

THUT, Roberto. Serviço de diligencia e mal proposta entre Campinas e Jundiá: contribuição para a História dos Correios Paulistas. O Estado de São Paulo, São Paulo, 06 jan. 1946.

## SERVIÇO DE DILIGENCIA E MAL POSTA ENTRE CAMPINAS E JUNDIÁ

Contribuição para a História dos Correios Paulistas

Após a volta de "O Estado" aos seus legítimos donos, é a presente a nossa primeira colaboração para este jornal. Como tema, escolhemos proposadamente um assunto histórico relativo a Campinas, que tão intimamente se liga à história do grande órgão da imprensa brasileira, pois, dos vinte e um fundadores da então "Provincia de São Paulo", nove deles eram de Campinas, além de seus primeiros administrador e paginador, os irmãos José Maria Lisboa (pai) e Hilario Perela Magro Junior respectivamente, verdadeiros campineiros adotivos. O primeiro vivera naquela cidade por muitos anos, exercendo o jornalismo e tendo lá nascido seu filho homônimo que se tornaria também uma grande figura da nossa imprensa. O segundo constituiu família em Campinas, onde reside desde então e vive até hoje em avançada idade, gozando excelente saúde.

Dai a razão por que se dizia piorecamente, em nossa terra, que a redação deste jornal era o Consulado de Campinas na Capital...

Escolhendo um assunto histórico da "Princesa do Oeste", foi também nosso propósito prestar singela homenagem à memória de dois ilustres conterrâneos, cujas vidas, numa simbiose de ideais, se confundiam com a do "O Estado de S. Paulo": Julio Mesquita, seu diretor desde 1891, e Lopoldo Amaral, seu primeiro correspondente em Campinas e também historiador da cidade.

\*

Ao tempo de Leopoldo do Amaral, a correspondência de Campinas para o "O Estado" era comumente precedida de uma crônica em que se rememoravam antigos usos, costumes, tradições e fatos da história campineira.

Na que foi publicada em 4 de junho de 1935, havia umas curiosas e interessantes notas sobre a indústria em Campinas, de que se inscreviam como pioneiros os irmãos Bierrenback, cuja fábrica de chapéus, em 1867, foi dotada do primeiro locomovel a vapor em terras campineiras. Tão memorável foi esse fato, que a Câmara Municipal, reunida em vereança de 2 de outubro daquele ano, deliberou se lavrasse o respectivo Auto, que foi transcrito na aludida crônica de Leopoldo do Amaral.

Entretanto, o Auto refere-se ainda a outro fato, além da "ereção e emprego na indústria da primeira máquina regida pelo vapor", pois faz também registrar na mesma data "o estabelecimento do correio diário, conduzido em carros, entre esta cidade e a capital da Provincia".

O cronista nada disse quanto a esse segundo acontecimento, mesmo porque seu tema foi o das indústrias campineiras, mas além dessas três laconicas linhas transcritas do Auto de 1867, jamais encontramos alguma referência ao fato em trabalhos históricos.

O que vamos relatar, a seguir, é o resultado de pesquisas feitas no Arquivo do Estado, as quais se convergiram para dois aspectos do assunto: correio diário e sua condução em carros, pois, segundo o mencionado Auto, até 2 de outubro de 1867 o correio não seria diário e a condução das malas postais se faria por outra forma. Fazemos, pois, um retrospecto histórico desses dois aspectos.

Até 1825 não havia serviço pos-

tal publico para o interior da Provincia. A correspondência oficial da governança provincial com as autoridades municipais era transportada, em geral, por milicianos especialmente destacados para esse fim. O publico servia-se de portadores ocasionais, sendo que os de maior posse de escravos ou famulos. Em localidades de maior incremento comercial e social, como Itu e Sorocaba, por exemplo, os interessados cotizavam-se para custear um correio particular. Serviço de correio publico só existia entre São Paulo e Santos, comunicando-se com a Corte por via marítima.

Tal era a situação quando, por insistentes pedidos da Camara da Vila de Itu, o então Conselho da Presidencia da Provincia, em sessão de 24 de outubro de 1824, adotou "o parecer do sr ten. coronel Rafael Tobias e se resolveu que o dito Correio se dirija á Villa de Sorocaba girando tanto na hida como na volta pelas de Jundiá, São Carlos e Itu", ficando assim autorizada a criação da primeira linha de correio no interior paulista, servindo aquelas três localidades.

Para as referidas localidades havia correio somente de dez em dez dias, de sorte que em todos os meses, nos dias 2, 12 e 22 partia da Capital, chegando a Jundiá nas mesmas datas, em Campinas a 3, 13 e 23, em Itu a 4, 14 e 24, em Sorocaba a 5, 15 e 25 onde estacionava um dia, para regressar a Itu a 7, 17 e 27, a Campinas a 8, 18 e 28, a Jundiá a 9, 19 e 29, chegando em São Paulo, de regresso, nos dias 10, 20 e 30, respectivamente.

A condução das malas era feita a pé, por empregados do correio, chamados "Pedestres", mediante o vencimento de 240 réis por dia. Quando se estabeleceu essa primeira linha de correio, nomearam-se apenas dois Pedestres, sendo um localizado em Campinas, para o transporte das malas entre essa cidade e a Capital, e outro em Sorocaba, conduzindo a mala dessa a Campinas, e vice-versa.

Os Pedestres deveriam usar um fardamento ou vestimenta especial, pois em officio de 29 de novembro de 1824, o secretario do Governo da Provincia officiou ao almoxarife da Fazenda determinando "que quanto antes faça promptificar hua jaqueta, duas calças e duas camizas" para serem fornecidas a Cipriano da Rocha, Pedestre do Correio entre São Paulo e Santos e ao qual, em 29 de agosto de 1828, mandava que se fornecesse também "hua espada para o serviço a que se destina" pois esses funcionarios postais estavam sujeitos a assaltos, como veremos mais adiante.

De acordo com documentação encontrada, a primeira linha de correio saiu da Capital em 22 de janeiro de 1825, chegando a Jundiá na mesma data e, a Campinas, a 23, de onde partiu chegando a Itu em 24 e, a Sorocaba, a 25. No dia 27 saiu de regresso de Sorocaba, chegando a Campinas em 28, em Jundiá em 29, e nesta Capital no dia 30 do referido mês e ano.

Em 13 de agosto de 1832 houve a primeira modificação na linha postal inaugurada em 1825, em face de uma ordem do Governo ao administrador do Correio Provincial, ordenando "que o Correio, q. desta Cidade se dirige á Villa de Itu", siga da Villa de Jundiá em direitura aquella, independentemente de dar a volta pela de São Carlos,

observando isto mesmo na vinda para esta Cidade, afim de chegar ao seu destino com brevidade". No ano seguinte, em fevereiro de 1833, houve nova alteração, passando a Vila de Sorocaba a ter correio direto da Capital, sem necessidade de passar pelas de Itu, S. Carlos (atual cidade de Campinas) e Jundiá. Dessa alteração, beneficiaram-se a Freguesia de Cotia e a Vila de São Roque, que ficaram assim dotadas de serviço postal.

Ficou assim a linha de correio desdobrada em três, partindo todas elas da Capital, sendo uma para Sorocaba, outra para Itu, via Jundiá, e a ultima para Campinas. A correspondência da segunda era transportada pelo Pedestre de Campinas, que a entregava ao Agente do Correio de Jundiá, de onde seguia para Itu transportada por um outro Pedestre. No regresso, o mesmo Pedestre de Campinas recebia a mala de Itu em Jundiá e a trazia para S. Paulo. E' obvio que os moradores das localidades servidas pelo correio podiam se corresponder entre si, e não somente com a Capital, com a qual, aliás, o movimento era muito maior.

A correspondência era emacada, formando assim um maço para cada localidade. Esses maços, acompanhados das respectivas faturas, eram acondicionados num sacco e este, por sua vez, colocado na mala, que era de couro e fechada com um cadeado. esse cadeado haviam tantas chaves quantas as localidades por onde o Pedestre transitasse e houvesse agencia de correio. Tanto a Administração da Capital como cada uma das agencias possuíam um exemplar da chave, para retirar e colocar os maços.

O trabalho de conduzir as malas a pé seria bastante penoso, tanto que as agencias constantemente reclamavam pela impossibilidade de conseguir quem quisesse aceitar o cargo de Pedestre. Além de penoso, o trabalho era sobretudo mal remunerado, pois, como já dissemos, o Pedestre de Campinas percebia os vencimentos de 240 réis diários que, em 1833, já haviam sido elevados a 320 réis e, em 1843, nas vespersas da circulação dos primeiros selos postais a 500 réis, por dia. Acresce ainda que os Pedestres estavam sujeitos a assaltos, como se deduz do officio de 4 de agosto de 1849, do administrador do Correio ao presidente da Provincia, participando que "acaba de apresentar-se nesta Administração Jozé Rodrigues Silveira codutor das malas do Correio que daqui partio para Campinas no dia 2 do corrente, participando que no dia 3 fora acometido na estrada á 5 ou 6 legoas de distancia desta Capital, por seis homens armados dos quais hum lhe intimou que entregasse as Malas se queria evitar a morte, a cuja intimação, sendo-lhe impossivel resistir, entregou as Malas e voltou a participar este acontecimento".

Diante de tais dificuldades, a Administração do Correio via-se sempre na contingencia de arrendar, por contrato, a condução das malas postais. Assim, por exemplo, em 1866 Henrique Pupo de Moraes, residente em São Paulo, era o "armatador da condução da mala do Correio entre esta Capital e a cidade de Campinas", o qual tinha empregados para as caminhadas de transporte das malas postais, sendo naquela época os irmãos Manuel e Joaquim José da Silva

Como somente de dez em dez dias poderiam os habitantes de Campinas servir-se do Correio e como o natural progresso da cidade exigisse depois melhoria do serviço postal, em outubro de 1841, num abaixo-assinado ao presidente da Provincia solicitaram que "desta Villa para essa Cidade se estabelecesse mais uma viagem do correio para ficar de cinco em cinco dias, afim de corresponder com as que já dessa Capital seguem para o Rio e para Santos".

O presidente da Provincia de então, conselheiro Miguel de Souza Mello Alvim, em novembro do mesmo ano, atendeu ao pedido e, no ano seguinte tal melhoramento foi extendido ao correio de Mogi-Mirim, pelo presidente barão de Monte Alegre, mas o sucessor deste, José Carlos Pereira de Almeida Torres, revogou as ordens anteriores, porquanto em 24 de dezembro de 1842 (que pelo presente de Natal aos campineiros...) comunicava ao administrador do Correio que "sobre o correio de cinco em cinco dias para Campinas, tenho resolvido que desde já cesse tal correio, restabelecendo-se a pratica seguida anteriormente de haver somente para alli correio de dez em dez dias".

Em abril de 1856, novo pedido fizeram os moradores de Campinas, sendo enviado ao Governo Provincial pela respectiva Camara Municipal. Tal pedido, com parecer favoravel da Administração do Correio, foi encaminhado ao Ministerio do Imperio que, por Aviso de 26 de maio de 1856 aprovou a medida solicitada. Desta forma, em 13 de junho o administrador participava ao Governo "que o Correio de 5 em 5 dias para Campinas, mandado estabelecer pelo Aviso de 26 do mez passado, começa a partir do dia 22 do corrente, continuando nos dias 27, 2, 6, 12 e 17 de todos os mezes, excepção de Fevereiro e Março, para sahir naquella um dia antes, e neste um dia depois" e que "o dito Correio fecha-se na vespera da partida, isto é, a 1, 5, 11, 16, 21 e 26 ás 5 horas da tarde".

Vemos, pois, que 31 anos após sua instituição, o Correio de Campinas podia proporcionar aos habitantes da cidade a recepção e expedição de correspondência de cinco em cinco dias e isso no inicio da segunda metade do seculo XIX, o que deveria ter trazido grande contentamento ao povo campineiro. Mas este povo parecia uma especie de Pafo Donald — sempre enfezado e reclamador... pois passados oito anos começou a desancar no serviço postal da terra. O Correio tem sido em todos os tempos alvo preferido de criticas e reclamações, que mais se avolumam pela ignorancia do publico dos mil tropeços dos trabalhos postais, cujos empregados foram sempre mal remunerados, trabalhando ininterruptamente, uma vez que, para o Correio, não ha nem domingo nem feriado. Antigamente, bastaria que um pobre Pedestre adoecesse, ficando impossibilitado de partir com a mala postal, para que tudo se transformasse e chovessem reclamações. Ainda hoje são exatamente os funcionarios do chamado Trafego Postal os mais sacrificados e mal pagos, principalmente os subalternos, como estafetas e carteiros, sobre cujos ombros recae, em geral, as responsabilidades de extravios e faltas de correspondencia, quando não as faltas dos desleixados que não respondem as cartas que recebem...

