

AGÊNCIAS E LINHAS DOS CORREIOS NA INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO CATARINENSE NO SÉCULO XIX

Alcides Goularti Filho – alcides@unesc.net
Professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico
Universidade do Extremo Sul Catarinense
Pesquisa financiada pelo MCTI/CNPq

Resumo

O objetivo deste artigo é descrever e analisar a trajetória da expansão dos serviços postais em Santa Catarina por meio da abertura de agências e linhas postais (terrestres e marítimas) na integração e formação do território catarinense no século XIX. Tanto quanto os transportes, os meios de comunicação (correios e telégrafos) também se constituem como elementos determinantes na formação do sistema regional e nacional de economia. Transportes e comunicações formam uma unidade cujas melhorias em um implicam em mudanças no outro e ambos dependem de recursos públicos para se desenvolver. Além da introdução e das considerações finais, o texto está dividido em quatro tópicos: a) uma análise do financiamento dos transportes e das comunicações por meio de recursos advindos do Tesouro e a geração de déficits constantes; b) um breve debate historiográfico sobre a formação do território catarinense do século XIX; c) a trajetória da abertura das agências e das linhas postais como elemento constitutivo do território catarinense; e d) um panorama sobre o desempenho financeiro dos correios no Brasil e em Santa Catarina. As principais fontes utilizadas para construir o texto foram relatórios dos seguintes órgãos executivos: Ministério dos Negócios do Império, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Tesouro Nacional (Balanço das Receitas e Despesas) e Diretoria-Geral dos Correios. Também foi realizada uma pesquisa na Coleção de Leis do Império e República e na base digitalizada dos jornais catarinenses disponíveis na Biblioteca Digital da Biblioteca Nacional.

Palavras-chaves: comunicações – correio – território – história econômica – Santa Catarina

1. Introdução: correios na formação do sistema nacional de economia

Nos estudos sobre a formação do sistema nacional de economia, há uma predominância de pesquisas que apresentam o transporte como elemento unificador do território. Ao mesmo tempo

em que o ritmo de expansão e retração do sistema de transportes é determinado pelo desenvolvimento das forças produtivas, também deve ser entendido como indutor do processo de acumulação. Transportes e produção formam uma totalidade dentro do modo de produção capitalista cujo em que o desempenho de um está associado ao do outro. A construção e as melhorias realizadas em estradas, ferrovias, vias navegáveis e portos partem de demandas impulsionadas pelo fluxo mercantil, pela expansão demográfica e pelas estratégias militares na definição e na ocupação do território. As melhorias nos transportes também partem da necessidade de acelerar as comunicações e difundir as informações.

Portanto, temos de entender que ocupam a mesma centralidade que assume o transporte na formação do sistema nacional de economia, também pode ser pensada para os meios de comunicação, que, no século XIX, eram representados pelos correios e telégrafos (LIST, 1986). Ocupar e definir território, acelerar a produção e promover a expansão demográfica são ações que concomitantemente se desenvolvem concomitantemente a partir da disponibilidade de meios de comunicação. A produção e o comércio impulsionam o aperfeiçoamento dos meios de comunicação, ao mesmo tempo em que estes disponibilizam acesso às informações vitais para gerar mais acumulação. Dessa forma, transporte e comunicação formam uma unidade dentro do movimento geral da acumulação capitalista.

Transportes e comunicações operam com intuítos diferenciados, mas são unidos pela semelhança dos objetivos. As melhorias realizadas nos transportes possibilitam acelerar as comunicações, mas a necessidade de qualificar a comunicação entre diferentes regiões obriga os agentes econômicos a realizar melhorias nos transportes. As comunicações aproximam as pessoas, difundem informações e atualizam o conhecimento. Se no início de século XXI, os meios de difusão das informações e do conhecimento são na sua grande maioria *online*, no século XIX, os correios e os telégrafos eram os meios mais utilizados para aproximar pessoas, povos e civilizações. Neste artigo o correio assume a centralidade da análise para que se possa entender a formação do sistema regional e nacional de economia e em torno dele giram atividades de valorização do capital, expansão demográfica, estratégia militar e definição e ocupação do território. São diversidades que se unificam e formam uma região e uma nação a partir de uma base territorial.

Além dos elementos concretos que catalisam uma nação, há também os símbolos e ícones que expressam sentimentos e constroem a nacionalidade, como a bandeira, o hino, os heróis e os brasões. Neste rol cívico-patriótico também poderíamos incluir o selo postal, que se configura como uma marca que identifica a origem das correspondências que circulam no mundo. Quando um novo país é formado, a elite dirigente imediatamente trata de criar instituições para sustentar

os símbolos nacionais. Na organização dos serviços públicos, além dos ministérios e embaixadas, diversos órgãos passam a representar a nova nação. Entre os órgãos criados, destacam-se a fundação da agência central dos correios e suas diversas subseções regionais. Mesmo na atualidade em que as comunicações estão sendo dominadas pelas transmissões *online*, os correios ainda são instituições estruturantes na formação de uma nação.

No Brasil, a presença dos serviços postais no período colonial se davam por meio do Correio-Mor das Cartas do Mar, que estava restrito à troca de correspondências entre Lisboa, Rio de Janeiro e Salvador. Enquanto instituição, os serviços dos correios foram autorizados a serem criados no Brasil por meio do alvará de 20 de janeiro de 1798, denominados Correios Marítimos e vinculados à Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos. No Norte e Nordeste, os pacotes dos Correios Marítimos frequentariam os portos das capitânicas de Pernambuco, Paraíba, Maranhão, Piauí e Pará; no Sul, os portos da Bahia e do Rio de Janeiro. Também estava autorizada pelo alvará a criação de linhas terrestres nas capitânicas do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, São Paulo, Rio Grande do Sul, Pará e Mato Grosso. No ano seguinte, em 16 de março, foi publicado o primeiro alvará que regulamentou as atividades e os procedimentos para recebimento e despacho das correspondências. No mesmo alvará, o recém-criado Correio Marítimo passou a ser designado como Correio Geral. Ainda em 1799, no dia 6 de junho, foram aprovadas as instruções práticas para os correios assistentes, que normatizaram o trabalho dos agentes, carteiros e estafetas (PORTUGAL, 1828).

Com a chegada da Família Real ao Brasil em 1808, iniciou-se um processo de institucionalização das atividades econômicas e políticas, com a criação de diversos órgãos controlados pela Coroa. Entre esses novos órgãos, estava a Administração Geral dos Correios da Coroa e Província do Rio de Janeiro, que por meio da Decisão 53, de 22 de novembro de 1808, também criou cargos, ordenados e funções administrativas (BRASIL, 1891). Com a Independência em 1822, foi realizado um novo ordenamento jurídico e administrativo no Brasil. Foram criados os ministérios dos Negócios do Império, do Estrangeiro, da Marinha, da Guerra, da Fazenda e da Justiça. Também foi organizado o Tesouro Público Real, a Casa da Moeda e os Correios. A administração dos correios, tanto da capital como das províncias, estava vinculada ao Ministério dos Negócios do Império (AVELLAR, 1976).

Quadro 1: Trajetória institucional e normativa dos correios

Ano	Órgão	Ministério	Regulamento
1798-1808	Correios Marítimos	Repartição da Marinha e Domínios Ultramarinos	Alvará de 20/1/1798
1808-1829	Administração-Geral dos Correios da Coroa e Província do Rio de Janeiro	Repartição da Marinha (1808-1822) Ministério dos Negócios do Império (pós-1822)	Decisão 53 de 22/11/1808
1829-1844	Administração-Geral dos Correios	Ministério dos Negócios do Império	Decreto de

			5/3/1829
Pós-1844	Diretoria-Geral dos Correios	Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1860-1890), Ministério da Instrução Pública, Correios e Telégrafos (1890-1891); Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (pós-1892)	Decreto 399 de 21/12/1844 e Decreto 9.912-A de 26/3/1888

Fonte: Regulamentos do Correios

No que tange às normas e diretrizes gerais dos serviços dos correios, ao longo do século XIX foram aprovados três regulamentos. O primeiro no começo do Império por meio do Decreto de 5 de março de 1829, que criou a Administração Geral dos Correios; o segundo no início do Segundo Reinado, pelo Decreto nº 399, de 21 de dezembro de 1844, que criou a Diretoria-Geral dos Correios; e o terceiro no final do Império, pelo Decreto nº 9.912-A, de 26 de março de 1888 (LOPES, 1909). Em 1860, a Diretoria-Geral dos Correios passou a ser vinculada ao recém-criado Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Num breve interregno entre 1890 e 1891, a Diretoria foi transferida para o Ministério da Instrução Pública, Correios e Telégrafos. No ano de 1892, após a extinção desse ministério, a Diretoria-Geral dos Correios passou ao comando do Ministério da Indústria e Obras Públicas (Quadro 1).

2. Financiamento dos transportes e das comunicações

Os serviços postais em todos os países sempre foram atribuições exclusivas do Estado. Mesmo na Inglaterra e na França, que serviam de modelo do *laissez-faire*, a gestão era centralizada e financiada pelo Estado. No Brasil, os serviços postais eram colocados como uma atividade estratégica e confiável para o Império. O próprio D. João VI afirmava que o correio era para “servir o bem público e não somente aumentar o erário régio” (ALBUQUERQUE, 1965). Antes do advento do telégrafo, o correio era a única forma de manter os diversos órgãos imperiais informados das decisões tomadas pelo governo central. O mesmo ocorria entre os governos das províncias e as autoridades municipais. Tanto que as instituições locais eram quem reivindicava a abertura de agências dos correios nas vilas e cidades.

Analisando a trajetória das receitas e despesas da Diretoria-Geral dos Correios durante todo o século XIX, temos um acúmulo contínuo de déficits e o aumento no volume de correspondências expedidas não diminuía o impacto das dificuldades financeiras. Era uma realidade que o Estado brasileiro enfrentava e não vislumbrava uma solução financeira viável. O Estado financiou os insistentes déficits gerados pelos correios e pelos telégrafos, além de conceder subvenções às companhias de navegação e garantia de juros às companhias

ferroviárias. Durante o terceiro quartel do século XIX, essas atividades eram responsáveis pela absorção de 30,26% das despesas do ministério e aproximadamente 20,6% no quartel seguinte (Tabela 1). Manter em funcionamento as estruturas de transporte e comunicações implicava em recorrer a subsídios e déficits, sob pena de paralisar os fluxos internos no País caso houvesse cortes abruptos no orçamento.

Tabela 1: Participação do financiamento das ferrovias, navegação, correios e telégrafos na despesa total no Ministério dos Negócios do Império e no Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas 1856-1900 (em %)

Ano	Ferrovias: garantia de juros	Navegação: subvenção	Correios: déficit	Telégrafos: déficit	Total
1856	4,28	23,16	0,59	--	28,03
1857	4,25	22,84	1,14	--	28,23
1861	9,20	30,86	2,40	--	42,46
1862	15,5	32,08	2,50	0,54	50,62
1866	5,72	20,00	2,06	4,64	32,42
1869	11,88	18,88	0,88	1,32	32,96
1870	9,80	15,76	0,18	0,93	26,67
1871	8,12	12,45	0,26	0,95	21,78
1872	5,25	10,87	0,64	2,55	19,31
1874	6,29	12,92	3,22	3,99	26,42
1875	6,86	11,4	0,80	4,94	24,00
1876	4,32	7,01	0,66	2,76	14,75
1877	3,45	5,33	0,78	2,00	11,56
1878	6,00	5,58	0,99	1,82	14,40
1879	6,18	7,85	1,23	1,54	16,80
1880	12,06	8,08	1,14	1,60	22,88
1881	11,00	8,85	0,66	1,23	21,73
1882	15,96	7,20	0,73	0,95	24,84
1883	15,60	6,53	1,09	1,42	24,64
1884	21,48	5,98	1,08	1,47	30,02
1885	20,48	6,70	1,32	1,84	30,34
1888	14,64	6,11	--	1,79	22,54
1889	13,12	5,11	--	0,60	18,83
1890	12,68	3,78	--	1,27	17,73
1892	10,88	3,12	3,58	2,38	19,96
1893	11,42	2,50	4,02	3,34	21,28
1894	11,82	2,50	2,57	4,55	21,44
1895	10,40	2,12	3,21	4,88	20,61
1896	9,41	1,7	1,91	3,96	16,99
1897	12,96	3,13	4,80	4,03	24,92
1898	12,85	2,72	1,73	0,51	17,80
1899	14,18	3,15	1,87	0,71	19,91
1900	13,53	2,92	1,84	0,91	19,20

Fonte: Relatórios do Ministério dos Negócios do Império; Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; Relatórios do Ministério da Agricultura, Indústria, Comércio e Obras Públicas; Relatórios das Receitas e Despesas do Império e República

Durante todo o século XIX, o Brasil se constituiu como uma periferia subordinada dentro da economia mundial. Nossa herança colonial era repostada cotidianamente pela aristocracia e pela nascente elite nativa que reforçava o caráter inorgânico da sociedade e desarticulado da economia. Éramos uma sociedade escravocrata, latifundiária, exportadora de produtos primários tropicais, sem a presença de base produtiva e comercial mais complexa (PRADO JÚNIOR,

1990). Como consequência dessa baixa concentração de capital, tínhamos ritmo muito lento de acumulação, ausentes mecanismos de financiamento e um fluxo de renda pouco monetizado, desigual e distorcido. Mesmo apresentando fragilidades estruturais com um sistema tributário débil, a maior capacidade de intervenção e financiamento concentrava-se no Estado (FURTADO, 1989).

Como o Brasil ainda não havia internalizado as formas superiores de organização capitalista, o Estado não poderia esmorecer diante do acelerado processo de modernização das forças produtivas que estava em marcha nas economias centrais. Financiar por meio do Tesouro as ferrovias, a navegação, os correios e os telégrafos era criar condições mínimas para formar um sistema nacional de economia. Esperar pelo mercado e pelos agentes privados seria o mesmo que entregar aos deuses mitológicos a tarefa de promover a paz. Baixa capacidade de acumulação, fragilidade financeira e insuficiência tributária era uma causação circular que poderia ser revertida apenas com uma intervenção mais intensa do Estado.

Esse era o padrão de acumulação da economia brasileira durante todo o século XIX. É dentro desse padrão que temos de entender o desenvolvimento dos correios no Brasil: a dificuldade em melhorar os serviços, o limitado quadro de funcionários e as precárias condições das agências. Esses problemas poderiam ser vistos como circunscritos à administração dos correios, mas havia outros que estava relacionado diretamente relacionados ao padrão de acumulação da economia brasileira: as precárias condições das estradas, a ausência da navegação fluvial moderna e o limitado alcance das ferrovias. A velocidade da entrega das correspondências dependia diretamente do acesso aos meios de transportes e as condições das estradas no século XIX pouco se alteraram desde o período colonial e, na sua grande maioria, ainda eram “picadas” e caminhos abertos na mata por tropas e tropeiros. Cruzar rios, subir montanhas, enfrentar longos trechos em terrenos arenosos e alagadiços era a rotina dos estafetas que levavam as malas postais de uma agência a outra. Com o advento das ferrovias, a situação melhorou, mas o alcance dos correios era limitado pela escassa malha ferroviária.

Portanto, temos de entender as melhorias realizadas no sistema de transportes também como uma demanda advinda dos correios. A necessidade de acelerar a chegadas das informações tencionava o ministério a realizar melhorias nas estradas e disponibilizar mais serviços de estalagens e balseiros. Nesse sentido, transportes e comunicações são partes da mesma totalidade. Ambos podem ser tomados como ponto de partida e chegada para entendermos o padrão de acumulação na economia brasileira no século XIX.

3. Território catarinense no século XIX: apontamentos historiográficos

Na historiografia catarinense que versa sobre a formação econômica do território no século XIX, podemos destacar dois estudos. O primeiro foi coordenado por Américo Augusto da Costa Souto e publicado pelo Centro de Assistência Gerencial de Santa Catarina (Ceag/SC) em 1980, intitulado “Evolução histórico-econômica de Santa Catarina: estudos de alterações estruturais (século XVII-1960)”, e o segundo, por Idaulo José Cunha “Evolução econômico-industrial de Santa Catarina”, publicado em 1982. No primeiro estudo, o Ceag/SC afirma que, do século XVII até 1850, Santa Catarina era vista como um território de passagem das tropas que partiam do Rio Grande do Sul em direção a São Paulo. No segundo, Cunha analisa o mesmo período e define a província como uma “economia de subsistência”, cuja diminuta população produzia basicamente para o seu sustento (artesanato, pesca e agricultura). Ambos tratam o período pós-1850 como aquele em que houve o surgimento de uma economia “primário-exportadora”.

Com base nos livros “Formação econômica de Santa Catarina” (GOULARTI FILHO, 2002) e “Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina” (GOULARTI FILHO, 2013) e nos diversos artigos publicados pelo mesmo autor sobre os caminhos e estradas (Estrada Dona Francisca, Estrada da Mata, Estrada do Litoral, Estrada Três Barras, Estrada Blumenau a Curitiba, Estrada de Lages e Estrada de Laguna a Lages), podemos olhar para o século XIX em Santa Catarina como o momento de formação do mercado interno e de constituição de uma rede de cidades. Nem território de passagem, nem economia de subsistência, mas um mercado interno em formação que imprimia seu próprio ritmo de acumulação diferenciada dentro do movimento geral da economia e da sociedade brasileira. Podemos observar esse movimento endógeno de acumulação, por exemplo, na formação da rede de caminhos e estradas e na expansão da colonização. Neste artigo pretendemos demonstrar que a abertura de agências e de linhas dos correios também faz parte do movimento de formação do mercado interno e do território em Santa Catarina no século XIX.

A colonização portuguesa em Santa Catarina teve início com a fundação de São Francisco do Sul, em 1658, seguida pelas de Laguna, em 1676, e de Desterro (Florianópolis), em 1675. Essas três vilas portuárias se tornaram referência em Santa Catarina durante os séculos XVIII e XIX. No Sul, Laguna constitui-se no principal centro da região e era rota de passagem das tropas que vinham do extremo sul em direção ao norte por meio da Estrada do Litoral. No último quartel do século XIX, a cidade serviu como ponto irradiador da colonização de toda a região Sul. Com a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, inaugurada em 1884, novamente Laguna reforça sua posição estratégica na região e no Estado, servindo de escoadouro da produção de carvão extraída das minas de Lauro Müller, Criciúma e Urussanga. Em direção a

Lages, no planalto serrano, era possível chegar por meio de trechos navegáveis do rio Tubarão e pela Estrada do Imaruí ou pela Estrada do Tubarão (GOULARTI FILHO, 2013). Com a organização dos correios após 1822, a primeira agência aberta no sul catarinense foi em Laguna.

No norte, São Francisco do Sul cumpria o mesmo papel que Laguna. Além do porto localizado na navegável Baía da Babitonga, a vila também era servida pela Estrada Três Barras, que fazia a comunicação de São Francisco do Sul com o planalto de Curitiba, rota do gado que vinha do sul. Com a fundação de Joinville, em 1851, o porto de São Francisco passou a escoar a produção colonial e receber os imigrantes do norte catarinense. Em direção ao planalto norte, a partir de Joinville, era possível seguir pela moderna Estrada Dona Francisca até a vila de Rio Negro, no Paraná. Em Rio Negro, havia o cruzamento com a Estrada da Mata – que fazia parte do extenso Caminho de Viamão a Sorocaba – e o acesso aos rios Negro e Iguazu, ambos navegáveis.

Desterro era a capital da província, o centro de defesa militar da Colônia e ponto de partida para norte, sul e planalto. Em direção ao planalto seguia-se a Estrada de Lages, uma das principais obras levadas a cabo pelo governo provincial. No sentido norte-sul, a capital ficava no meio da Estrada do Litoral. Além disso, a cidade possuía o porto mais movimentado da província, de onde partiam as principais rotas nacionais e internacionais.

Lages, localizada no planalto central e fundada por tropeiros em 1766, era a principal vila do sertão catarinense porque ficava no meio da passagem das tropas que subiam das fazendas gaúchas em direção às feiras paulistas. De Lages, seguiam estradas em direção a Laguna, Desterro e ao planalto norte. Com a fundação da colônia de Blumenau duas décadas mais tarde, em 1850, já estava em construção uma estrada que levaria os tropeiros do planalto serrano em direção ao vale do Itajaí e litoral.

A colonização em Santa Catarina ocorreu de forma mais acentuada a partir do último quartel do século XIX por meio da vinda de mais imigrantes para Blumenau e Joinville e da fundação de novas colônias no sul, como Urussanga e Criciúma. No vale do Itajaí, a cidade de Blumenau se tornou o principal centro regional, integrando-se ao porto de Itajaí por meio da navegação fluvial, e com o interior seguindo pela Estrada de Blumenau a Curitiba. Também merecem destaque as comunidades açorianas dispersas no litoral catarinense, como Porto Belo, Itajaí, São José, Garopaba e Imbituba.

Portanto, ao longo de todo o século XIX foi se formando uma rede de vilas e cidades catarinenses integradas por estradas, navegação fluvial e ferrovias. Essas vilas e cidades se tornaram sedes de agências dos correios e foram estabelecidas, entre elas, as linhas postais. Os

serviços dos correios se somam ao processo de integração e formação do território catarinense posto em marcha ao longo do século XIX.

4. Abertura de agências e de linhas postais

Neste item apresentaremos a expansão das linhas postais e a abertura de agências em Santa Catarina durante todo o século XIX. O período está subdividido em três momentos: a) primeira metade do século XIX; b) 1850 a 1889; e c) 1889 a 1900.

4.1 Primeira metade do século XIX

Quando foi publicado o alvará de 1798, que autorizou a criação do Correios Marítimos no Brasil, estava previsto o estabelecimento de “comunicações interiores” entre as capitanias de São Paulo e Rio Grande. Era uma linha que obrigatoriamente passaria pelo território catarinense, por meio do Caminho de Viamão a Sorocaba, via planalto, ou pela Estrada do Litoral, cruzando São Francisco, Desterro e Laguna. Caso a comunicação fosse feita pelo Atlântico, no meio da viagem tinha o porto de Santa Catarina (Desterro). Essa linha foi estabelecida pela Carta Régia de 24 de setembro de 1817. Mas o primeiro documento que se conhece até o momento que menciona uma linha postal em Santa Catarina é a Decisão do Império de 5 de janeiro de 1825, que aprovou o estabelecimento de uma linha entre Desterro e São Pedro [Rio Grande do Sul] e outra entre Desterro e Paranaguá, onde havia uma agência da província de São Paulo (BRASIL, 1883). Segundo Rodolpho Baptista de Araujo, em sua “Notas históricas”, de 1920, publicada no jornal “República” de Florianópolis, em 1813 foi aberta a primeira agência de correios em Desterro (ARAUJO, 1920). Como a Ilha de Santa Catarina era uma fortaleza e guarnecia as terras lusitanas, e depois brasileiras, em direção ao sul, era fundamental manter uma ligação postal entre Rio de Janeiro e Desterro. Em 22 de março de 1828, por meio de uma portaria, foi definido que deveriam ser tomadas providências para facilitar e acelerar as trocas de correspondências entre Santa Catarina e a Corte (MENDONÇA, 1850). A agência de Laguna foi aberta em 30 de setembro de 1830 (ARAUJO, 1920).

No regulamento aprovado em 1829, no título sobre correios marítimos, ficou definido que no início e no meio de cada mês, a partir do Rio de Janeiro, seria realizada uma viagem de pacote para os portos de Santos e Santa Catarina. Os portos frequentados pelos pacotes que transportavam as malas reais eram: Santos, Santa Catarina, Bahia, Alagoas, Pernambuco, Ceará,

Piauí, Maranhão e Pará (BRASIL, 1877). Esse serviço estaria a cargo do Correio Marítimo, sob a jurisdição da Repartição da Marinha.

Em 1839, a pedido do presidente da Província de Santa Catarina, foi solicitada a abertura de uma linha postal entre Desterro e a vila de Lages (BRASIL, 1839). Lages, desmembrada de São Paulo, havia sido incorporada ao território catarinense em 1820. Para demarcar a presença do governo provincial no sertão catarinense, foi construída a Estrada de Lages, foram estabelecidas colônias nas margens da estrada e aberta uma linha postal, ou seja, estava sendo definido o território catarinense em direção ao “sertão da terra firme”. Em 1841, foi solicitada à Administração-Geral dos Correios autorização para abrir agências nas vilas de São José, São Miguel (atual município de Biguaçu) e Porto Belo e nos distritos de Tijucas Grandes, Itajaí e Itapocoroy (atual município de Penha) (BRASIL, 1841). Essa solicitação demonstra a necessidade de colocar a cidade de Desterro em contato com as comunidades açorianas que ocupavam o litoral catarinense.

Nesse mesmo ano, 1841, o governo Imperial contratou o armador Guilherme Morgan para fazer o transporte a vapor entre Brasil e Inglaterra, passando por Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santa Catarina e depois seguindo para Montevidéu e Buenos Aires. Na volta, o barco deveria passar novamente por todos os portos. Portanto, a partir desse momento, os correios de Santa Catarina teriam uma ligação direta com o centro do capitalismo mundial (BRASIL, 1841). Outra empresa contratada para fazer o transporte das malas postais era a Companhia Brasileira de Pacote a Vapor, criada em 1837, que recebia subvenções do Ministério dos Negócios do Império, encarregada da linha sul, que atracava nos portos de Santos, Paranaguá e Santa Catarina. A Pacote a Vapor foi a primeira grande companhia de navegação nacional a frequentar os principais portos brasileiros e ficou em operação até 1871, quando faliu e foi desmembrada em duas empresas: a Companhia Nacional de Navegação a Vapor e a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor. Ambas transportavam as malas postais, a primeira fazia a linha sul (Santos, Paranaguá, São Francisco, Desterro, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Montevidéu e Buenos Aires) e a segunda, a linha norte (Espírito Santo, Bahia, Maceió, Pernambuco, Paraíba, Natal, Ceará, Maranhão, Pará e Manaus) (GOULARTI FILHO, 2011).

No ano de 1842, definiu-se que seria criada uma linha postal por terra entre São Paulo e Santa Catarina, de 15 em 15 dias, para transportar correspondências militares e gerais. O serviço deveria ser coberto pelo Ministério dos Negócios do Império, com valor mensal de 40\$000 (BRASIL, 1843). Contudo, como não foram destinados os recursos necessários para manter a linha terrestre entre as duas províncias, o serviço postal foi suprimido (BRASIL, 1844). Como o transporte deveria ser feito por via terrestre, poderiam ser utilizados apenas dois

caminhos. O primeiro seria a partir de Curitiba, descendo a Estrada Três Barras em direção a São Francisco para depois seguir pela Estrada do Litoral até Desterro. O segundo seria pelo Caminho de Viamão a Sorocaba, que levaria até Lages para depois descer a serra em direção a Desterro pela Estrada de Lages. Todos esses caminhos já estavam definidos, porém eram de difícil acesso e muito arriscados.

O serviço de transporte das malas postais entre as diversas agências do Império por via terrestre era feito pelos estafetas por meio de contrato de prestação de serviço. Esse tipo de serviço privado gerava desconfiança entre a população em geral, que reclamava da demora da entrega das correspondências. No ano de 1846, foram arrematadas diversas linhas no País, entre elas o trecho de Porto Alegre à província de Santa Catarina. Entre as duas capitais, Porto Alegre e Desterro, o percurso terrestre era feito pela Estrada do Litoral, com a possibilidade de utilizar alguns trechos navegáveis de lagoas e rios existentes no caminho (BRASIL, 1846).

Num levantamento estatístico realizado pela Diretoria-Geral dos Correios em 1846, havia em todo o País 913 trabalhadores, distribuídos entre as 17 províncias e a Corte. Em Santa Catarina, eram 16 trabalhadores, sendo que oito eram agentes, que faziam o atendimento ao público, e quatro eram estafetas e quatro pedestres, que faziam o transporte das malas entre as agências (BRASIL, 1846).

A partir de 1840, também passou a ser publicado o balanço financeiro da Diretoria-Geral dos Correios e de todas as agências provinciais. Como o serviço dos correios não era visto como uma atividade econômica com fins lucrativos, os constantes déficits gerados ao longo de todo o século XIX eram absorvidos pelo Tesouro. As dificuldades financeiras não impediam que os serviços fossem ampliados e melhorados. Santa Catarina, a exemplo das demais províncias, também acumulava déficits financeiros crescentes. O alargamento da divisão social do trabalho, os melhoramentos nos meios de transportes e o adensamento das funções do Estado demandavam a abertura de novas agências dos correios e linhas postais em todo o território brasileiro, independentemente do acúmulo de déficits. Até porque, em muitas vilas e comunidades do interior do País, os correios se constituíam como a única presença do Estado junto à população local.

Em 1849, já estavam estabelecidas as linhas postais de Desterro a São Francisco e Laguna, por via marítima, e em direção a Lages, por via terrestre (Quadro 2). Lages era atendida por uma linha postal, mas não tinha agência dos correios.

Quadro 2: Linhas postais partindo de Desterro em 1849

Tipo de correio	Destino	Dias da saída	Dias do retorno
-----------------	---------	---------------	-----------------

Marítimo	São Francisco e Porto Belo	6 e 21	4 e 19
	Laguna	4 e 18	16 e 30
Terrestre	Lages	1	24

Fonte: “O Conciliador Catharinense”, 16/5/1849

Os estafetas que realizavam esses serviços eram remunerados pela administração provincial com uma gratificação mensal de 30\$000 (O CONCILIADOR CATHARINENSE, 6/2/1850). Portanto, em meados do século XIX, as principais vilas e cidades de Santa Catarina estavam todas atendidas pelos correios. Com destaque para Lages, uma vez que as condições precárias da Estrada de Lages não impediam que os estafetas chegassem até o planalto para levar e trazer cartas e encomendas.

4.2 Período de 1850 a 1889

O período de 1850 até a Proclamação da República foi marcado pela expansão dos complexos agrário-mercantis exportadores regionais que geraram diversos desdobramentos políticos e sociais na economia brasileira, como o crescimento demográfico, o surgimento de novas cidades e a construção da rede ferroviária. Em Santa Catarina, iniciou-se a extração do carvão mineral no sul, a colheita e o beneficiamento da erva-mate no planalto norte e a expansão da pecuária em Lages. Também se destaca a intensificação do processo de colonização no Sul do País. Em Santa Catarina foram fundadas colônias no norte quanto no sul e no Vale do Itajaí. Os imigrantes não se concentraram apenas nos núcleos coloniais, mas também se espalharam pela *hinterland* da sede da colônia. Com a expansão econômica e demográfica das colônias, o governo da província se empenhou em melhorar e construir novas estradas, estabelecer linhas postais e abrir agências dos correios.

Em 1854, havia três agências em Santa Catarina (Desterro, Laguna e São Francisco) e linhas na Estrada do Litoral e na Estrada de Lages. O estabelecimento de linhas postais não significava que havia uma agência dos correios nas vilas, como em Porto Belo, Tijuca Grande e Lages. Na ausência das agências, a distribuição das correspondências era atribuída à autoridade pública local. Em todo o País havia 412 agências, com a maior concentração no Rio de Janeiro (76) e Minas Gerais (57); Santa Catarina era a província que tinha menos agências (BRASIL, 1857). Em 1857, foi aberta a agência na Colônia Dona Francisca (Joinville) e uma linha postal com a capital. Também foi estabelecida a linha de São Francisco a Guaratuba (no litoral do Paraná). As quatro linhas postais terrestres em Santa Catarina em 1858 tinham ao todo 92,5 léguas, assim distribuídas:

- a) Linha 1: Desterro a São Francisco, 32,5 léguas;
- b) Linha 2: São Francisco a Colônia Dona Francisca, 5 léguas;
- c) Linha 3: Desterro a Laguna, 25 léguas
- d) Linha 4: Laguna a Torres, 30 léguas (BRASIL, 1860).

A agência de Itajaí, cuja solicitação de abertura foi expedida em 1841, de fato ocorreu somente em 1857 e foi a quarta agência dos correios instalada em Santa Catarina. Itajaí e seu porto constituíram uma importante referência para a província, onde atracavam embarcações provenientes de centros urbanos nacionais e internacionais. O porto consolidou-se como a “porta de entrada” para as colônias do vale do Itajaí. Com a criação da agência, os paquetes contratados pelo Ministério também faziam uma parada em Itajaí.

Na Tabela 2, podemos acompanhar a trajetória do crescimento da entrada e saída de correspondências de Santa Catarina, registrado pela Diretoria-Geral do Correios. Entre 1846 e 1863, em apenas 17 anos, o volume das correspondências (que inclui também as encomendas e seguros) saltou de 10.563 para 114.846. Foi um aumento significativo, dadas as precárias condições do sistema de transportes.

Tabela 2: Movimentação postal em Santa Catarina

Ano	Entrada de correspondências	Saída de correspondências	Total
1846	4.087	6.476	10.563
1847	4.018	6.866	10.884
1848	5.953	7.372	13.325
1849	4.480	8.001	12.481
1857	28.852	33.884	62.736
1858	30.187	38.304	68.491
1859	35.329	42.047	77.376
1860	43.006	48.583	91.589
1861	49.174	52.540	101.714
1863	54.648	60.198	114.846

Fonte: Relatórios do Ministério dos Negócios do Império, vários anos.

Como reflexo desse volume crescente de correspondências, em aproximadamente dez anos também dobrou o transporte das malas postais por meio de paquetes a vapor na linha entre Desterro e Laguna, com saídas da capital nos dias 3, 10, 18 e 23 e com retornos marcados para os dias 6, 14, 22, e 30 (O CORREIO OFICIAL, 6/10/1860). Para São Francisco, continuavam duas partidas, agora nos dias 12 e 28 de cada mês (O ARGOS, 7/4/1861). O vapor Imperador fazia o transporte das malas dos correios provenientes da região do Prata (Uruguai e Argentina), passava pelo Rio Grande e atracava na cidade de Desterro pelo menos uma vez por mês (O ARGOS, 28/5/1861). Além da linha postal realizada pelos correios marítimos entre Desterro e Laguna, também havia o serviço de estafeta que partia da capital em direção ao sul com entrega

de correspondência nas freguesias de Vila Nova e Mirim (atual município de Imbituba) (O ARGOS, 2/10/1861). As quatro linhas terrestres existentes então (Desterro–São Francisco, São Francisco–Dona Francisca, Desterro–Laguna e Laguna–Torres) passaram a ser feitas quatro vezes por mês em cada linha. Em relação ao correio marítimo, atracavam nos portos catarinenses a Companhia de Navegação Intermediária a Vapor e a Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, ambos com duas viagens por mês, que resultavam em quatro viagens mensais, uma a cada semana (BRASIL, 1862).

Em 1865, as partidas do correio marítimo da capital da província até Laguna estavam ocorrendo nos dias 3, 10, 18 e 28 e, para São Francisco, nos dias 12 e 28 (PERIÓDICO DA SEMANA, 13/3/1865).

Analisando os relatórios dos serviços dos correios ao longo das décadas de 1850 e 1880, a crítica mais recorrente dos diretores era a necessidade de uma ampla reforma administrativa que desse mais agilidade aos serviços postais. Também havia solicitações dirigidas ao Ministério para que fosse ampliado o quadro de funcionários, pois a crescente demanda dos serviços era sempre incompatível com a remuneração e a disponibilidade de funcionários. Merecem igual destaque os relatos das condições de trabalho dos estafetas, que enfrentavam os mais diversos tipos de adversidades quando se embrenhavam por caminhos no meio da mata e no sertão. O perigo estava em todos os lugares. Essas adversidades levavam, muitas vezes, à rescisão dos contratos assinados pelos estafetas junto à administração dos correios. A soma desses fatores negativos resultava em atraso e insegurança na entrega das correspondências e encomendas.

As constantes reclamações do público em geral em relação ao serviço dos correios eram justificadas pelos administradores pelas péssimas condições do sistema de transportes no Brasil. Estradas ruins, ausência de ferrovias e navegação a vapor eram os principais entraves para tornar os serviços mais confiáveis e ágeis. Portanto, também havia uma pressão dos correios sobre o governo para que o sistema de transporte fosse melhorado por meio de abertura de novas estradas, da construção e do prolongamento de ferrovias ou pela introdução de vapores em rios navegáveis. Mesmo com tantas situações adversas, novas agências e linhas eram abertas e o volume de correspondências postadas crescia continuamente. Havia uma relação direta entre alargamento social e crescimento econômico com o aumento do movimento postal.

Ao longo da Estrada de Lages, foram fundadas as colônias de Santa Izabel, em 1844, a colônia militar de Santa Tereza (atual município de Alfredo Wagner), em 1853, e Teresópolis, em 1860. Entre as demandas apontadas pelos imigrantes ao governo provincial, estava a abertura de uma linha do correio terrestre entre as colônias e a capital. Como já havia um estafeta que fazia linha entre Lages e Desterro, encarregou-se o governo apenas de normatizar o serviço.

Numa Decisão publicada em 20 de junho de 1872, ficou estabelecido que o estafeta também passaria pela colônia militar de Santa Tereza para coletar e entregar correspondências provenientes de Lages e de Desterro. No Quadro 3 temos o calendário das chegadas e partidas do estafeta na linha Desterro–Santa Tereza–Lages.

Quadro 3: Calendário da linha dos correios terrestres entre Desterro–Santa Tereza–Lages em 1872

Partidas				Chegadas			
De Lages		De Santa Tereza		A Lages		A Santa Tereza	
2	16	8	24	12	28	6	20
Da capital		Da capital		A capital		A Santa Tereza	
2	16	8	24	8	24	12	28

Fonte: Santa Catarina, 1920.

No ano seguinte, por meio da Decisão de 2 de abril de 1873, a linha entre Desterro e Lages foi reduzida para apenas uma vez por mês, sendo pago pelo Tesouro Provincial o valor mensal de 16\$000 (SANTA CATARINA, 1920).

A contratação do serviço dos estafetas era feita por meio de chamadas públicas (arremates) publicadas nos jornais. Na edição de 25 de dezembro de 1873 do jornal “A Regeneração”, há uma chamada para a contratação de estafetas para fazer a condução das malas postais por via terrestre para norte e sul da província. A partir de Desterro, seriam três viagens por mês para Laguna e uma até Itajaí. De Laguna seria mais uma viagem até Torres e de Itajaí, outra até Joinville (A REGENERAÇÃO, 25/12/1873). Ocorriam suspensões de contratos tanto por parte da administração, que desconfiava dos serviços privados, quanto dos contratados, que reclamavam dos vencimentos. As maiores dificuldades eram enfrentadas pelos estafetas que faziam a linha de Lages, uma vez que a Estrada de Lages era de difícil trânsito, mesmo com os recorrentes melhoramentos realizados pelo governo provincial.

Em meados da década de 1870, havia 12 linhas postais em Santa Catarina, seis terrestres e seis marítimas. As marítimas eram realizadas pelos vapores Itapirubá e São Lourenço, que chegavam até Blumenau navegando pelo rio Itajaí-Açú, e as terrestres todas eram por meio de serviços de estafetas (Quadro 4).

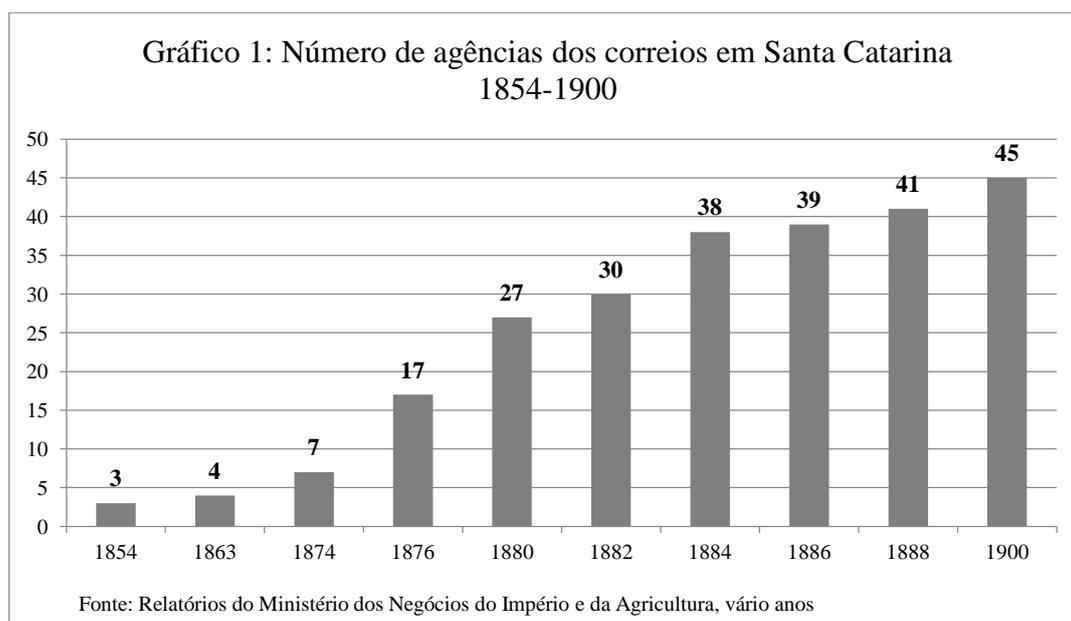
Quadro 4: Partidas e chegadas das malas postais da província de Santa Catarina 1874-1875

Tipo de correio	Meio de transporte	Linha	Dias do mês	Horário
Marítimo	Vapor Itapirubá	Saída de Laguna	6 e 20	7h
		Chegada a Desterro	6 e 20	15h

		Saída de Desterro	8 e 22	7h
		Chegada a Laguna	8 e 22	15h
	São Lourenço	Saída para Itajaí, Blumenau, São Francisco e Joinville	1, 13 e 22	22h
		Chegada a Desterro	6, 18 e 27	Noite
Terrestre	Estrada do Litoral Norte	Saída para São Miguel, Tijuca, Camboriú, Itapacoroy e Barra Velha	11 e 25	12h
		Chegada a Desterro	2 e 19	Indefinido
	Estrada de Lages	Saída para Lages	2 vezes ao mês	Indefinido
	Estrada do Litoral Sul	Saída para Laguna	5, 15 e 23	2 dias de viagem
	Estrada do Litoral Sul	Saída de Laguna para Torres	1 vez ao mês	Indefinido
	Estrada do Litoral Norte	Saída para Itajaí e São Francisco	2 vezes ao mês	Indefinido

Fonte: Quadro elaborado a partir de informações do jornal “O Despertador” (29/5/1875) e “A Regeneração” (8/1/1874). Informações sobre Lages disponíveis em diversos jornais citados no texto, contradiz a Decisão de 2 de abril de 1873.

No gráfico abaixo podemos acompanhar a evolução do número de agências em Santa Catarina entre 1854 e 1900. Desde o início das atividades dos correios no Império até meados do século, havia apenas três agências em Santa Catarina. A partir do último quartel do século XIX, começou a ser solicitada a abertura de novas agências, sobretudo nos novos núcleos coloniais. Contudo, havia casos em que o pedido era negado, como a solicitação feita em 1874 para que fosse aberta uma agência em Tubarão (O DESPERTADOR, 20/1/1874). Em 1879, foi solicitado pelo juiz de Direito de Curitiba que fosse aberta uma agência na cidade, o que foi em seguida encaminhado para ser executado (O DESPERTADOR, 25/7/1879).



Num artigo publicado no jornal A Verdade, no dia 14 de setembro de 1879, o administrador dos correios da capital, Almeida de Oliveira, reclamava das péssimas condições de trabalho dos estafetas que partiam de cidade de Desterro em direção a Laguna e Lages. O administrador tentava justificar os motivos dos atrasos da entrega das correspondências explicando que tanto a Estrada do Litoral como a de Lages não ofereciam segurança e agilidade para o trânsito dos estafetas. Além disso, utilizava-se apenas um animal de carga, que mal conseguia dar conta do volume e do peso das malas postais. De Desterro a Laguna, era prevista uma viagem de 48 horas, porém nunca era possível cumprir o estabelecido. As viagens realizadas pelos pacotes também sofriam atraso, pois o regime dos ventos e o problema da entrada na barra do porto de Laguna dificultavam a chegada das malas à cidade. No mesmo artigo, Almeida de Oliveira solicitava que fosse criada uma agência em Enseada do Brito (A VERDADE, 14/9/1879).

A partir da década de 1880, as linhas postais terrestres seguiram outros caminhos além dos tradicionais (Desterro–Lages–Laguna–São Francisco). Os estafetas começaram a chegar às vilas mais distantes do litoral e às novas colônias do sul, do vale do Itajaí e do planalto norte. No sul, na linha de Laguna a Torres, foi incluída a vila de Araranguá. Também foram feitos cruzamentos de velhos caminhos com a abertura da linha entre Tubarão e São Joaquim pela Estrada do Imaruí, com parada em Imaruí. Em 1882 foi aberta a agência de Campos Novos, tornando necessária a extensão da linha de Lages ao oeste catarinense. Ao todo, em 1881, eram 17 linhas postais conforme descrição abaixo:

- a) Da capital para Laguna, São José, Enseada do Brito, Garopaba, Mirim, Vila Nova, Tubarão, Azambuja, Lagos, Colônia Angelina, Teresópolis e Santa Tereza
- b) De Barra Velha para São Miguel, Tijucas, Camboriú e Penha
- c) De Laguna para Tubarão, Araranguá e Torres
- d) De Tubarão para Azambuja
- e) De Lages para Curitibanos
- f) De Itajaí para Colônia Itajaí
- g) De Porto Belo para Tijucas
- h) De Joinville para Saguazu
- i) De Joinville para São Francisco (DIRETORIA-GERAL DOS CORREIOS, 1881)

Em meados da década de 1880, os serviços dos correios, por meio da abertura de novas agências ou pela passagem dos estafetas, já alcançavam boa parte do território catarinense. Do extremo sul, na linha de Laguna a Torres, os estafetas passavam pelas vilas açorianas, como

Garopaba, Imaruá e Mirim, e pelos novos núcleos coloniais. As correspondências entregues em Azambuja eram em seguida repassadas às colônias de Urussanga e Criciúma. Em direção ao norte, a linha terrestre chegava até Barra Velha, com passagem em São Miguel, Camboriú e Tijucas. Para Blumenau, o transporte era feito pelo correio marítimo, via rio Itajaí-Açu, por meio da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau ou pelo vapor São Lourenço. Entre São Francisco e Joinville era utilizada a navegação fluvial no rio Cachoeira. Em direção ao planalto serrano, por meio da combinação da Estrada de Lages com a Estrada de Campos Novos, era possível penetrar ainda mais em direção ao oeste com ramificações de caminhos que seguiam em direção a Canoinhas. Pela Estrada de Lages eram utilizados dois caminhos: o que passava pelas colônias de Teresópolis e Santa Tereza e margeava o rio Cubatão; e o que chegava até São Pedro de Alcântara e Angelina e margeava o rio Marum. No Quadro 5, temos um panorama das linhas postais em Santa Catarina no ano de 1889 com suas 22 linhas distribuídas em 40 agências.

Quadro 5: Linhas postais em Santa Catarina 1889

Ordem	Partida	Chegada	Escala	Frequência de viagens	Distância percorrida (km)	Transporte utilizado
1	Desterro	Laguna	São José, Palhoça, Garopaba, Mirim Enseada do Brito, Imaruá, Imbituba, Tubarão e São Joaquim	6	195	Estrada do Litoral e Estrada do Tubarão (via rio Oratório)
2	Desterro	Lages	São José, Angelina, Santa Tereza, Curitibanos e Campos Novos	3	205	Estrada de Lages e Estrada de Campos Novos
3	Desterro	Barra Velha	Biguaçu, São Miguel, Camboriú, Penha, Tijucas e Itajaí	2	123	Estrada do Litoral Norte
4	Desterro	Canasvieira	Trindade, Lagoa, Santo Antônio, Rio Vermelho e Ribeirão	4	30	Estradas do interior da Ilha de Santa Catarina
5	Mirim	Imbituba	Vila Nova	6	10	Estrada do Imaruá
6	Laguna	Torres	Araranguá	2	120	Estrada do Litoral Sul
7	Laguna	Imaruá	Sem escala	5	18	Estrada do Imaruá
8	Laguna	Jaguaruna	Sem escala	2	20	Estrada do Litoral Sul
9	Laguna	Orleans	Tubarão e Urussanga	3	55	Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
10	Tubarão	Urussanga	Orleans	3	54	Estradas coloniais
11	Tubarão	Lages	São Joaquim	5	72	Estrada do Tubarão
12	São Francisco	Parati	Sem escala	3	21	Navegação fluvial
13	Lages	Curitibanos	Sem escala	3	70	Estrada da Mata
14	Blumenau	Indaial	Sem escala	4	24	Estrada de Blumenau a Curitibanos
15	Brusque	Itajaí	Sem escala	6	30	Estradas coloniais
16	Nova Trento	Brusque	Sem escala	3	28	Estradas coloniais
17	São Bento	Rio Negro	Sem escala	3	63	Estrada Dona Francisca
18	Joinville	São Bento	Campo Alegre	3	21	Estrada Dona Francisca
19	São Francisco	Joinville	Sem escala	3	25	Navegação fluvial
20	Campos Novos	Curitibanos	Sem escala	3	72	Estrada de Campos Novos
21	Porto Belo	Tijucas	Sem escala	5	20	Estrada do Litoral Norte
22	Tubarão	São Joaquim	Sem escala	3	60	Estrada do Tubarão (via rio Oratório)

Fonte: Relatório da Diretoria Geral dos Correios, 1890.

Além das linhas terrestres, também havia o correio marítimo realizado pela Companhia Nacional de Navegação a Vapor, por meio do vapor Laguna, com uma subvenção anual de

30:000\$000. Partindo de Desterro em direção ao norte, o vapor seguia para Joinville, com paradas em Porto Belo, Itajaí, São Pedro Apóstolo e São Francisco. Em direção ao sul, o vapor chegava até Laguna (DIRETORIA-GERAL DOS CORREIOS, 1889).

Com a colonização do planalto norte catarinense a partir do movimento migratório de Joinville, foi fundada a colônia de São Bento, em 1873, que depois se desdobrou nos distritos de Campo Alegre e Rio Negrinho. Em 1887 foi solicitada a abertura da linha postal terrestre que partia de Joinville, subia a Estrada Dona Francisca, passava por São Bento e terminava em Rio Negro (FOLHA LIVRE, 3/4/1887).

Além da navegação do rio Itajaí-Açú e do rio Cachoeira, a partir do final do século XIX também começou-se a utilizar a navegação fluvial a vapor nos rios Negro e Iguazu – divisa entre Santa Catarina e Paraná – e passava pelas vilas de Rio Negro e Porto União da Vitória. Os demais rios navegáveis em Santa Catarina constituíam-se em pequenos trechos na planície litorânea, como o Araranguá, Urussanga, Tubarão, Cubatão, Tijuca e Itapocú, que integravam as comunidades localizadas às margens desses rios. Como por exemplo, a partir de Laguna era possível chegar até Tubarão navegando pelo rio Tubarão, cuja navegabilidade se estendia até a localidade de Pindotiba.

Com a inauguração da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina em 1º de setembro de 1884, os serviços dos correios começaram a mudar no sul de Santa Catarina. Agora, por meio da ferrovia, era possível partir de Imbituba, passar por Laguna, Tubarão, Pedras Grandes, Orleans e chegar a Lauro Müller. Esse foi o único trecho ferroviário inaugurado no século XIX em Santa Catarina. O Brasil vivia o *boom* da “era ferroviária” que prometia aos correios melhorias nos serviços de entrega das correspondências e encomendas.

Tabela 3: Movimentação postal em Santa Catarina 1880-1899

Ano	Expedida		Recebida		Total
	Oficial	Registrada	Oficial	Registrada	
1880	101.574	7.934	99.865	7.171	216.544
1881	107.645	8.282	112.926	7.169	236.022
1882	108.039	7.389	129.544	7.192	252.164
1883	116.052	7.102	70.467	6.804	200.425
1884	120.117	7.219	100.291	6.942	234.569
1885	141.773	7.330	100.409	7.203	256.715
1886	129.276	8.024	101.720	7.200	246.220
1887*	59.810	3.746	50.179	3.732	117.467
1888	132.915	9.128	136.082	9.502	287.627
1889	142.692	9.289	170.051	8.351	330.383
1890	154.341	12.321	168.263	8.902	343.827
1891	147.381	10.440	176.608	9.251	343.680
1892	216.980	21.176	234.735	13.796	486.687
1893	134.804	13.707	207.679	15.046	371.236
1894	138.693	11.372	203.667	14.566	368.298
1895	144.787	17.647	206.592	22.222	391.248
1896	177.667	17.593	214.202	18.324	427.786
1897	178.690	24.230	239.925	27.965	470.810
1898	153.211	22.077	265.392	24.572	465.252
1899	--	--	294.071	23.493	--

Fonte: Relatório da Diretoria-Geral dos Correios, 1890 e 1899. *Primeiro semestre de 1887.

O crescimento na movimentação de encomendas estava diretamente relacionado à ampliação da divisão social do trabalho no território catarinense, que, de certa forma, acompanhou o crescente movimento nacional de envios de correspondência. Na Tabela 3, podemos acompanhar a trajetória da movimentação postal em Santa Catarina entre os anos de 1880 e 1899, que apresenta um crescimento médio para o período de 4,88% ao ano. No que tange à distribuição territorial das agências, no Quadro 5 temos, no Quadro 5, a relação das 40 agências instaladas em Santa Catarina. Percebe-se que o correio se fazia presente no sul, litoral, vale do Itajaí, norte, planalto norte e serrano. Em direção ao oeste, o ponto mais distante era Campos Novos.

Quadro 5: Relação das agências dos correios em Santa Catarina em 1888.

Ordem	Agência	Categoria dos lugares	Município a que pertence	Ordem	Agência	Categoria dos lugares	Município a que pertence
1	Araranguá	Vila	Laguna	21	Orleans	Núcleo Colonial	Tubarão
2	Barra velha	Freguesia	São Francisco	22	Palhoça	Freguesia	São José
3	Blumenau	Vila	Blumenau	23	Parati	Vila	São Francisco
4	Camboriú	Vila	Itajaí	24	Porto Belo	Freguesia	Tijucas
5	Campos Novos	Vila	Curitibanos	25	Ribeirão	Freguesia	Desterro
6	Canasvieira	Freguesia	Desterro	26	Rio Vermelho	Freguesia	Desterro
7	Curitibanos	Vila	Curitibanos	27	Santíssima Trindade	Freguesia	Desterro
8	Garopaba	Freguesia	São José	28	Santo Antônio	Freguesia	Desterro
9	Imarúf	Freguesia	Laguna	29	São Bento	Vila	Joinville
10	Imbituba	Freguesia	Laguna	30	São Francisco	Cidade	São Francisco
11	Indaial	Arraial	Blumenau	31	S. J. Evangelista de Biguaçu	Vila	São Miguel
12	Itajaí	Cidade	Itajaí	32	São Joaquim	Vila	Lages
13	Itapocoroy	Freguesia	Itajaí	33	São José	Cidade	São José
14	Jaguaruna	Freguesia	Laguna	34	São Luiz Gonzaga	Vila	Itajaí
15	Joinville	Cidade	Joinville	35	São Pedro Apóstolo	Freguesia	Blumenau
16	Lages	Cidade	Lages	36	Teresópolis	Freguesia	São José
17	Lagoa	Freguesia	Desterro	37	Tijucas	Vila	Tijucas
18	Laguna	Cidade	Laguna	38	Tubarão	Vila	Tubarão
19	Mirim	Freguesia	Laguna	39	Urussanga	Núcleo Colonial	Tubarão
20	Nova Trento	Freguesia	Tijucas	40	Vila Nova	Freguesia	Laguna

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1889.

O advento dos telégrafos trouxe uma nova dinâmica às comunicações no Brasil, sobretudo pós-1870. A expansão da rede de telégrafos ocorreu de forma relativamente acelerada com a integração de todas as capitais com a Corte. Na década de 1870, o Brasil já se conectava com a Europa por meio de cabos submarinos. A chegada dos serviços telegráficos, de certa forma, aliviava a pressão sobre os correios, uma vez que as informações de maior urgência eram transmitidas pela comunicação telegráfica.

4.3 Período de 1889 a 1890

A República começou com expectativas de que seriam realizadas melhorias na estrutura estatal e na infraestrutura social. O positivismo dos marechais republicanos e da intelectualidade civil vislumbrava um país moderno com amplo serviço de transportes e sistema produtivo mais integrado. No entanto, o projeto vencedor foi o da acomodação de interesses liderado pelos Barões do Café sediados nas fazendas paulistas. A nova classe dirigente paulista, para se manter no poder, fez mudanças sem alterar o pacto conservador. O crescimento das forças produtivas lideradas pela expansão dos complexos agrorregionais criava uma base material mais complexa e avançada (CANO, 1990).

No final do século XIX, houve uma ampliação da malha ferroviária, criação de novas linhas de navegação a vapor, melhorias nos portos e ampliação da rede telegráfica. Os telégrafos se somaram aos correios na função de disseminar informação. Com a integração telegráfica entre as principais cidades brasileiras, o governo federal assumia o papel de investidor direto na infraestrutura das comunicações, uma vez que grande parte da rede telegráfica era estatal e deficitária (REPARTIÇÃO GERAL DOS TELÉGRAFOS, 1908).

Em relação aos correios, a República começou herdando o novo regulamento aprovado pelo Decreto nº 9.912-A, de 26 de março de 1888. Para melhor gerenciar os serviços postais a partir do Rio de Janeiro, às unidades distribuídas nos estados foram designadas “classes”, que hierarquizavam o País da seguinte forma: 1ª classe – São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Pernambuco, Bahia e Pará; 2ª classe – Ceará, Maranhão, Paraná; 3ª classe – Alagoas, Amazonas, Espírito Santo, Santa Catharina; 4ª classe – Goiás, Paraíba, Rio Grande do Norte, Sergipe; 5ª classe – Mato Grosso e Piauí. Do ponto de vista financeiro, a situação dos correios continuava a mesma, ou seja, apresentava déficits constantes. O monopólio estatal dos correios era considerado natural, sendo garantido pela Constituição de 1891 no Artigo 34, item 15, que garantia ao Estado o direito de “legislar sobre o serviço dos correios e telégrafos federais”.

Em Santa Catarina, mesmo com a chegada dos telégrafos durante a Guerra do Paraguai (1864-1870) e a entrada em operação da Estrada Dona Tereza Cristina, em 1884, a expansão dos serviços do correio terrestre não parou. Novas agências e linhas eram constantemente abertas. A colonização nos vales dos rios Tubarão e Urussanga, no interior do vale do Itajaí e no planalto norte exigiam que o governo catarinense construísse novas estradas e linhas postais com serviço de estafetas. Garantir as condições materiais mínimas para a expansão demográfica das colônias

fazia parte dos objetivos do governo estadual que visava melhorar o desempenho econômico e financeiro do Estado.

Com relação à abertura de novas agências, após 1889 foram abertas: Campo Alegre, Jaraguá do Sul, Luiz Alves, Gaspar, Gravatal, Pedras Grandes, Criciúma, Nova Veneza, Pescaria Brava e São Pedro de Alcântara. No planalto norte, após a abertura das agências em São Bento do Sul e Campo Alegre, ficou definido que partiriam de Joinville quatro malas postais por mês nos dias 2, 10, 17 e 25, com saída marcada para as 7 horas da manhã. O retorno estava previsto para os dias 7, 15, 22 e 30 às 14 horas da tarde (GAZETA DE JOINVILLE, 15/2/1891). Como a Estrada Dona Francisca já estava concluída e em boas condições de trafegabilidade, os serviços poderiam ser feitos regularmente e com agilidade. Na definição de novas linhas no planalto serrano, intensificou-se a ligação entre Tubarão e Lages, passando por São Joaquim. Esta opção se dava mais pela impossibilidade de transitar na Estrada de Lages do que para agilizar as entregas das correspondências (REPÚBLICA, 9/8/1894). Nessa linha, o transporte das malas era feito pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina até a estação de Lauro Müller e depois seguia pela Serra do Oratório até o planalto serrano.

Em novembro de 1894 foi lançado um edital pela administração dos correios de Santa Catarina, publicado no jornal “República” (16/10/1894), contratando os serviços para a condução das malas postais em 27 linhas. Em relação às linhas detalhadas no Quadro 5, foram acrescentadas as seguintes: Camboriú a Itajaí, Itajaí a Luiz Alves, Gravatal a Tubarão, Lages a Campo Belo e Pedras Grandes a Urussanga (com paradas em Orleans, Nova Veneza e Criciúma). A ampliação das linhas está associada à expansão da sociedade e da economia catarinense, cujo padrão de crescimento nas duas décadas finais do século XIX era conduzido pela pequena produção mercantil e pelo extrativismo vegetal (erva-mate e madeira) (GOULARTI FILHO, 2002). Santa Catarina chegou ao final do século com uma rede de vilas e cidades que estabeleciam contatos entre si, independentemente de Desterro, a capital da província. Isso revela que o mercado interno catarinense estava se alargando. Não podíamos mais olhar para o estado como simples território de passagem ou de subsistência, mas como um *sistema regional de economia* em formação. Porto, ferrovias, estradas, telégrafos, colonização e correios eram os elementos constitutivos e catalisadores desse sistema regional.

Temos que entender a formação do sistema regional de economia dentro do movimento maior da formação da economia brasileira, que também estava construindo a passos largos um sistema nacional de economia. Nesse movimento estadual e nacional, o papel desempenhado pelos correios deve ser entendido, ao mesmo tempo, como condicionante e condicionado. Na

combinação entre transportes e comunicação, ambos assumem o papel de determinantes e impulsionadores da modernização.

5. Déficits e integração das comunicações

A série histórica mais completa que temos para os correios em Santa Catarina no século XIX é o balanço financeiro das receitas e despesas. A exemplo da Diretoria-Geral dos Correios, o resultado financeiro de Santa Catarina também se perpetuou como negativo. Analisando todos os relatórios dos correios, não identificamos maiores preocupações por parte dos administradores em relação ao acúmulo de déficits. Havia sempre uma tentativa de melhorar a arrecadação por meio da venda de selos. O fato de gerar déficits constantes não impedia que seus dirigentes solicitassem ao ministro mais investimentos e contratação de trabalhadores. No século XIX, o princípio das finanças sadias, baseado no equilíbrio fiscal, também era a ideologia que rondava o Ministério da Fazenda, mas isso não impediu que, paulatinamente, novas agências fossem abertas, novas linhas entrassem em operação e mais funcionários fossem contratados.

Tabela 4: Trajetória financeira da administração dos correios em Santa Catarina 1841-1900 (em réis)

Ano	Receita	Despesa	Resultado	Ano	Receita	Despesa	Resultado
1841	807\$866	1:817\$994	-1:010\$128	1876	8:674\$460	12:770\$098	-4:095\$638
1842	792\$596	2:232\$967	-1:440\$371	1877	11:344\$310	13:871\$221	-2:526\$911
1843	821\$405	2:230\$587	-1:409\$182	1878	12:646\$680	14:778\$885	-2:132\$205
1844	1:189\$634			1879	14:135\$830	15:825\$215	-1:689\$385
1845	1:403\$000			1880	13:498\$170	16:826\$805	-3:328\$635
1846	1:613\$800	1:426\$831	186\$969	1881	13:825\$610	18:271\$321	-4:445\$711
1847	1:432\$550	2:091\$638	-659\$088	1882	16:047\$350	22:418\$330	-6:370\$980
1856	2:260\$700	2:615\$225	-354\$525	1883	16:775\$190	27:011\$263	-10:236\$073
1858	2:458\$356	4:142\$583	-1:684\$227	1884	18:310\$480	27:308\$930	-8:998\$450
1859	3:633\$180	4:811\$750	-1:178\$570	1885	18:327\$642	28:136\$886	-9:809\$244
1860	3:291\$808	4:024\$880	-733\$072	1886	18:516\$160	27:586\$623	-9:070\$463
1861	3:722\$670	5:099\$800	-1:377\$130	1887	29:017\$755	41:554\$145	-12:536\$390
1863	3:423\$412	5:136\$000	-1:712\$588	1888	20:479\$320	33:450\$184	-12:970\$864
1864	3:059\$179			1889	21:525:992	44:086\$446	-22560\$454
1865	3:239\$677	4:906\$292	-1:666\$615	1890	25:990\$196	48:871\$767	-22:881\$571
1866	2:696\$500	4:738\$210	-2:041\$710	1891	25:148\$265	53:675\$304	-28:527\$039
1867	3:974\$120	5:437\$141	-1:463\$021	1892	28:135\$797	59:914\$908	-31:779\$111
1868	5:044\$690	5:703\$120	-658\$430	1893	23:483\$608	64:988\$016	-41:504\$408
1869	5:272\$880	5:519\$190	-246\$310	1894	19:537\$139	59:603\$231	-40:066\$092
1870	5:563\$510	6:485\$275	-921\$765	1895	32:298\$793	70:638\$135	-38:339\$342
1871	5:596\$270	6:197\$682	-601\$412	1896	34:906\$066	78:749\$828	-43:843\$762
1872	5:870\$400	7:108\$355	-1:237\$955	1897	34:882\$996	77:197\$215	-42:314\$219
1873	6:222\$810	8:012\$300	-1:789\$490	1898	33:334\$190	52:639\$294	-19:305\$104
1874	6:427\$810	10:039\$615	-3:611\$805	1899	60:333\$410	64:197\$920	-3:864\$510
1875	7:033\$800	9:833\$777	-2:799\$977	1900	54:920\$940	67:143\$010	-12:222\$070

Fonte: Relatórios da Diretoria-Geral dos Correios; Relatórios do Ministério dos Negócios do Império; Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

A Tabela 4 traz a trajetória quase completa do resultado financeiro dos correios em Santa Catarina entre 1841 e 1900. São quase 60 anos de déficits financeiros. A abertura de novas agências e linhas, que deveria contribuir para aumentar a receita, na verdade gerava um efeito contrário, contribuía para aumentar proporcionalmente o déficit. Contudo, esse desequilíbrio financeiro não impediu que o correio catarinense avançasse da capital em direção ao planalto serrano e que as colônias de imigrantes fossem atendidas pelos serviços postais.

Na Tabela 5, temos a mesma trajetória dos resultados financeiros da Diretoria-Geral dos Correios, que mantém a mesma trajetória de déficits ao longo dos quase 60 anos analisados.

Tabela 5: Trajetória do resultado financeiro dos correios brasileiros 1840-1900 (em réis)

Ano	Receita	Despesa	Resultado	Ano	Receita	Despesa	Resultado
1840	63:727\$000	136:910\$000	-73:183\$000	1868	586:146\$193	756:823\$540	-170:677\$347
1841	66:205\$907	123:220\$808	-57:014\$901	1869	639:117\$651	760:859\$608	-121:741\$957
1842	63:947\$573	123:567\$699	-59:620\$126	1870	700:117\$311	732:721\$272	-32:603\$961
1843	85:507\$833	146:086\$581	-60:578\$748	1871	718:113\$699	775:394\$656	-57:280\$957
1844	115:816\$731			1872	810:771\$207	972:508\$113	-161:736\$906
1845	114:103\$957			1873	882:044\$707	1.019:478\$200	-137:433\$493
1846	146:049\$866	170:422\$824	-24:372\$958	1874	937:583\$315	1.115:195\$744	-177:612\$429
1847	142:586\$002	186:070\$371	-43:484\$369	1875	1.016:207\$836	1.249:807\$024	-233:599\$188
1848	148:679\$873	204:529\$000	-55:849\$127	1876	1.059:035\$390	1.377:328\$994	-318:293\$604
1849	143:016\$974	211:617\$244	-68:600\$270	1877	1.100:440\$891	1.498:807\$091	-398:366\$200
1850	143:249\$116	204:245\$484	-60:996\$368	1878	1.145:224\$314	1.617:364\$287	-472:139\$973
1851	168:244\$133	236:848\$627	-68:604\$494	1879	1.215:349\$751	1.715:983\$189	-500:633\$438
1852	183:322\$195	246:021\$408	-62:699\$213	1880	1.303:099\$185	1.724:108\$774	-421:009\$589
1853	204:823\$352	249:845\$612	-45:022\$260	1881	1.441:698\$699	1.686:701\$448	-245:002\$749
1854	218:599\$604	252:171\$193	-33:571\$589	1882	1.513:871\$805	1.814:351\$606	-300:479\$801
1855	236:192\$971	265:410\$536	-29:217\$565	1883	1.647:059\$663	2.154:440\$757	-507:381\$094
1856	258:191\$076	297:712\$514	-39:521\$438	1884	1.717:534\$808	2.259:677\$076	-542:142\$268
1857	278:289\$034	373:139\$090	-94:850\$056	1885	1.750:643\$140	2.301:908\$572	-551:265\$432
1858	304:839\$723	437:770\$773	-132:931\$050	1886	1.896:727\$004	2.392:565\$020	-495:838\$016
1859	317:526\$004	491:579\$638	-174:053\$634	1892	2.179:318\$687	5.262:042\$111	-3.082:723\$424
1860	355:938\$837	512:606\$255	-156:667\$418	1893	2.305:131\$455	5.718:716\$235	-3.413:584\$780
1861	366:723\$881	549:779\$485	-183:055\$604	1894	3.171:372\$930	5.479:964\$817	-2.308:591\$887
1862	383:289\$019	572:411\$932	-189:122\$913	1895	3.632:957\$690	6.921:528\$634	-3.288:570\$944
1863	378:868\$617	568:278\$836	-189:410\$219	1896	4.592:809\$710	6.867:306\$208	-2.274:496\$498
1864	403:414\$879	594:828\$830	-191:413\$951	1897	4.450:964\$272	8.446:980\$941	-3.996:016\$669
1865	406:996\$911	609:129\$495	-202:132\$584	1898	6.760:888\$505	8.239:786\$654	-1.478:898\$149
1866	419:985\$002	657:702\$084	-237:717\$082	1899	6.466:136\$416	7.871:264\$470	-1.405:128\$054
1867	546:679\$873	691:821\$403	-145:141\$530	1900	6.607:811\$735	8.103:825\$535	-1.496:013\$800

Fonte: Relatórios do Ministério dos Negócios do Império; Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; Relatórios do Ministério da Agricultura, Indústria, Comércio e Obras Públicas.

Também podemos visualizar na Tabela 6 a evolução do volume total das correspondências postadas e distribuídas a partir da administração central, localizada no Rio de Janeiro. O constante aumento no volume de postagem também foi possível somente por meio da ampliação dos serviços postais.

Tabela 6: Trajetória do volume de correspondências postadas pelos correios brasileiros 1840-1900

Ano	Correspondências postadas (mil)	Ano	Correspondências postadas (mil)	Ano	Correspondências postadas (mil)
1840	872	1860	5.731	1880	20.360
1841	842	1861	5.889	1881	23.583
1842	1.127	1862	6.206	1882	24.212
1843	1.526	1863	6.497	1883	25.037

1844	1.503	1864	6.349	1884	32.377
1845	1.924	1865	7.388	1885	34.977
1846	1.878	1866	7.928	1886	55.570
1847	1.959	1867	9.696	1888	40.282
1848	1.884	1868	9.243	1889	43.528
1849	1.896	1869	9.708	1890	50.441
1850	1.815	1870	9.723	1891	64.478
1851	2.444	1871	10.465	1892	86.773
1852	2.770	1872	12.034	1893	72.431
1853	3.175	1873	12.791	1894	69.245
1854	3.331	1874	13.864	1895	74.575
1855	3.643	1875	13.162	1896	104.562
1856	4.309	1876	14.575	1897	135.130
1857	4.720	1877	15.169	1898	197.585
1858	5.168	1878	16.097	1899	197.212
1859	5.304	1879	19.452	1900	278.480

Fonte: Relatórios do Ministério dos Negócios do Império; Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; Relatórios do Ministério da Agricultura, Indústria, Comércio e Obras Públicas.

6. Considerações finais

Os estudos sobre a formação e a expansão das atividades postais, a exemplo dos estudos sobre transportes, nos ajudam a entender a combinação das diversas escalas territoriais – local, regional e nacional – na formação do sistema nacional de economia. A abertura de agências dos correios e de linhas postais (terrestres e marítimas) marca a presença do Estado nas mais longínquas vilas e cidades do território brasileiro. Isso ainda é uma realidade no século XXI, em que os correios se fazem presentes nos 5.570 municípios brasileiros.

Na definição do território catarinense, a presença dos serviços postais também contribuiu para a fixação das colônias e para a definição dos caminhos e estradas. A exigência de melhoria nos transportes também partia dos estafetas e dos administradores dos correios, que atribuíam a demora na entrega das correspondências às precárias condições do sistema de transportes.

Mesmo com dificuldades financeiras, os correios em Santa Catarina mantiveram uma trajetória de crescimento, sobretudo pós-1870. Durante o período imperial, predominavam as linhas terrestres e marítimas entre a capital e as principais vilas e cidades. Com a rápida consolidação das diversas vilas e cidades espalhadas ao longo do litoral, do planalto norte e do planalto serrano, passaram a ser estabelecidas linhas postais entre as próprias cidades, independentemente da capital.

Podemos destacar três momentos que demonstram o movimento de expansão territorial em Santa Catarina a partir dos serviços postais:

- 1) Direção litoral ao planalto serrano: pedido para abertura de uma linha postal entre Desterro e Lages, em 1839.
- 2) Direção planalto serrano ao oeste: abertura da agência em Campos Novos, em 1882.

- 3) Direção litoral ao planalto norte: solicitação para abertura da linha postal entre Joinville e Rio Negro, em 1887.

Nesse entremeio, houve a abertura de diversas agências e linhas, porém as três acima selecionadas representam o movimento de deslocamento do poder centralizado no litoral em direção ao interior. Povoar, construir estradas, gerar fluxos mercantis e abrir linhas postais são unidades que formam a totalidade de um sistema regional e nacional de economia.

7. Fontes

Relatórios de ministérios e autarquias

BRASIL. *Balanço das receitas e despesas do Império*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1860-1892. Disponível em <<http://memoria.nemesis.org.br/index.php>>. Acesso em: maio/2015

_____. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império apresentado à Assembleia Geral Legislativa* Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1839. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015.

_____. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império apresentado pelo Ministro Candido José Araujo Vianna à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1841. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015

_____. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império apresentado pelo Ministro José Antonio da Silva Maia à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1843. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015

_____. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império apresentado pelo Ministro José Carlos Pereira de Almeida Torres à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1844. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015

_____. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império apresentado pelo Ministro Joaquim Marcellino de Brito a Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1846. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015

_____. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império apresentado pelo Ministro Luiz Pereira de Coutto Ferraz à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1857. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015

_____. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império apresentado pelo Ministro João Pereira de Almeida Filho à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1860. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015

_____. *Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo Ministro Manuel Felizardo de Souza e Mello à Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1862. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/imperio>> Acesso em: maio/2015

DIRETORIA GERAL DOS CORREIOS. *Relatório dos serviços dos correios apresentado pelo diretor João Wilkens de Mattos*. Rio de Janeiro: Tipografia de G. Leuzinger & Filho, 1881

_____. *Relatório dos serviços dos correios apresentado pelo diretor Luiz Betim Paes Leme*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

_____. *Relatório dos serviços dos correios apresentado pelo diretor Luiz Betim Paes Leme no ano de 1889*. Rio de Janeiro, 1891.

_____. *Relatório dos serviços dos correios apresentado pelo diretor [Emygdio Adolpho Victorio da Costa](#) no ano de 1896*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1898.

_____. *Relatório dos serviços dos correios apresentado pelo diretor E. A. Victório da Costa no ano de 1890*. Rio de Janeiro: Tipografia Leite & Vianna, 1899.

_____. *Relatório dos serviços dos correios apresentado pelo diretor Antônio Pires de Souza no ano de 1897*. Rio de Janeiro: Tipografia Leite & Vianna, 1899.

_____. *Relatório dos serviços dos correios apresentado pelo diretor Antônio Pires e Souza no ano de 1900*. Rio de Janeiro: Tipografia da Tribuna, 1901.

Legislação

BRASIL. *Coleção das leis do Brasil de 1808*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>> Acesso em: maio/2015.

_____. *Coleção das decisões do governo do Império do Brasil de 1825*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1883. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>> Acesso em: maio/2015.

_____. *Coleção das leis do Império do Brasil de 1829*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>> Acesso em: maio/2015.

PORTUGAL. *Coleção da legislação portuguesa desde a última compilação das ordenações*. Lisboa: Tipografia Maigrense, 1828.

SANTA CATARINA. *Actos de 1871 a 1874*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1920.

Jornais

Periódicos disponíveis na Biblioteca Nacional Digital: Hemeroteca Digital Brasileira Disponível em <<http://memoria.bn.br/hdb/uf.aspx>> Acesso em maio de 2015

A REGENERAÇÃO, 25/12/1873

A REGENERAÇÃO, 8/1/1874

A VERDADE, 14/9/1879

FOLHA LIVRE, 3/4/1887

GAZETA DE JOINVILLE, 15/02/1891

O ARGOS, 7/4/1861

O ARGOS, 28/5/1861

O ARGOS, 2/10/1861

O CONCILIADOR CATHARINENSE, 16/5/1849

O CONCILIADOR CATHARINENSE, 6/2/1850

O CORREIO OFICIAL, 6/10/1860

O DESPERTADOR, 20/1/1874

O DESPERTADOR, 29/5/1875

O DESPERTADOR, 25/7/1879

PERIÓDIO DA SEMANA, 13/3/1865

REPÚBLICA, 9/8/1894

REPÚBLICA, 16/10/1894

Livros

ALBUQUERQUE, Cícero Cavalcanti. *Correio e legislação postal brasileira*. Rio de Janeiro: A. Coelho Banco Filho Editor, 1965.

ARAUJO, Rodolpho Baptista de. Notas históricas da divisão civil a jurídica do estado: contribuição para o livro do centenário. Florianópolis: Jornal República, 03/03/1920 a 23/03/1920 (Edições 422 a 438).

AVELLAR, Hélio de Alcântara. *História administrativa e econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: FENAME, 1976.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1990.

CUNHA, Idaulo José. *Evolução econômica-industrial de Santa Catarina*. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.

CENTRO DE ASSISTÊNCIA GERENCIAL DE SANTA CATARINA. *Evolução histórico-econômica de Santa Catarina: estudos das alterações estruturais século XVII-1960*. Florianópolis: CEAG/SC, 1980.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Nacional, 1989.

GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

_____. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. *Ensaio FEE*. Porto Alegre: FEE, v. 32, n. 2, 2011.

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

LIST, Georg Friedrich. *Sistema nacional de economia política*. São Paulo: Nova Cultural, 1986. (Coleção Os Economistas).

LOPES, Domingos de Castro. *O correio brasileiro: notícia histórica*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1909.

MENDONÇA, Francisco Maria de Souza Furtado. *Repertório geral ou índice alfabético das leis do Império do Brasil publicadas desde o começo do ano de 1808 até o presente*. Rio de Janeiro: Livraria Universal, 1850.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

REPARTIÇÃO GERAL DOS TELÉGRAFOS. *Memória histórica*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

ROSÁRIO, Irari de Oliveira. *Três séculos e meio da história postal brasileira (1500-1843)*. Rio de Janeiro: ECT, 1993.

Anexo 1: Mapa das linhas postais em Santa Catarina em 1825



Anexo 2: Mapa das linhas postais em Santa Catarina em 1839



Anexo 3: Mapa das linhas postais em Santa Catarina em 1857



Anexo 4: Mapa das linhas postais em Santa Catarina em 1872



Anexo 5: Mapa das linhas postais em Santa Catarina em 1881



Anexo 6: Mapa das linhas postais em Santa Catarina em 1889

