

## Expansão e modernização dos serviços postais em Santa Catarina (1930-1945)<sup>1</sup>

### Expansion and Modernization of Postal Services in Santa Catarina (1930-1945)

Alcides Goularti Filho\*

<https://orcid.org/0000-0002-0808-4486>

#### Resumo

Podemos observar que no Brasil, e por extensão em Santa Catarina, durante os anos de 1930 a 1945, ocorreu uma *expansão restritiva* e a *modernização localizada* dos serviços postais. Foi *restritiva* porque houve crescimento no movimento postal, combinando momentos de retração e expansão, e *localizada* porque observamos avanços em alguns serviços (correios aéreos e construção de novas sedes). Ambas, *expansão restritiva* e *modernização localizada*, estão associadas ao desempenho da economia, à modernização do Estado. Nesse artigo iremos analisar esses dois movimentos nos serviços postais em Santa Catarina, que se combinavam e permitiram a expansão e a modernização dos correios.

**Palavras-chave:** serviços postais; modernização; Santa Catarina; Estado.

#### Abstract

We can observe that in Brazil, and by extension in Santa Catarina, during the years 1930 to 1945, there was a restrictive expansion and localized modernization of postal services. It was restrictive because there was growth in postal activity, combining periods of contraction and expansion, and localized because we observe advancements in certain services (airmail and the construction of new headquarters). Both restrictive expansion and localized modernization are associated with economic performance and state modernization. In this article, we will analyze these two movements in postal services in Santa Catarina, which are combined to enable the expansion and modernization of the postal system.

**Keywords:** postal services; modernization; Santa Catarina; state

---

\*Doutor em Economia pela UNICAMP. Professor da Universidade do Extremo Sul Catarinense do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense. E-mail: alcides@unesp.net

<sup>1</sup> Pesquisa Financiada pelo CNPQ e FAPESC

## Centralização das comunicações

Os serviços postais na trajetória de diversas civilizações e na formação de impérios sempre foram considerados estratégicos na conquista de territórios, na dominação política e na difusão do processo civilizatório. Transmitir mensagem é um ato multimilenar que se adaptou às condições materiais e socioespacial de cada época e região. As vias postais do vasto Império Mongol – as *Yam*, formadas por diversas estações que permitiam o revezamento dos estafetas, fornecendo-lhes abrigo, proteção e cavalos – possibilitavam a comunicação entre Pequim e Constantinopla, com aproximadamente 9.200 quilômetros, e mantinham a *Pax Mongólica*. Nas Guerras de Independência da América Espanhola, a comunicação entre Simón Bolívar e Francisco de Paula Santander durante a Campanha do Sul foram realizadas por intermédio de estafetas que, a cavalo, cruzavam lhanos, páramos e cordilheiras, de Lima a Bogotá, em aproximadamente 2.800 quilômetros. No dia 07 de setembro de 1822, o estafeta do Conselho do Estado entregou a D. Pedro de Alcântara a mensagem de José Bonifácio informando a ordem emitida de Lisboa, que exigia o retorno do Príncipe Regente à Corte. Do Rio de Janeiro a São Paulo, nas margens do rio Ipiranga, o caminho percorrido foi de aproximadamente 600 quilômetros. Seja em momentos de guerra ou para a manutenção da paz, os serviços postais ajudaram a escrever a história de civilizações e nações.

Escrevendo a história em “grandes eventos heroicos” ou transmitindo recados cotidianos, os serviços postais assumem relevância dentro dos objetivos nacionais traçados pelo Estado. Um serviço que não pode parar, mesmo enfrentando hostilidades bélicas ou percorrendo caminhos sinuosos. Secularmente, as trocas de mensagem vêm se alargando de forma extensiva. A expansão da telegrafia elétrica no século XIX, da telefonia, no século XX, e da Internet, no século XXI, não deslocou os correios do sistema nacional de comunicações, apenas reconfigurou seus serviços ampliando a entrega de encomendas. Outro destaque relevante dos correios é sua longa trajetória de déficit financeiro, cujas receitas raramente cobriram as despesas, mesmo assim os investimentos na expansão de novas linhas postais e na abertura de agências não foram obstruídos. No entanto, em momentos de conflitos internos e externos e de crise econômica é normal que haja um arrefecimento no movimento postal e redução dos investimentos estatais. Assim ocorreu com os serviços postais e telegráficos no Brasil entre 1930 e 1945, quando foram sentidos os efeitos da Grande Depressão (1930-1933), da Revolução Constitucionalista (1932) e da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Para observarmos a instabilidade do movimento postal nacional e catarinense entre 1930 e 1945, selecionei alguns indicadores que revelam os efeitos dos eventos econômicos e bélicos sobre o Departamento de Correios e Telégrafos. Para tanto, apresento dados entre 1925 e 1950, que revelam o arrefecimento no início da década de 1930 e o lento crescimento durante a Segunda Guerra. Na Tabela 1, podemos acompanhar a trajetória financeira da DGC (1925-1931), da RGT (1925-1931) e da DCT (1932-1950), que nos fornece uma visão alargada do período analisado. Podemos observar o desempenho inicial da década de 1930, comparando com os últimos anos da década anterior, e os anos de 1946 a 1950, que revelam o desempenho imediato após o final da Segunda Guerra Mundial.

**Tabela 1:** Desempenho financeiro dos Correios e Telégrafos do Brasil - 1925-1950  
(Réis até 1941, pós-1941 Cr\$)

Ano	Receita			Despesa	Resultado
	Correios	Telégrafos	Total		
1925	31.173:208\$375	36.924:963\$959	68.098:172\$334	81.442:802\$910	-13.344:630\$576
1926	33.246:562\$988	32.666:273\$419	65.912:836\$407	90.185:037\$347	-24.272:200\$940
1927	35.678:865\$488	35.271:170\$074	70.950.035\$562	111.339:024\$604	-40.388:989\$042
1928	54.167:289\$298	35.782:877\$857	89.950:167\$155	116.026:950\$560	-26.076:783\$405
1929	58.217:850\$312	33.823:858\$440	92.041:708\$752	127.921:768\$757	-35.880:060\$005
1930	46.187:984\$002	30.969:751\$555	77.157:735\$557	105.467:000\$000	-28.309:264\$443
1931	37.969:197\$101	30.979:288\$966	68.948:486\$067	109.703:607\$457	-40.755:121\$390
1932	37.435:456\$300	31.674:031\$129	69.109:487\$429	111.325:106\$724	-47.405.931\$315
1933 (jan./33 a mar./34)	53.989:726\$700	33.038:152\$800	87.027:879\$500	140.939:629\$400	-53.911.749\$900
1934 (abr./34 a dez./34)	40.954:422\$500	25.305:186\$000	66.259:608\$500	86.788:520\$600	-20.528.912\$100
1935	58.607:012\$000	29.258:968\$300	87.865:980\$300	124.636:352\$600	-36.770.372\$300
1936	76.466:486\$900	32.315:345\$700	108.781:832\$600	143.071:596\$600	-34.289.764\$000
1937	80.207:744\$800	49.572:305\$700	129.780:050\$500	174.999:831\$600	-45.219.781\$100
1938	105.229:269\$200	43.764:011\$200	148.993:280\$400	176.646:639\$500	-27.653.359\$100
1939	109.470:588\$300	48.823:937\$700	158.294:526\$000	163.844:175\$900	-5.549.649\$900
1940	92.577:318\$500	54.234:307\$100	146.811:625\$600	177.534:998\$000	-30.723.372\$400
1941	122.286:355\$700	63.784:680\$600	186.071:036\$300	186.730:443\$600	-659.407\$300
1942			201.261.000,00	183.422.000,00	-17.839.000,00
1943			245.622.000,00	192.876.000,00	-52.746.000,00
1944			278.542.000,00	288.361.000,00	9.819.000,00

*continua*

*conclusão*

Ano	Receita			Despesa	Resultado
	Correios	Telégrafos	Total	Total	
1945			332.868.000,00	297.695.000,00	-35.173.000,00
1946			393.297.000,00	546.474.000,00	-153.177.000,00
1947			432.303.000,00	594.097.000,00	-161.794.000,00
1948			454.974.000,00	617.238.000,00	-162.264.000,00
1949			586.702.000,00	957.749.000,00	-371.047.000,00
1950			617.927.000,00	971.496.000,00	-353.569.000,00

**Fonte:** Relatórios DGC, 1926-1931; Relatórios RGT, 1925-1931; Relatórios DCT, 1932-1941; Anuário Estatístico do Brasil, 1945-1951.

Com o alargamento dos dados, podemos perceber que, em ambos os setores, disponível na Tabela 1, há uma queda tanto na receita como na despesa entre 1930 e 1935, comparando com o período de 1925 e 1929, que estava em um movimento financeiro ascendente. A receita total de 1929, de 92.041:708\$752, foi ultrapassada somente em 1936, quando alcançou a cifra de 108.781:832\$600. A segunda metade dos anos de 1930 apresentou resultados mais favoráveis, com trajetória de crescimento para, em seguida, nos anos da Segunda Guerra, novamente reduzir o ritmo de crescimento. Os anos posteriores a 1945 foram de retomada do crescimento da DCT, que reverberou no seu desempenho financeiro com aumento na receita e despesa.

**Tabela 2:** Desempenho operacional dos Correios e dos Telégrafos do Brasil - 1925-1950

Ano	Agências postais	Correspondências postadas	Telegramas expedidos (milhares)
1925	4.210	1.746.162	7.610
1926	4.230	1.860.813	7.408
1927	4.290	1.911.629	7.543
1928	4.538	2.151.792	6.453
1929	4.692	2.105.213	6.015
1930	4.756	1.909.312	5.537
1931	4.670	1.821.014	7.107
1932	4.638	1.402.780	8.078
1933	4.632	1.708.448	8.556
1934	4.613	1.834.337	8.872

*continua*

*conclusão*

Ano	Agências postais	Correspondências postadas	Telegramas expedidos (milhares)
1935	4.602	2.553.888	9.870
1936	4.626	2.555.395	10.470
1937	4.722	2.307.623	10.604
1938	4.726	3.003.919	10.859
1939	4.688	3.141.107	10.712
1940		3.063.000	12.392
1941		2.961.000	13.109
1942		2.733.000	15.437
1943		3.021.000	18.142
1944	4.420	3.959.000	21.234
1945	4.440	4.923.000	25.131
1946	4.420	7.450.000	27.837
1947	4.440	7.740.000	29.467
1948	4.439	9.687.000	30.562
1949	4.473	8.398.000	26.577
1950	4.449	9.118.000	28.265

**Fonte:** Relatórios DGC, 1926-1931; RGT, 1925-1931; DCT, 1932-1941; Anuário Estatístico do Brasil, 1945-1951.

Analizando o desempenho operacional dos serviços postais e telegráficos do Brasil, a Tabela 2 acompanha a mesma trajetória dos resultados financeiros. A quantidade de correspondências postadas cresceu entre 1925 e 1929 e estabilizou com tendência à queda no início da década de 1930. Com relação aos telegramas expedidos, o movimento entre 1925 e 1931 foi estabilizador, com ritmo de crescimento muito lento até 1939. A segunda metade dos anos de 1940 foi de aumento constante no número de telegramas expedidos. No entanto, quando observamos o número de agências de correios disponíveis em todo o território nacional, ao longo dos 26 anos analisados, houve uma longa estabilização, com 4.210 agências em 1925, 4.756 em 1930, 4.440 em 1945 e 4.449 em 1950. Ao longo de todo o período, a taxa média anual de crescimento de telegramas emitidos foi de 8,17%, e a de correspondências postadas foi de 5,88%. Até 1939, a taxa média anual de crescimento de abertura de novas agências foi de 0,79%, e entre 1944 e 1950 foi de 0,11%. Em resumo, durante os anos de 1930 a 1945, o DCT teve um desempenho mediano, com momentos de arrefecimentos e de retomada lenta do crescimento. Esse resultado tem relação direta com os eventos internos e externos que interferiram nos fluxos das

comunicações, os quais não impediram que os serviços postais e telegráficos seguissem uma trajetória de modernização nem ofuscaram sua relevância como setor estratégico para a formação do sistema nacional de economia.

A década de 1930 foi marcada pelo avanço dos serviços postais aéreos nacionais e internacionais realizados pelo Syndicato Condor, Panair do Brasil, Aeropostale, Varig, Vasp e Zappelin. Nos meados dessa década, todos os estados brasileiros estavam servidos pelos correios aéreos, e suas respectivas capitais se conectavam com as principais cidades do interior. Destaca-se a atuação do Correio Aéreo Nacional, criado em 1931, que em apenas quatro anos já cobria todo o território nacional. Também foram ampliados os acordos internacionais, e o Brasil reafirmou sua posição nas convenções internacionais. O número de agências não aumentou, porém foram construídas novas e modernas sedes nas capitais e algumas no interior, substituindo os prédios alugados por “próprios nacionais”. Por fim, destaca-se a criação da Escola de Aperfeiçoamento dos Correios e Telégrafos, por meio do Decreto nº 24.156, de 23 de abril de 1934 (RELATÓRIOS DO DEPARTAMENTO DE CORREIOS E TELÉGRAFOS, 1932-1935). O movimento postal voltou à normalidade com a aproximação do final da Segunda Guerra, iniciando uma trajetória de crescimento ainda em 1945, e algumas obras iniciadas antes da guerra, foram inauguradas somente após o armistício.

Portanto, podemos observar que no Brasil, durante os anos de 1930 a 1945, ocorreu uma *expansão restritiva* e a *modernização localizada* dos correios. Foi *restritiva* porque, na média, houve crescimento no movimento postal, combinando momentos de retração e expansão, e *localizada* porque observamos avanços em alguns serviços (correios aéreos e construção de novas sedes). Ambas, *expansão restritiva* e *modernização localizada*, estão associadas ao desempenho da economia, à modernização do Estado. Nesse período, segundo Cardoso de Mello (1987), dadas as restrições técnicas e financeiras da economia brasileira, assistimos a uma industrialização restringida, cujo ritmo de acumulação passou a ser comandado pelos setores mais dinâmicos da indústria. De acordo com Draibe (1985), houve um processo de centralização das funções do setor público e de maior politização das esferas sociais e econômicas, permitindo ao Estado criar uma robustez institucional mais sólida, necessária aos processos de industrialização e modernização da sociedade brasileira.

## Transportes e comunicações em Santa Catarina

Entre 1930 e 1945, a economia e a sociedade catarinense ensaiaram mudanças estruturais que se consolidariam nas décadas seguintes. Nesse período, o padrão de crescimento da economia catarinense ainda estava pautado na pequena produção mercantil e no extrativismo mineral e vegetal. Estava presente um padrão herdado das décadas passadas e sendo gestado um novo padrão que moldaria as décadas futuras. As especializações regionais ganharam maiores contornos e surgiram novas atividades industriais. No sul catarinense, as atividades carboníferas foram impulsionadas pelas políticas de proteção e fomento ao consumo do carvão nacional e foi iniciada a construção das unidades da Companhia Siderúrgica Nacional. No Vale do Itajaí, a indústria têxtil e do vestuário ampliou sua produção, e algumas marcas conquistaram o mercado nacional. A dinâmica e diversificada economia de Joinville, aproveitando os efeitos impulsionados pelo complexo ervateiro, assistiu ao surgimento de pequenas oficinas mecânicas que, mais tarde, converter-se-iam em siderurgias e metalúrgicas. No planalto serrano, onde ainda persistiam as atividades pecuaristas, viu-se o surgimento de algumas atividades madeireiras e de pequenas fábricas de pasta mecânica e papel. No planalto norte, houve uma estagnação do complexo ervateiro, sem penalizar a região, que encontrou sua nova fonte de acumulação nas atividades madeireiras. No grande oeste catarinense, o desdobramento da acumulação impulsionada pela extração e comercialização da madeira gerou uma base econômica pulverizada de onde emergiram diversas atividades vinculadas à comercialização da produção agrícola e ao beneficiamento de alimentos. No litoral, as atividades pesqueiras, de lento crescimento, e os portos eram as âncoras do crescimento de Laguna, Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul. Excluindo a extração de madeira e erva-mate, nas demais atividades predominava o regime de propriedade pautado na pequena produção mercantil com ritmo de acumulação lento e contínuo (GOULARTI FILHO, 2016).

Esse panorama revela as bases materiais embrionárias de uma economia com especialização regional e diversificação produtiva. Mesmo com a predominância de setores específicos em cada região, era possível identificar nas suas entranhas o surgimento de outras atividades que impulsionariam as economias regionais catarinenses nas décadas de 1950 e 1960.

Até 1930, o sistema de transportes e comunicações em Santa Catarina era formado pela combinação das camadas geoeconômicas, que permitiam a realização dos diversos fluxos, promovendo a integração regional, a expansão

demográfica e a realização de trocas mercantis. Havia três ferrovias: a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, no sul, que passava por Laguna, Tubarão, Urussanga, Criciúma e Araranguá; a Estrada de Ferro Santa Catarina, que tinha estações em Blumenau, Indaial, Ibirama e Rio do Sul; e a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a qual cortava o Vale do rio de Peixe, com um ramal entre São Francisco do Sul e Porto União. As principais estradas catarinenses já haviam abandonado as velhas amarras da lentidão e começavam a assumir afeições de rodovias. Em 1927, foi apresentado o primeiro Plano Rodoviário Estadual dentro de uma lógica integracionista que formava um todo articulado. Com destaque para a Estrada de Lages, a Estrada Dona Francisca, a Estrada do Litoral, a Estrada de Blumenau a Curitibanos, a Estrada do Tubarão e as Estradas de Campos Novos rumo ao oeste. Na navegação fluvial, dado o regime hidrológico irregular no território catarinense, essa modalidade de transporte pouco se desenvolveu, apenas em pequenos trechos navegáveis próximos ao litoral, sendo que o percurso mais longo era entre Itajaí e Blumenau, além de alguns trechos dos rios Negro e Iguaçu na divisa com o Paraná (GOULARTI FILHO, 2013).

O movimento de expansão das linhas postais em Santa Catarina acompanhou os mesmos passos da interiorização e da definição do território. Do litoral para o interior, passando pelas áreas coloniais, seguindo em direção ao planalto norte serrano até a sua extensão definitiva rumo ao grande oeste. Há uma estreita relação entre a utilização pelos estafetas das modalidades de transportes disponíveis e a velocidade da entrega das encomendas postais. Inicialmente, utilizava-se o transporte a cavalo, que fazia percursos de curta e longa distância; no entanto, com o advento dos transportes modernos, a lista de modalidades utilizadas pelos correios agregou a ferrovia e a navegação. A partir dos anos de 1920, a proliferação do sistema rodoviário e o uso do automóvel impactaram diretamente os serviços dos agentes dos correios com a formação de frotas de veículos para a entrega das encomendas. Por fim, o advento da aviação acelerou ainda mais a entrega das encomendas com a utilização dos serviços postais aéreos. Em Santa Catarina, entre 1927 e 1930, os serviços postais foram realizados pela Syndicato Condor, Aeropostale e NYRBA. Há um vínculo entre a modernização das modalidades de transportes e o melhoramento dos serviços postais. Quando novas modalidades de transportes eram introduzidas em uma determinada região, em seguida começavam a ser utilizadas pelos correios, transformando os transportes e as comunicações em uma unidade de integração regional (Goularti Filho, 2017; Mazon, Goularti Filho, 2020).

A expansão da rede de telégrafos em Santa Catarina obedeceu a mesma lógica da ocupação demográfica do território. Com a construção da linha sul ligando Rio de Janeiro a Porto Alegre, entre 1866 e 1867, foram inauguradas as estações de Laguna, Desterro e São Francisco do Sul. Do litoral partiram as principais redes em direção ao interior catarinense. Em 31 de dezembro de 1896, foi inaugurada a estação em Lages, que atendia aos objetivos do governo catarinense de integrar as comunicações entre a capital e o planalto serrano. Lages foi integrada à rede por meio do ramal que partia de Itajaí, passava por Blumenau e subia a Serra Geral. Do litoral partiram as principais redes em direção ao interior catarinense. Campos Novos inaugurou sua estação telegráfica em 1903, e Xanxerê em 1929. O serviço de radiotelegrafia sem fio começou a ser instalado no Brasil nos anos de 1910. A primeira estação de radiotelegrafia em Santa Catarina foi instalada na Lagoa da Conceição, em Florianópolis, em 1912. Obedecendo a mesma lógica das linhas postais e telegráficas, a formação de um sistema de radiotelegrafia cobriria todo o território catarinense. Ao longo dos anos de 1920, foram construídas as estações de Porto União, Blumenau, Lages, São Francisco e Dionísio Cerqueira (Mazon, Goularti Filho, 2020).

Observando as três primeiras décadas do século XX, tivemos dois momentos em que houve um crescimento mais expressivo no número de agências postais e estações telegráficas inauguradas: entre 1902 e 1906 e entre 1927 e 1930. Ambos os períodos coincidem com a presença de um catarinense no comando do Ministério da Viação e Obras Públicas: Lauro Müller (1902-1906) e Victor Konder (1926-1930). Quando Victor Konder foi ministro, seu irmão Adolfo Konder foi governador de Santa Catarina. Nos anos de 1920, ao mesmo tempo que houve uma rápida expansão das linhas postais e da rede telegráfica em Santa Catarina, já estavam em operação os serviços telefônicos privados nas principais cidades catarinenses. Em 1930, quase todo o território catarinense estava sendo atendido com estações de telégrafos e agências de correios, e podemos observar um movimento contínuo de expansão acelerada da estrutura física (linhas e agências), que resultou em uma litoralização e interiorização dos correios e dos telégrafos em Santa Catarina.

A telefonia chegou a Santa Catarina no ano 1907, na cidade de Joinville, por meio da firma Grossenbacher & Trinks, que criou a Empresa Telefônica Joinvillense, quando foi inaugurada uma central manual com 60 aparelhos telefônicos. Florianópolis foi a segunda cidade a ser atendida pelos serviços de telefonia por meio da mesma empresa de Joinville, em 1909, quando instalou uma central manual e 100 aparelhos. Em seguida, ela chegou às cidades de

São José, Blumenau, Itajaí e Gaspar, que inauguraram os serviços em 1913, e em Laguna, em 1918. Em 21 de setembro de 1927, foi aprovada a Lei Estadual nº 1.578, que autorizava o executivo a conceder o privilégio para uma empresa explorar por 35 anos os serviços de telefonia intermunicipal em todo o território barriga verde. No mesmo ano de 1927, foi constituída a Companhia Telefônica Catarinense (CTC), que se converteu na protagonista das linhas telefônicas em Santa Catarina até os anos 1960. A primeira linha telefônica da CTC foi inaugurada entre Florianópolis e Tijucas, passando por São José, no dia 13 de maio de 1928. Em outubro de 1928, foram inauguradas as linhas de Florianópolis a Blumenau, passando pelas cidades de Itajaí e Gaspar. Em direção ao sul, foram conectados Imbituba e Paulo Lopes, que era um trecho da linha proveniente de Laguna. Em setembro, a CTC alcançou seu maior objetivo e integrou Joinville a Florianópolis, passando por Blumenau (Goularti Filho, 2018).

O padrão de crescimento da economia catarinense ao longo do final do século XIX e do início do XX era dado pela pequena produção mercantil, a qual tinha baixa capacidade de acumulação e limitado poder de impulsionar mudanças estruturais. O resultado dessa combinação rebatia o sistema de transportes e comunicações. Isso não impediu que Santa Catariana chegassem ao final da década de 1920 com um sistema regional de economia mais coeso e estendido.

### Expansão restritiva

O desempenho dos correios em Santa Catarina entre 1930 e 1945, em boa medida, seguiu a mesma trajetória dos correios em nível nacional. Na Tabela 3, podemos observar quatro importantes indicadores que revelam o seu desempenho no Estado: a) agências postais; b) linhas postais; c) trabalhadores(as); e d) correspondências postadas. Os dados dessa tabela foram obtidos dos relatórios do DGT e do DCT, entre 1930 e 1941. Para o período de 1942 a 1945, foram feitas estimativas para o número de agências e correspondências postadas, com base no crescimento anual dos serviços postais nacionais disponível no Anuário Estatístico do Brasil. Para os demais indicadores (linhas postais e trabalhadores/as nas agências), não foram feitas estimativas, pois não havia disponíveis os mesmos valores para o somatório nacional.

Quando observamos o número de correspondências postadas pelos correios em Santa Catarina, podemos dividir o período em quatro momentos: a) estagnação – 1930-1932; b) retomada do crescimento – 1933-1937; c)

estagnação – 1938-1943; e d) retomada do crescimento – 1944-1945. No entanto, esse não era o mesmo movimento no número de agências em operação, de linhas postais em circulação e de trabalhadores(as) disponíveis nas agências (exclui os trabalhadores/as da Administração localizada em Florianópolis). No geral, conforme a Tabela 3, podemos observar um movimento de retração no número de linhas e trabalhadores(as) e de estagnação nas agências. A retração e a estagnação nesses dois serviços não influenciaram o volume de correspondências postadas, que seguiu uma trajetória titubeante, mas com tendência à alta. Em 1930, havia 198 agências em operação, nas quais trabalhavam 281 pessoas que movimentaram 6.155.784 de correspondências. Após dez anos, o número de agências era quase o mesmo, ou seja, 197, e o de trabalhadores(as) havia reduzido para aproximadamente 270. No entanto, o volume de correspondências postadas aumentou para 19.264.860. As condições de trabalho estagnaram, mas o volume de tarefas executadas mais que triplicou. Portanto, em Santa Catarina, obteve-se um ganho de produtividade com o aumento da exploração do trabalho.

**Tabela 3:** Desempenho operacional dos correios em Santa Catarina (1930-1945)

Ano	Agências postais	Linhas postais	Trabalhadores(as) nas agências	Correspondências postadas
1930	198	146	281	6.155.784
1931	198	131	281	5.420.018
1932	197	133	277	6.062.801
1933	196	133	277	8.430.480
1934	195	125	276	8.901.626
1935	195	124	278	10.631.790
1936	195	131	278	13.610.346
1937	198	134	280	15.207.355
1938	197	118	280	19.510.868
1939	190	117	269	19.756.117
1940	197	115		19.264.860
1941	197			18.623.327
1942	197			17.189.312
1943	197			19.000.699
1944	197			24.900.287
1945	197			30.963.404

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941; Anuário Estatístico do Brasil, 1941-1945.

Analisando em detalhe o número de linhas postais em circulação, é possível notar a transição tecnológica e a intensificação do trabalho dos estafetas que elevaram o ganho de produtividade. Na Tabela 4, podemos acompanhar essa mudança estrutural ocorrida nos anos de 1930, quando iniciou a chamada “era rodoviária” e foram construídos os ramais ferroviários da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina e da Estrada de Ferro Santa Catarina. Em 1930, foram percorridos 402 quilômetros de linha postal por veículos automotores, passando para 1.220 em 1940, revelando a melhoria das estradas catarinenses e o aumento no número de veículos transitando. Também ocorreu um aumento na utilização do transporte ferroviário no ano de 1934, quando passou de 900 viagens anuais para 1.337, estabilizando até o final do período.

**Tabela 4:** Linhas postais em Santa Catarina 1930-1940

Ano	Condutores	Ferrovia		Cavalo		Pedestre		Fluvial		Carro (Carroça)		Automóvel	
		Km	Viagens	Km	Viagens	Km	Viagens	Km	Viagens	Km	Viagens	Km	Viagens
1930	158	941	837	3.017	5.867	151	10.384	121	476	612	5.438	402	1.436
1931	141	823	1.918	2.879	6.066	110	12.467	11	411	571	11.956	534	2.004
1932	142	900	1.942	2.879	6.066	130	12.258	12	730	558	11.800	535	2.001
1933	140	900	1.942	2.705	5.778	130	12.258			721	12.004	300	2.526
1934	134	1.337	4.223	2.428	5.429	168	12.477	81	1.085	399	11.603	1.003	2.137
1935	130	1.337	4.535	2.393	5.064	167	11.835	81	1.085	399	11.603	1.003	2.137
1936	143	1.337	4.223	2.354	5.377	169	11.767	11	720	380	7.819	1.055	2.137
1937	151	1.336	2.410	2.264	4.724	45	5.664	106	1.138	355	7.741	1.027	3.945
1938	151	1.355	2.655	2.121	5.704	23	10.500			327	10.813	1.374	4.377
1939	133	1.355	2.655	2.181	6.644	30	10.864			341	10.554	1.374	4.377
1940	133	1.355	2.470	2.213	5.784	29	10.293			348	11.034	1.220	4.456

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941.

No revés da moeda, há uma queda contínua nas viagens realizadas pelos estafetas nas modalidades a pé, a cavalo ou em carroças. Na primeira modalidade, houve uma queda significativa de 151 quilômetros percorridos em 1930 para 29 em 1940; na segunda, a cavalo, a queda foi menor, de 3.017 de quilômetros para 2.213; e, por fim, na utilização de carroças para o transporte das malas postais, foram percorridos 612 quilômetros em 1930 e 348 em 1940. No entanto, quando analisamos o número de viagens realizadas em cada modalidade, percebe-se que houve pouca alteração, com breves momentos de reversão de tendência, mas que em seguida retoma o patamar anterior. Mais

quilômetros foram rodados devido à utilização do automóvel e do melhor aproveitamento das ferrovias catarinenses; no entanto, o número de condutores ao longo da década foi sendo reduzido. Essa realidade reforça meu argumento de que o ganho de produtividade do DCT em Santa Catarina foi obtido com a modernização em algumas linhas postais e com a intensificação do trabalho, ou seja, maior exploração do(a) trabalhador(a).

O argumento acima, que seguramente é apenas um reflexo do movimento nacional, confirma-se pelo número de trabalhadores(as) nas agências localizadas no interior. Em Florianópolis, estava localizada a Administração dos Correios de Santa Catarina; e no interior, as agências postais. Temos o número de trabalhadores(as) na Administração apenas para os anos de 1930 e 1931, quando foram registrados nos dois anos 144 trabalhadores(as). A série de 1930 a 1939 traz o número de trabalhadores(as) somente para as agências e mostra que houve pouca alteração em 10 anos. Para completar a série até 1945, realizei uma busca nos jornais O Estado (SC) e Diário de Notícias (RJ) por editais de concurso para DCT em Santa Catarina entre 1940 e 1945. Há o registro de três editais abertos – 1940, 1943 e 1944 – apenas para técnicos nas áreas de telegrafia e radiotelegrafia. Como não houve a abertura de novas agências entre 1940 e 1945, podemos inferir que nesse período houve pouca alteração no número de trabalhadores(as) nos correios em Santa Catarina. No entanto, conforme dados da Tabela 3, o movimento postal aumentou, novamente reforçando o argumento de que houve uma maior exploração do trabalho no DCT durante a Era Vargas.

Além do uso mais extensivo de veículos automotores pelos correios nos anos de 1930, também merecem destaque as linhas aéreas que transportavam as malas postais e faziam escalas em Santa Catarina, como a Syndicato Condor, a Aerolloyd Iguassu, a Panair do Brasil, a Aeropostale e a Vasp. Mesmo com escalas em Joinville, São Francisco do Sul, Blumenau, Itajaí e Laguna, a cidade de Florianópolis concentrava a maior movimentação postal aérea, em torno de 77,0% do total de malas expedidas e recebidas nos anos de 1930. Na Tabela 5, temos o total de malas postais recebidas e expedidas na capital catarinense com base em duas fontes diferentes: a) relatórios do DGC e DCT para os anos de 1930 e 1940; e b) Anuários Estatísticos do Brasil para 1941 a 1945. A partir de 1941, o IBGE passou a utilizar uma metodologia diferente da DCT para o cálculo do peso das malas postais, causando uma descontinuidade estatística. Mesmo com essa mudança, é possível identificarmos na série histórica disponível na Tabela 5 que a utilização das linhas aéreas seguiu uma trajetória de crescimento instável, a exemplo da utilização do automóvel.

**Tabela 5:** Malas postais aéreas recebidas e expedidas via Florianópolis 1930-1945

Ano	Malas recebidas	Malas expedidas	Total
1930	2.398	2.984	5.382
1931	2.884	3.732	6.616
1932	4.370	4.510	8.880
1933	5.287	5.811	11.098
1934	8.051	7.861	15.912
1935	5.144	5.342	10.486
1936	5.520	5.081	10.601
1937	6.920	6.481	13.401
1938	7.222	6.632	13.854
1939	5.742	3.742	9.484
1940	6.544	6.708	13.252
1941	2.946	1.783	4.729
1942	3.762	1.651	5.413
1943	3.370	2.073	5.443
1944	3.625	2.565	6.190
1945	3.881	2.493	6.374

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941; Anuário Estatístico do Brasil, 1941-1945.

**Observação:** Para o ano de 1944 de malas recebidas foi realizada uma estimativa.

Para um melhor detalhamento do movimento postal na década de 1930 em Santa Catarina nas agências do interior e na Administração localizada na capital, podemos acompanhar a Tabela 6, que traz a evolução das correspondências e das malas postadas e distribuídas. Em larga medida, o movimento de correspondências e malas segue uma trajetória que alterna entre a estagnação e o crescimento. No entanto, o dado que mais chama a atenção é que o movimento postal no interior é em torno três vezes maior que o da capital, revelando, em certo sentido, a presença de cidades no interior relevantes, como Criciúma, Blumenau, Joinville e Lages.

**Tabela 6:** Movimento postal de correspondências e malas em Santa Catarina  
1930-1939

Ano	Local	Correspondências		Malas	
		Postada e recebida	Distribuída e expedida	Postada e recebida	Distribuída e expedida
1930	Administração	250.541	285.715	46.884	65.074
	Agências	5.905.243	6.997.945	177.340	167.945
	Total	6.155.784	7.283.660	224.224	233.019
1931	Administração	333.081	319.738	53.983	75.305
	Agências	5.086.937	6.024.528	221.836	213.816
	Total	5.420.018	6.344.266	275.819	289.121
1932	Administração	1.160.054	1.248.970	58.659	57.395
	Agências	4.902.747	5.512.068	165.546	161.259
	Total	6.062.801	6.761.038	224.205	218.654
1933	Administração	2.535.362		76.527	
	Agências	5.895.118		243.438	
	Total	8.430.480		319.965	
1934	Administração	2.532.892	2.794.626	85.741	104.707
	Agências	6.368.734	6.440.181	396.220	322.003
	Total	8.901.626	9.234.807	481.961	426.710
1935	Administração	3.651.559	4.274.433	174.249	218.315
	Agências	6.980.231	7.554.254	429.921	521.172
	Total	10.631.790	11.828.687	604.170	739.487
1936	Administração	3.075.103	3.766.493	141.389	184.777
	Agências	10.535.243	13.147.336	326.198	661.078
	Total	13.610.346	16.913.829	467.587	845.855
1937	Administração		3.641.266		208.602
	Agências		11.804.664		476.123
	Total	15.207.355	15.445.930		684.725
1938	Total	19.510.868	24.023.227		
1939	Total	19.756.117	24.419.411		

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941.

Os correios, ao longo dos séculos XIX e XX, deixaram de realizar apenas os serviços de entrega de correspondências para tornarem-se uma agência de múltiplos interesses públicos, prestando diversos serviços. Ainda no século XIX, começaram a realizar serviços de pagamento de vales nacionais e

internacionais por meio da transferência entre agentes. No interior do País, nas pequenas vilas e cidades, os correios eram responsáveis pela monetização da região, realizando o papel de receptores e pagadores de dívidas e “emissores” de moeda por meio das transferências. Em alguns casos, no interior, o movimento financeiro realizado nas agências postais era maior que o orçamento da prefeitura municipal. Somando-se o movimento financeiro (vales nacionais e internacionais) com as despesas realizadas dos correios, veremos que o montante total é muito relevante quando comparamos com algumas despesas realizadas pelo governo estadual.

Na tabela abaixo, podemos observar o movimento dos vales postais nacionais emitidos, pagos e reembolsados e o pagamento de prêmios entre 1930 e 1940. Ao contrário dos indicadores analisados acima, mesmo com as instabilidades da década, a trajetória dos vales postais e dos prêmios foi crescente, tanto na Administração em Florianópolis como nas agências localizadas nas cidades do interior catarinense, com uma média de crescimento anual em valores de 16,24%, e 11,30% na quantidade. A exemplo dos indicadores analisados, as agências concentraram um movimento maior de vales nacionais do que a Administração.

**Tabela 7:** Movimento dos vales postais nacionais e prêmios em Santa Catarina  
1930-1940

Ano	Local	Emitido		Prêmio	Pago		Reembolso	
		Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
1930	Administração	1.567	271:011\$100	2:660\$700	1.766	291:130\$000	4	1:365\$000
	Agências	6.260	1.007:075\$100	12:625\$800	2.381	376:359\$300	21	3:789\$400
1931	Administração	1.700	325:715\$800	2:889\$900	1.895	308:668\$400	3	140\$000
	Agências	7.095	1.255:098\$700	14:892\$100	2.478	366:008\$400	33	2:943\$700
1932	Administração	1.665	425:027\$800	3:085\$700	2.055	328:999\$900	1	745\$000
	Agências	7.828	1.219:548\$000	15:067\$200	2.803	422:108\$100	16	1:164\$200
1933	Administração	1.804	396:398\$600	3:235\$200	2.098	330:887\$100	5	373:500
	Agências	8.878	1.285:612\$400	16:239\$400	2.357	504:473\$800	39	3:203\$100
1934	Administração	2.000	450:013\$400	3:460\$300	2.358	410:814\$000	12	2:982\$900
	Agências	10.325	1.768:129\$400	20:587\$300	3.795	608:836\$900	38	4:813\$500
1935	Administração	2.335	715:246\$700	4:156\$600	2.536	531:165\$200	4	589:000
	Agências	11.371	2.349:487\$600	25:072\$500	4.194	742:211\$500	39	3:096\$500

continua

conclusão

Ano	Local	Emitido		Prêmio	Pago		Reembolso	
		Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
1936	Administração	2.880	638:130\$500	5:546\$400	2.705	766:418\$200	6	3:127\$000
	Agências	13.451	3.056:929\$100	30:491\$500	4.569	1.082:599\$700	53	6:142\$100
1937	Administração	4.145	1.010:905\$300	8:055\$800	3.018	999:913\$400	11	3:630\$500
	Agências	16.132	3.601:689\$800	35:430\$100	5.387	1.336:933\$100	60	9:108\$900
1938	Administração	3.707	791:272\$800	7:123\$400	4.985	1.030:358\$500	55	6:446\$300
	Agências	15.829	3.845:030\$000	24:533\$300	1.959	304:662\$100	24	4:056\$200
1939	Administração	4.750	957:658\$800	8:554\$800	3.454	1.350:981\$800	9	958:900
	Agências	17.328	4.592:073\$560	25:156\$400	6.290	1.166:000\$000	59	6:134\$000
1940	Administração	5.869	1.040:241\$300	9:869\$200	4.076	1.552:283\$500	22	5:905\$5000
	Agências	17.630	4.031:179\$000	27:438\$700	6.291	1.310:297\$900	70	7:236\$300

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941.

Observando o movimento dos vales postais internacionais, quantidade e valor, percebe-se que sua trajetória foi de instabilidade, sendo pago 15:625\$620 em 1930 e 16:831\$00 em 1939, ou seja, pouco alterou. No entanto, no ano seguinte, em 1940, foram pagos 44:357\$700. Comparando com os vales nacionais, os valores são muitos inferiores, porém se entendermos como entrada de recursos do exterior via correios, o valor se torna significativo.

**Tabela 8:** Movimento de pagamento dos vales postais internacionais em Santa Catarina 1930-1940

Ano	Quantidade	Valor
1930	97	15:625\$620
1931	97	18:079\$160
1932	118	32:228\$350
1933	54	7:513\$900
1934	52	5:495\$100
1936	76	10:498\$200
1937	56	7:195\$000
1938	84	24:619\$100
1939	66	16:831\$000
1940	288	44:357\$700

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941.

Na tabela 9, temos o movimento total dos vales postais nacionais emitidos e pagos, os prêmios e reembolsos e os vales internacionais pagos para os anos de 1930 e 1940, o qual foi elaborado com base nas tabelas 7 e 8. Tomando como referência o ano de 1939, que movimentou 8.124:349\$260, representa 45,75% do total arrecadado em tributos pelos 44 municípios catarinenses, que acumularam um total de 17.756:157\$500. Blumenau arrecadou 1.561:164\$000, Florianópolis 1.936:391\$400 e Joinville 2.000:709\$500, bem inferior ao total movimentado pelos correios em vales e prêmios.

**Tabela 9:** Movimento total dos vales postais nacionais e internacionais e prêmios em Santa Catarina 1930-1940

Ano	Total do valor (emitidos, pagos, prêmios e reembolso)	Total da quantidade (emitidos, prêmios e reembolso)
1930	1.981:642\$020	11.999
1931	2.294:436\$160	13.204
1932	2.447:974\$250	14.368
1933	2.547:937\$000	15.181
1934	3.275:132\$800	18.528
1935	4.371:025\$600	20.479
1936	5.599:882\$700	23.664
1937	7.012:861\$900	28.753
1938	6.038:101\$700	26.559
1939	8.124:349\$260	31.890
1940	8.081:958\$600	33.958

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941.

Na Tabela 10, temos o movimento financeiro do DCT em Santa Catarina, apresentando a evolução das receitas e despesas e o resultado financeiro, que apresentou déficit nos 16 anos analisados. Os déficits eram maiores que as três receitas municipais apresentadas no parágrafo acima. Essa trajetória revela a importância do volume de recursos movimentados pelos correios e telégrafos. A receita sempre foi menor que as despesas e, em alguns anos, o valor gasto com pessoal e material era o dobro do valor arrecadado com os serviços prestados. A maior despesa era com a folha de pagamento dos(as) trabalhadores(as), a qual, novamente recorrendo à comparação com as finanças municipais, era maior que a arrecadação tributária de Blumenau, Joinville e Florianópolis para o ano de 1939.

**Tabela 10:** Movimento financeiro do DCT em Santa Catarina 1930-1945 (em Réis, até 1941, em Cr\$, pós-1942)

Ano	Receita	Despesa		Total Despesa	Déficit
		Pessoal	Material		
1930	730:773\$120	1.616:948\$749	63:528\$950	1.680:477\$699	-949:704\$579
1931	624:096\$080	1.495:802\$789	52:953\$220	1.548:756\$009	-924:659\$929
1932	1.426:266\$800	3.147:611\$100	175:289\$500	3.322:900\$600	-1.896:633\$800
1933	919:661\$600	3.626:283\$200	254:060\$400	3.880:343\$600	-2.960:682\$000
1934	1.754:933\$600	2.177:332\$900	167:759\$300	2.345:092\$200	-590:158\$600
1935	1.067:285\$900	3.198:859\$900	223:919\$400	3.422:779\$300	-2.355:493\$400
1936	1.383:682\$800	3.210:621\$600	438:375\$200	3.648:996\$800	-2.265:314\$000
1937	1.519:420\$100	2.643:000\$000	406:000\$000	3.049:000\$000	-1.529:579\$900
1938	1.943:097\$500	3.377:000\$000	839:000\$000	4.216:000\$000	-2.272:902\$500
1939	1.812:157\$500	3.424:000\$000	651:000\$000	4.075:000\$000	-2.262:422\$500
1940	1.789:323\$000			4.415:670\$000	-2.626:347\$000
1941	2.253:115\$000			4.644:401\$000	-2.391:286\$000
1942	2.245.003,00			4.565.446,00	-2.320.443,00
1943	2.739.802,00			4.800.566,00	-2.060.764,00
1944	3.106.936,00			7.177.326,00	-4.070.390,00
1945	3.712.788,00			7.409.872,00	-3.697.084,00

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941; Anuário Estatístico do Brasil, 1941-1945.

**Observação:** 1) Para os anos de 1941 a 1945, foram feitas estimativas com base no desempenho dos correios nacionais; 2) As despesas e receitas a partir de 1937 são referentes ao conjunto do DCT.

Além da relevância incontestável dos correios nos fluxos das comunicações e na aproximação de comunidades, povos e nações, seu impacto na sociedade também se estende para o campo econômico. Responsável pela monetização em diversas regiões no interior do País, os correios também se constituem um agente indutor de rendas, seja por meio de salários, seja por meio de aluguéis pagos. Também nos gastos com custeio para a execução dos serviços postais à demanda de diversos insumos para a manutenção das agências e para a recepção e expedição das malas, correspondências e objetos. Na multiplicação da renda por meio de investimentos, os correios constroem novas agências, reformam outras e adquirem equipamentos instalados. Esses gastos (consumo e investimento) são realizados nas cidades que têm agências dos correios, seja na capital ou no interior.

Para termos uma noção da relevância dos gastos realizados pelo DCT em Santa Catarina, na Tabela 11 temos uma comparação entre o total das despesas

realizadas pelos municípios catarinenses (num total de 44) entre 1930 e 1941 e o volume das despesas realizadas pelo DCT. Em média, as despesas do DCT representam 31,98% das despesas totais realizadas pelos municípios catarinenses, sendo que nos anos de 1932 e 1933 a relação era de 46,54% e 51,83%, respectivamente. Os dados falam por si! Como podemos pensar a dinâmica da economia catarinense na Era Vargas sem a participação do DCT na difusão dos fluxos e das informações e na promoção do crescimento econômico? É nessa perspectiva mais ampla, social e econômica que temos que pensar os serviços postais.

**Tabela 11:** Comparativo entre as despesas municipais e as despesas do DCT em Santa Catarina 1930-1941

Ano	Despesas municipais	Despesas DCT	DCT/Municípios
1930	6.675:000\$000	1.680:477\$699	25,17
1931	7.008:000\$000	1.548:756\$009	22,09
1932	7.138:000\$000	3.322:900\$600	46,54
1933	7.486:000\$000	3.880:343\$600	51,83
1934	8.197:000\$000	2.345:092\$200	28,61
1935	8.606:000\$000	3.422:779\$300	39,76
1936	10.025:000\$000	3.648:996\$800	36,39
1937	10.077:000\$000	3.049:000\$000	30,26
1938	14.361:000\$000	4.216:000\$000	29,36
1939	16.840:457\$300	4.075:000\$000	24,20
1940	18.126:826\$400	4.415:670\$000	24,36
1941	18.389:951\$000	4.644:401\$000	25,25

**Fonte:** Relatórios DGC, 1930-1931; Relatórios DCT, 1932-1941; Santa Catarina, 1937-1941.

**Observação:** Para o ano de 1941 foi feita uma estimativa das despesas do DCT com base no desempenho dos correios nacionais.

## Modernização localizada

Ao contrário das duas décadas anteriores, durante a Era Vargas, o número de agências pouco alterou em Santa Catarina, conforme apresentado na Tabela 3. Com base em um levantamento realizado em jornais catarinenses disponíveis na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, entre 1930 e 1945, e nos Relatórios da DGC e DCT, entre 1930 e 1941, foi possível identificar a abertura de algumas agências postais em Santa Catarina entre 1930 e 1934. Durante o

ano de 1930, foram abertas onze agências localizadas em áreas rurais de municípios do interior catarinense, e todas iniciaram seus serviços antes da posse de Getúlio Vargas. Como todas as sedes dos municípios catarinenses possuíam agência postal, o passo seguinte da expansão e da integração das comunicações foi aprofundar a interiorização das agências e das linhas postais. Após um breve interregno sem abertura de agências (única exceção foi a de Armação, em 1931), no ano de 1934, foram inauguradas cinco agências de correios e telégrafos (Mãe Luzia, Ponte Alta do Sul, Treze de Maio, Volta Grande e Pouso Redondo), e outras sete prestavam somente serviços postais (Belvederes, Benedito Novo, Laurentino, Morretes, Turvo, Vargeado e Salto Grande).

**Quadro 1:** Agências dos correios inauguradas em Santa Catarina

Agência	Município	Data inauguração
Ribeirão do Ouro	Brusque	25/02/1930
Pinheiro Preto	Videira	02/03/1930
Itapema	Penha	08/03/1930
Correa Pinto	Lages	15/03/1930
Taquara Verde	Porto União	15/03/1930
Catanduva	Joaçaba	10/04/1930
Aririú	Palhoça	01/06/1930
Tijuquinhas	Biguaçu	04/06/1930
Forquilhinha	Criciúma	04/06/1930
Santana do Figueiredo	Bom Retiro	15/06/1930
Lança	Porto União	01/07/1930
Armação	Itajaí	25/01/1931
Mãe Luzia	Criciúma	1934
Ponte Alta do Sul	Curitibanos	1934
Treze de Maio	Tubarão	1934
Volta Grande	Araranguá	1934
Pouso Redondo	Tubarão	1934
Belvederes	Urussanga	1934
Benedito Novo	Blumenau	1934
Laurentino	Rio do Sul	1934
Morretes	Araranguá	1934
Turvo	Araranguá	1934
Vargeado	São José	1934
Salto Grande	Rio do Sul	1934

**Fonte:** Relatório DCT, 1934; Jornal República, diversas datas.

Após a criação do DCT, houve a supressão de algumas agências e a fusão de outras. Em 1934, Mafra e Porto União foram fundidas com Rio Negro e União da Vitória, respectivamente, ambas pertencentes ao estado do Paraná. Também foi suprimida a agência de São Marcos do Rio Fortuna, em Tubarão. Em 1935, a de Jararaca foi transferida para Santa Teresa, em São José.

No início da década de 1930, a DCT, em Santa Catarina, dispunha de cinco prédios próprios: Florianópolis, Joinville, Blumenau, Laguna e São Francisco. Os demais eram todos alugados ou disponibilizados pela prefeitura local. O prédio da Administração, localizado na capital (Figura 2), o de Joinville e o de Laguna não comportavam mais o crescente aumento do movimento postal. Dentro do movimento de renovação arquitetônica e de reformas urbanas, que abandonava o ecletismo do século XIX e incorporava o *art déco*, e da reestruturação dos serviços postais e telegráficos, a partir de 1932, foi posto em marcha um amplo projeto para a construção de novas sedes do DCT em algumas capitais e cidades do interior (PEREIRA, 1999). Em Santa Catarina, foram contempladas as cidades de Florianópolis, Joinville e Laguna. A agência de Blumenau era a que estava em melhor estado de conservação e dispunha de amplas instalações para a realização dos diversos serviços postais e telegráficos (Figura 1).

**Figura 1:** Agência dos correios em Blumenau



**Fonte:** Disponível na Internet (Google Imagens).

No dia 13 de abril de 1934, foi lançado o edital de concorrência para a construção do novo prédio dos correios em Florianópolis (REPÚBLICA, 03/05/1934). A empresa selecionada foi a Benedito Dutra & Cia Ltda., cujo projeto foi disponibilizado pelo DCT dentro de um padrão arquitetônico previamente definido. No dia 12 de março de 1935, em ato solene, com a presença do Interventor Federal Aristiliano Ramos, foi lançada a “pedra fundamental” para o início da construção da nova sede na capital (REPÚBLICA, 13/03/1935). O ritmo das obras não seguiu como o esperado, pois a entrega definitiva da nova agência central ocorreu em 1945 (PEREIRA, 1999) (Figura 3).

**Figura 2:** Primeira agência dos correios em Florianópolis



**Fonte:** Disponível na Internet (Google Imagens).

**Figura 3:** Segunda agência dos correios e telégrafos em Florianópolis inaugurada em 1945



**Fonte:** Disponível na Internet (Google Imagens).

O novo prédio dos correios e telégrafos em Laguna foi inaugurado no dia 20 de setembro de 1935 em uma solenidade que contou com a presença do governador Nereu Ramos (Figura 4). O ato de inauguração aconteceu dentro das festividades realizadas para comemorar os cem anos da Revolução de Farroupilha (REPÚBLICA, 22/09/1935).

**Figura 4:** Agência dos correios e telégrafos em Laguna inaugurada em 1935



**Fonte:** Acervo próprio.

Em Joinville, o início das obras da nova sede dos correios e telégrafos ocorreu no dia 24 de agosto de 1935, em uma “majestosa” cerimônia prestigiada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas João Marques dos Reis e do governador Nereu Ramos (REPÚBLICA, 24/08/1935) (Figura 5). Com algumas paralizações, as obras foram retomadas em agosto de 1936, sob o comando do engenheiro joinvillense J. Barbosa de Moura (O ESTADO, 14/08/1936). A nova sede foi entregue à comunidade em 16 de maio de 1937 (REPÚBLICA, 18/05/1937).

**Figura 5:** Agência dos correios e telégrafos em Joinville inaugurada em 1937



**Fonte:** Disponível na Internet (Google Imagens).

Percebe-se, nas fotos, que as três agências construídas na Era Vargas em Santa Catarina seguiam um estilo arquitetônico muito semelhante, com predominância do *art decó*. Esse estilo esteve presente em diversos prédios públicos construídos no País, refletindo a tendência de uma época. Nas décadas seguintes, o estilo *art decó*, com traços *Bauhaus*, seguiu sendo impresso em outras agências postais em Santa Catarina, como na de Itajaí, Lages e Blumenau (XV de Novembro).

Com relação à modernização nas linhas postais, no Quadro 2 destacamos a substituição do uso de cavalos por veículos automotores em duas linhas. A primeira, em 1930, entre Herval, passando por Catanduva, chegando a Xanxerê, ou seja, partindo do rio do Peixe (meio-oeste) em direção ao oeste catarinense, em um total de 136 quilômetros. A colonização da região e a abertura de novas e melhores estradas permitiram substituir a substituição do cavalo por auto caminhão (ônibus), agilizando e regularizando a entrega de correspondências e encomendas. A segunda, em 1937, entre Florianópolis e Laguna, utilizando a Estrada do Litoral, passando por Palhoça, Paulo Lopes

e Imbituba, com linhas laterais para Santo Amaro da Imperatriz e Garopaba, quando foi substituído o uso do cavalo pelo auto caminhão, com aproximadamente 130 quilômetros. Combinados com os horários de partida dos trens da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, que ligava Laguna a Araranguá, os horários dos correios eram os seguintes:

Para que as malas expedidas pelo correio desta capital alcancem ainda o trem para o sul, essas expedições serão aqui feitas na véspera á noite, recebendo a 4<sup>a</sup> Seção até as 20 horas correspondência, que pagará porte duplo áí postada depois das 19 horas. A distribuição da correspondência originária do sul, será efetuada nesta capital, às terças, quintas e sábados no mesmo dia, com a segunda distribuição domiciliar às 16 horas e no dia imediato com a primeira distribuição ás 8 horas, a qual chegada ao entardecer das segundas, quartas e sextas-feiras. O caminhão do correio chegará a Laguna diariamente ás 11 horas. Ajustaram o serviço de transporte de malas na mesma linha postal as conhecidas Empresas Auto Viação Catarinense e Viação Gloria, que tão relevantes serviços já estão prestando a população meridional de Santa Catarina [sic]. (REPÚBLICA, 03/06/1937)

Os melhoramentos realizados nas estradas catarinenses, sobretudo a partir do segundo Plano Rodoviário Estadual aprovado em 1937, e o surgimento de diversas companhias privadas de transporte coletivo permitiram a substituição paulatina dos cavalos pelos ônibus. No entanto, a utilização do transporte equestre manteve-se por um bom tempo, sobretudo no interior do Estado na entrega das malas postais entre a sede dos municípios, que dispunham de agências, com comunidades rurais.

**Quadro 2:** Linhas postais criadas e substituídas em Santa Catarina

Linha	Observação	Data inauguração
Araranguá - Canjicas	Criada	26/04/1930
Nova Veneza - Lauro Müller	Criada	07/05/1930
Herval - Catanduva - Xanxerê	Substituído cavalo por ônibus	20/05/1930
Araranguá - Volta Grande	Criada	15/08/1930
Urussanga - Esplanada	Substituída pela via férrea	28/05/1931
Florianópolis - Laguna	Substituído cavalo por ônibus	03/06/1937

**Fonte:** Jornal República, diversas datas.

Além da construção de novas agências e da introdução do automóvel em algumas linhas postais, também podemos destacar outras modernizações: a) a interiorização do serviço de *colis postaux*, que chegou a São Francisco do Sul em fevereiro de 1930, e do teletipo, disponibilizado em Joinville em setembro de 1931; b) a aquisição de uma máquina para carimbar para a agência de Florianópolis, em junho de 1930, que tinha a capacidade para carimbar até 2.000 correspondências por minuto; c) a introdução de novos serviços públicos, com a expedição de carteira de identidade, iniciada em novembro de 1931. Esses serviços e equipamentos primeiros foram instalados e disponibilizados na Administração e nas principais agências do interior, mas em seguida se estenderam para a maioria dos municípios catarinenses.

## Considerações finais

Os anos de 1930 inauguraram uma outra etapa na trajetória da política e da economia brasileira. Foi posto em marcha um acelerado processo de industrialização com o alargamento das funções do Estado, que assumiu o comando da politização das relações econômicas. Mesmo com instabilidades internas e externas, o projeto de industrialização seguiu seu percurso quemando etapas e repondo problemas cada vez mais complexos. Santa Catarina incorporou os reflexos dessas mudanças, imprimiu ritmos mais dinâmicos nas especializações regionais e ensaiou impulsos localizados de diversificação produtiva. A pequena propriedade e o extrativismo ainda definiam o padrão de crescimento, mas já era possível identificar indícios do nascimento de um novo padrão em ebulação.

Nas comunicações, o período de 1930 a 1945 foi marcado pela reorganização institucional, com a fusão dos serviços postais e telegráficos, por meio da criação do Departamento de Correios e Telégrafos, em 1932, e a modernização dos serviços de atendimento ao público. Foram construídas novas sedes, introduzidos equipamentos modernos, ampliados os correios aéreos e “mecanizadas” algumas linhas postais. Foram os elementos centrais da modernização dos correios que, em maior ou menor escala, chegaram a todos os estados da federação.

Para esse período, 1930-1945, penso que a trajetória dos correios em Santa Catarina combinou dois movimentos simultâneos: *expansão restritiva* e *modernização localizada*. A expansão foi restritiva porque houve crescimento no movimento postal sem alterar o número de trabalhadores, portanto, houve ganho de produtividade com mais exploração do trabalho. Houve momento

de estagnação e crescimento, mas na média o resultado foi positivo. Esse resultado não repercutiu nas finanças, que, seguindo sua trajetória secular, acumulou déficit contínuos ao longo do período.

A modernização foi localizada porque é possível identificar avanços em determinados setores dos correios, como a construção de novas instalações (Florianópolis, Joinville e Laguna) e a introdução de equipamentos para facilitar os serviços cotidianos, como o teletipo e a máquina de carimbar. Também se destaca a mecanização de algumas linhas, que substituiu o transporte a cavalo pelo veículo automotor, por exemplo, entre Herval e Xanxerê, no Oeste, e entre Florianópolis e Laguna, no litoral. A introdução das linhas aéreas foi a grande novidade na década de 1930. As cidades de Joinville, São Francisco do Sul, Blumenau, Itajaí, Florianópolis e Laguna eram atendidas pela Syndicato Condor, Panair do Brasil, Aerolloyd Iguassu, Vasp e Aeropostale.

A mecanização das linhas e a expansão dos correios aéreos revelam a estreita relação que sempre houve entre a modernização dos transportes e a modernização das comunicações. Ambos constituem a esfera da circulação, que combinada com a esfera da produção forma a totalidade do modo de produção capitalista.

## Referências

### Relatórios e anuários

DIRETORIA GERAL DOS CORREIOS. *Relatório da Diretoria Geral dos Correios do ano de 1926, apresentado pelo diretor geral Severino Henrique de Lucena Neiva ao Ministro da Viação e Obras Públicas Victor Konder*. Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1927.

DIRETORIA GERAL DOS CORREIOS. *Relatório da Diretoria Geral dos Correios do ano de 1927, apresentado pelo diretor geral Severino Henrique de Lucena Neiva ao Ministro da Viação e Obras Públicas Victor Konder*. Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1928.

DIRETORIA GERAL DOS CORREIOS. *Relatório da Diretoria Geral dos Correios do ano de 1928, apresentado pelo diretor geral Severino Henrique de Lucena Neiva ao Ministro da Viação e Obras Públicas Victor Konder*. Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1929.

DIRETORIA GERAL DOS CORREIOS. *Relatório da Diretoria Geral dos Correios do ano de 1930, apresentado pelo diretor geral Geonisio Curvello de Mendonça ao Ministro da Viação e Obras Públicas José Américo de Almeida.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1931.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório das Extintas Diretoria Geral dos Correios e Repartição Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1931, apresentado pelo diretor geral Tenente Coronel João de Mendonça Lima ao Ministro da Viação e Obras Públicas José Américo de Almeida.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1932.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1932, apresentado pelo diretor geral Adroaldo Tourinho Junqueira Ayres ao Ministro da Viação e Obras Públicas José Américo de Almeida.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1933.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1933, apresentado pelo diretor geral Leonidas de Siqueira Meneses ao Ministro da Viação e Obras Públicas João Marques dos Reis.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1934.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1934, apresentado pelo diretor geral Leonidas de Siqueira Meneses ao Ministro da Viação e Obras Públicas João Marques dos Reis.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1935.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1935, apresentado pelo diretor geral Leonidas de Siqueira Meneses ao Ministro da Viação e Obras Públicas João Marques dos Reis.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1936.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1936, apresentado pelo diretor geral Leonidas de Siqueira Meneses ao Ministro da Viação e Obras Públicas João Marques dos Reis.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1937.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1937, apresentado pelo diretor geral Capitão Mário José de Faria Lemos ao Ministro da Viação e Obras Públicas General João de Mendonça Lima.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1938.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. *Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1938, apresentado pelo diretor geral Capitão Mário José de*

*Faria Lemos ao Ministro da Viação e Obras Públicas General João de Mendonça Lima.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1939.

*DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1939, apresentado pelo diretor geral Capitão Landry Sales Gonçalves ao Ministro da Viação e Obras Públicas General João de Mendonça Lima.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1940.

*DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1940, apresentado pelo diretor geral Capitão Landry Sales Gonçalves ao Ministro da Viação e Obras Públicas General João de Mendonça Lima.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1942.

*DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS. Relatório do Departamento Geral dos Telégrafos referente ao ano de 1941, apresentado pelo diretor geral Capitão Landry Sales Gonçalves ao Ministro da Viação e Obras Públicas General João de Mendonça Lima.* Rio de Janeiro: Tipografia da Diretoria Geral dos Correios, 1943.

*INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário estatístico do Brasil 1936.* Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Publicidade, 1936. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

*INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário estatístico do Brasil 1937.* Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Publicidade, 1937. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

*INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário estatístico do Brasil 1938.* Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Publicidade, 1938. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

*INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário estatístico do Brasil 1938.* Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1938. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

*INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário estatístico do Brasil 1939-1940.* Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1940. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

*INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Anuário estatístico do Brasil 1941-1945.* Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1946. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário estatístico do Brasil 1946*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1947. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário estatístico do Brasil 1948*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1949. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário estatístico do Brasil 1950*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1951. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Anuário estatístico do Brasil 1951*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1952. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca>>. Acesso em: nov. 2020.

## Jornais

O ESTADO. *Edifício para os correios de Joinville*. Florianópolis, 14/08/1936. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Pelos correios*. Florianópolis, 22/02/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 26/02/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 07/03/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 08/03/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 21/03/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 03/04/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 26/04/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 07/05/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios do estado*. Florianópolis, 13/05/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 04/06/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 05/06/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Administração dos Correios de Florianópolis*. Florianópolis, 12/06/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios*. Florianópolis, 28/06/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Criação de uma linha postal em S. Catarina*. Florianópolis, 16/08/1930. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Supressão e reestabelecimento de linhas postais*. Florianópolis, 28/05/1931. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Carteiras postais de identidade*. Florianópolis, 29/10/1931. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *A unificação dos correios e telégrafos*. Florianópolis, 13/10/1932. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios e telégrafos*. Florianópolis, 04/11/1932. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Prédio dos correios e telégrafos*. Florianópolis, 03/05/1934. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios e telégrafos*. Florianópolis, 10/04/1934. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios e telégrafos*. Florianópolis, 06/12/1934. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *O lançamento da pedra fundamental do edifício dos correios e telégrafos desta capital.* Florianópolis, 13/03/1935. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Mafra vai ter uma agência postal.* Florianópolis, 30/07/1935. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Agência postal de Jararaca foi transferida para Santa Teresia.* Florianópolis, 14/08/1935. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Agência postal de Mafra.* Florianópolis, 17/08/1935. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *O Ministros Marques dos Reis em Santa Catarina.* Florianópolis, 24/08/1935. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Laguna comemorou com excepcionais festejos a passagem do centenário da Revolução Farroupilha.* Florianópolis, 22/09/1935. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Correios e telégrafos de Joinville.* Florianópolis, 18/05/1937. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

REPÚBLICA. *Inaugura a linha postal Florianópolis-Laguna.* Florianópolis, 03/06/1937. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: abr. 2021.

## Livros

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. *O capitalismo tardio: contribuição a revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira.* São Paulo: Brasiliense, 1987.

DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: estado e industrialização no Brasil 1930-1960.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1985.

GOULARTI FILHO, A.. Formação do Sistema de Comunicações em Santa Catarina: Telefonia (1876-1927). *Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*, v. 10, p. 274-300, 2018.

GOULARTI FILHO, A.. Agências e linhas dos correios na integração do território catarinense no século XIX. *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 47, p. 395-428, 2017.

GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2016.

GOULARTI FILHO, Alcides. *Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

MAZON, Gabriel Crozetta; GOULARTI FILHO, Alcides. Permanências e mudanças na expansão dos serviços postais em Santa Catarina (1900-1930). *Revista de Economia* (UFPR), v. 41, p. 112-149, 2020

PEREREIRA, Margareth da Silva. *Os correios e telégrafos no Brasil: um patrimônio histórico e arquitetônico*. São Paulo: MSP/ECT, 1999.

Artigo recebido para publicação em 27/03/25 e aprovado em 25/06/25.