

back — estabelecia-se o correio diário em carros entre essa cidade e a capital da província. Entre S. Paulo e a Corte, ainda em 1873, a correspondência era levada pelos navios da Companhia de Navegação Paulista, de cinco em cinco dias. Mas, nessa altura, entre Santos, S. Paulo, Jundiaí, Campinas e Itu, era transportada pelas ferrovias e, portanto, diária, o que dava à imprensa paulistana possibilidades novas de distribuição.

Mas as outras linhas eram a cavalo. De S. Paulo a Silveiras, na zona em que o café se desenvolvia, o vale do Paraíba, uma carta levava seis dias; o mesmo tempo de Areias a Bananal, cidades muito próximas, devido ao intervalo de saída dos estafetas. Mas as ferrovias continuavam a avançar e os estafetas a complementá-las. O volume de correspondência era pequeno. Daí se verifica como a propalada refratariedade brasileira à correspondência não foi traço congênito, mas derivado de condições materiais adversas. Os jornais eram de pequeno formato, reduzindo o volume para distribuição; os únicos diários, em S. Paulo, nessa época, eram o *Correio Paulistano* e o *Diário de São Paulo*. Mas, no interior, conta um contemporâneo, a existência de “um sujeito que assinava um diário, uma raridade”. O telégrafo das ferrovias ajudava muito: chegara a Queluz, partindo da Corte, antes mesmo da ferrovia. Para o exterior, só pelos pacotes ingleses e franceses, nessa altura. Em 1865, o governo determinara a construção da linha telegráfica entre a Corte e Porto Alegre, esperando tê-la pronta em um ano, o que não aconteceu. Em 1867, o Correio tinha 75 agências na província de São Paulo, mas a comunicação diária se fazia apenas entre a capital e Santos e entre a capital e Campinas. Estava em meio a guerra com o Paraguai. S. Paulo era ainda uma cidade estudantil onde, em 1865, os acadêmicos ensaiavam os seus desabafos em jornais e revistas de pouca circulação, como, nesse ano, *A Independência*, órgão redigido por dois jovens estudantes, Rui Barbosa e Castro Alves, além de outros.

As crises de 1857 e 1864 haviam sobressaltado o país: ruína a casa Souto, com tamanha repercussão e tão graves conseqüências, e generalizadas, que, segundo se dizia, mesmo no interior os papagaios repetiam: “O Souto quebrou”. Mauá seria afetado pela segunda, tendo de cessar suas atividades logo adiante. Suas razões, no documento apresentado aos credores, são um dos mais impressionantes relatos a respeito do tempo e das condições coloniais da economia brasileira, peiada pelo escravismo. A *Astréia* espelhara seu desencanto e sua revolta com os sintomas de mudança na sociedade⁽¹³⁴⁾. Vicente Licínio Cardoso desvendaria, muito

(134) “Cada vez mais falta de monetário e até do vil cobre para trocar-se pelos gêneros de primeira necessidade! E cada vez mais coches, seges, carrinhos, cavalos e mais plantações de capim,