades reglados en los documentos administrativos, los correos lograron crear una estructura capaz de *reducir* la volatilidad espaciotemporal de las comunicaciones, pero sin eliminarla. Los mismos oficiales que señalaban retrasos postales eran obligados a justificar, ante autoridades metropolitanas, los motivos de este retraso y las medidas adoptadas para evitarlo. Es decir, la nueva política de comunicación estableció nuevos protocolos para controlar el flujo de cartas. La limitación de los contemporáneos a la hora de construir una regularidad absolutamente uniforme no puede llevar a la conclusión errónea de que nada ha cambiado: se alcanzó una nueva regularidad comunicacional, pero lejos de los parámetros actuales⁵⁵.

Uno de los criterios históricos de la temporalización consiste en que el tiempo deja de ser solamente la forma en la que los fenómenos ocurren, sino que él mismo adquiere una cualidad histórica, es decir, se dinamiza en una fuerza que condiciona el desarrollo de la propia historia⁵⁶. La comprensión del tejido espaciotemporal de la red de correos apunta exactamente a esta experiencia: el espacio cada vez más temporalizado.

5.- Consideraciones finales: la temporalización del espacio

A principios del siglo XVIII, el Consejo Ultramarino Portugués rechazó una propuesta para implementar un sistema de paquebotes. Tras reconocer su potencial

⁵⁵ OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil]... 13 de setembro de 1798, AHU_ACL_CU_017, Cx. 166, doc. 12341.

⁵⁶ KOSELLECK, Reinhart: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*, Rio de Janeiro, Contraponto, Ed. PUC-Rio, 2006, p. 282-283.

para mejorar las conexiones de Lisboa con las colonias americanas, el temor de los consejeros era que los británicos se apropiaran de sus riquezas. A finales del siglo, a medida que aumentaban las tensiones entre los imperios europeos, la América portuguesa se consolidaba como el principal grupo de colonias para el sostenimiento de Portugal. En este contexto, la Secretaria de Estado de la Marina y Ultramar, junto con gobernadores, Juntas de Hacienda y embarcaciones mercantes, formaron una red de correos lusoamericana que remodeló las vías de comunicación e integración entre las partes del imperio.

La geografía de la red de correos concebida y realizada extendió al campo de las comunicaciones algo que venía ocurriendo en otras esferas políticas del imperio portugués: la reducción de las tendencias dispersivas y el refuerzo de los vectores de cohesión territorial en las colonias americanas. Sin embargo, a diferencia de lo que ocurría en otras dimensiones, la formación de los servicios postales lusoamericanos se llevó a cabo mediante la *temporalización del espacio*, el cual se expresaba en una detallada organización temporal de la circulación. La medición temporal de las distancias y la construcción de una regularidad en los flujos de los correos fueron dos formas de temporalización del espacio. La construcción de tal red se estructuraba como una *topología temporal* fundamentada, a su vez, en los espacio-tiempos que la sociedad portuguesa era capaz de construir. Aunque esta actitud social hacia el espacio no era inédita, su generalización durante la construcción de una red de comunicación moderna la hizo socialmente más extendida y políticamente más relevante⁵⁷.

A medida que la articulación de la red de correos recreaba las condiciones de enlace de las partes del imperio portugués, las escalas geográficas de ocurrencia de los procesos históricos fueron adquiriendo nuevas amplitudes. Poco a poco, la temporalidad de gran parte de la comunicación epistolar –y de los procesos políticos vinculados a ella– pasó a ser regulada por la estructura social del espacio postal, de modo que los tiempos sociales adquirieron nuevos condicionantes espaciales. Como registraba un importante diccionario a principios del siglo XIX, “caminho” es “o lugar

⁵⁷ KOSELLECK, Reinhart: *Estratos do tempo: estudos sobre história*, Rio de Janeiro, Contraponto, 2014; PIMENTA, João Paulo: “Pensar y concebir la distancia”, op.cit.; BRAUDEL, Fernand: *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na época de Filipe II*. v. 1, São Paulo, Martins Fontes, 1983.

por onde se anda”, la “distância de um sítio a outro determinada pelo tempo em que geralmente se vence essa distância”⁵⁸. Sin embargo, para que un espacio se convierta en camino, es “preciso que haya en alguna medida un pensamiento colectivo y una fuerza social capaces de hacer y de mantener el camino”⁵⁹. Fue el conjunto de diversas actitudes políticas, en sus dimensiones concreta e intelectual, el cual, movilizand o experiencias pasadas y expectativas futuras, construyó y mantuvo la red de correos de la América portuguesa, cuya topología se formó sobre espacios temporalizados. Este proceso dio forma a una *topología del tiempo* que, junto con la expansión de las modernas redes de comunicación, contribuyó a la transformación de las condiciones de pensar y de vivir el tiempo y el espacio en la América portuguesa.

Fuentes primarias

[ALVARÁ para o estabelecimento dos correios]... 20 de janeiro de 1798. BR RJANRIO COD. 0. 67, v. 23.

BANDO pelo qual é permitido aos moradores desta cidade o poderem remeter suas cartas pelas paradas que vão ao Rio de Janeiro, em *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, v. 33, Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1901, pp. 104.

CORREIOS da Capitania de Minas, em *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Belo Horizonte, v. 6, fasc. 1, 1901, pp. 117-118.

[INSTRUÇÕES para o estabelecimento dos correios da América]. BR RJANRIO, COD. 0. 67, v. 23.

OFÍCIO (2ª via) do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro]... 10 de maio de 1797, AHU_ACL_CU_013, Cx. 109, doc. 8578.

OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 23 de dezembro de 1797, AHU_ACL_CU_005, Cx. 90, doc. 17551.

OFÍCIO do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 20 de março de 1798, AHU_ACL_CU_005, Cx. 93, doc. 18151.

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798, AHU_ACL_CU_015, Cx. 201, doc. 13761.

⁵⁸ SILVA, Antonio de Moraes: “Caminho”, em *Diccionario da lingua portugueza*, v. 1, p. 331.

⁵⁹ VALLAUX, Camille: “La circulación”, en *El Suelo y el Estado*, Madrid, Daniel Jorro Editor, 1914, pp. 269-272.

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Thomaz José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 17 de abril de 1798, AHU_ACL_CU_015, Cx. 201, doc. 13762.

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 de Sousa Coutinho... 5 de julho de 1798, AHU_ACL_CU_010, Cx. 35, doc. 1796.

OFÍCIO do [vice-rei do Estado do Brasil], conde de Resende, ao [secretário de Estado] D. Rodrigo de Sousa Coutinho... 13 de setembro de 1798, AHU_ACL_CU_017, Cx. 166, doc. 12341.

[OFÍCIO de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para o vice-rei do Brasil]... 4 de novembro de 1798, BRRJAN COD. 0. 67, v. 23.

[OFÍCIO de D. Miguel para o vice-rei], BR RJANRIO D9. Cx. 746. Pct.

OFÍCIOS do capitão general D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, em *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, v. 73, Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1953, pp. 95-96.

ORDEM para o estabelecimento do correio entre S. Paulo e o Rio de Janeiro, de 11 de outubro de 1772, em *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, v. 33, Arquivo Público do Estado de São Paulo, 1901, pp. 75-76.

SILVA, Antonio de Moraes: *Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*, Lisboa, Typographia Lacerdina, 1813, v. 1.

SILVA, Antonio de Moraes: *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva*, Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, 1789, v. 1-2.

Bibliografía

ARANEDA RIQUELME, José: *Un gobierno de papel: el correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)*, Santiago, Biblioteca Nacional, 2020.

ARRILLAGA, Lucía Rodríguez: “La invención del territorio en espacios transimperiales: la región platina a fines del siglo XVIII”, en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], Debáts, 2019.

BARATA, Mário: “Aspectos históricos dos Correios do Brasil”, en *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa Nacional, v. 259, abr.-jun./ 1963, pp. 134-154.

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

BOSCOV, Sarah T.: *Vivências e experiências do Tempo: a Capitania de São Paulo, c.1750-c.1808*, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2018. Disponible en: [Consultado el 01-nov.-2023].

<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-01032019-104700/pt-br.php>.

BRAUDEL, Fernand: *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na época de Filipe II*. v. 1, São Paulo, Martins Fontes, 1983.

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

CHAUNU, Pierre: *A América e as Américas*, Lisboa, Cosmos, 1969.

CORRÊA, Roberto Lobato: “Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente”, en *Cidades*, v. 9, nº 16, 2012, pp. 199-218.

CUNHA, D. Luís da: *Instruções políticas. Introdução, estudo e edição e crítica por Abílio Diniz Silva*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

- “Testamento político”, em *Conselhos aos governantes*, Brasília, Edições do Senado Federal, 2010, pp. 599-647.

FORTUNATO, Thomáz: “Correios, estradas e caminhos”, en João Paulo PIMENTA e Cecília H. de SALLES (orgs.), *Dicionário da Independência do Brasil: história, memória e historiografia*, São Paulo, Edusp, BBM, 2022, pp. 279-282.

- *Topologias do tempo: a formação da rede dos correios no Brasil (1796-1829)*, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2023. Disponible en: [Consultado el 21 noviembre 2023] <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-16112023-173742/pt-br.php>.

FREGA, Ana y THIBAUD, Clément: “Una historia conceptual del territorio en Iberoamérica, siglos XVIII-XIX”, en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], Debáts, 2019.

GUAPINDAIA, Mayra C.: “D. Rodrigo de Souza Coutinho: pensamento ilustrado e a reforma dos Correios nos setecentos”, en *Postais: Revista do Museu Correios*, Brasília, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ano 1, nº 1, 2013, pp. 75-99.

- “Entre correios marítimos e embarcações de comércio: envio de cartas entre Portugal e América Portuguesa no período das reformas postais (1798-1822)”, en *V Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna*, 2017, Coimbra. Disponible en: <https://ejihm2017.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/06/mayra-guapindaia-texto-completo.pdf> [Consultado 1-noviembre-2023]

- *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*, Lisboa, Programa Interuniversitário, 2019, pp. 50-51. Disponible en: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/39740>. [Consultado el 01 de noviembre de 2023].

HOW, James: *Epistolary Spaces. English Letter Writing from the Foudation of the Post Office to Richardson's Clarissa*, London/New York, Routledge, 2018.

JANCSÓ, István: “A construção dos Estados nacionais na América Latina – apontamentos para o estudo do Império como projeto”, en Tamás SZMRECSÁNYI y José R. do Amaral LAPA (orgs.), *História econômica da independência e do império*, São Paulo, Hucitec, 1996, p. 3-26.

KANTOR, Iris: *Esquecidos e Renascidos: historiografia acadêmica luso-americana, 1724-1759*, São Paulo/Bahia, Hucitec/Centro de Estudos Baianos/UFBA, 2004.

KOSSELLECK, Reinhart: *Estratos do tempo: estudos sobre história*, Rio de Janeiro, Contraponto, 2014.

KOSSELLECK, Reinhart: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*, Rio de Janeiro, Contraponto, Ed. PUC-Rio, 2006.

LAPA, José Roberto do Amaral: *A Bahia e a carreira da Índia*, São Paulo, Ed. Nacional, 1968.

MAGNÓLI, Demétrio: "O Estado em busca de seu território", em István Jancsó org., *Brasil: Formação do Estado e da Nação*, São Paulo, Hucitec, Fapesp, 2003.

NOVAIS, Fernando A.: *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*, São Paulo, Ed. 34, 2019.

OSTERHAMMEL, Jürgen: *The Transformation of the World. A global History of the nineteenth century*. Princeton, University Press, 2014.

PIMENTA, João Paulo: *O livro do tempo: uma história social*, São Paulo, Edições 70, 2021.

- "Pensar y concebir la distancia: una reflexión sobre los espacio-tiempos de los impérios ibéricos (siglos XV-XIX)", em *Claves. Revista de Historia*, v. 7, nº 13, Montevideu, jul.-dic., 2021, pp. 7-30.

- *Independência do Brasil*, São Paulo, Contexto, 2022.

POMBO, Nívia: *Dom Rodrigo de Sousa Coutinho. Pensamento e ação político-administrativa no Império português (1778-1812)*, São Paulo, Hucitec, 2015.

- "Segredos coloniais sob o controle do rei. A reforma dos correios em Portugal e no ultramar em finais do século XVIII: modelos, resistências e limites", em Guillaume GAUDIN y Roberta STUMPF (dirs.), *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: concepciones, experiencias y vínculos*, Madrid, Casa de Velázquez, 2022, pp. 57-72.

RAMINELLI, Ronald: *Viagens ultramarinas: monarcas, vassalos e governo a distância*, São Paulo, Alameda, 2008.

RIZZINI, Carlos: *Hipólito da Costa e o Correio Braziliense*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957.

RUSSELL-WOOD, A. J. R.: *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*, Miraflores, Difel, 1992.

- *O império português: 1514-1808. O mundo em movimento*, Lisboa, Clube do Autor, 2016.

SALVINO, Romulo V.: "D. Luís da Cunha e os correios portugueses: uma leitura de passagens das Instruções políticas e do Testamento político", em *Em tempo de Histórias*, Brasília, nº 29, 2016, pp. 58-77.

- "Entre pontes e muros: tentativas de implantação do correio marítimo entre Portugal e o Brasil na primeira metade do século XVIII", em *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 34, nº 64, 2018, pp. 15-49.

- *Guerras de papel: disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c. 1650-c.1750)*, Brasília, Universidade de Brasília, 2018.

SELLERS-GARCÍA, Sylvia: *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*, Stanford, University Press, 2014.

SILVA, Ana Cristina Nogueira da: *O modelo espacial do Estado moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*, Lisboa, Estampa, 1998.

SILVA, Ana Rosa Cloquet da: *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*, São Paulo, Hucitec/FAPESP, 2006.

RINA SIMÓN, César: “Metáforas espacio-temporales para la península ibérica en el siglo XIX”, en Javier FERNÁNDEZ SEBASTIÁN y Faustino ONCINA COVES (eds.), *Metafóricas espacio-temporales para la historia. Enfoques teóricos e historiográficos*, Valencia, Pre-Textos, 2021, pp. 183-202.

SLEMIAN, Andréa y PIMENTA, João Paulo: *A Corte e o mundo: uma história do ano em que a família real portuguesa chegou ao Brasil*, São Paulo, Alameda, 2008.

NETO, Margarida Sobral: “Os correios na Idade Moderna”, en Margarida SOBRAL NETO (org.), *As comunicações na Idade Moderna*, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2005, pp. 9-74.

STELLE, Ian Kenneth: *The English Atlantic, 1675-1740: an exploration of Communication and Community*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1986.

STUMPF, Roberta y CHATURVEDULA, Nandini (orgs.): *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, Lisboa, CHAM, 2012.

VALLAUX, Camille: “La circulación”, en *El Suelo y el Estado*, Madrid, Daniel Jorro Editor, 1914.