

# UM POUCO DE HISTÓRIA



OS CORREIOS EM ITAPETININGA

CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS, FRANQUIAS,  
ETIQUETAS E SELOS PERSONALIZADOS

MÁRIO CELSO RABELO ORSI JÚNIOR  
2020



In memoriam de Júlio Orsi, meu avô, que me mostrou os primeiros passos da filatelia incentivando-me a caminhar sozinho neste hobby, e ao amigo e mestre Adolfo Frioli, por oferecer-me a centelha da pesquisa da história postal e do colecionismo de carimbos postais. A ambos incentivadores dedico-lhes esta obra.

Um Projeto de:



Informações:

**Mário Celso Rabelo Orsi Júnior**  
[mcr.orsi@gmail.com](mailto:mcr.orsi@gmail.com)

# ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	8
OS PRIMÓRDIOS DOS CORREIOS EM PORTUGAL	10
OS CORREIOS-MORES	11
OS CORREIOS SOB A ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO	19
OS CORREIOS NO BRASIL	26
OS CORREIOS NO BRASIL COLÔNIA	28
O PRIMEIRO SERVIÇO POSTAL EFETIVO	39
O SERVIÇO POSTAL ULTRAMARINO	54
OS CORREIOS NO BRASIL IMPÉRIO	59
OS CORREIOS NO BRASIL REPÚBLICA	68
A ADMINISTRAÇÃO DO DCT	75
A ADMINISTRAÇÃO DA ECT	78
O CAMINHO DO VIAMÃO E OS TROPEIROS	83
OS CORREIOS NA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO	90
A REPULSA DO SERVIÇO POSTAL NA PROVÍNCIA	96
A RETOMADA DO SERVIÇO POSTAL PAULISTA	98
A CRIAÇÃO EFETIVA DOS CORREIOS NA PROVÍNCIA	101
OS CORREIOS NA INTERIOR PAULISTA	103
OS CORREIOS NA PROVÍNCIA DO PARANÁ	106
OS CORREIOS ENTRE SOROCABA E CURITIBA	109
O SERVIÇO POSTAL EM SOROCABA	119
AS CORRESPONDÊNCIAS PRECURSORAS	126
O SERVIÇO POSTAL EM ITAPETININGA	130
OS ITINERÁRIOS POSTAIS NO SUL DA PROVÍNCIA PAULISTA	152
AS LOCALIZAÇÕES DAS AGÊNCIAS DOS CORREIOS DE ITAPETININGA	160
OS AGENTES E OS FUNCIONÁRIOS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS DE ITAPETININGA	183
O SERVIÇO POSTAL NO BAIRRO DA ENCRUZILHADA	195
O SERVIÇO TELEGRÁFICO EM ITAPETININGA	198
O CORREIO AMBULANTE EM ITAPETININGA	201
O CORREIO AÉREO NACIONAL EM ITAPETININGA	206
OS CARIMBOS POSTAIS DE ITAPETININGA	215
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS DE ITAPETININGA (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	219

CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS DE ITAPETININGA (OBLITERADORES DE SERVIÇOS)	236
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS DE ITAPETININGA (OBLITERADORES ROLLER)	249
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS FRANQUIADA – ACF – RODOVIÁRIA (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	251
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS FRANQUIADA – ACF – VIRGÍLIO DE REZENDE (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	258
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA RURAL – AGR – CONCEIÇÃO (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	261
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DO CORREIO COMUNITÁRIA – ACG – CONCEIÇÃO (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	262
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA RURAL – AGR – GRAMADINHO (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	263
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DO CORREIO COMUNITÁRIA – ACG – GRAMADINHO (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	264
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA RURAL – AGR – MORRO DO ALTO (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	265
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DO CORREIO COMUNITÁRIA – ACG – MORRO DO ALTO (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	266
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA RURAL – AGR – RECHÃ (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	267
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DO CORREIO COMUNITÁRIA – ACG – RECHÃ (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	268
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA RURAL – AGR – TUPY (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	269
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DRURAL - AGR – NOVA TUPY (ANTIGA TUPY) (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	270
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DO CORREIO COMUNITÁRIA – ACG – NOVA TUPY (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	271

CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DA AGÊNCIA DO CORREIO COMUNITÁRIA – ACG – VARGINHA (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	272
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DE ITAPETININGA – CARIMBOS MILITARES DA REVOLUÇÃO CONSTITUCIONALISTA DE 1932	273
CLASSIFICAÇÃO DAS ETIQUETAS DE CENSURA MILITAR DA REVOLUÇÃO CONSTITUCIONALISTA DE 1932	276
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DE ITAPETININGA – CARIMBOS MILITARES - 5º BATALHÃO DE CAÇADORES DE ITAPETININGA	277
CLASSIFICAÇÃO DOS CARIMBOS POSTAIS DE ITAPETININGA – CARIMBOS COMEMORATIVOS	278
AS FRANQUIAS MECÂNICAS DE ITAPETININGA	280
CLASSIFICAÇÃO DAS FRANQUIAS POSTAIS – AGÊNCIA DO CORREIO – AC – ITAPETININGA (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	286
AS MÁQUINAS DE FRANQUIAS PERMISSIONADAS DE ITAPETININGA	302
CLASSIFICAÇÃO DAS FRANQUIAS PERMISSIONADAS – ITAPETININGA (OBLITERADORES DE CORRESPONDÊNCIAS)	303
OS SELOS PERSONALIZADOS DE ITAPETININGA	312
CLASSIFICAÇÃO DOS SELOS PERSONALIZADOS – ITAPETININGA (CARTA COMERCIAL – 1º PORTE NACIONAL)	316
SIGLAS, REFERÊNCIAS E DEMAIS INFORMAÇÕES	320
QUADRO: REFERÊNCIAS POSTAIS	320
QUADRO: CLASSIFICAÇÃO DAS FRANQUIAS POR DATA E SISTEMA FINANCEIRO	321
QUADRO: REFERÊNCIAS MONETÁRIAS	322
QUADRO: MEDIDAS	322
QUADRO: PESOS ANTIGOS	323
COLABORADORES	324
CONSIDERAÇÕES FINAIS	325
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	327
ANEXO I – DAS LEGENDAS UTILIZADAS	332
ANEXO II – PEÇAS FILATÉLICAS – ITAPETININGA SEM CARIMBOS POSTAIS	333
ANEXO III – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CERCADURA	338
ANEXO IV – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – INDICAÇÃO MANUSCRITA	343
ANEXO V – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO MUDO	344
ANEXO VI – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (INDICAÇÃO DO ANO NORMAL)	345

ANEXO VII – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (INDICAÇÃO DO ANO INCLINADO)	349
ANEXO VIII – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (INDICAÇÃO DO ANO PEQUENO)	350
ANEXO IX – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (TAMANHO GRANDE)	352
ANEXO IX – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (INDICAÇÃO DO ANO PEQUENO)	353
ANEXO XI – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (INDICAÇÃO DO ANO GRANDE)	355
ANEXO XII – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (INDICAÇÃO DO DIA E ANO INVERTIDOS)	357
ANEXO XIII – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FLORÃO	358
ANEXO XIV – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (ESTADO ENTRE PARÊNTESES – INDICAÇÃO DO ANO EM DOIS DÍGITOS)	363
ANEXO XV – PEÇAS FILATÉLICAS – CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS – CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (ESTADO ENTRE PARÊNTESES – INDICAÇÃO DO ANO EM QUATRO DÍGITOS)	367



# APRESENTAÇÃO

A presente obra procurará levantar os dados históricos do sistema postal brasileiro, descrevendo o processo histórico de sua formação e dos serviços oferecidos. De forma bastante inovadora efetuamos a classificação dos carimbos postais utilizados nas cidades de Sorocaba e Itapetininga, cidades estas parte integrantes do trajeto postal entre as localidades de São Paulo a Curitiba.

A pesquisa inicia-se em Portugal, local do primeiro serviço postal através dos Correios-Mores por nomeação até o ano de 1852, quando da grande transformação postal daquele país.

Para as pesquisas no Brasil, foi a mesma realizada mediante o estudo da coleção de história postal ora intitulada de: "História Postal Paulista – As Linhas Postais entre São Paulo a Curitiba até 1900", de propriedade do autor.

Este trabalho intitulado inicialmente como "História dos Correios em Sorocaba e Itapetininga", foi elaborado em quatro partes distintas; sendo que na primeira, explicaremos a importância do Caminho do Viamão na formação do sistema postal da região sul-sudeste.

Na segunda, relataremos as origens dos Correios no Estado de São Paulo, mostrando a importância deste para a interiorização do serviço dos correios no Brasil, onde apresentaremos o estudo sobre as correspondências precursoras, e da necessidade de criar um serviço postal eficiente no que tange as localidades servidas pelo serviço dos correios.

Na terceira observaremos os estudos sobre as origens dos correios em Sorocaba e a importância deste serviço na evolução do trajeto dos correios no interior da Província de São Paulo, e da necessidade de expandir o serviço postal entre São Paulo – capital provincial, e as vilas de Jundiá, São Carlos – atual Campinas, Itu, Porto Feliz e Sorocaba. Na quarta parte, efetuaremos o levantamento histórico do serviço postal em Itapetininga, com destaque as origens e evolução deste serviço.

Destaque especial será dado a esta agência dos correios, onde descreveremos a localização das agências dos correios no município, dos serviços oferecidos e de seus primeiros agentes postais.

Desta forma, gradativamente o historiador assume a responsabilidade de não só colecionar, mas também o de pesquisar, a fim de preconizar a importância do serviço postal brasileiro, paulista e regional; e de como este influenciou nos primórdios do desenvolvimento econômico vivenciado em nossa região.

Também se procurou nesta obra dar destaque ao levantamento dos dados técnicos do sistema postal, como por exemplo: o levantamento sistemático e classificatório dos carimbos postais utilizados na obliteração das correspondências e dos selos.

Por se tratar de uma pesquisa primária, a atual classificação é uma obra resumida do complexo das obliterações efetuadas entre o período que vai desde o surgimento do serviço postal na Província de São Paulo a Independência do Brasil e deste até o advento da República, períodos estes em que o sistema postal não só provincial (estadual) como nacional passou a contar com modificações que procuraram gerar uma uniformidade dos serviços prestados e das ações pertinentes ao controle estatal do mesmo.

A base historiográfica de estudo, tomou como princípio a criação e a evolução do "Caminho do Viamão", perpassando para a História dos Correios em São Paulo, e deste para a cidade de Sorocaba e a cidade vizinha de Itapetininga.

Sabedor da importância de efetuar estudos mais aprofundados sobre a historicidade do sistema postal paulista, espero desta forma haver contribuído com uma parcela considerável de meus conhecimentos e informações para com



a História Postal Brasileira, Paulista e principalmente para a História Postal dos municípios de Sorocaba e Itapetininga.

A àqueles que se dedicam a pesquisa, estudo e classificação dos carimbos brasileiros, deixo a discussão aberta para que possam ampliar o que ora é apresentado.

Mário Celso Rabelo Orsi Júnior



# OS PRIMÓRDIOS DOS CORREIOS EM PORTUGAL<sup>1</sup>

Nos cerca de quatrocentos anos seguintes à fundação da nacionalidade portuguesa, não existiram serviços postais organizados entre os lusitanos. Os monarcas, querendo receber notícias, ou enviar ordens, faziam expedir arautos<sup>2</sup>, albardeiros<sup>3</sup>, escudeiros, moços de estrebaria, ou até pessoas mais agraciadas da corte, quando a importância do real serviço assim o aconselhava.

O eventual transporte de mercadorias e de pequenos volumes, assim como o das cartas de particulares, era feito, na época, por indivíduos pertencentes a diversas classes profissionais: os almocreves<sup>4</sup>, os barqueiros, os caminheiros e os carreiros.

O almocreve, também chamado de almoqueire ou recoveiro, conduzia normalmente as encomendas no dorso de bestas de carga, processo expedito e eficaz, numa altura em que as vias de comunicação eram praticamente inexistentes. Raras eram também as pontes e, para atravessar os muitos rios que as não tinham, lá estava o barqueiro com a sua embarcação, ajudando o almocreve a vencer estes frequentes obstáculos ou, mesmo, ele próprio a fazer transportes ao longo de percursos fluviais.

Outro componente, o carreiro, deslocava-se, geralmente, a pé, em viagens de ida e volta com demora superior a um dia e, para além de cartas e encomendas ligeiras, levava ainda recados para transmitir verbalmente. Contribuía também para as correspondências entre as populações. Mas o seu pesado carro via-se amiúde em sérias dificuldades para vencer os obstáculos que se lhe deparavam no caminho, sobretudo durante o inverno, por falta de estradas minimamente transitáveis.

Só na última metade do séc. XIX, a rede viária portuguesa começou a dar mostras de desenvolvimento, mas, por essa altura, já os Correios, nas mãos do Estado, tinham atingido uma evolução que dispensava a contribuição de todos estes humildes, mas tão úteis andarilhos.

A exemplo de outros países, algumas das Ordens Religiosas e Universidades portuguesas teriam instituído rudimentares serviços postais, mas de carácter esporádico e estritamente privado, dos quais apenas os seus membros podiam usufruir de tais vantagens.

Com a expansão do comércio, resultante da Era dos Descobrimentos e com o alastrar de feiras e mercados pelo interior do país, para onde era necessário escoar produtos vindos do além-mar, sentia-se cada vez mais a necessidade de as comunicações postais acompanharem todo este desenvolvimento. Para sanar esta defasagem de serviço foram criados os Correios-Mores.

---

<sup>1</sup> Armando Mário O. VIEIRA, In: Os Correios em Ponte de Lima, 1996, Arquivo de Ponte de Lima - Portugal.

<sup>2</sup> Aurélio BUARQUE DE HOLANDA Ferreira, In: Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, 1986 – Brasil. De origem frâncico, representa o emissário ou mensageiro oficial dos monarcas durante a Idade Média, que anunciava a guerra e proclamava a paz.

<sup>3</sup> Idem. – De origem franco-italica, é uma arma antiga, constituída de uma longa haste de madeira rematada em ferro largo e pontiagudo, atravessado por outro em forma de meia-lua.

<sup>4</sup> Ibidem. – Originaria da Arábia, representava o homem que se ocupa em conduzir bestas de cargas, que durante a ocupação árabe na Península Ibérica, transportavam as cargas comerciais sobre muares, uma forte alusão representativa a mesma ação que ocorria através do comercio de caravanas de que os árabes se ocupavam em todo o território sob seu domínio.



# OS CORREIOS-MORES

Assim, D. Manuel I, por Carta expedida de Évora em 6 de novembro de 1520, deu o primeiro passo para a criação de uma verdadeira instituição postal, fazendo mercê a Luís Homem do novo cargo de Correio-Mor.

A Luís Homem, que já anteriormente servira o monarca em missões de correio ao estrangeiro, foram atribuídos deveres e privilégios semelhantes aos que Carlos V estabelecera, quatro anos antes, ao nomear um membro da família Taxis para equivalente lugar na vizinha Espanha.

Pouco se conhece sobre o começo da atividade do primeiro Correio-Mor. Até à morte de D. Manuel I, ocorrida logo em 1521, nada se sabe. A partir de então, e até 1525, há notícia de ter proposto a nomeação de alguns mestres de posta<sup>5</sup> para o seu serviço, os quais foram confirmados por D. João III. Este soberano reconduziu-lo-ia no seu ofício por Carta Régia de 2 de agosto de 1525.

Falecido Luís Homem, em 1532, coube ainda a D. João III o designar-lhe sucessor, tendo a escolha, recaído no seu moço de estribeira Luís Afonso, também, este já com experiência de ter levado cartas do rei à embaixada em Paris. Luís Afonso esteve em atividade até à sua morte, obtendo, entretanto, promessa escrita do soberano que seu genro, Francisco Coelho, seria o próximo Correio-Mor. O cargo foi-lhe efetivamente concedido por Carta Régia de 20 de setembro de 1565.

D. Sebastião, por falecimento de Francisco Coelho em 1577, atribuiu a sucessão no ofício ao indivíduo que viesse a desposar umas das suas filhas. O feliz contemplado foi Manuel de Gouveia (Figura 1), ao casar com Inês Guerra, senhora de tão apetezido dote. A sua carta de nomeação data de 7 de setembro de 1579, ano em que reinava já em Portugal o Cardeal D. Henrique.

Manuel de Gouveia exercia ainda as suas funções de Correio-Mor, quando da crise da sucessão. Um curioso manuscrito existente na Biblioteca da Universidade de Coimbra<sup>6</sup>, diz-nos que:

*“vindo a este Reino El-Rei Filipe 2º que se havia senhoreado dele no ano de 1580, se introduziu neste ofício o Correio-Mor de Castela e o serviu por seu Assistente até Agosto de 1583”.*

Era de esperar que, durante os três anos de permanência em Portugal, deste Filipe, continuamente a receber e enviar despachos para Madrid e outras terras dos seus domínios, o importante cargo de Correio-Mor estivesse em mãos de pessoa de sua total confiança.

Com a saída de Lisboa do monarca espanhol, Manuel de Gouveia não só voltou à sua atividade, como intentou uma ação judicial contra D. João de Taxis, obtendo sentença favorável e indenização pelos proventos de que fora privado pelo seu antecessor, ao arrecadar as receitas relativas ao período em que teve seu Assistente, Juan del Monte, a acompanhar a corte castelhana em terras portuguesas.

Com Manuel de Gouveia fechar-se-ia o primeiro ciclo da História Postal Portuguesa, ou seja, a época em que os Correios-Mores foram individualmente escolhidos e nomeados pelo rei. Durante muitos anos, Manuel de Gouveia prestou

---

<sup>5</sup> Armando Mário O. VIERA, In: Os Correios em Ponte de Lima, 1996, Arquivo de Ponte de Lima – Portugal, esclarece de que os mestres de posta, eram nobres fidalgos, escolhidos pelo rei a fim de que efetuassem o transporte e despacho das correspondências dentro do reino português.

<sup>6</sup> BIBLIOTECA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA. Manuscrito 1489, fls. 35, verso.



os serviços de correio-mor, serviços estes que tiveram um desenvolvimento modesto porém ativo para o período.

O monopólio postal começou por ser limitado até cinco léguas ao redor da Corte e somente exercido por correios extraordinários, ou seja, expedidos apenas, quando requisitados pelos poderes públicos ou por particulares.

Carreiras de correios ordinários, fazendo periódica e regularmente determinados percursos, começaram a se estabelecer, mas ainda assim em número muito reduzido.



Figura 1 - Carta "Por el Rei", reinado de D. Henrique I (Cardeal-Rei), circulada de Lisboa (03.07.1579) para Santarém. Período do 3.º Correio-Mor (por morte do 3.º correio mor em Maio de 1577, o rei concede um alvará de "lembrança" à sua viúva. Em 07.09.1579 Manuel Gouveia obtém carta de nomeação como 4.º Correio-Mor). Peça em leilão.

Contrariamente aos seus próximos antecessores, Manuel de Gouveia não obteve promessa régia para, à sua morte, o título se transmitir a alguém de sua família. Talvez por isso, ou por outras razões, nos oito anos seguintes, o cargo de Correio-Mor, tanto quanto até hoje se sabe, foi apenas ocupado interinamente por Simão Luís e por João Fernandes de Arões.

É possível que Filipe II concluísse, então, a ideia de fazer uma venda definitiva do título, esperando encontrar pessoa com posses suficientes e que fosse, simultaneamente, de sua inteira confiança.

Luís Gomes da Mata veio satisfazer as duas condições. Oriundo de antiga e ilustre linhagem de Aragão, seu bisavô fora embaixador de Castela na corte de D. João III, em Évora. Seu pai tinha vindo para Lisboa e emprestara bastante dinheiro à Fazenda Real.

O mesmo tinha feito seu filho, Antônio Gomes da Mata, contribuindo com 30.000 cruzados para o financiamento de uma armada ao rei de Espanha. Em troca destes e outros favores, Filipe II não resistiu a uma proposta da família Mata, cedendo-lhe, definitivamente, o cargo pela astronômica soma de 70.000 cruzados.

Porém, os Matas, sabiam que o valor dispensado não era uma soma desprezível, e que o investimento feito era altamente rentável. De fato, a sua já

então avultada fortuna iria multiplicar-se nas gerações seguintes, fruto dos enormes proventos resultantes do seu novo ofício.

A carta de venda perpétua, passada em Madrid a 19 de julho de 1606, garantiu o cargo não só ao nosso 5º Correio-Mor, como a mais seis dos seus descendentes que o exerceram nos anos seguintes, preenchendo-se assim o segundo ciclo da época dos Correios-Mores (Gráfico 1).

Nestes quase dois séculos de história postal, os serviços conheceram, naturalmente, alguns progressos. Mas, antes de falarmos dessa evolução, uma breve referência à maneira como os mesmos estavam estruturados.

Encabeçada pelo Correio-Mor, centralizado em Lisboa, uma rede de Correios Assistentes procurava fazer a cobertura das restantes terras do país. Estes, inicialmente nomeados diretamente pelo rei, passaram, a partir de 1606, a ser tutelados pelo Correio-Mor, de quem dependiam e a quem prestavam contas. Quando, nesse ano, Luís Gomes da Mata comprou o cargo, apenas existiam Correios Assistentes nas cidades do: Porto, Coimbra, Braga e Aveiro (Figura 2).

Esta baixíssima densidade de repartições postais é, só por si, bem demonstrativa da insipiência dos serviços, nos começos do séc. XVII. A ligar entre si os pontos fixos da malha postal, circulavam correios a pé e a cavalo.

As carreiras de correios ordinários, de periodicidade dilatada, foram-se multiplicando, evitando progressivamente, ao público e ao Estado, o recurso aos dispendiosos, mas mais rápidos correios extraordinários.

Os Correios-Mores conseguiram alargar a sua ação nos territórios ultramarinos, quando obtiveram, também, a extensão do seu monopólio às cartas marítimas de países estrangeiros.

Durante a Administração do Marquês de Pombal, foram, ainda, os Correios incumbidos do transporte dos dinheiros públicos.

Aos Assistentes que dessem fiança, era-lhes abonado 1% dos montantes transportados por sua conta e risco, pagando eles de seu bolso os salários dos guardas militares que considerassem necessários para acompanhar o transporte dos dinheiros pelos tão perigosos caminhos de então.



Figura 2 – Carta da Inquisição de Lisboa (22.04.1614) para o cabido da Sé de Miranda. Período do 6.º Correio-Mor António Gomes da Mota — cargo comprado à coroa pelo seu antecessor em 1606 e que se manteve na posse desta família até 1797. Peça em leilão.



Também, à sua custa, empregavam nas Repartições que dirigiam, os fiéis e amanuenses necessários ao funcionamento do serviço, recebendo em contrapartida parte dos portes das correspondências por eles processadas. Estas estruturas foram-se consolidando e, assim, continuaram, mesmo depois de nacionalizadas.

#### CORREIOS-MORES DE NOMEAÇÃO

1º Correio-Mor	1520 a 1532	Luís Homem
2º Correio-Mor	1532 a 1565	Luís Afonso
3º Correio-Mor	1666 a 1577	Francisco Coelho
4º Correio-Mor	1579 a 1595	Manuel de Gouveia

#### CORREIOS-MORES HEREDITÁRIOS E DAS CARTAS DO MAR

5º Correio-Mor	1606 a 1607	Luís Gomes da Mata (Figura 3)
6º Correio-Mor	1607 a 1641	António Gomes da Mata Coronel (Figura 4)
7º Correio-Mor	1641 a 1674	Luís Gomes da Mata (Figura 5)
8º Correio-Mor	1674 a 1696	Duarte de Sousa da Mata Coutinho (Figura 6)
9º Correio-Mor	1696 a 1735	Luís Vitório de Sousa da Mata Coutinho (Figura 7)
10º Correio-Mor	1735 a 1790	José António da Mata de Sousa Coutinho (Figura 8)
11º Correio-Mor	1790 a 1797	Manuel José de Mata de Sousa Coutinho (Figura 9)

Gráfico I- Os Correios-Mores em Portugal - FONTE: Eurico Carlos Esteves Lage CARDOSO. 1999, p 39.





Figura 3 – Luís Gomes de Elvas Coronel, 5º Correio-Mor. Desconhecido. Pintura a óleo do século XVII.



Figura 4 – António Gomes da Mata Coronel, 6º Correio-Mor. Desconhecido. Pintura a óleo do século XVII.



Figura 5 – Luís Gomes da Mata, 7º Correio-Mor. Damarco R. da Matta pintura a óleo do século XVII.



Figura 6 – Duarte de Sousa da Mata Coutinho, 8º Correio-Mor. Desconhecido. Pintura a óleo do século XVII.





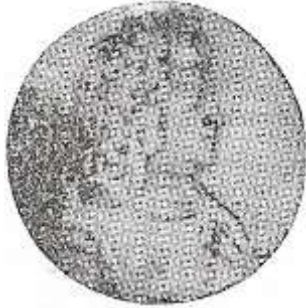


Figura 7 – Luís Vitorio de Souza Mata Coutinho, 9º Correio-Mor. Desconhecido. Baixo relevo do Palácio do Correio-Mor – “Fonte Samaritana” Portugal.



Figura 8 – José António António da Mata de Sousa Coutinho, 10º Correio-Mor. Desconhecido. Pintura a óleo do século XVII.



Figura 9 – Manuel José de Mata de Souza Coutinho, 11º Correio-Mor. (ultimo correio-mor). Desconhecido.



Figura 10 – José Diogo Mascarenhas Neto, 1º Superintendente dos Correios e Postas do Reino (1799-1805). Desconhecido.

O monopólio, como tal, funcionou também com eficácia, indo a ponto de ficar a dever-se a Luís Vitorio de Souza da Mata Coutinho o primeiro convênio postal com um país estrangeiro (Figura 11, 12 e 13), sem qualquer intervenção do governo português. Foi este acordo assinado em Londres pelo seu representante João Duarte da Costa, no ano de 1705, e nele se regulamentou o transporte de correspondências entre Portugal e a Inglaterra, a ser feito por barcos da marinha britânica. Tudo isto mudaria no ano de 1797 quando o monopólio postal é trocado pelo controle régio, sendo a partir de ano de 1799 indicado representantes indicados pelo poder do reino para a administração deste serviço (Figura 10).





Figura 11 – Correio-Mor do Reino (Período do 9.º Correio-Mor). Carta circulada de Lisboa (05.05.1699) para Antuérpia, escrita em flamengo. Peça em leilão.



Figura 12 – Carta "Por el Rey", reinado de D. José I, circulada de Lisboa (29.07.1763) para a Câmara Municipal do Funchal — Ilha da Madeira. Período do 10.º Correio-Mor José António da Mata de Sousa Coutinho. Peça em leilão.



Figura 13 – Carta da cidade do Rio de Janeiro (16.09.1742) para a cidade do Porto, conduzida no período do 6º Correio-Mor das Cartas do Mar (entre 1735 e 1790) e do 10º Correio-Mor do Reino. Coleção Peter Meyer.

Devemos ressaltar que os detentores do serviço postal anterior o controle régio, não deixaram nunca de zelar pelas suas próprias conveniências, isto é, pelos lucros que dele sempre extraíram quantas vezes deixando para segundo plano as reais necessidades do público.

Acerca, dos documentos deste período, existem poucos escritos junto aos arquivos oficiais, uma vez que se trata de um serviço privado. Além de raros, não se deve deixar de esquecer que o Palácio dos Correios-Mores foi destruído por um incêndio provocado pelo terremoto de 1755, o que dificulta de sobremaneira um estudo mais detalhado destes serviços. Nele se terão consumido os arquivos da família Mata, que tão interessantes seriam de ler se tivessem chegado aos nossos dias.



# OS CORREIOS SOB A ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO

Por decreto assinado pelo punho do Príncipe Regente, no dia 18 de janeiro de 1797, foi extinto o ofício de Correio-Mor e incorporados na Coroa os Serviços Postais. No preâmbulo desse documento referem-se como causas da decisão:

*“os graves inconvenientes que experimenta não só a Minha Fazenda Real, mas a facilidade das comunicações interiores do Reino, e dos Meus Domínios Ultramarinos, tão indispensável, e necessária em Estados Comerciantes ...”.*

Assim se suspendeu a atividade do Correio-Mor, até um dos Ministros de Estado ser incumbido de administrar aqueles Serviços.

Um alvará de 16 de março do mesmo ano confirmou a nacionalização, transferindo para o Ministério dos Negócios Estrangeiros a Administração das Postas, Correios, e Diligências de terra, e mar, mas mantendo em vigor todos os Regulamentos antecedentes até à publicação de novas ordens.

Nesse alvará, para além dos argumentos expressos, em 18 de janeiro, justificou-se, ainda, a integração na Coroa, pela necessidade de melhorar os serviços e de os tornarem menos onerosos para o público em geral. Toda a estrutura dos Correios ficou, portanto dependente do Ministério dos Negócios Estrangeiros (Gráfico II).

Em Lisboa, criou-se o Correio Geral, com órgãos de gestão centralizada, dele dependendo o Administrador Central do Correio do Porto e os Correios Assistentes, que continuaram a serem os pilares da rede postal estendida pelo país. Passado o Correio para a posse do Estado, não tardaram a surgir algumas inovações e, logo no ano seguinte, dois empreendimentos de vulto tomaram forma.

Por alvará de 20 de janeiro, determinou-se a criação de Paquetes Correios Marítimos para o Brasil e ilhas dos Açores e Madeira e, a 6 de Setembro, publicaram-se as Instruções para o estabelecimento de uma Diligência entre Lisboa e Coimbra, destinada a transportar passageiros e malas postais ao longo da primeira estrada, digna deste nome, construída em Portugal.

Quer uma, quer outra, eram medidas de alto interesse, se tivessem se mantido e desenvolvido convenientemente. As comunicações marítimas com o Reino do Brasil - ainda unido à Coroa Portuguesa - e com as Ilhas Adjacentes, dependiam então até aí, quase somente do vaivém das embarcações mercantes.

Carreiras de Paquetes<sup>7</sup> da Marinha Portuguesa dar-lhes-iam regularidade e segurança. Do mesmo modo, lucrariam as comunicações terrestres no eixo Norte-Sul do Continente, com três carros semanais de Mala-Postal que se instituíram entre a capital e Coimbra. Mas nenhuma das carreiras obteve grande sucesso.

A segunda, por falta de público capaz de torna-las rentável, teve de ser extinta passados seis anos e a primeira, por falta de barcos, nunca se revelou de muita eficácia.

Em abril de 1799, publicou-se o primeiro Regulamento dos Correios e, a 6 de junho, as respectivas Instruções Práticas para os Correios Assistentes deram corpo e possibilitaram a sua aplicação.

---

<sup>7</sup> Idem – embarcações marítimas ligeiras, utilizadas para a transmissão de ordens reais e o transporte das correspondências entre a metrópole e as colônias.



Neste Regulamento se fixaram taxas de porte mais acessíveis do que as praticadas no tempo dos Correios-Mores, as quais passaram apenas a depender do peso das correspondências, mas não das distâncias por elas percorridas no interior do Reino.

Aos almocreves e recoveiros<sup>8</sup> era dada permissão para continuarem a conduzir cartas, desde que pagassem os respectivos portes aos Correios. As correspondências oficiais começaram a ser transportadas gratuitamente.

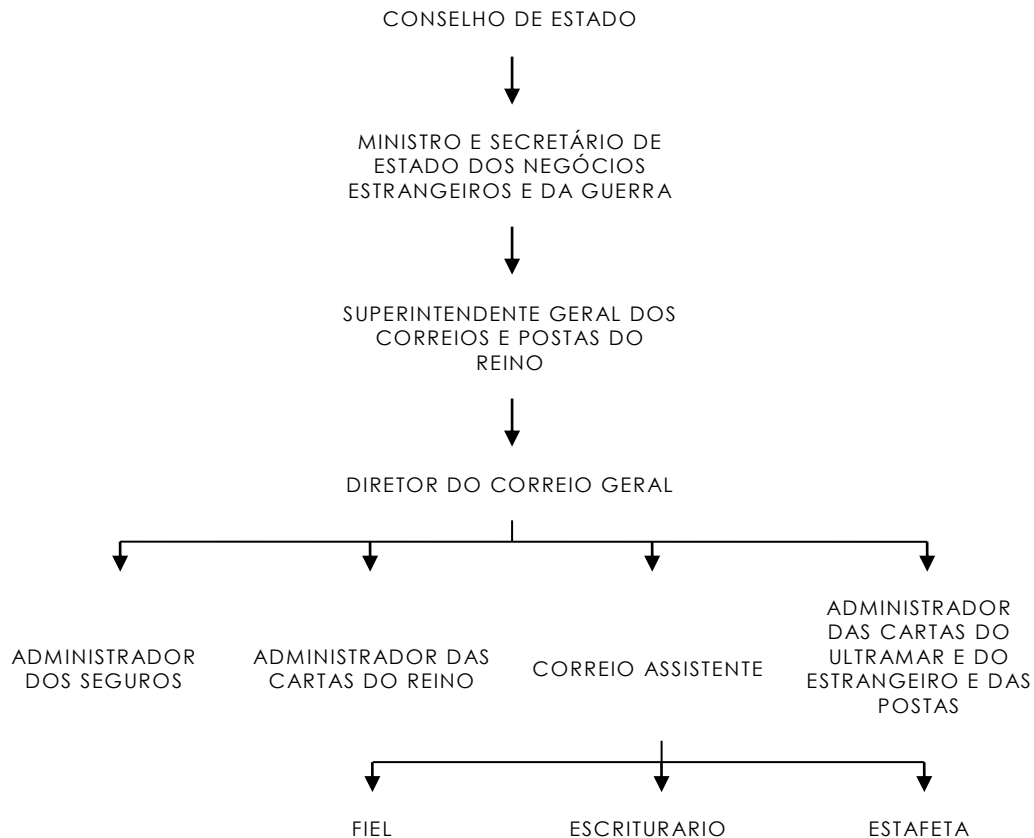


Gráfico II – Administração das Postas, Correios, e Diligências de Terra, e Mar. Fonte: Armando Mário O VIREIRA. Os Correios em Ponte de Lima. Arquivo de Ponte de Lima: Portugal.

Também, a isenção de porte das cartas singelas<sup>9</sup>, por concessão régia de 13 de agosto seguinte, ficaram a gozar algumas ordens religiosas - Arrábida, Santo António dos Capuchos, Nossa Senhora da Conceição do Minho, Nossa Senhora da Piedade, Nossa Senhora da Soledade, Religiosos Capuchos, Missionários de Bramanes, Varatojo, Vinhais e Mesão Frio, Barbadinhos, Italianos, Franceses e Carmelitas descalços.

Não tardaram, porém, a surgir algumas alterações ao Regulamento de 1799<sup>10</sup> (Figura 14). Passados dois escassos anos - 14 de março de 1801 - foi

<sup>8</sup> Ibidem, transportador de mercadorias em récua (grupo de bestas de carga amarradas uma às outras).

<sup>9</sup> Ibidem, cita o autor de que se designavam por "singelas" aquelas cujo peso não ultrapassava o 1.º escalão das tabelas de porte, o qual, na época, correspondia a 4 oitavas de onça.

<sup>10</sup> Irari de Oliveira ROSARIO, Três Séculos e Meio da História Postal Brasileira (1500-1843) p.



determinado que os portes, para além de dependerem do peso das correspondências, passassem também a ser função das distâncias a que eram enviadas, de acordo com o:

*“sistema adotado em todas as Nações civilizadas, e que melhor combina com a Justiça; pois que na razão das mesmas distâncias se aumenta a despeça dos Correios”.*

Estas justificativas, dadas no próprio texto do documento legal de 14 de março, certamente, serviram para encobrir o verdadeiro motivo que originou a sua publicação: o interesse em se aumentarem as receitas do Correio.

Mas melhores seriam certamente os resultados se tivesse mantido em vigor o anterior sistema. Os menores custos das correspondências incentivariam o público a escrever mais e, com menos encargos de burocracia, seriam certamente maiores os proventos a entrar nos cofres do Estado.

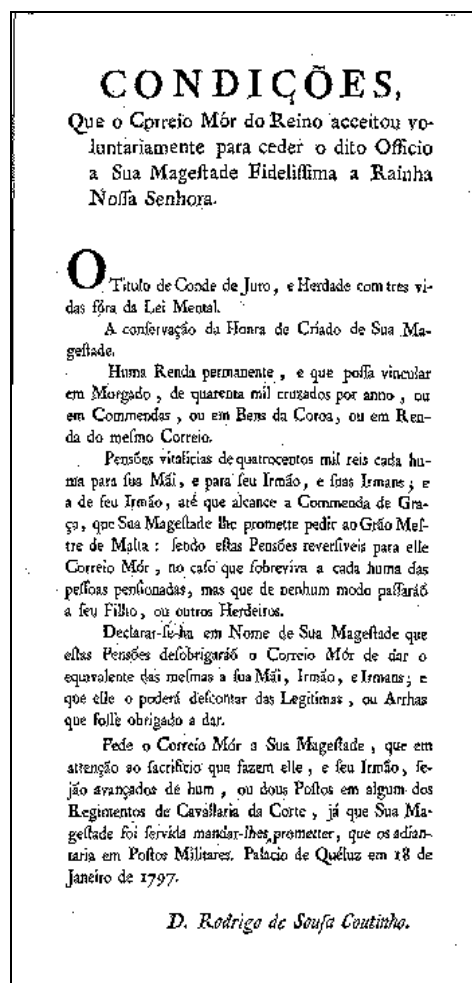


Figura 14 – Oficio Régio de concessão postal – 1797. FONTE: Eurico Carlos Esteves Lage CARDOSO. História dos Correios em Portugal em Datas e Ilustrada, p. 15.



Portugal conheceria um maior desenvolvimento. Como que compensando esta medida retrógrada, foram mandados estabelecer, no mesmo Aviso de 1801, dois correios semanais em todas as Cidades, Vilas e Praças de Armas.

Também, em 7 de maio de 1800, publicou-se o chamado "Regulamento da Pequena Posta", para Lisboa. Nele se instituíram pela primeira vez, entre outras inovações, as Caixas Postais e os Carteiros, que vieram posteriormente a ser utilizados em toda Portugal, e que ainda hoje se mantêm ativo.

De uma maneira geral, não se pode deixar de reconhecer o esforço feito pela Administração, para melhorar os serviços postais logo após a sua nacionalização, sendo francamente positivo o balanço das novas iniciativas. Porém, o período que se avizinhava da Guerra Peninsular, com a invasão de Portugal pelos exércitos franceses e a saída da nossa Corte para o Brasil, não foi propício para o desenvolvimento dos Correios.

Foram-se, no entanto introduzindo algumas modificações e melhorias, publicando novos regulamentos e fazendo acordos bilaterais com alguns países estrangeiros, nomeadamente a Convenção Postal com a Inglaterra - 26 de fevereiro de 1810, assinada no Rio de Janeiro, para onde se retirara a Família Real, onde D. João e o Rei Jorge II - Inglaterra, acordaram no transporte mensal de malas desde Falmouth até ao Rio, em Paquetes Britânicos, permitindo-se o estabelecimento de Agentes Ingleses em portos portugueses. Sendo um assunto complexo, tanto no que se refere aos acordos, bem como aos serviços postais prestados mutuamente entre Portugal e Inglaterra.

Embora estes serviços servissem os interesses portugueses, as condições em aceita-los, trouxeram grande gravidade na área postal.

Para as ligações terrestres com a Europa, a via de entrada e saída de correspondências passava, necessariamente, pela Espanha, com a qual foram celebrados tratados, felizmente, mais equilibrados para ambas as partes.

De 1818, data uma curiosa Tabella dos Dias de partida e chegada dos Correios, acompanhada de hum Mappa que demonstra o Giro do Correio e a sua mutua correspondência<sup>11</sup> (Mapa I).

Esta publicação era já um verdadeiro guia postal, onde estavam registrados os dias de partida e chegada dos Correios a Lisboa. Grande parte das terras tinha, então, três expedições de malas por semana e outras tantas lhe chegavam da Capital. Lugares de menor importância, ou mais distantes de Lisboa, ficavam-se estas pelo menos com duas ligações semanais de correios.

---

<sup>11</sup> Eurico Carlos Esteves Lage CARDOSO. História dos Correios em Portugal em Datas e Ilustrada, p. 25.





Mapa I – CARTA POSTAL DE 1818, onde são retratados principais trajetos postais. FONTE: Eurico Carlos Esteves Lage CARDOSO. História dos Correios em Portugal em Datas e Ilustrada, p. 15

Por essa altura, a cobertura do país era feita por 124 Correios Assistentes, 26 dos quais tinham um ou mais Delegados, estendendo-se, assim, a malha postal. Mas, de novo, aproximavam-se acontecimentos que impediriam o desenvolvimento geral do país e, em particular, o do serviço dos Correios.

Deles destacamos as Lutas Liberais<sup>12</sup> e a Patuleia<sup>13</sup>, períodos em que se desenrolaram ações bélicas em diversas províncias, originando-se até, em ambos, uma dicotomia postal entre Lisboa e o Porto. Cessaram, temporariamente, de circular os Correios entre o Norte e o Sul e as correspondências ou eram levadas por particulares, que se afoitavam a atravessar as áreas de hostilidades ou, então, confiavam-se aos Agentes e Cônsules Britânicos das duas cidades, fazendo-as estes seguir nos seus Paquetes, que fundeavam na Barra do Porto e no Tejo, mas cobrando altos portes pelo seu transporte.

Mesmo fora dos períodos de confronto armado, não era seguro o transporte das correspondências. O assalto a malas do Correio era o pão nosso de cada dia ao longo das estradas para muito que desta ação se servia.

Violavam-se as cartas, para se conhecerem os segredos dos inimigos políticos ou, simplesmente, para roubar valores nelas contidos ou, ainda, para se obterem as duas coisas em simultâneo.

Na própria Administração do Correio de Lisboa, existiu, no tempo de D. Miguel, um gabinete destinado à abertura de cartas suspeitas. Caso contivesse matéria considerada contrária aos interesses do Governo, eram apreendidas e,

<sup>12</sup> Idem. As Revoltas Liberais que se iniciam em 1817 em Portugal retratam o movimento de oposição da nobreza portuguesa contra o absolutismo político por parte de D. João VI, que do Brasil nomeia William Carr Beresford marechal-general do exercito português, dando início ao domínio político inglês em Portugal (1817-1820), vindo a desencadear na Revolução do Porto em 1821.

<sup>13</sup> Ibidem. Nome dado aos representantes do partido popular que se organizou em Portugal em 1836.





quantas vezes, os seus autores ou pessoas nelas mencionadas, iam parar com os ossos à cadeia.

Pouco progrediu o Correio nesses tempos. Chegou-se mesmo a regredir por força de um decreto emanado do gabinete do Visconde de Sã da Bandeira, em 10 de janeiro de 1837. Vivia-se, então, a febre das poupanças e critérios puramente econômicos levaram os políticos menos esclarecidos a tomar decisões contrárias aos verdadeiros interesses lusitanos. Em nome desses princípios, retiraram-se meios humanos e materiais aos serviços postais, ficando a sua capacidade reduzida a níveis já atingidos mais de uma dúzia de anos atrás.

Só depois de ultrapassada a segunda metade do século XIX, é que foi dado mais um passo fundamental para a modernização dos Correios em Portugal.

A célebre Reforma Postal de 1852 remodelou-os de alto a baixo, interna e externamente. A simples adoção do selo postal adesivo - segundo o sistema introduzido em Inglaterra em 1840 - teve repercussões positivas de toda a ordem. Desde logo acarretou a eliminação dos Correios Assistentes.

De fato, passando a maioria dos portes a serem pagos por meio de estampilhas (selos), emitidas centralmente, cessava a principal fonte de proventos dos Assistentes.

O Estado Português fê-los substituir, portanto, por verdadeiros funcionários, na dependência agora do Ministério das Obras Públicas. Criou-se uma nova rede de estações, mais vasta e descentralizada, formada por 10 Administrações Centrais com sede em cabeças de Distrito nas cidades de: Lisboa, Porto, Coimbra, Viana, Viseu, Santarém, Extremoz, Vila Real, Beja e Faro - delas dependendo 209 Direções, estas, ainda, com mais 183 Delegações espalhadas pelo Continente e Ilhas Adjacentes. Os portes internos sofreram uma redução substancial e passaram de novo a depender apenas do peso das correspondências.

Estabeleceram-se, também, correios diários para as capitais dos distritos. Com estas e outras medidas, estavam criadas as condições necessárias ao sucesso da Reforma. Quando, em 1 de julho de 1853, começaram a circular os primeiros selos adesivos, e o público usuário, aderiu sem reservas ao sistema. Era, então, considerado descortês enviar a alguém uma carta "franca", isto é, com o porte pago pelo remetente.

Era o mesmo que este passar um atestado de indigência ao destinatário, substituindo-se a ele na liquidação das taxas postais que, à época, eram as mesmas em qualquer dos casos.

Com a nova regulamentação, porém, saía substancialmente mais barato usar-se o selo<sup>14</sup>, embora não fosse obrigatória a sua aplicação, na maioria dos casos, tal como, hoje, ainda o não é, por exemplo, nas cartas ordinárias<sup>15</sup>.

Todos estes velhos costumes foram de imediato abandonados, perante a eficiência do novo método. O tráfego das correspondências aumentou, drasticamente. As inovações introduzidas pela Reforma de 1852, acompanhadas pelo consolidar da pacificação política e social de Portugal e seu conseqüente progresso, permitiram o constante desenvolvimento da estrutura e eficiência dos Correios a partir da segunda metade do século passado.

Começou-se a ramificar a rede viária e o e com as estradas de ferro, iniciaram o lançamento dos primeiros carris ou correios ambulantes. À mala postal, vítima de insucessos passados, abriram-se novas perspectivas, estendendo-se o seu tráfego a diversas regiões.

---

<sup>14</sup> Armando Mário O VIREIRA. Os Correios em Ponte de Lima. Arquivo de Ponte de Lima: Portugal, 1996. Cita o autor de que esta operação de marear as correspondências só deveria ser feita pelo Carteiro Rural se a mesma não fivesse de passar por qualquer estação fixa, no seu trânsito até ao destino, ou seja por exemplo, o caso de uma carta recebida por ele no seu percurso, para ser entregue mais adiante, ainda por ele, no mesmo giro.

<sup>15</sup> Armando Mário O VIREIRA. Os Correios em Ponte de Lima. Arquivo de Ponte de Lima: Portugal, 1996, Salienta o autor de que a Empresa celebrou contrato com o Governo - 9 de Setembro de 1851 - para terminar a construção das estradas entre Porto, Braga e Guimarães, ficando com a exclusividade de nelas explorar o serviço de diligências, nas quais obteve a concessão do transporte das malas do Correio. A inauguração da via até Famalicão teve lugar a 5 de Maio de 1852.



Os barcos costeiros a vapor ganharam mais regularidade e transportaram muita das correspondências trocadas entre Lisboa e o Porto e alguma entre a capital e o Algarves. Em breve as carruagens puxadas a cavalo e os próprios vapores foram ultrapassados em velocidade pelos comboios. Em 1863, inaugurou-se o primeiro traçado ferroviário, ligando Lisboa a Badajoz. No ano seguinte, foi a vez da Linha do Norte.

O Correio logo aproveitou este novo meio de transporte. A "Companhia Real dos Caminhos de Ferro" estava obrigada, de acordo com as condições contratuais, a acomodar, gratuitamente, nos seus comboios mais rápidos, malas de correspondências, assim como os condutores que as acompanhavam.

Mas foi-se mais longe. Adquiriram-se carruagens próprias que, atreladas às composições, se transformaram em verdadeiras estações postais ambulantes, no interior das quais os funcionários processavam as correspondências recebidas nas paragens do percurso, deixando nas gares<sup>16</sup> as malas que eram destinadas a cada terra por elas servidas. Nasceram assim as "Ambulâncias" parte dos saudosos "Comboios Correios<sup>17</sup>" adotado em Portugal por muitos anos.

---

<sup>16</sup> Aurélio BUARQUE DE HOLANDA Ferreira, In: Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa, 1986 – Brasil. De origem francesa, é o mesmo que estação de estrada de ferro.

<sup>17</sup> Idem.



# OS CORREIOS NO BRASIL

O desenvolvimento da História Postal corresponde ao crescimento e à transformação histórica do próprio País, razão pela qual o conhecimento dos principais fatos ligados à implementação e ao desenvolvimento dos serviços postais fornece um panorama do desenvolvimento histórico brasileiro<sup>18</sup>.

Do surgimento dos serviços postais, até os dias de hoje, os Correios assumiram sua postura de elo que aproxima as pessoas e de Instituição respeitável que sempre procurou adequar-se aos vários períodos de desenvolvimento do País, buscando o progresso para os seus serviços prestados à sociedade.

Durante toda evolução do sistema postal no Brasil, muitas foram as transformações impostas, inicialmente, pelo governo português – quando o Brasil ainda se fazia colônia, mesmo que de certa forma ocorresse, paralelamente, uma liberdade administrativa do sistema postal<sup>19</sup>.

O estudo da historiografia postal do Brasil enfrenta inúmeros problemas, pois a falta ou inexistência ocasionada pela falta de memória histórica; e por outro lado, o material em algum arquivo ou biblioteca que desconhecemos ou não tivemos acesso. As enciclopédias são omissas em minúcias que poderiam servir de fonte e guia para um estudo mais profundo.

Dividimos este capítulo na historicidade postal seguindo a divisão histórica – Brasil Colônia, Brasil Império e Brasil República, este último, subdividido nas Administrações Postais do período – DCT (Departamento dos Correios e Telégrafos) e ECT (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos).

Devemos lembrar que a política da expansão ultramarina do rei Dom João 1º, da dinastia de Avis, cujo governo foi de 1385 a 1433, principiou no século 15, em 1415 com uma expedição que tomou Ceuta aos mouros. Após isso, em 1418, Portugal ocupou o arquipélago da Madeira. Estas ilhas teriam sido descobertas numa viagem de portugueses sob o comando de italianos, segundo consta. Outros navegadores lusitanos se destacaram no decorrer do séc. XV, além de Pedro Álvares Cabral, e no séc. XVI.

Não devemos de nos esquecer da importância que muitos navegadores ofereceram tanto na criação e ampliação do Império Colonial Português, bem como no desenvolvimento do serviço postal português em suas terras. Destes destacam-se: João Gonçalves Zarco; que comandou uma expedição em 1419, ordenada pelo Infante Dom Henrique, na qual o arquipélago da Madeira foi outra vez descoberto, Gonçalves (Velho) Cabral, também colaborador de Dom Henrique; introduziu famílias e gado nas Ilhas de Santa Maria e São Miguel nos Açores onde foi o primeiro donatário, como capitão. Velho destacou-se como militar no norte da África; depois em descobrimentos na costa da Líbia. Gil Eanes; que ultrapassou o cabo Bojador após 15 tentativas em 12 anos sem resultados, com uma viagem pela costa ocidental da África.

O cabo Bojador é um promontório no litoral ocidental do oceano Atlântico, território do atual Saara Espanhol, Diogo Cão; que em 1482 explorou parte da costa africana e descobriu a embocadura do rio Zaire.

Bartholomeu Dias de Novais; que deu prosseguimento às explorações de Diogo Cão. Foi o descobridor do Cabo da Boa Esperança. Em 1487 zarpar de Lisboa com duas embarcações, possivelmente caravelas, para percorrer a costa da África por 1260 milhas, para descobrir o caminho para as Índias. Esteve, anos mais tarde, com Cabral na expedição que descobriu o Brasil em 22 de abril de 1500, Vasco da Gama; que foi o descobridor da rota para as Índias. Escolhido por

<sup>18</sup> Reinhold KOESTER, Carimbologia do Brasil Império. Clube Filatélico do Brasil, Brasil Filatélico (div. números).

<sup>19</sup> Armando Mário O VIEIRA. Comunicações Postais entre Brasil e Portugal no Período da Independência, 1822-1825, in "Selos e Moedas", p. 60.



Dom João 2º para completar o trabalho de Bartolomeu Dias, saiu de Lisboa em 8 de julho de 1497, já utilizando naus ainda de menor porte. Chegou a Calicut em 20 de maio de 1498, após passar pelas ilhas Canárias e Cabo Verde, baía de Santa Helena, Cabo da Boa Esperança; para contorná-lo aguardou durante 15 dias por ventos favoráveis; baía de Mossel, Moçambique (onde aportou em 2 de março de 1498), Mombaça (em 7 de abril) e finalmente em Calicute.

Voltou à Lisboa a 9 de setembro de 1498. Foi a primeira expedição a chegar na costa oeste da Índia. A segunda foi a de Pedro Álvares Cabral, após descobrir o Brasil e aqui permanecer por 10 dias. Fernão de Magalhães; que comandou a primeira expedição que deu a volta ao mundo. Participou de expedições marítimas entre 1500 e 1514 à África e ao Oriente.

Antes do descobrimento do Brasil navegadores estrangeiros estiveram em nosso país e também na América precedendo Cristóvão Colombo. Citamos Vicente Yañez Pinzon que passou pelas Canárias e Ilhas de Cabo Verde, após ter partido do porto de Palos. Atingiu em janeiro ou fevereiro de 1500, um cabo ao Sul da linha do Equador, ao qual denominou de Santa Maria de la Consolación; os portugueses o chamaram de Santo Agostinho.

Américo Vespúcio e Alonso de Hojeda estiveram, do mesmo modo, nas costas do Brasil antes do ano de 1500. Diogo de Lopez, também em época anterior aos dois últimos, foi mencionado por ter navegado pelo litoral de nosso país, depois de ter partido de Palos em dezembro de 1499 ou janeiro de 1500. A navegação de longo curso e as grandes descobertas começaram no século 15 com os navegadores portugueses, na sua maioria. Portugal foi o primeiro país europeu, no século 15, a se estabelecer na Ásia, ainda em 1500, em Goa. No século 16, em 1557 em Macau.

No caso específico do Brasil, a formação do quadro administrativo institucional dos correios se formou a partir de 1798, tendo a sua divisão administrativa seguindo as seguintes formações:

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)	Decisão 53 de 22/11/1808
		Ministério dos Negócios do Império (pós-1822)	
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)	Decreto 399 de 21/12/1844 e Decreto 9.912-A de 26/3/1888
		Ministério da Instrução Pública, Correios e Telégrafos (1890-1891)	
		Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (pós-1892)	

Fonte: Regulamentos do Correios.



# OS CORREIOS NO BRASIL COLÔNIA

A Metrópole, antes do descobrimento, possuía sua administração ultramarina. Era esta exercida nos domínios da Ilha da Madeira e Açores, Cabo Verde e São Tomé com o sistema de capitânias e colonização por portugueses e também por colonos alemães e flamengos. Na África, administrações portuguesas sem colonização eram comércios com feitorias lá instaladas sob a proteção de fortalezas. Para a Índia, Portugal adotou essa mesma orientação. Quanto ao Brasil, sua colonização só viria mais tarde.

Colônia ou América Portuguesa. Assim ficou conhecido o Brasil nesse período que se estendeu até 1822, quando conquistou sua Independência. Iniciaremos a história de nosso serviço de correios a partir do estabelecimento das povoações, no século 16.

Portugal não começou a colonização do Brasil imediatamente. Desinteressou-se dela, de início, deixando-a praticamente abandonada. Desconhecia o potencial de seu solo quanto a possível existência de riquezas, particularmente minerais.

Nos poucos dias que a tripulação da frota de Cabral aqui permaneceu em contato amigável com os índios, não conseguiu informação quanto à existência de ouro, prata, pedras preciosas, devido ao desconhecimento da língua. Naquele momento o Reino dava mais atenção à Índia porque as especiarias e tecidos que tinham boa aceitação nos mercados da Europa eram fontes de renda garantida para Portugal.

Com a chegada de Pedro Álvares Cabral ao Brasil em 1500, surgiu a primeira correspondência oficial ligada ao País a qual, escrita por Pero Vaz de Caminha e enviada ao Rei de Portugal, relatava com notório entusiasmo o descobrimento de uma nova terra. Com este acontecimento, eternizado na história brasileira, estava sendo escrita a primeira página do surgimento dos correios no Brasil. A Carta de Caminha se encontra atualmente guardada na Torre do Tombo, em Lisboa, Portugal.

Os primórdios dos serviços postais no Brasil-Colônia reportam-se aos correios em Portugal e à sua atuação neste novo território. Durante os primeiros tempos da colonização do Brasil, os portugueses não dispunham de um sistema postal bem organizado, tendo, inclusive, que recorrer ao de nações vizinhas.

A grande distância da Europa e as administrações dos seus domínios ultramarinos, aliados à ausência de recursos financeiros para investir e a falta de pessoal, foram também empecilhos para o início da exploração e da colonização imediatas da Colônia.

Nos três primeiros séculos de existência, a América Portuguesa continuou sempre longe do Reino. Os agrupamentos populacionais viviam afastados das outras nações. O privilégio exclusivo do comércio de Portugal com sua Colônia foi o responsável por essa separação. No século 16, o isolamento foi quase total.

Afastado do Reino e dos demais países pelo oceano, o Brasil ficou distante dos centros comerciais. O mar dificultou a comunicação. A travessia do oceano Atlântico exigia um espaço de tempo aproximado de 60 dias, além de ser uma navegação perigosa. Não se conheciam ainda o clima e as condições dos ventos e do mar. Havia períodos com calmarias e épocas com temporais.

Esses fatores tornavam a exploração e a colonização das novas terras portuguesas difíceis e complexas.

Após a descoberta, Cabral envia a Portugal a embarcação que trouxera os mantimentos da frota, para levar uma carta escrita pelo Escrivão-mor, Pero Vaz de Caminha, para o rei Dom Manuel. Nesta comunicava a descoberta da nova terra que logo foi chamada de Vera Cruz; pouco mais tarde, de Santa Cruz. Foi o primeiro correio oficial entre a Colônia e o Reino.



Nos primeiros anos após a descoberta do Brasil, as notícias da Europa chegavam depois de meses e anos. Dependiam das monções, além de correrem grandes riscos na travessia do oceano devido aos perigos do mar e à fragilidade das embarcações. Muitas se perdiam durante as tempestades. A viagem de Lisboa até o Brasil demorava até dois meses. À medida que nossas riquezas, em especial o pau-brasil, chegavam a Portugal, a notícia se espalhava pela Europa e atraía a cobiça de outras nações e de aventureiros. Surgiu, então, mais um perigo na rota da navegação: a pirataria.

Em 1504 iniciam-se as incursões de corsários franceses ao nosso litoral. Após isso, a Metrópole passou a enviar esquadras para patrulhar e vigiar a costa do Brasil. Somente a partir de 1532 foi dada maior atenção à colonização e ao povoamento. As políticas de sesmarias e capitânicas hereditárias foram adotadas. O sistema de capitânicas mostrou-se ineficiente, sendo substituída pelo Governo Geral, uma administração centralizada. Tomé de Sousa foi indicado para ser o primeiro Governador Geral, tendo sido nomeado a 7 de janeiro de 1549. A partir daí nossa colonização se desenvolveu.

As residências, na época, eram de construção rústica; o mobiliário, pobre e sem atrativo. Não havia o conforto nem o luxo europeu. E a vida em família, monótona. Esse foi o panorama que se apresentava na América Portuguesa durante quase três séculos de existência. Essa fase só se modificaria com a chegada da família Real ao Brasil, no início de 1808.

Durante esse século poucas embarcações vinham à América Portuguesa. O litoral permaneceu desprotegido. Disto se aproveitaram os corsários franceses para se apoderar da madeira pau-brasil.

A partir de 1531 a Portugal enviou frotas para combater esse contrabando e explorar a costa. Nessa época foi iniciado o estabelecimento de povoados.

Feitorias também foram instaladas no litoral para extração e beneficiamento da madeira para tintura, com a ajuda do gentio. Martim Afonso chegou a São Vicente com uma esquadra e ajudado por João Ramalho assentou duas vilas. Em seguida subiu ao Planalto, fundou a vila indígena de Piratininga e Borda do Campo e uma terceira vila, futura São Paulo. Na Bahia a colonização iniciou-se em 1587 no litoral, no Recôncavo com 16 freguesias, 62 igrejas e 32 engenhos.

No que concerne aos correios no Brasil muito pouco temos para falar. Não houve serviço postal oficial. As poucas embarcações vindas de Lisboa que aqui aportavam, traziam e levavam as correspondências oficiais para a Administração e autoridades da Colônia. Além dessas, as particulares eram trazidas em mãos pelos tripulantes. O volume desses papéis era incipiente e assim permaneceu por todo o século.

As comunicações do litoral para o interior eram bastante precárias. Como não existiam estradas, apenas picadas ligavam a cidade à periferia. As comunicações para outras capitânicas por via terrestre eram perigosas, devido aos ataques dos silvícolas, além das ameaças de perigosos animais da mata. A via marítima, por isso, era mais usada pelos viajantes, apesar de estar sujeito às fortunas do mar. Além disso, o Rio de Janeiro era apenas um povoado. Estava restrito ao espaço compreendido entre os morros do Castelo e de São Bento.

No final do séc. XVI, a travessia do oceano veio a ser feita "em esquadra", o que chamaríamos hoje "em comboio", para melhor proteção das embarcações e suas cargas. Após a restauração da monarquia portuguesa que estava sob jugo espanhol desde 1580, Dom João IV criou uma armada de guerra para escoltar os navios mercantes. A ocupação de Pernambuco pelos holandeses obrigou a isso.

O perigo maior estava na viagem de regresso a Portugal com os barcos carregados de produtos do Brasil. As embarcações podiam vir desacompanhadas de escolta para a América. Porém, o retorno era obrigatoriamente em comboio. Partiam do Reino no mês de setembro com destino a Recife, Bahia e Rio de Janeiro, aproveitando as boas condições de vento, de tempo e do mar. Antes da organização da armada de guerra, Portugal perdera mais de uma centena de embarcações em dois anos, afundadas ou capturadas.

Em 1520, Luiz Homem, por carta régia de 6 de novembro, recebe do Rei D. Manuel I o privilégio da exploração do serviço postal em Portugal, sendo nomeado para o cargo de 1º Correio- mor do Reino (1520/1532). Com a morte de



Luiz Homem em 1532, é feita a nomeação de Luiz Afonso para o cargo de 2º Correio-mor do Reino (1532/1575), neste mesmo ano é criada a vila que daria origem à Cidade de São Vicente/SP.

O Rei D. João III estabelece nos domínios do Brasil o regime de Capitânicas Hereditárias a partir de 1534, estabelecendo limites, jurisdições e estimulando o surgimento das primeiras povoações, que dariam origem a cidades como Olinda – PE, Ilhéus – BA, Porto Seguro – BA, Vila Velha – ES, Santo André – SP e Angra dos Reis – RJ.

D. João III cria, em 17 de dezembro de 1548, o Governo-Geral do Brasil, com sede na então Capitania da Bahia. É instalada em 1549 em Salvador/BA a sede do primeiro Governo-Geral do Brasil, tendo como governador Tomé de Souza. Salvador torna-se dessa forma, a 1ª Capital do País.

Os jesuítas fundam em 25 de janeiro de 1554o Colégio São Paulo, que daria origem à Cidade de São Paulo.

No ano de 1565, Estácio de Sá, sobrinho de Mém de Sá, terceiro Governador-Geral do Brasil (1557/1572), funda em 1º de março a Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, que se tornaria a 2ª Capital do País.

O Rei D. Sebastião no ano de 1573 divide o Brasil em dois governos; o do Norte com sede em Salvador e o do Sul com sede no Rio de Janeiro, o que perdurou até 1577, com a unificação dos governos na sede da Bahia.

O Rei D. Sebastião nomeia Francisco Coelho, por carta de 20 de setembro de 1575, 3º Correio-mor do Reino (1575/1579). Em 1579, com o falecimento de Francisco Coelho, Manoel de Gouvêa, seu genro, é nomeado, conforme disposto na Carta Régia de 27 de julho, o 4º Correio-mor (1579/1598).

Na Europa o séc. XVII apresentou uma etapa de situações graves nos campos econômico e social. O período foi assinalado por conflitos entre países e doenças epidêmicas. Não houve progressos na agricultura. As lavouras permaneceram incipientes, acarretando a falta de alimentos e, em consequência, fome para a população. Somente no final do século e no princípio do seguinte, a Europa começaria a se recuperar.

Em seguida, mostraremos como ocorreram as comunicações postais na Colônia, tanto internamente como com o exterior. Exporemos cada século com duas colocações. Na primeira, descreveremos as medidas políticas, econômicas e sociais do governo colonial. Servirá de cenário para a apresentação isolada da segunda que é a comunicação postal.

No início do século, a cidade do Rio de Janeiro era ainda um aglomerado humano, porém maior do que no centenário passado. Não tinha, até então, aspecto urbano. Possuía muita vegetação e terrenos alagados. As matas iam sendo derrubadas à medida que aumentava o número de habitantes.

Os terrenos pantanosos foram aterrados para minorar os efeitos das febres transmitidas por mosquitos. O atual Largo da Carioca era um charco remanescente da lagoa de Santo Antônio, ali existente. A Câmara para drená-la para o mar construiu em 1646 um encanamento de pedra e cal de quatro palmos (88 cm) de largura por três (66 cm) de altura.

Foi à conhecida Rua do Cano por muitos anos. Mais tarde recebeu o nome de Rua Sete de Setembro. Também fazia parte do escoamento da lagoa a atual Rua Uruguaiana, antiga Rua da Vala. As águas iam em direção à Prainha (Praça Mauá).

A cana de açúcar era cultivada; casas iam sendo construídas para moradia de um número crescente de habitantes. Não temos mais notícias sobre esse tempo. Os livros de registros da Câmara foram destruídos por um incêndio no princípio do século seguinte. Mas sabemos que o atual largo da Carioca foi uma lagoa, a Lagoa de Santo Antônio, na base do Morro do Carmo (atual Morro de Santo Antônio).

Em 1663 ocorriam frequentes epidemias, principalmente de "bexiga" (varíola), motivadas pelas más condições higiênicas e falta de prevenção para impedir a propagação da doença. Na primeira década do século o Morro de Manoel Brito (Morro de São Bento) e a Prainha (Praça Mauá) já estavam habitados. Já existia a Rua de Aleixo Manuel (Rua do Ouvidor). Os primeiros calçamentos urbanos foram feitos em 1617, com pedras, na Ladeira da Sé e no Largo da Matriz no alto do Morro do Castelo (depois demolido).



O péssimo estado sanitário do Rio de Janeiro permaneceu por séculos. Providências paliativas eram tomadas, como por exemplo, a quarentena dos doentes e internação em lazaretos. A Ilha de Villegagnon, onde hoje está a Escola Naval, denominava-se "degredo das Bexigas". Em 1625 teve início o arruamento da cidade.

A Câmara proibiu a edificação de casa de pedra ou de taipa sem que fosse estabelecido o ordenamento das vias públicas pela própria Câmara. Obrigou, do mesmo modo, que fosse construído calçamento na rua em frente às casas, para evitar o acúmulo de água e a formação de lama nas ruas. Como a povoação crescia desordenadamente, o governo enviou para o Rio de Janeiro um engenheiro francês para proceder à urbanização. Um plano de arruamento foi realizado com declives no leito das vias para o escoamento das águas em direção a valas. O engenheiro também aperfeiçoou as fortificações existentes.

Embora as comunicações entre Portugal e a América Portuguesa fossem irregulares, o Reino procurou preservar suas embarcações. Nesse século, através de legislação, passou então a determinar as épocas do ano mais favoráveis para a navegação com o Brasil (Alvará de 25 de março de 1629). Por medida de segurança as frotas deviam zarpar para a Europa antes do mês de abril a fim de chegar a Lisboa antes do início do inverno europeu que era muito rigoroso. Ia de 22 de dezembro a 20 de março.

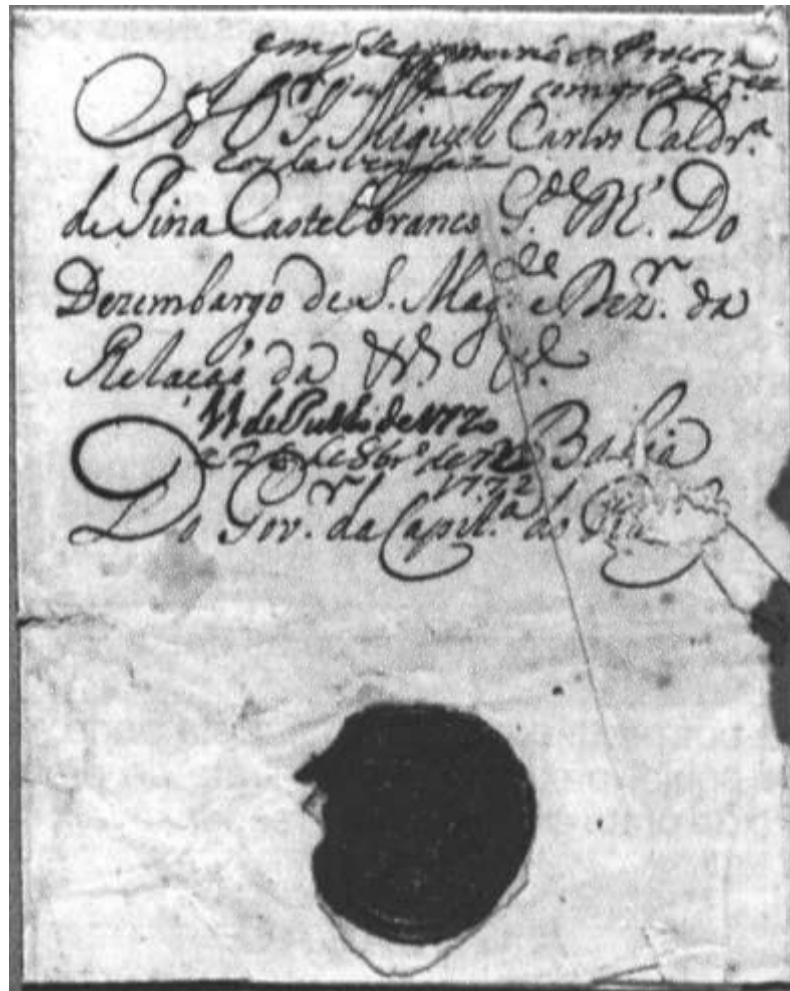


Figura 15 – Sobrecarta de 1770 sem a indicação de porte do Período dos Correios Mores sob o domínio da família Gomes da Mata. FONTE: Rolf Harald MEYER – Catálogo de Selos do Brasil 1993/94 (Volume I –





A época propícia para a travessia do Atlântico era de março a outubro. A longa viagem demorava até 60 dias. As partidas de frotas e embarcações de Portugal e do Brasil, também foram objeto de legislação no decorrer dos séc. XVII e XVIII. Um alvará do séc. XVII determinava que os navios zarpassem para a Europa antes do mês de outubro. A frota devia partir de modo que chegasse a Portugal antes do inverno. Como o tempo médio da travessia do Atlântico era de dois meses, as saídas do Brasil deviam ocorrer antes de outubro.

Em 1606, após a morte de Manoel de Gouvêa (1598), o ofício de 5º Correio-mor do Reino (1606/1607), nos termos da Carta passada aos 19 de julho, é conferido (vendido, neste caso) pelo Rei Felipe III de Espanha e II de Portugal a Luiz Gomes da Matta, após um período de oito anos em que não houve alvará para exploração do serviço.

Nem a criação do Correio-mor das Cartas do Mar, em 1673<sup>20</sup> (Figura 15), resolveu o problema de ligação postal entre a nova terra e a metrópole.

Luiz Victório de Souza Coutinho da Matta, filho de Duarte de Souza Coutinho da Matta, é nomeado no ano de 1696 o 9º Correio-mor (1696/1735), cabendo à sua mãe e tutora, Da. Izabel Caforo, a administração inicial dos serviços postais, uma vez que a maioridade, àquela época, só era alcançada, para fins de herança, aos 25 anos de idade. Da. Izabel Caforo é, portanto, a 1ª mulher a administrar os serviços postais no Brasil.

Temos notícia de que em data de 9 de junho de 1657, Dona Luísa de Gusmão, que era regente de um filho menor - Dom Afonso VI - instituiu o ofício de Correio-mor do Mar por meio de um Regimento com força de Lei. Foi o primeiro Regulamento Postal de Portugal.

A finalidade foi facilitar o comércio entre o Reino e a Colônia, por solicitação dos comerciantes portugueses. O correio mor tinha a incumbência de remeter e receber todas as cartas, exceto as da Índia Oriental. O Regimento de 9 de junho daria origem ao de Afonso VI, de 25 de janeiro de 1663, o qual estabeleceu o serviço de Correios no Brasil. Para dirigir esse ofício no Rio de Janeiro foi designado o alferes João Cavalheiro Cardoso pela Provisão de 19 de dezembro do mesmo ano. O alferes tinha autoridade somente sobre as cartas provenientes de Portugal. Até o presente, não conseguimos conhecer o conteúdo desse documento. Sabemos que o serviço foi suspenso não muito tempo após sua implantação.

Anterior à criação dos correios no Brasil, a comunicação escrita entre os dois continentes era feita através das embarcações que chegavam ao Rio de Janeiro ou à Bahia. A partir do porto de chegada principiavam as dificuldades para a entrega das correspondências aos destinatários no interior. A abertura de caminhos e estradas esbarrava nos obstáculos naturais, como as matas, serras, rios caudalosos e profundos, regiões insalubres e ataques do gentio. Nada apuramos sobre o funcionamento desse serviço postal.

Acreditamos que o mesmo não se desenvolveu e tenha fracassado devido aos fatos que já mencionamos. Existiam poucas informações e notícias dessa época e dos primeiros anos do séc. XVII sobre o Rio de Janeiro. Sabemos que houve um grande incêndio que destruiu os livros de registros da Câmara, deixando a cidade sem suas fontes de informações.

As comunicações entre os habitantes contavam com a colaboração de viajantes e tropeiros que transportavam as correspondências, via terrestre, muitas vezes de graça. Aquelas oriundas do exterior chegavam por intermédio dos comandantes, mestres e tripulantes das embarcações.

No final do século, o Capitão-general do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Menezes, recebeu a Carta Régia de 27 de novembro de 1697 lhe ordenando que fosse à Capitania de Minas Gerais para mandar abrir uma estrada que ligasse as duas Capitanias. Era um caminho que se fazia necessário para as comunicações

---

<sup>20</sup> Armando Mário O. VIEIRA, In: Os Correios em Ponte de Lima, 1996, Arquivo de Ponte de Lima - Portugal.



internas entre essas regiões. Sem essa via as ligações sociais e comerciais ficavam quase impossíveis pelos motivos que já citamos. Contudo, a população na América Portuguesa crescia e o estabelecimento de um correio oficial no futuro ia ser necessário para garantir a comunicação entre o Reino e a Colônia.

Quanto à política exterior de Portugal, o que de mais importante ocorreu que afetou a América Portuguesa foi o interesse em manter o Brasil nos seus domínios, preservando-o da cobiça estrangeira. A economia encontrava-se pouco desenvolvida.

Na Colônia ainda havia tensões internas e externas. O Reino a fim de contornar esses problemas adotou medidas políticas e militares no decorrer dos séc. XVII e seguinte. A primeira, a transferência da Capital do Estado do Brasil para o Rio de Janeiro devido à invasão holandesa na Bahia; e a sede do governo do Estado do Maranhão para Belém do Pará. Tanto o Maranhão como o Grão-Pará, eram Capitânicas da Coroa que tiveram como Capitais São Luís e Nossa Senhora de Belém, respectivamente.

Outros esclarecimentos. Em 1619 o Estado do Maranhão foi separado do Estado do Brasil. Essa descentralização administrativa procurou favorecer a expansão na Amazônia e dar um local de apoio à União Ibérica (Portugal esteve sob o domínio da Espanha desde 1580). A segunda estava relacionada com a segurança da Colônia. Foi estabelecida uma linha de fortificações no Norte: no Ceará, N. S. do Amparo, 1612; no Maranhão, São Luís, 1612 e no Pará, Presépio, 1616.

Outro ponto que preocupou a defesa da Colônia era a necessidade de mais soldados. Contingentes militares da Metrópole não podiam ser deslocados para o Brasil, sem prejuízo para a defesa de Portugal. A Colônia teve que se defender com seu próprio pessoal, como o fizera nas invasões francesa e holandesa.

Vamos abrir um parêntesis para compreender a subdivisão do país em dois Estados, para descentralizar a administração. Primeiro, a nação ficou dividida em Estado do Brasil e Repartição do Sul. Essa formulação durou de 1607 a 1612. Após isso, retornou-se à administração centralizada pelo período de 1612 a 1621. Uma nova descentralização ocorreu em 1621, surgindo os Estados do Brasil e do Maranhão. Capitais São Luís e Bahia, respectivamente. O do Maranhão compreendia os territórios do Pará, Maranhão e Ceará (o território deste foi anexado ao de Pernambuco em 1629). O Estado do Brasil se estendia do Rio Grande do Norte (do Ceará em 1629) até Santa Catarina, englobando Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, que ocupavam a área dos restantes Estados que existiam na época. Entre os dois Estados esteve o Brasil Holandês ou a Nova Holanda da América.

O Nordeste esteve sob o domínio holandês de 14 de fevereiro de 1630 a 26 de janeiro de 1654. Os dois Estados continuaram separados até 1774, ocasião em que houve a dissolução do Estado do Maranhão pelo marquês de Pombal. Em 1645 foi criado o Principado do Brasil. Um ato político para ser um fator de união entre a dinastia portuguesa e sua Colônia na América.

Ainda nesse século Portugal e Inglaterra fizeram uma aliança em 1642, ano em que nascia o poderio marítimo inglês. Disso se aproveitou a Inglaterra para, em 1654, ganhar a liberdade de comerciar com Portugal, na Índia e no Brasil, com suas mercadorias. Estas pagavam à Alfândega de Portugal, no máximo, 23 % de ad-valorem.

Também nesse ano, pelo tratado de Haia, Portugal pagou à Holanda 4 milhões de cruzados para indenizar a expulsão dos holandeses do Brasil. Entregou ainda o Ceilão, Málaga e as Molucas.

E ainda concedeu privilégios comerciais sobre o açúcar. Finalmente em 1668 selou a paz com a Espanha. Os espanhóis queriam a paz na América e a guerra na Europa em aliança com Portugal.

No século da Revolução Industrial na Europa – séc. XVIII. Teve início na Inglaterra no final do século e se estenderia até 1870, aproximadamente. Assim surgiu a era das máquinas. Estas aproveitavam as fontes naturais de energia para ajudar, ou substituir, as forças musculares humanas e dos animais.

A Revolução Industrial atingiu todos os setores de trabalho, em particular o têxtil e o metalúrgico, bases para transformar os demais. O aproveitamento do



vapor como energia foi a grande melhoria técnica que impulsionou essa revolução em todas as atividades. Em especial, os meios de transportes com a utilização do vapor para movimentar navios e trens. As comunicações tornaram-se mais rápidas, inclusive os serviços dos correios.

A descoberta e a exploração de ouro e pedras preciosas em Minas Gerais, no século anterior, beneficiou o séc. XVIII. O Rio de Janeiro transformou-se na capital da Colônia. No princípio do século não existia na cidade hotéis e locais de hospedagem para acolher visitantes. Os que chegavam iam para suas próprias casas, como os fazendeiros. Os viajantes e outras pessoas procuravam comerciantes que os alojavam em cômodos em prédio junto ao seu estabelecimento comercial. A população enriqueceu com o comércio graças também ao ouro de Minas.

Os governadores passaram a ter o título de Vice - Rei. O Conselho da Câmara transformou-se em Senado da Câmara. A América Portuguesa teve seu povoamento deslocado para o interior, não se limitando ao litoral. As entradas e bandeiras principiaram o desbravamento do território brasileiro pelas planícies, serras e planaltos. O descobrimento das minas de ouro atraiu muita gente do litoral, de outras Capitanias e, do mesmo modo, de portugueses vindos do Reino em busca de riqueza.

O primeiro caminho do Rio de Janeiro para Minas partia do litoral, passava por Parati, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, roças de Garcia Rodrigues, Ribeirão, e atingia o rio das Velhas. Para percorrê-lo gastava-se 43 dias.

Fatos importantes ocorreram na Administração colonial no início do século. Com o surgimento do contrabando nas minas, o rei de Portugal incumbiu Garcia Rodrigues Paes Leme de construir o Caminho Novo para ligar as minas ao Rio de Janeiro. A finalidade era facilitar a fiscalização e impedir o contrabando de ouro e pedras preciosas.

A nova via encurtou em, aproximadamente, 20 dias a viagem entre as duas Capitanias. Garcia era filho de Fernão Dias Paes, o "Caçador de Esmeraldas". A empreitada foi iniciada no começo do século. A Colônia estava se desenvolvendo e se fazia necessária à abertura de melhores estradas. O Caminho Novo foi uma delas, pois existia grande movimentação de pessoas e cargas entre as Minas e o Rio de Janeiro. O caminho foi terminado por Domingos Rodrigues da Fonseca Leme, em 1704 ou 1705. Devido à sua importância, esta via foi sendo melhorada com variantes, ao longo dos anos. A antiga via para as minas ficou conhecida como Caminho Velho.

Em 9 de novembro de 1709 uma parte do território da Capitania do Rio de Janeiro foi desmembrada para constituir a Capitania de São Paulo e Minas do Ouro, com governo autônomo. Diversos aglomerados humanos foram fundados na nova Capitania os quais se desenvolveram com a mineração do ouro.

A primeira vila a ser criada foi a Vila do Ribeirão do Carmo, atual cidade de Mariana. Três meses após foi a vez de Vila Rica de Albuquerque Coelho de Carvalho, em 8 de julho de 1711. Pouco depois ficou sendo apenas Vila Rica, por ordem de Dom João V, porque o governador não solicitara autorização régia para sua criação.

Em 1710, Antônio Alves da Costa é nomeado para o cargo de Correio da Capitania do Correio do Rio de Janeiro, substituído no ano de 1735, quando é nomeado para o ofício de 10º Correio-mor do Reino (1735/1790), José Antônio de Souza Coutinho da Matta, filho de Luiz Victorio, ficando seu tio Tomás Caforo responsável pela administração dos Correios durante a sua minoridade.

Logo a seguir, em 17 de julho do mesmo ano, a Vila Real de Sabará também foi criada pelo governador Antônio Albuquerque. O ato foi confirmado por Provisão do Conselho Ultramarino de 9 de janeiro de 1715. Na Capitania de Minas Gerais foram fundadas São João d'El Rei, por Dom Braz Baltazar em 8 de dezembro de 1713, a Vila do Príncipe, (cidade do Serro), e a Vila Nova da Rainha (cidade de Caeté) em 29 de janeiro de 1714, também por Braz Baltazar. E em 9 de junho de 1715, a Vila de Pitangui por ordem de Dom Braz.

A partir de 1720 o governador passou a receber o título obrigatório de Vice Rei, com a fundação do Vice Reinado no Brasil. Nesse mesmo ano, a Capitania de São Paulo e Minas do Ouro foram separadas, por Carta Régia de 21 de fevereiro, em duas Capitanias independentes: a de São Paulo e a de Minas Gerais. O Alvará



de 2 de dezembro do mesmo ano elevou a de Minas Gerais à Capitania Geral, independente.

A Carta Régia de 25 de março de 1725 e a Ordem de 29 de abril de 1727 do governo de Minas Gerais suspenderam a construção de vias entre Minas Gerais e Mato Grosso. Ordens como as de 30 de abril de 1727 e 15 de setembro de 1730, também não permitiram um novo caminho de São Paulo para as minas.

Minas Gerais muito se desenvolveu após ter sido encontrado ouro e pedras preciosas em seu solo. Em 1728 os únicos caminhos existentes entre a Capitania e as outras eram para os sertões da Bahia e Pernambuco, para São Paulo e o Caminho Novo para o Rio de Janeiro. Ainda nesse ano, em Minas Gerais, prosseguiu a abertura de vias. As Câmaras de Vila Rica (hoje Ouro Preto) e Ribeirão do Carmo (atual Mariana) contrataram por 1200 oitavas de ouro, Sebastião Preto Albuquerque para abrir uma picada para Minas Novas.

Em 1730 o Ministério Ultramarino ordenou ao governo da Capitania de Minas Gerais - reiterando a ordem dada em 30 de abril de 1727 - que não consentisse na abertura de nenhum caminho para as minas de Goiás. Outra de 27 de outubro de 1733 proibiu novas picadas para as minas que porventura fossem descobertas. Do mesmo modo a de 9 de abril de 1745 não autorizou o caminho de Aiuruoca para Paraíba, em Minas Gerais. E em 22 de outubro de 1732, um Alvará não permitiu abrir picadas para as minas. A Ordem Régia de 12 de outubro de 1758 não consentiu a abertura de caminhos na Capitania de Minas Gerais.

A legislação sobre as vias de comunicações na Capitania de Minas Gerais mostrou que o governo estava criando uma aparente discrepância. Ora permitia a construção de caminhos, ora proibia essas ligações terrestres. A causa disso foi à existência de contrabando de ouro e pedras preciosas. Como se tratava de uma região de mineração estava esta afastada de centros povoados. A fiscalização para impedir a contravenção tornava-se difícil naquelas paragens. Era praticamente impossível. Daí as medidas de proibição de abertura de estradas.

O serviço de Correios em 21 de junho de 1710 passou por uma transformação. Foi entregue a um particular; e Antônio Alves da Costa indicado, em 26 de setembro por Dona Isabel de Faro, para exercer o cargo de correio - mor do Rio de Janeiro. Esta prestação de serviço também não correspondeu. E a Colônia continuou sem comunicação postal.

Minas Gerais tentou cumprir uma ordem real para estabelecer correio das minas para o Rio de Janeiro. A tentativa foi através de um "termo de vereação" de 13 de julho de 1712, feito pelos oficiais da Câmara de Vila Rica.

No Rio de Janeiro em 1725, Joaquim Antônio Alberto solicitou ao rei Dom José, sua nomeação para administrar o serviço postal no Rio de Janeiro. Argumentou que "se desencaminhavam a maior parte das cartas que à dita cidade [Rio de Janeiro] vão para se conduzirem para as Minas (...)". Porém não convenceu o rei. O governador da Capitania de Minas Gerais não consentia que fosse estabelecido esse serviço por terra, porque era uma "atribuição que pertencia à Sua Majestade, que há de usar dela como julgue mais conveniente".

A ordem datou de 26 de abril de 1730. Particulares pretenderam criar correios a sua custa, o que também não foi permitido. O governo alegava que esse préstimo poderia ser utilizado para contrabando. Da parte dos usuários, muita gente era contra os Correios pelo fato das taxas do serviço serem altas. Preferiam utilizar viajantes e tropeiros para conduzir suas correspondências.

Além disso, não havia caminhos para a comunicação entre povoações na Capitania de Minas. Como vimos nesse século o serviço postal foi um assunto que a maioria da população não estava aceitando devido aos preços dos portes.

Era comum em 1731 os governadores mandarem abrir cartas de particulares sob o pretexto de descobrir desvio de ouro das minas. Para coibir esse abuso, foi emitida uma Ordem Régia em 16 de fevereiro, proibindo essa prática. A alegação foi de que "não pode haver coisa mais torpe que fazer público o segredo ou negócio particular (...)". A Provisão do Reino de 21 de novembro de 1740, ao Conde das Galveias, Vice-Rei de Estado do Brasil, pedia "para que informasse no interior desta Capitania [Bahia] seria conveniente estabelecerem-se correios e o que se deverá pagar dos Portes das Cartas".



O Conde das Galveias respondeu que considerava inexecutável. Justificava alegando que as correspondências das capitanias e dos portos vinham por mar; e que por terra eram utilizados os condutores de gado, transportes de mercadorias e escravos, os quais serviam de correios, sem custos de pagamento de portes. Quanto a estes, seriam altos devido às grandes distâncias. As despesas com animais e homens eram enormes, e não haveria lucro para a fazenda pública com esse serviço.

Em 1746 foi ordenado ao Conde, através de Provisão datada de 20 de dezembro, que não permitisse o estabelecimento de correios terrestres na Capitania da Bahia "por não pertencer semelhante estabelecimento ao Correio-mor do Reino e das Cartas do Mar, porque S. M. havia dispor dele como entendesse ser mais conveniente a seu serviço e bem dos vassallos".

O Conde respondeu que a criação de correios não era vantajoso. Até aquele momento ainda não se conseguia tornar realidade esse serviço. No Rio de Janeiro, Joaquim Antônio Alberto solicitou ao rei de Portugal sua nomeação para correio mor. Visou isso, tendo em vista a distribuição das cartas feita da janela do Palácio, por ocasião da chegada das embarcações de Portugal. As correspondências eram entregues a qualquer um sem se identificar.

A maior parte das cartas não ia para os verdadeiros destinatários. Com a falta delas muitos ficavam sem notícias de seus familiares de Portugal. O governo, porém, não se sensibilizou e o interessado no cargo não conseguiu sua nomeação.

Também no ano de 1752 o rei permitiu a comunicação da Capitania do Pará com a de Mato Grosso, com a Provisão de 14 de novembro passada por sua ordem. Essa ligação das duas Capitanias iria permitir também a comunicação postal no futuro.

O caminho entre o Rio de Janeiro e São Paulo já existia em 1751, quando Dom Antônio Rolim de Moura, Conde de Azambuja, partiu para Cuiabá para tomar posse do governo de Mato Grosso. A estrada não apresentava boas condições de tráfego. Em 11 de outubro de 1772, o Morgado de Mateus emitiu uma ordem para estabelecer um correio terrestre entre São Paulo e o Rio de Janeiro. Os capitães-mores dos distritos cortados pela estrada tiveram que determinar paradas; por elas eram remetidas as correspondências para outras, por estafetas postais. Esse serviço por terra teve início entre as duas cidades em 1º de setembro de 1773. A frequência foi mensal. As cartas deviam ser entregues na residência do capitão Antônio Francisco de Sá, em São Paulo, de onde partiam os correios para o Rio de Janeiro e para as localidades intermediárias. Essas informações foram comunicadas ao povo através de "bando a toque de caixas pelas ruas públicas desta cidade e se afixará na porta da casa de minha residência".

Em São Paulo ainda não existia imprensa oficial. Apesar dessa via totalmente terrestre, a estrada de Parati (RJ) a Guaratinguetá (SP) continuava em operação. (A comunicação Rio - Parati era feita por mar). Em 15 de outubro de 1775, Martins Lopes escreveu a Dom Antônio de Noronha, capitão general de Minas, que estava melhorando o caminho e distribuindo terras entre os trabalhadores da estrada.

O serviço de correios se ampliou em 1777 especialmente em virtude do conflito militar com os espanhóis no Sul. Ainda nesse ano, Ilhéus, na Bahia, também usufruiu dos benefícios do correio terrestre. O capitão general, governador Manoel da Cunha Menezes, Conde de Lumiar, instituiu uma linha de estafetas entre as cidades do Salvador e o Rio de Janeiro. Isso facilitou a presteza da remessa de correspondência oficial. Foram fixados sítios de paradas com intervalos nos quais residia um funcionário encarregado de receber e despachar as malas postais, sem perda de tempo, para as paradas seguintes. Estas na região da antiga Capitania de Ilhéus eram: Cairú, Santarém, Camamu, Barcelos, Marau, Barra do Rio das Contas, Ilhéus, Patipe e Poxim. Tratava-se de uma estrada comercial a via utilizada pelos estafetas. Esse serviço postal teve curta duração.

No último quartel do séc. XVIII, o governador de Minas Gerais, Dom Rodrigo José de Menezes, fez uma exposição a Martinho de Melo e Castro sobre a situação de decadência em que se encontrava a Capitania de Minas Gerais, e como melhorar essa conjuntura. A respeito dos Correios, ele achava necessário



que fossem instituídos correios de Minas Gerais para as demais Capitânicas circunvizinhas. Citou que os negócios comerciais muito ganhariam e, naturalmente, a Fazenda Real.

A falta de comunicação regular prejudicava os negociantes; estes, na sua maioria, não tinham condição financeira para pagar "um expresso" (correio particular) para levar uma carta, devido à considerável despesa envolvida. E, assim, bons negócios não se concretizavam.

Ainda em Minas Gerais no último quartel do século, o governador Luís da Cunha Menezes, pediu do mesmo modo, em 19 de maio de 1784 a Luís de Vasconcelos e Souza que fossem criados serviços postais regulares nas cabeças de Comarcas de Ouro Preto, Rio das Velhas, Rio das Mortes e Serro Frio. A frequência seria mensal. Os correios partiriam no início de cada mês de Vila Rica para o Rio de Janeiro. Estimava-se o tempo de 12 dias, em média, a duração da viagem.

É nomeado no ano de 1790, o 11º e último Correio-mor (1790/1801), Manuel José da Maternidade de Souza Coutinho da Matta, filho de José Antônio, tendo seu tio Duarte de Souza Coutinho como responsável pelos Correios durante a sua menoridade.

Somente em 27 de setembro de 1796 o governador da Capitania - José de Lorena, Conde de Sarzedas - recebeu um Aviso Régio para que informasse "sobre os meios que poderão empregar para o estabelecimento de um correio de cartas da Capitania de Minas para o Reino e para outros domínios Ultramarinos".

Tais meios já existiam: a estrada ligando Minas Gerais ao Rio de Janeiro de onde partiriam as malas postais para Portugal e domínios Ultramarinos; e as vias de comunicação no interior da Capitania que uniam vilas e povoados. Bastaria a organização administrativa para fazer funcionar o serviço postal. Tudo indica que o Reino tinha em mente a criação dos Correios Marítimos ao remeter para Minas Gerais o Aviso Régio de 1796. O fato de a Capitania possuir uma riqueza mineral em ouro e diamantes levou Portugal a organizar um correio marítimo para sua Colônia, o qual abasteceria o Erário Real com regularidade. Aliado a isso, o comércio entre os dois continentes seria vantajoso para ambos.

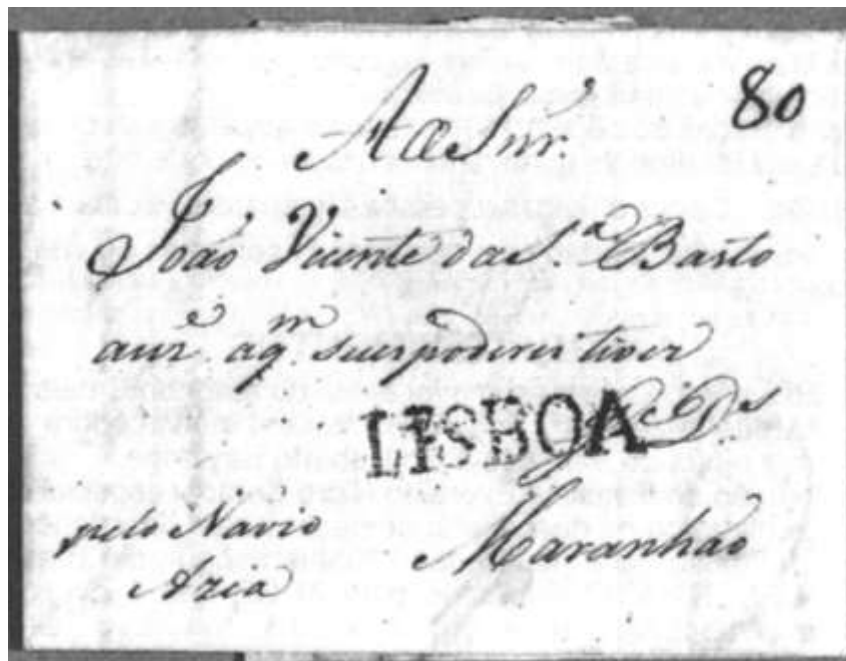


Figura 16 – A primeira peça filatélica Luso-brasileira. Carta circulada de LISBOA para o Maranhão em 4 de agosto de 1798, com taxa manuscrita de 80 réis pagos no destino. FONTE: Rolf Harald MEYER – Catálogo de Selos do Brasil 1993/94 (Volume I – 1798 a 1890), p. 13.



Por ofício de 1797, o Correio-mor do Reino e Domínios é extinto e reincorporado à Coroa por intermédio de Alvará de 16 de março. Com a nomeação de D. Rodrigo de Souza Coutinho, para o cargo de Ministro de Estado da Marinha e Ultramar, é constatada a necessidade de o estado reivindicar para a Coroa a Administração dos Serviços Postais, sendo empossado como 1º Diretor dos Correios o cidadão Luis Pinto de Souza.

Pelo Alvará de 20 de Janeiro de 1798 é instituído o processo de organização postal dos Correios Terrestres e estabelecida a ligação postal marítima regular entre o Brasil e Portugal (Rio de Janeiro e Lisboa, inicialmente). Instala-se no Rio de Janeiro a Administração do Correio, que teria funcionado no Paço Real, junto às instalações do Tribunal da Relação e da Casa da Moeda, onde eram distribuídas as cartas que chegavam de Portugal, tendo como administrador Antônio Rodrigues da Silva. É regulado o Serviço Postal Interno que teve início com a criação da primeira agência postal brasileira do interior na cidade de Campos-Rio de Janeiro.

Deste modo, a dificuldade na comunicação entre Portugal e o então Brasil-Colônia fez com fossem instituídos, definitiva e oficialmente em 1798 (Figura 16), os Correios Marítimos e, anos mais tarde, com que surgissem preocupações de maior expansão dos serviços para o interior da Colônia.

É criado, em 1º de abril de 1799, o Regulamento Provisional para o Novo Estabelecimento do Correio, estabelecendo Administrações terrestres e ultramarinas. O cálculo dos portes fica estabelecido com base no peso da correspondência e na distância percorrida para a entrega.



## O PRIMEIRO SERVIÇO POSTAL EFETIVO

Separada da de São Paulo em 1720, a nova Província das Minas Gerais, carecia de maior ligação com as limítrofes, concentrado que estava o seu comércio praticamente com a Corte, no Rio de Janeiro; a principal atividade económica era a extrativa de metais e pedras preciosas.

O isolamento e a falta de notícias gerava descontentamento entre os moradores provocando a manifestação de integrantes da Câmara de Vila Rica, em 3 de julho de 1727 e poderia ser considerada a primeira iniciativa do poder público visando a criação de Correio regular entre as Minas e a Corte.

*“Representação dos oficiais da Câmara de Vila Rica, sobre a fuga de mineiros por causa da falta de regularidade das notícias das suas terras.*

*A maior parte do ouro que hoje se retira nestas Minas Gerais é em rios caudalosos e com serviços de muita importância e não se podem empreender senão em meses de seca e convindo as postas todos os anos ao Rio de Janeiro, não podem valer os homens de negócios do ouro que os seus devedores tiram naquele tempo, por ser muito breve, tão importante e dificultosa fábrica e, por esta causa, tem eles fugido deste País, por não poderem satisfazer a sua correspondência, o que suavemente fariam, se as postas tivessem maior interpelação; e seria isto de pequeno custo para a Real Fazenda de V. Magestade porque se os mineiros se empregassem somente em tirar cascalho dos rios na estação que o permita e na das chuvas o lavassem, infalivelmente se extrairiam todos os anos, das lavras, muito maiores importâncias, e como esta matéria também envolve tempo e outras consequências para estes povos, esperamos seja ponderável na piedosa atenção de V. Magestade.*

*A Real Pessoa de V. Magestade, com a graça de Deus, a Vila Rica em Câmara de 3 de Julho de 1727. João de Souza Soares, Venceslau de Freitas, Caetano Thomé de Andrade, António de Araújo Cruz, Nazareno Tavares de Azevedo”.*

Invocando seu poder, não autorizou o Rei, em carta de 26 de abril de 1730, a adoção dos Correios, e que gerou despacho do então Governador da Província, em 16 de junho de 1731, cancelando qualquer iniciativa naquele sentido, fornecendo, inclusive, certidão ao Rei, datada de 20 de julho de 1731, sobre o assunto.

Há referência em 1737 ao pedido de pagamento por serviços prestados no transporte de Cartas por cidadão do Rio de Janeiro, e que levou cerca de 2 anos para ser cumprido.

Pela cópia inclusa da ordem que veio do Governador dessa Capitania, Gomes Freire de Andrade, será presente S. Magestade o jornal que mandou pagar pela Fazenda Real de duzentos e quarenta réis por dia a Manuel de Melo Goes e depois o mandareis a Miguel Pereira pelo serviço de passar as cartas que desse Governo vão e vêm do de Minas, a qual despesa corre atualmente, que por ser extraordinária, e não ordenada pelo Regimento e ordens dessa Provedoria, dou dele com V. Magestade, que mandará o que for servido.





*“A Real Pessoa de V Majestade, guarde Nosso Senhor, felicíssimos somos como Seus Vassallos. Rio de Janeiro, treze de Julho de mil setecentos e trinta e sete.*

*(a)*

*Francisco Clodovil de Siqueira Melo*

*Despacho:*

*Dom João, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves daquém e dalém Mar em África do Norte e Guiné.*

*Faço saber a vós Gomes Freire de Andrade, Governador da Capitania do Rio de Janeiro que o Provedor da Fazenda Real dessa Capitania medeia conta, em carta de treze de Julho do ano passado, em como lhe ordeneis mandar pagar pela Real Fazenda o jornal de duzentos e quarenta réis por dia a Manuel de Melo Goes, e depois o mandareis a Miguel Pereira pelo serviço de passar as cartas que desse Governo vão e vêm do das Minas, a qual despesa corre atualmente e que, por ser extraordinária e não ordenada pelo Regimento e ordens minhas mo fazia presente.*

*Me apresso Ordenar-vos informais com vosso parecer declarando se continua esta despesa.*

*El Rei Nosso Senhor o mandou pelos doutores Manoel Fernandes Borges e a Alexandre Modesto de Souza Menezes, Conselheiros do Seu Conselho Ultramarino, e que se passou por duas vias.*

*João Tavares afez em Lisboa aos vinte e três de Fevereiro de mil setecentos e trinta e oito.*

*Carta do Governador das Minas, comunicando os serviços.*

*Não há dúvida que Manuel de Melo Goes..... (palavras ilegíveis, por excesso de tinta) do que deu conta o Provedor da Fazenda Real da Capitania do Rio de Janeiro atendendo em ser assim conveniente ao Serviço de V Majestade, que as cartas que medeiam destas Minas, de Martinho de Mendonça, me chegassem com toda a brevidade para eu dar as providências necessárias na forma das Ordens de V Majestade, para cuja diligência me vali dos préstimos e inteligência do Sr. Manuel de Melo Goes, mandando-o pôr na Serra do Mar para efeito de esperar ali as cartas a serem transportadas à Cidade do Rio de Janeiro onde então residia, com a maior verdade, mas é desde muitos meses que tem cobrado esta despesa.*

*A Real Pessoa de V Majestade Deus guarde muitos anos.*

*Vila Rica, dois de Agosto de mil setecentos e trinta e oito (a) Gomes de Andrade.*

*Provisão da Fazenda do Reino da Conta de Despesa que o Governador mandou fazer com o trabalho a que se deu Manuel de Melo Goes.*

*Junto a cópia da ordem acima. (rubrica ilegível)”.*

Como se vê, não é novo o sistema de atraso no cumprimento de certas ordens superiores...

Nenhuma referência se encontrou no lapso de tempo decorrido entre estes fatos e a Regulamentação dos Serviços Postais, com o Alvará de 20 de janeiro de 1798 e o Regulamento Provisional de 1º de abril de 1799, que são os marcos



iniciais dos serviços de correios, como entendemos hoje, colocando um ponto final no sistema de Correios Mores então vigente.

Em quatro de junho de 1798 é comunicado ao Governador das Minas Gerais, Bemardo José de Lorena, pelo Conselheiro de S. Majestade, Conde de Resende, a séria consideração do estabelecimento do Correio terrestre para a correspondência entre esta Capitania e a de Minas Gerais e Goiás em correspondência onde pedia informações e prestava algumas.

*“Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Bernardo José de Lorena, do Conselho de Sua Majestade, Governador e Capitão General de Minas Gerais, e Presidente da Junta da Real Fazenda da Vila Rica e Senhores Ministros Deputados.*

*O Conde de Rezende, do Conselho de Sua Majestade, Vice Rei e Capitão General de Mar e Terra do Estado do Brasil e Presidente da Junta da Real Fazenda da Cidade do Rio de Janeiro e Ministros Deputados.*

*Fazemos saber a Vossa Excelência e mais Senhores que sendo presente nesta Junta o Ofício da Cópia número primeiro, Lei e Instruções que acompanharam e constam das cópias número dois a sete depois do mesmo Conde Vice Rei ter feito publicar por um Bando a toque de Caixa o estabelecimento do Correio nessa Cidade e de se ter regulado o que pertence ao mesmo objeto relativamente ao Portos de África, aos do Sul desta Capitania e aos da Bahia e Pernambuco, não só pela multiplicidade de Cartas que diariamente estavam chegando deplora naquela ocasião, e outras que era preciso enviarem-se para os mesmos Portos, como também a expedição do comboio que estava a sair deste Porto para Lisboa, quando chegou o Pacote ou Correio Marítimo, em que vieram o dito Ofício e Instruções, do qual se não podia demorar o regresso para a dita cidade de Lisboa com escala pela Bahia na conformidade das ditas Ordens de Sua Majestade. Concluído isto, entrou esta Junta na séria consideração do estabelecimento do Correio terrestre para a correspondência entre esta Capitania e a de Minas Gerais e Goiás.*

*E com um objeto tão importante em que interessa não só o Real Serviço, mas a utilidade publica, não pode ter o seu completo efeito sem primeiro terem adquirido os necessários conhecimentos e Sua Majestade na dita Lei foi servido determinar a esse fim que o mesmo Conde Vice Rei se comunique com os Senhores Generais, Governadores de Minas e Goiás, e igualmente esta Junta com as das mesmas Capitánias, providência sem dúvida bem advertida e que bem se conhece que não esqueçam ao Alto Discernimento de Sua Majestade, para que deste estabelecimento resultem todas utilidades, que se esperam; desta Junta por mais informações particulares que tire e averiguações que faça não poderá conseguir aquele conhecimento amplo e completo que é preciso*

*Para poder formar alguma idéia sobre o Porte das Cartas de Vila Rica e Goiás para esta Cidade, ou vice versa; o que Vossa Excelência e mais Senhores é que podem melhor regular para que as cobranças dos mesmos Portes, que se fizerem nessa Vila que provavelmente serão em ouro em pó e será*



conveniente evitar em pagamentos pelo miúdo toda a fração e quebrados, por que fazem os cálculos mais difíceis e sujeitos a erros, o que se deve acautelar. Esperamos que Vossa Excelência e mais Senhores fazendo averiguar esta matéria nos participem o que lhes parece mais próprio e útil; e se desta Cidade para essa Capitania ou vice versa, se pague o Porte geral do Reino para o Brasil, ou se lhes parece que o Porte deve ser alguma coisa maior, como, cem réis, ou cento e vinte réis por quatro oitavas, e daí para cima à proporção atendendo aos maiores preços dos géneros dessa Vila, e a que os Ordenados dos Officiais dos Correios hão de ser provavelmente estabelecidos à proporção do estado da terra: advertindo que o Porte que se pagar no Correio dessa Vila das Cartas que forem desta Cidade há de corresponder igualmente ao que se pagar no Correio desta Cidade das Cartas que vierem dessa Capitania.

Enquanto a condução da Mala desta Cidade para Vila Rica, ou daí para esta Cidade é certo que carece estabelecer-se dias fixos, para que a correspondência seja regular como é em Lisboa e em todo o Reino, e igualmente em todos os países civilizados da Europa, pelo que Vossa Excelência e mais Senhores se servirá depois de terem ponderado esta matéria, de nos participar qual é mais conveniente, se sair o Correio todas as semanas em um dia determinado, como se pratica em toda a Europa, suposto que ainda não tenham chegado as respostas das Cartas remetidas pelo Correio da semana antecedente porque de um para o outro, quando a correspondência é certa e regular, sempre há novos avisos que fazer, ou se de quinze em quinze dias.

Por evitar despesas avultadas em um estabelecimento novo e desta natureza em que é tão incerto o rendimento na condução da Mala das Cartas, ocorre nesta Junta presentemente o seguinte meio:

É certo que na condução dos efeitos desta Cidade para essa Capitania, ou dela para esta Cidade, andam no caminho muitos tropeiros e talvez que entre eles se ache algum mais abastado que gratuitamente, e por algum honesto privilégio, se encarregue da condução das Malas, fazendo-se-lhe o partido de que ele privatamente seja o que conduza ou faça conduzir os géneros da Fazenda Real que vão desta Cidade para essa Capitania ou vice versa, como é ouro em pó, barras, etc., pagando-se-lhe por estas conduções o que está em estilo, e isto além das encomendas que as partes remeterem pelo Correio de uma para outra Capitania, porque é muito provável que pela regularidade do mesmo Correio queiram os particulares remeter por ele as encomendas com preferência a qualquer outro tropeiro, e quando suceder que por este modo concorressem encomendas em excessiva quantidade, talvez que o dito tropeiro se sujeitasse a ceder a benefício do Rendimento do Correio, uma quota parte, que tirasse das conduções. Se neste parecer não se achar inconveniente ou a Vossa Excelência e demais Senhores ocorrer outro mais útil, se servirão de



no-lo participar, e juntamente com a comunicação entre Goiás e essa Cidade há de ser forçosamente por essa Capitania, não se pode estabelecer a dita comunicação ou correspondência regular do Correio sem que primeiro essa Junta concorde com a daquela Capitania, não só sobre o preço dos Portes das Cartas, mas também sobre o tempo certo das partidas dos Correios, pois nesta Junta há notícia que nem sempre se pode viajar da Capitania de Minas para a de Goiás ou vice versa, por causa das correntes dos rios em tempo das águas e também encontro do Gêntio bravo, sobre o que essas duas Juntas podem Ter um conhecimento mais exato do que esta, que só o pode adquirir por informações particulares, que muitas vezes não concordam umas com as outras e em que a Fazenda Real e o público podem ter gravíssimo prejuízo, o que devemos evitar todos os que temos a honra e felicidade de sermos empregados do Real Serviço da Vossa sempre Augusta e tão Benigna Soberana.

Temos notícia de que na Borda do Campo, ou pouca distância antes, se aparta da Estrada geral uma que vai para a Vila de São João D'El Rei; sendo assim, Vossa Excelência e mais Senhores nos dirão se lhes parece que desta Cidade vão as Cartas juntas em uma só Mala para Vila Rica e daí remeter o Correio dessa Vila para os das outras Comarcas as que a cada uma delas pertencerem, ou se julgam melhor, que desta Cidade vão duas Malas, uma para Vila Rica e a outra para o Rio das Mortes, achando-se no lugar onde se separa a estrada para aquela Comarca por parte do Administrador do seu Correio, quem a receba e a leve a São João D'El Rei, na recondução venha entregá-la no mesmo Sítio<sup>21</sup> ao Condutor, que há de vir para esta Cidade.

O corre-nos a este respeito que parecendo conveniente a boa regularidade, que o encontro dos Condutores da Mala, que das que forem e das que vierem de Minas seja em Sítio ou Lugar, que fique com pouca diferença, igualmente distante dessa Capital de Minas Gerais e desta Cidade, e o dito Sítio há de ser no distrito dessa Capitania, Vossa Excelência, e mais Senhores é que podem sobre este ponto tomar a resolução mais própria, servindo-se de no-la participar para ficarmos de acordo, e esta Junta poder dar as providências precisas.

A Carta inclusa para a Junta de Goiás se servirá a Vossa Excelência, e mais Senhores, de lha remeter o mais breve que for possível, por nos ser precisa a resposta afim desta Junta poder pôr na Real Presença, o que se tem concordado e estabelecido sobre esta matéria.

Deus guarde a Vossa Excelência, e mais Senhores.

Rio de Janeiro, quatro de junho de mil setecentos e noventa e oito.

Conde de Resende - Antônio Dinis da Cruz e Silva -  
Doutor João de Figueiredo - José Soares de Barbosa -

---

<sup>21</sup> O local citado, que passou a se chamar Sítio, é a atual cidade de Antônio Carlos, posteriormente ponto de entroncamento das Estradas de Ferro Oeste de Minas e Central do Brasil.



*Joaquim Francisco de Seixas e Sottomayor. Está conforme - (a) Carlos José da Silva".*

Em 22 de agosto do mesmo ano, o Senhor Governador das Minas comunicava a inexistência de Correios na Província e invocando o

*"Alvará de 20 de Janeiro e a carta de Junho passado, submete à apreciação do Conselho de S. Majestade um esboço de Instruções e Regulamentos sobre como deveriam funcionar ditos Correios no interior da mesma", conectando as comarcas então existentes (Vila Rica, sediando a Capital com o mesmo nome; Rio das Velhas, tendo como Cabeça o Sabará; Rio das Mortes, como Cabeça, São João D'El Rei e Serro Frio, com a Vila do Príncipe) e a Vila do Paracatu, no extremo Noroeste, próximo da Capitania de Goiás".*

O balancete apresentado em 1801, com o movimento financeiro do ano de 1799 comprova não só a existência dos correios, como o seu funcionamento efetivo.

A nossa intenção ao publicar estes documentos, visa tão somente levar ao conhecimento dos estudiosos da História Postal, alguns dados altamente relevantes e por que não dizer, também curiosos, pelas incontáveis demonstrações de respeito e submissão aos governantes, com excessivos salamaleques e mesuras, cuja autenticidade, hoje se sabe, decorria da extrema dependência da Corte, mas já era, entre os mineiros, contestada.

Fizemos as colocações em português atual, mantendo apenas as originais, já que é grande a diferença de redação e gramática decorridos tantos anos. Mantivemos termos intatos e em alguns casos, colocamos uma interpretação, que julgamos necessária, pois termos da época possuem hoje conotação bem diversa.

Espero, sinceramente, que outros filatelistas consigam dados similares e, para nosso deleite, tornem públicas as suas descobertas, pois as informações são altamente interessantes para os que se dedicam, colecionam e vivem a História Postal do Brasil.

Carta do Rei D. João, comunicando ao Governador da Província de Minas Gerais a sua intenção de não autorizar a criação de correios nas Minas.

*"Dom João, por graça de Deus e Rei de Portugal e dos Algarves daquém e dalém mar em África, Senhor de Guiné: Faço saber a vós Dom Lourenço de Almeida Governador e Capitão General da Capitania das Minas Gerais, que por ser conveniente ao meu serviço me apresso ordenar-vos não considerar de se estabelecer correios por terra nessa Capitania, porque esse Estabelecimento não pertence ao Correio Mor do Reino e das Cartas do Mar; porquanto eu hei de dispor deles, como entender ser mais conveniente ao meu serviço e bem de meus vassallos, o que vos hei por mais recomendado; nesta minha ordem fareis registrar nos livros da Secretaria desse Governo, remetendo-me Certidão de como assim executares.*

*El Rei, nosso Senhor o mandou pelo DD. José Gomes de Azevedo. Assinado Modesto de Souza Menezes, Conselheiro de Seu Conselho de V. Majestade, expresso por duas vias.*

*Antônio de Souza Pereira o fiz em duas vias em vinte e seis de abril de um mil setecentos e trinta, O Escrevente Manoel Caetano Lopes, de saber ler e escrever, José Gomes de Azevedo e Alexandre Modesto de Souza Menezes".*



Despacho do Governador das Minas Gerais à margem da Carta de 26 de abril de 1730.

*“Até ao presente, sendo sem estabelecido Correios por terra nestas Minas e face ao vertido(!) para não consentir que se estabeleçam sem especial ordem de V Majestade, que mandará o que for servido por que sempre é o melhor.*

*Deus guarde muitos anos a Real Pessoa de V. Majestade. Como seus vassalos havemos mister. Vila Rica, 16 de junho de 1731. Lourenço de Almeida”.*

Certidão passada por João da Costa Carvalho, secretário do Governo de Minas Gerais, atestando Ter feito o registro de uma ordem na qual se estipulava o estabelecimento dos correios por terra, se consentido.

*“R\_86 De Livro do Registro das Ordens de S. Majestade, que Deus o guarde, que serve na Secretaria deste Governo das Minas Gerais, fica registrada uma ordem de V S., em que é servido mandar que, sendo concedido, se estabeleçam correios nesta Capitania, por que este Estabelecimento não pertence ao Correio Mor do Reino e das Cartas do mar; e, por ordem do Governador e Capitão General destas Minas, o Exmo. Sr. Dom Lourenço de Almeida, passei esta Certidão do Livro a que me reporto. Vila Rica, vinte de julho de 1731. Secretaria do Governo das Minas. João da Costa Carvalho”.*

Instruções para se observar no expediente da Administração dos Correios por esta Capitania de Minas Gerais no seu interior e para a comunicação da mesma Capitania com as do Rio de Janeiro e Goiás

Os Administradores dos Correios, seus Oficiais e os Correios Condutores das Malas das Cartas, logo que forem nomeados, tomarão posse dos seus lugares e se lhes dará juramento perante a Junta da Fazenda para bem servirem os seus empregos, com declaração de que o vencimento de seus ordenados serão do &a em que principiarem com os seus exercícios em diante, que lhe será pago aos quartéis depois de vencido, e em folha que para este fim se deve formar.

O Administrador do Correio deve morar no centro da Vila, em lugar público, e no edifício de sua morada terá uma casa, ou quarto, com proximidade da rua, e que seja independente das mais, na qual se fará o laboratório do Correio.

Esta casa deve ter uma mesa para se escrever, e do tamanho proporcionado para estarem os Oficiais do Correio; deve ter ainda bancos com tabuleiros por cima, para que dentro destes se possam pôr as Cartas com a separação dos nomes em Alfabeto, unindo-se assim as Cartas separadas com um fio e deste modo será mais fácil acharem-se as que se procurarem e logo que estiverem assim nos tabuleiros se tirarão Listas de todos os nomes para se poderem procurar as Cartas, pondo-se nas tabuletas que serão dependuradas pela parte defora da Casa, e quando esta se fechar, se recolherão as tabuletas.

Haverá na Casa outra mesa para se pesarem as Cartas e para isto, haverá uma balança de peso de uma libra e outra de quatro, além da em que se há de pesar o ouro dos pagamentos dos portes.

As Cartas devem ir conduzidos em Malas, mas para mais seguro transporte e resguardo, estas Malas serão em Caixas cobertas de Couro, bem acondicionadas e seguras, tendo quatro argolas que serão entrançadas com uma corrente fechada no meio com cadeado, o qual se cobrirá depois de fechado com um encerado, que depois de cozido, se lhe ponha o Selo Real em lacre, entregando-se a chave ao Conductor para a entrega com a mesma Caixa no



Correio a que for destinado, e ali se abrirem depois de cortado o Selo, e capa do cadeado, indo por este modo seguro o transporte das Cartas.

Todos os dias será aberta a Casa do Correio, e assistirão os seus Officiais de manhã e de tarde nas horas competentes segundo a Estação, concorrendo exatamente para que o público não padeça demora, havendo de fechar nas horas vagas, e nos dias antecedentes ao da saída das Malas a Casa estará aberta até a noite para receber as Cartas, e depois se poderem aprontar as Malas que devam sair no dia seguinte.

À porta da Casa do Correio haverá uma Caixa com uma abertura para se receberem nesta, todo o dia, as Cartas que vierem para o Correio e deste serem remetidas para os lugares a que se destinarem.

Estando as Cartas recebidas no Correio, e juntas para se meterem na Mala, elas serão pesadas cada uma de per si, para com este exame se lhes notarem os Portes, e o lugar do Correio a que se dirijam e este peso será regulado conforme a Lei e Instruções, e à razão de quatro vinténs de ouro por quatro oitavas, e logo que este peso passar, e até seis oitavas, será o seu Porte seis vinténs; pesando uma onça, oito vinténs, e assim continuando ao maior peso, por exemplo: um Maço que passar de uma onça até 1 onça e 218, o seu Porte se lhe taxará como se tivesse 1 onça e 218; excedendo de 1, 218 até 1, 418, será o Porte de 1 onça e 418; e assim se praticará de 4 até 6 e de 6 até 8, etc., sempre aumentando-se-lhe o Porte de duas oitavas sobre quatro de peso.

Logo que se for fechar a Mala se fará separação das cartas que forem para o mesmo lugar do Distrito a que se dirigir o Correio Condutor dela, e segura com um fio se formarão os Maços, dizendo-se no rosto de cada um o total de peso e do seu Porte para com este se fazer o Aviso, ou fatura, que deve acompanhar a mesma Mala, declarando-se-lhe o número das Cartas que compreende o dito Maço; esta fatura ou Aviso será por duas vias para ir uma acompanhando a Mala e dentro desta para se lavrar nela o recibo, que deve assinar o Administrador do Correio onde for entregue, para ser remetido ao que fez a remessa.

A Pessoa encarregada no Registro do Caminho Novo pelo Correio que segue com as Malas para o Rio de Janeiro, e que ali as há de receber, deve passar recibo no qual declare ter recebido tantas Malas de Cartas Seladas com o elo Real, e do Correio.

A dirigida do Correio da Capital de Vila Rica, para entrega ao outro Correio que as há de conduzir ao Rio de Janeiro de onde há de apresentar recibo com a clareza necessária para a sua descarga. O mesmo há de praticar com as Malas que vierem da dita Cidade do Rio para Vila Rica e em tudo como assina.

Tanto que o Correio Condutor das Malas de Carta fizer entrega destas na Casa do Correio, o Administrador chamará o seu Oficial para que na presença de ambos este abra as Malas, e extraídas as Cartas, passará o Administrador a conferir os Portes que elas trouxessem assinalados com o Aviso, ou fatura do seu valor e importância, que deve acompanhar as ditas Malas, e isso o fará ajudado do Oficial, e conferido a Conta, o mesmo Oficial fará carga do seu importe ao Administrador em um Livro que se lhe destinará para este fim, e rubricado por um dos Deputados da Junta da Fazenda, a qual será feita na página esquerda, e depois de se assinar esta pelo Oficial, e o Administrador, se extrairá conhecimento para ser remetido à Junta da Fazenda da Capitania, para que nesta se mande fazer carga daquele importe ao Administrador, que do mesmo deve dar conta; e por isso ao abrir as Malas, achando-se cartas que não tragam os seus Portes designados nos sobrescritos, estafará a primeira operação que se faça logo que se abrirem as ditas Malas, acrescentando em tal caso maior Porte do que monta o total da fatura.

O Administrador do Correio da Capital terá o cuidado de mandar logo entregar ao Governador e Capitão General as Cartas que se lhe destinarem, e mesmo aos Magistrados, sem Porte as de Ofício.

Do mesmo modo os mais Administradores dos Correios das Cabeças de Comarcas farão entregar as de Ofício que se dirigirem aos seus Magistrados.

Quanto aos Seguros das Cartas, estes se farão sendo Requeridos, e na sua prática informada ao § 21 das Instruções, será o seguro de cada Carta, ou Maço, da quantia de 600 réis que se pagará a vista, e isto além do que montar o Porte



da Carta, ou Maço, em razão de seu peso, que deve pagar-se no lugar onde deve fazer a sua entrega.

De cada Seguro se darão dois conhecimentos, um com o título de cautela será entregue ao Segurador, e o outro se juntará ao Maço, ou carta Segura, em que se fará notar = É SEGURA = em caracteres grandes e perceptíveis, o segundo será lançado em um Livro de Registro que há de haver para este efeito, e farão carga no mesmo do Aviso ou fatura destinado para anotar-se o peso ou quantidade de cartas. A entrega das Cartas seguras será praticada à vista de recibos passados nos conhecimentos que as acompanharam.

A escrituração do rendimento dos Correios se fará na Contadoria da Junta da Fazenda na forma que determinam as Instruções para o que além da Certidão do importe das Malas que os administradores devem remeter efetivamente para se lhe fazer carga, deverão fazer entrega do seu produzido, a saber: o Administrador do Correio da Capital de Vila Rica fará entrar na Tesouraria Geral todos os meses o rendimento do seu Correio; os outros da Vila do Sabará, da Vila de São João D'El Rei e da Vila do Príncipe, farão também entrega dos seus rendimentos todos os meses nas Intendências respectivas, para que destas se encaminhe com os mais rendimentos ali arrecadados à Tesouraria Geral todos os três meses, para o fim de estarem as contas correntes em dia e prontamente se haverem de liquidar em todos os anos, conforme a Lei. Cujas remessas serão sempre feitas com as divisões dos anos e mais clareza necessária.

*“O Escrivão da Junta (a) Carlos José da Silva  
Selos Papéis inclusos, ponho da presença de V Ex<sup>a</sup> os  
Estabelecimentos provisórios feitos por mim nesta  
Junta da Fazenda para os Correios, em execução do  
que ordena o Alvará de 20 de Janeiro do corrente, e  
fazendo-me cargo do que determina o § 16 sobre se  
estabelecer, se for possível, entre as Capitania do  
Centro e dos Portos uma recovagem pública para a  
condução dos gêneros, cujos fretes de transporte  
farão conta à Fazenda Real,- nos referidos papéis  
inclusos verá V Ex<sup>a</sup> o pouco comércio que esta  
Capitania tem com as limítrofes, à exceção da do Rio;  
os Almocreves aqui conhecidos pelo nome de  
Condutores ou Tropeiros, é sem dúvida que lucram nos  
fretes do que transportam, e que por consequência  
parece que se seguiria utilidade de semelhante  
estabelecimento à Fazenda Real, com o abatimento  
porém de serem os mesmos donos de tropas os que  
com elas giram pessoalmente; porém para a  
recovagem ser pública, e agora, seria preciso ser  
exclusiva, o que tiraria o modo de ida a um grande  
número de gente, que nela vive empregada; seria  
quase incalculável o número de bestas, escravos e de  
gente empregada pela Fazenda Real no tráfego de  
conduzir ao Porto de Mar, gêneros e efeitos de uma  
povoação computada em mais de 300 mil almas, e  
pela mesma razão dificultozíssimo poder arrematar-se  
como contrato semelhante recovagem, únicos modos  
porque ela poderia produzir um rendimento à Fazenda  
Real. Além do que, aquele excessivo número de  
bestas comprada pela Real Fazenda, que não  
pagariam direitos, diminuiria muito o Contrato das  
Entradas, pois os pagam os que presentemente as  
compram para o referido serviço.  
Parece-me que se não pode usar de algum esforço  
nessa matéria, que não seja a experiência a qual  
desde logo deveria principiar por uma enorme  
despesa da Real Fazenda. É o que se me oferece  
representar a V Ex<sup>ca</sup> em consequência do § 16 do*





*citado Alvará para ser presente a S. Majestade, que determinará o que for servido e na execução das suas Reais Ordens, empregarei todos os meus esforços como costume. Deus guarde a Vossa Excelência. Vila Rica, 22 de agosto de 1798. Ao Ilmo. e Exmo. S-. D.Rodrigo de Souza Coutinho, (a) Bernardo José de Lorena”*

Carta de D. Lourenço de Almeida, Governador de Minas, para o Rei, informando não haver correio estabelecido por terra na Capitania de Minas, e que o não instituiria sem autorização expressa do Monarca.

*“Aos onze dias do mês de Agosto do Ano do Nascimento de N. S. Jesus Cristo de Mil Setecentos e Noventa e Oito, nesta Vila Rica de N.S. do Pilar do Ouro Preto, Capitania de Minas Gerais, em mesa da Junta da Administração e Arrecadação da Real Fazenda, a que preside o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Bernardo José de Lorena, do Conselho de Sua Majestade, Governador e Capitão General desta Capitania e mais Ministros Deputados desta Junta abaixo assinados, foi visto e examinado o conteúdo da Carta que se recebeu da Junta da Fazenda Real da Capitania do Rio de Janeiro com a data de quatro de Junho deste ano e em que se remeteu por cópia o Aviso expedido ao Vice Rei do Estado pela Secretaria dos Negócios Ultramarinos datado de vinte e sete de Fevereiro deste dito ano, sobre o estabelecimento dos Paquetes Correios marítimas, e a sua Lei de vinte de Janeiro deste nwsmo ano, e assim mais crie os exemplares de instruções para governo do dito estabelecimento e Correios interiores das Capitancias e sendo ponderada à vista das circunstâncias precisas para a sua observância nesta Capitania de Minas Gerais afim de haver a comunicação recomendada entre os seus moradores com os das Capitancias do Rio de Janeiro e Goiás e no interior desta de Minas Gerais; unindo-nos ao ponderado na sobredita Lei e Instruções para a comunicação destas Capitancias e o Reino, combinado também o estado da terra e o manejo das suas negociações e ainda o interesse que pode-se resultar para se formar um ramo de Renda Real, se resolveu o seguinte para o expediente dos Correios desta Capitania e enquanto por Sua Majestade não for determinado o contrário, ou ainda acautelando-se por esta Junta em algumas circunstâncias que pela prática do seu laboratório se reconhecer preciso acrescentar ou diminuir tanto nas despesas como de outro qualquer motivo que for reconhecido.*

*Em primeiro lugar atendendo-se a disposição da sobredita Lei no parágrafo undécimo se delibera que todas as Cartas, que saírem desta Capitania de Minas Gerais para a do Rio de Janeiro sejam vedadas no seu transporte fora das Malas dos Correios que se estabelecem ou vice versa; para o que se farão as buscas necessárias pelas extremidades da Capitania e quando sejam achadas algumas Cartas, se remeterão estas aos Correios mais vizinhos, para nele se distribuírem conforme as sobrecartas e refletindo-se na dificuldade que pode haver para se fazer o mesmo*



*embaraço na comunicação interior da Capitania, se veio a esta livre, podendo ser o trato das Cartas pelos Correios ou fora deles, ficando porém, vedado este transporte para as Capitánias do Rio de Janeiro e Goiás. E como a comunicação desta Capitania de Minas Gerais com as da Bahia e Pernambuco é por Sertões extensíssimos, e por esta razão sem se poder evitar a remessa de alguma Carta por particulares que cortam os ditos Sertões, se não estabelecem por ora Correios para estas duas Capitánias, além de que as despesas dos ditos Correios para aqueles lugares montam em avultada soma.*

*E como a comunicação desta Capitania de Minas com a de S. Paulo para lembrar também haver precisão de se criar Correio, contudo, como o giro do comércio destas Capitánias se faz pessoal, não virá necessitar por esta razão de maior correspondência, e do mesmo modo se acautelar a despesa, porquanto toda ela virá a recair, não chegando o rendimento dos mesmos Correios, na Real Fazenda por se fazer esta indispensável pelas grandes distâncias não só das suas povoações como ainda as indispensáveis das duas Capitánias do Rio de Janeiro e Goiás; visto que o parágrafo nono das Instruções, que vem com o número terceiro do sobredito Aviso não pode ter efeito no lícito convite às Câmaras que aí se recomenda para ajudar em as primeiras despesas por que todas elas se acham empenhadas nas suas Rendas, sendo por este princípio falta de meios para as suas ordinárias despesas e outras também já de ordens positivas".*

Para o Correio principal desta Capitania de Minas Gerais, que se estabelece nesta Capital de Vila Rica, se nomeará um Administrador que terá a seu cargo o Correio, conforme a Lei e Instruções e será morador no Centro da Vila e em casa suficiente à sua custa para ter o Correio no qual se há de regular segundo a Instrução que se lhe der, e como esta Administrador deve ser pessoa desocupada de outro exercício para ser pronta e que tenha crédito; atendendo-se ao exposto e segundo o estado da terra se lhe arbitrar o ordenado de quatrocentos mil réis por ano.

Deve ter um Oficial seu subalterno para o ajudar no seu exercício que ficarão também com o encargo de fazer da Receita do Porte das Cartas de cada uma Mala que receber o Administrador para que por esta possa o mesmo dar as suas Contas, o que tudo faz ser preciso que este Oficial seja de confiança e por isso se lhe regula a quantia de duzentos mil réis de ordenado por ano; e ainda que se possa considerar a necessidade ter este Administrador do Correio da Capital mais outro Oficial; este se lhe dará quando seja vista a sua precisão o que dará a conhecer a prática do mesmo Correio.

Na Vila do Sabará, Cabeça da Comarca do Rio das Velhas se estabelecerá outro Administrador pela dita formalidade e igualmente o seu Oficial e só com a diferença de ter aquele trezentos mil réis de ordenado por ano, e o Oficial cento e cinquenta mil réis na atenção de ser o seu laboratório de diminuto expediente.

O mesmo na Vila de São João D'El Rei, Cabeça da Comarca do Rio das Mortes.

E do mesmo modo outro Administrador e seu Oficial na Vila do Príncipe, Cabeça da Comarca do Serro Frio.

O Correio Conductor das Malas desta Capital da Vila Rica à Cidade do Rio de Janeiro em que a distância é de oitenta léguas, se regula o seu giro em quinze dias, e como este há de ser o efetivo se dividirá a jornada ao meio, ficando o Centro deste Correio no Registro do Caminho Novo, estrada geral, no qual por



mais economia da despesas se encarregará o recebimento e entrega das Malas aos Correios Condutores e o Escrivão dos Direitos das Estradas, que naquele lugar se acha estabelecido o qual pelo dito exercício ou encargo de dar recibo ao Correio pela entrega que este lhe fizer das Malas, assim como deve receber do outro a quem as entregar para seguir, se lhe darão quarenta oitavas por ano, que são quarenta e oito mil réis.

Aos sobreditos Correios que não de ser prontos e efetivos na condução das Malas das Cartas, atendendo-se a que precisar ter duas cavalgaduras para as conduzir e um Escravo e além disto o seu prêmio pelo trabalho pessoal e aos incômodos que ordinariamente lhe poderão resultar para fazer de uma condução regular; se lhe dará de seu ordenado, por ano, cento e vinte mil réis, tendo as duas cavalgaduras com o vencimento de jornal de cada uma quatrocentos e cinquenta réis por dia, que são doze vinténs de ouro, e do mesmo modo o jornal do Escravo a quatro vinténs de ouro também por dia, que monta a cento e cinquenta réis e deste modo virá ter por ano ao todo quinhentos e três mil, duzentos e cinquenta réis, quantia que não é excessiva pelo trabalho que se lhe incumbe e efetivamente e risco do Escravo, e animais precisos para o exercício do ministério, de que se encarrega.

Deste modo haverá um Correio para ir de Vila Rica ao Registro do Caminho Novo, que fazem quarenta e duas léguas de onde há de tornar a recolher-se a esta mesma Vila em quinze dias, e o outro com o mesmo interesse do referido Registro à cidade do Rio de Janeiro, e desta àquele Registro em outros quinze dias; com o que fica a correspondência da Cidade do Rio de Janeiro à esta Vila Rica pelo Correio com os &tos quinze dias ou vice versa.

De Vila Rica para a Vila do Sabará há de haver outro Correio Condutor de Malas das Cartas cujos lugares estando em distância de quatorze léguas, deverá o mesmo Correio ser encarregado a uma só pessoa e estafará o giro do seu Correio na ida e volta em oito dias; e como será bastante ter só uma cavalgadura para a condução da Mala, virá também a pertencer-lhe na sobredita forma dos jornais da dita cavalgadura, do seu Escravo, e do seu ordenado a quantia de trezentos e trinta e nove mil réis.

Da Vila Rica para a Vila de São João D'El Rei, que distam entre si vinte e quatro léguas do mesmo modo será suficiente haver um só Correio para conduzir a Mala, o qual na ida e na volta terá dez dias de demora e receberá igual importância de trezentos e trinta e nove mil réis também por ano de seu vencimento, como o que se tem regulado para Sabará.

E por último, desta Vila Rica à Vila do Príncipe, que são cinquenta léguas, cuja distância para o seu giro com a Mala das Cartas parece que necessitaria ser repartida ao meio se delibera ser um só Correio bastante por que o comércio se presume ser do mesmo vulto e não sofrerá a despesa de dois Correios e por ir o mesmo ficará um para fazer a jornada de ida e volta em vinte dias, recebendo o sobredito prêmio de trezentos e trinta e nove mil réis por ano.

Como a estrada Geral da Capitania do Rio de Janeiro para a Capitania de Goiás é por esta de Minas Gerais, e o seu regresso tem sido e ainda é em parte pelos Sertões da Comarca do Sabará, mas com muitas passagens de Rios, e estes doentios, e por isso de risco, se continua presentemente com mais frequência esta estrada pela picada<sup>22</sup>, e Sertões da Comarca do Rio das Mortes; e por estes mesmos fundamentos e o ser indispensável haver o Correio Condutor da Mala desta Capitania e Capital de Vila Rica para a Capitania de Goiás, por esta dita Estrada seguirá de baixo das vistas e Administração desta Junta da Fazenda, até fazer entrega da Mala em Paracatu ao Administrador que neste lugar se estabelecerá, não só para receber a Mala que for pelo Correio da Vila do Sabará para seguir a Goiás, como para receber a que vier da mesma Capitania para esta e para a do Rio de Janeiro, e sendo a distância que está a dita Vila ao Arraial do Paracatu seguindo-se pela dita estrada mais cômoda, em que a distância de cento e dezessete léguas será esta jornada dividida ficando por isso a seguir o, Correio do dito Sabará a Bambuí e dali a Paracatu, donde será entregue ao de Goiás para a conduzir a sua Capital, depois deste ter feito

22

Referência à Picada de Goiás, caminho de bandeirantes.



entrega da que trouxe da dita Capitania para vir a esta, e depois seguir ao Rio de Janeiro a que lhe pertencer.

A distância das sobreditas na estrada para as referidas Capitánias, e o pouco laboratório, que se espera desta comunicação, e a despesa que se faz necessária com os Correios Condutores das Malas, faz deliberar que sirvam de Correios para esta parte dois soldados da Cavalaria desta Capitania levando a Mala, e por isso sairão do Correio da Vila do Sabará à Guarda do Destacamento de Bambuí, de onde seguirão outros para continuarem com a mesma Mala a Paracatu, que depois devem tornar a Bambuí com a Mala que tiver vindo de Goiás e mais Cartas daquele Continente do mesmo Paracatu, afim de que na dita Guarda de Bambuí sigam outros dois soldados ao Sabará a entregarem a Mala no Correio desta Vila, e segundo as distâncias já repetidas, e o deserto da estrada se farão estas jornadas a saber:

Do Sabará a Bambuí em doze dia e deste lugar a Paracatu em dezoito, que ao todo fazem trinta dias do Sabará ao Paracatu, ou vice versa, outros trinta dias. Em Paracatu donde há de chegar o Correio Conductor da Mala das Cartas desta Capitania para a de Goiás e ainda para aquela povoação deve haver Administrador do Correio, e considerado o seu pequeno laboratório, será esta incumbência a Cargo do Escrivão da Intendência Comissária que ali está, acrescentando-lhe mais estes trabalhos o prêmio de cem mil réis por ano, e o mesmo se dará ao seu Oficial para fazerem todo o expediente do Correio, e nesta atenção se fará esta comunicação das Malas das Cartas do Rio a Goiás com menos despesas. segundo o plano tomado nesta parte.

*“O Porte das Cartas do Correio Marítimo para os Portos de Mar se acha ordenado na sobredita Lei no parágrafo sexto, e refletindo-se na qualidade de moeda que gira nesta Capitania por miúdo, que é de ouro em pó, e que na sua fundição depois para a redução de barra, há sempre prejuízo, nestes termos combinada esta razão com o que Sua Majestade faculta no parágrafo sétimo da dita Lei se regula o Porte das Cartas desta Capitania, tanto na entrada como na saída delas a oitenta réis de ouro, que faz cento e cinquenta réis de prata por quatro oitavas de peso, e as maiores a proporção, como se diz no sobredito parágrafo sexto, e se explica no parágrafo dezesseis da Instrução que traz o Número Quarto e nesta conformidade se farão notados os Portes das Cartas que vierem do Rio tanto para esta Capitania como para a de Goiás, ficando do mesmo modo a receber-se no Correio do Rio pela dita quantia com o que será mais salva a despesa, ficando, desta forma pertencendo a cada uma Capitania o Porte das Cartas que nela se distribuírem.*

*A observância da Lei, e este estabelecimento será publicado por Batido nesta Capital e nas mais Vilas da Capitania para ser constante a todos a deliberação tomada sobre este objeto, e também se mandarão passar as mais ordens, que se julgarem precisas, provendo-se os Officiais regulados, e fazendo-se todo o preparativo das Malas, bancos de tabuleiros, mesas, estantes, tabuletas e mais que for necessário para o expediente dos mesmos Correios, e este estabelecimento terá o seu princípio no primeiro de Janeiro do ano futuro de mil setecentos e noventa e nove em diante, em cujo dia deverão sair Correios com as Malas das Cartas, o desta Capital para o Caminho do Rio de Janeiro ao Registro do Caminho Novo ou a Matias Barbosa, para ali também receber a Mala que no dito dia deverá sair da cidade do Rio*



para aquele lugar, sendo também a partida do que deverá seguir para a Capitania de Goiás no mesmo primeiro dia de Janeiro para levar as Cartas ao lugar destinado de Paracatu pelo Sabará e ao dito Paracatu vir o que sair de Goiás, para que deste modo se faça o giro das Cartas destas ditas Capitánias, e assim mesmo deverá sair no dito dia os mais Correios para as outras Vilas Cabeças de Comarcas desta Capitania, de onde deverão trazer as Cartas, que se acharem prontas nas Malas de seus Correio.

As contas deste Continente e despesa se ordenarão na forma da Lei e Instruções e a medida das que se escrituram dos demais Rendimentos Gerais. E para que seja evidente este deliberação e forma de estabelecimento do Correio interior por esta Capitania de Minas Gerais se mandou lavrar este termo que assinará o sobredito Illustrissimo e Excelentissimo Senhor General Presidente e os mais Ministros Deputados da Junta. Eu, Carlos José da Silva, Escrivão e Deputado da Junta da Fazenda Real que o escrevi. Bernardo José de Lorena - Afonso Dias Pereira - Carlos José da Silva Antônio Ramos da Silva Nogueira - Antônio de Brito Amorim. Está conforme: Carlos José da Silva. Vila Rica, 6 de Junho de 1801. O Escrivão da Junta, Carlos José da Silva".

Deve o Rendimento do Correio na Capitania de Minas Gerais no ano de 1799 em Conta Corrente. Pelo que tiveram de carga os Administradores dos Correios desta Capitania de Minas Gerais dos Portes das Cartas e demais correspondências nos respectivos distritos, vindos do Rio de Janeiro, Goiás e mais lugares do interior, das Cartas que foram pagas e se remeteram fora e para o mesmo interior em todo o ano:

O Adm <sup>dor</sup> , Do Correio de Vila Rica		1.010\$895	
	O dito da Vila do Sabará	411\$987	
	O dito da Vila de S.JD'EL Rei	544\$072	
	O dito da Vila do Príncipe	453\$566	
	O dito da Vila do Paracatu	35\$147	2.455\$667

Pelo que entregaram aos Reais Cofres em dinheiro os Administradores em frente do que arrecadaram em todo o ano:

O Adm <sup>dor</sup> , do Correio de Vila Rica		937\$406	
	O dito da Vila do Sabará	334\$837	
	O dito da Vila de S.JD'EL Rei	488\$342	
	O dito da Vila do Príncipe	379\$902	
	O dito da Vila do Paracatu	35\$147	2.175\$934

Pelo que ficou em poder dos mesmos de portes das Cartas que serão tiradas do Correio até o fim do ano, o seguinte:



O Adm <sup>dor</sup> . Do Correio de Vila Rica		73\$489	
	O dito da Vila do Sabará	77\$150	
	O dito da Vila de S. J. D'El Rei	55\$430	
	O dito da Vila do Príncipe	73\$664	279\$733
			2.455\$667



# O SERVIÇO POSTAL ULTRAMARINO

Quanto à navegação, aconteceram no século 18 os maiores progressos nessa arte. O crescimento encorajou os empreendimentos marítimos que levaram melhoria e segurança às embarcações. Em consequência, o tempo de viagem foi reduzido e os trajetos melhores conhecidos. Os navegantes sabiam que as monções continuavam dando as cartas com relação às viagens, pois não é possível dominar a natureza. Apenas se consegue encontrar um modo melhor para conviver com as monções. Eram estes ventos alternados que determinavam as épocas de navegação.

Esse era o significado original da palavra monção.

Depois, em Portugal, passou a designar unicamente as estações adequadas às viagens, isto é, os períodos dos ventos propícios. Chegou a ser sinônimo de frota: "acaba de partir uma grande monção de sumacas...".

De Lisboa, partiam as embarcações nos meses de março e abril, para chegar aos portos de destino por volta de setembro, pois até fins de agosto os navios ficavam impedidos de se aproximar das costas; e as barras tinham de permanecer fechadas. Quanto à torna viagem da Índia, esta devia acontecer, por sua vez, até princípio de fevereiro. No Brasil, a monção, de um modo geral, era simplesmente o regime das águas, não o dos ventos como na Arábia e na Índia, o que determinava a periodicidade.

De Lisboa à Índia, o tempo ordinariamente empregado nas navegações era não menos de cinco meses. Muito mais do que necessário para ir do Rio de Janeiro à boca do Tejo. De Porto Feliz (São Paulo) até Cuiabá (Mato Grosso) gastava-se também não menos de cinco meses.

Em 1712 um navio pirata navegava na costa da Bahia. Um Aviso do navio São Tomé e Cabo Verde, que deveria zarpar da Bahia para Lisboa, em 4 de janeiro, foi então comunicado. Ao capitão e mestre do navio foi entregue uma Ordem de como deveria proceder em caso de confronto com alguma embarcação inimiga. Caso estivesse iminente o aprisionamento do navio, o "saco das cartas que vai para Sua Majestade" deveria ser lançado ao mar amarrado com um peso.

Do mesmo modo, as cartas que estivessem a bordo. Este era um procedimento comum na época. As correspondências do Reino para o Rio de Janeiro em 1777, vindas pela frota demoravam cinco meses e meio, e até oito. Por exemplo, cartas que saíram de Lisboa em 3 de agosto de 1727, chegaram na segunda quinzena de janeiro de 1728. As embarcações eram obrigadas a navegar em frotas ou esquadras, por medida de segurança para se proteger dos corsários que rondavam o litoral da Colônia.

Alvarás estabeleciam as normas que deviam ser seguidas. Também o número de navios que as Ilhas Açores e Madeira podiam enviar anualmente ao Brasil, ficou estabelecido em três ou quatro. Portugal queria preservar as riquezas de sua Colônia. Esse número foi estabelecido pelo Alvará de 20 de julho de 1758. As épocas de saída das frotas variavam.

Em 27 de dezembro de 1739 saiu para o Rio de Janeiro uma frota, a qual aportou somente em meado de 1740. A partir de 1745 as do Reino para Pernambuco saíam em novembro para chegar em Recife em maio do ano seguinte. A frota do Rio de Janeiro para Lisboa chegou somente em fins de agosto, após 93 dias de viagem.

O sistema de frotas e esquadras para a América Portuguesa seria abolido pelo Marquês de Pombal, somente na segunda metade do século; e a navegação foi declarada livre pelo Alvará de 10 de setembro de 1765. Nesse século as embarcações eram de porte maior. Podiam transportar mais armamentos e soldados para sua defesa. Um Edital de 10 de junho de 1766 ordenou que duas naus de guerra viajassem, anualmente, para o Brasil.



As embarcações que faziam os comércios da Bahia e do Rio de Janeiro também deviam navegar em frota (Figura 17). A experiência demonstrou que as frutas se deterioravam com o calor e a umidade, enquanto aguardavam a chegada da frota e da esquadra para fazer a navegação em comboio. O prejuízo era, então, muito grande. Com a suspensão em frota, voltou a navegação livre protegida por embarcações guarda costas. A utilização de frota retornaria em 1797. Seria suprimida em definitivo em 1801.



Figura 17 – Comprovante de recebimento por parte do "Distribuidor" do Tribunal da Casa de Suplicação de Lisboa, João Manuel da Costa Coelho, dos "Autos de Agravo" que o mestre da Nau de Licença, Matheus Potier se tinha obrigado a trazer em segurança do Brasil, em 8.02.1768, para Portugal, mostrada na folha anterior. "Recebi um Agravo Ordinário vindo da Relação do Rio de Janeiro, digo, da Relação da Bahia, entre as partes: a Misericórdia com o Padre Faustino Antunes de Carvalho e Caetano Antunes de Carvalho, Lisboa 14 de Maio de 1768. João Manuel da Costa Coelho.". No verso: "1768 - Recibos de uns Autos que trusse (sic) da Bahia em a Nau Licença". Coleção Comelli.

A navegação comercial de navios portugueses e de nações amigas permitiu que existisse a comunicação com a América Portuguesa. Durante mais de três séculos o navio a vela foi o elo de ligação entre a Europa, a África e o Brasil, apesar da precariedade e da irregularidade das viagens.

As embarcações nas travessias oceânicas sofriam avarias. No Brasil, os reparos eram efetuados na Bahia, onde existiam estaleiro e pessoal especializado também em construção de embarcações. Do mesmo modo, as tripulações chegavam com muitos doentes; em geral, com escorbuto devido à deterioração dos alimentos e a escassez de água potável durante a travessia do Atlântico. Os doentes ficavam hospitalizados e a tripulação tinha que ser completada para continuar a viagem. Para isso se utilizavam trabalhadores da lavoura que desconheciam os serviços de bordo.

Do mesmo modo, mestres e tripulantes de sumacas e de embarcações costeiras eram convocados para o preenchimento das vagas nos navios. Iam para a Europa e África. Na maioria das vezes não retornavam mais ao Brasil. Essa mão-de-obra da lavoura foi perdida e fez muita falta para manter a quantidade de mantimentos necessária para a subsistência da Colônia.

Esse quadro das comunicações entre Portugal e o Brasil no período do descobrimento permaneceu até o final do séc. XVIII. A criação dos Correios



Marítimos em 1797 entre Portugal e a América Portuguesa iria melhorar essa situação (Figuras 18, 19 e 20).



Figura 18 - Carta da BAHIA (27.07.1795) para INGLATERRA (22.10.1795), transportada pelo brigue privado britânico "Chatham". Marca postal "LONDON SHIP-LRE". Porte total de 8d cobrado ao destinatário referente: 1d (taxa do comandante do navio) + 7d (porte interno inglês para distâncias entre 100 e 150 milhas: Londres a Svillingohire). Período do 11º e último Correio-Mor - Manuel José da Maternidade da Mata de Souza Coutinho. A mais antiga carta conhecida, oriunda do Brasil, com aplicação de marca postal. Coleção Comelli.



Figura 19 - Carta da BAHIA (1.03.1773) para LISBOA - Portugal recebida em 1.07.1773, transportada pela galera SACRAMENTO. Sistema postal privado do "Correio-Mor das Cartas do Mar". Ex. Coleção Comelli. Peça em leilão.



Em 1801, é criado o serviço de Caixas Postais. São instituídos os serviços de registrados para o interior e a fixação de taxas de acordo com as distâncias. É proclamado em Lisboa, em 8 de abril de 1805, o decreto que institui a Nova Regulação de Correio.

A chegada da família Real ao Brasil abriu caminhos para que o serviço postal pudesse melhor se desenvolver. Deste evento resultaram o progresso comercial, a elaboração do 1º Regulamento Postal do Brasil<sup>23</sup>, o funcionamento regular dos correios marítimos e a emissão de novos decretos. Estabelecida, no mês de julho, a ligação marítima entre a Inglaterra e o Brasil.

A partida inaugural, com destino ao Rio de Janeiro - passando pela Ilha da Madeira, por Pernambuco e pela Bahia - se deu no Porto de Falmouth, em 14 de julho, pelo navio Walsingham, comandado pelo Capitão Roberts, e fez com que o Brasil substituísse o antigo serviço de correio marítimo com a Inglaterra, até então feito com Lisboa, em face da suspensão temporária ocasionada pela invasão de Portugal pelas tropas de Napoleão Bonaparte, o que teria ocasionado a vinda da Família Real para o País.



Figura 20 – Carta de PERNAMBUCO (15.05.1797) para LISBOA - Portugal. Nesta data o sistema privado do "Correio-Mor das Cartas do Mar" já havia sido estatizado (16.03.1797), porém somente após 1.04.1799 foi implementado o uso das marcas postais e a indicação manuscrita dos portes pagos. Transportada pela corveta portuguesa BOA FORTUNA. Coleção Comelli.

O Regulamento Provisional da Administração Geral dos Correios da Coroa e Província do Rio de Janeiro, 1º Regulamento Postal do Brasil, é instituído em 22 de novembro, por D. Fernando José de Portugal, Marquês de Aguiar.

É expedido, em 23 de setembro de 1812, o Aviso que fixa portes e determina a nomeação dos Agentes de Correios. A partir de 1817, é instituído um correio regular entre São Paulo e o Rio Grande do Sul, e em 1820 é instituído um correio regular com Minas Gerais e Mato Grosso.

No ano de 1822, o mensageiro Paulo Bregaro, considerado o primeiro carteiro e o Patrono dos Carteiros no Brasil, entrega a D. Pedro I, no dia 7 de

<sup>23</sup> CORREIOS, Relatório Postais (1832 - 1925).



setembro, às margens do Riacho do Ipiranga, correspondência da Imperatriz Leopoldina informando sobre novas exigências de Portugal com relação ao Brasil.

Ao recebê-la, D. Pedro reage às imposições da Corte e declara no ato a Independência do Brasil, associando assim os Correios a este importante momento histórico do País.

O período, posteriormente, bastante conturbado por lutas pela independência do País, serviu de palco para que os correios desempenhassem um papel valioso como meio importante de comunicação entre aqueles que ansiavam por separar a colônia da metrópole e trabalhavam para isso.



# OS CORREIOS NO BRASIL IMPÉRIO

Durante seu reinado, D. Pedro II teve um papel de destaque na promoção do desenvolvimento dos serviços postais. Regulando o correio para todas as províncias e dando ao brasileiro a oportunidade de maior informação, com a concessão de franquia postal a todos os jornais, revistas e livros, nacionais e estrangeiros, o Imperador legou a seu herdeiro um correio brasileiro bem mais organizado<sup>24</sup>.

Um dos primeiros carimbos postais do Brasil, é encontrado na Villa Bella, nome dado à povoação de Pouzo-Alegre em 1752, na ocasião em que foi criada a vila.

Conservou este nome até 1817, quando passou a chamar-se Mato-Grosso, cidade da Província do mesmo nome, situada na margem direita do rio Guaporé, nas proximidades da Bolívia.

A povoação foi fundada pelos sorocabanos Fernando Paes de Barros e seu irmão Arthur em 1734. D. Antônio Rollim de Moura, nomeado primeiro Presidente da Província, estabeleceu sede do governo em Pouzo-Alegre, elevando-a à categoria de Vila em 19 de março de 1752 com o nome de Villa-Bella.

Em 17 de setembro de 1817 recebeu o título de cidade com o nome de Mato-Grosso. O percurso Villa-Bella até Porto Feliz durava 6 meses de viagem (Figura 21). Outros carimbos precursores de grande importância também podem ser observados em outras cidades das províncias do Império (Figuras 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 e 31).

Nesse mesmo período, no qual foi criado o 1º selo do mundo e lançado o 1º selo brasileiro, o Olho-de-Boi, grandes transformações determinaram novo progresso nas comunicações em todo o país, tendo como grande trunfo a implantação do telégrafo elétrico na Corte.

José Clemente Pereira, Ministro e Secretário dos Negócios do Império, apresenta a proposta de reorganização dos serviços postais, formalizada pelo Decreto de 30 de setembro de 1828.

Em complemento ao decreto do ano anterior, é determinada por D. Pedro I, pelo Decreto de 5 de março de 1829, a unificação de todas as linhas postais então existentes numa Administração- Geral da Corte, bem como a criação de Administrações Provinciais nas capitais das Províncias, é a grande Reforma Postal, que coloca os correios sobre o controle do Estado (Desenho 1).



Desenho 1 – Emblema do Correio durante o Império.

<sup>24</sup> Irari de Oliveira ROSARIO, Três Séculos e Meio da História Postal Brasileira (1500-1843), p. 14 - 19.

No ano de 1840, Rowland Hill cria na Inglaterra o 1º selo postal adesivo, o Penny Black, como parte da Reforma Postal Inglesa, fazendo com que o pagamento da correspondência seja feito pelo remetente e não pelo destinatário, como ocorria até então, servindo o selo como comprovante desse pagamento.



Figura 21 – MATO GROSSO – A PRIMEIRA MARCA POSTAL CONHECIDA. O CARIMBO Vª BELLA. 1817 – Capa de sobrecarta de Villa Bella para Sorocaba, Pihai ou Fachina – Distritos da Cidade de São Paulo. Pagou 150 réis no dia 2 de junho de 1820 em Goiaz e 40 réis de selo em Itapeva no dia 11 de outubro de 1827. Carimbo com ornamento de Vª BELLA, primeira marca postal conhecida da Província de Mato-Grosso.



É autorizada a emissão de selos postais no Brasil pelos Decretos 254 e 255, de 29 de novembro de 1842. Em 1º de agosto de 1843, são emitidos os primeiros selos postais brasileiros, denominados Olhos-de-Boi, nos valores de 30, 60 e 90 réis. Por essa razão, neste dia, no Brasil, comemora-se o Dia do Selo.

Em 1844, são criados os corpos de carteiros e o de condutores de malas e o sistema de entrega de correspondências a domicílio. No ano seguinte são instaladas as primeiras caixas de coleta do Império, no Rio de Janeiro, e também é lançada uma nova emissão de selos denominados "Inclinados".

Por volta de 1850, o Brasil voltou a conhecer um novo surto de prosperidade, ainda maior; correspondente à inauguração do novo ciclo econômico do café.



Figura 22 – INDICAÇÃO MANUSCRITA "S.P." E CARIMBO BAGÉ. 7 de março de 1834- Sobrecarta completa de Bagé para a Câmara dos vereadores de Piratini com "SP" de Serviço Público e carimbo BAGÉ.



Figura 23 – INDICAÇÃO MANUSCRITA "S.P." E CARIMBO PIRATININ. 15 de agosto de 1834 – Sobrecarta pré-filatética completa de Arroio Grande para Piratini, endereçada ao Presidente da Câmara Municipal, Sr. Vicente Lucas da Silveira e marca "SP" de Serviço Público e carimbo linear sépia "PIRATININ". Provavelmente única peça conhecida.



Esta circunstância aparentemente distante da problemática das comunicações sociais, vai refletir-se na necessidade de melhores meios de transporte e melhores serviços postais e telegráficos.

Tal correlação é fácil de ser compreendida, bastando lembrar o problema do controle dos valores das sacas de café no mercado internacional – Europeu, principalmente inglês, levou a criação do telégrafo elétrico, único meio rápido de anunciar os preços praticados na Bolsa de Valores de Londres. Algum tempo depois houve a expansão desse mesmo telégrafo, bem como o desenvolvimento dos meios de transporte para o sul, em consequência da Guerra do Paraguai.



Figura 24 – CARTA DO MINISTÉRIO DO INTERIOR FARROUPILHA AO PRESIDENTE BENTO GONÇALVES E VEREADORES DE PIRATINI. S.Gabriel, 14 de março de 1841 – 6º da Independência e da República. Decreto – Curando os motivos pelos quais o Exmo General Presidente da República tomara o Comando em Chefe do Exército em 23 de novembro de 1839, o Vice-Presidente da mesma lhe devolve a Administração do Estado – Domingos José d'Almeida Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios do Interior assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessários José Mariano de Mattos. Domingos José D'Almeida – Cumpra se, registre-se e publique-se. Foi publicado nesta Secretaria e registrado no Livro competente. S. Gabriel era est supra. No impedimento do Oficial Maior o 1º Escrivário Miguel da Rocha Freitas Travassos. Está conforme. Miguel da Rocha Freitas Travassos. Na parte externa raro e único carimbo BAGÉ na cor sépia e indicação manuscrita "SR = Serviço da República". Assina a carta Domingos José D'Almeida, um dos Vice-Presidentes eleitos após a Proclamação da República Rio-Grandense.

Bons meios de transporte favorecem melhores comunicações e, nos anos setenta, a rede ferroviária expandia-se rapidamente, passando de 475 km no início da Guerra do Paraguai, a 9.583 km no ano da proclamação da República. Paralelamente, a navegação a vapor já chegava a cobrir todo o litoral e as bacias dos Rios Amazonas, Paraná e São Francisco.

Por determinação de D. Pedro II, procede-se à instalação do Telégrafo no Brasil no ano de 1852. A primeira ligação oficial ocorre entre o Quartel-General do Exército, no Rio de Janeiro, e a Quinta da Boa Vista.



Figura 25 – CARIMBO S.J. DE QUELUZ PARA AREIAS. 20 de novembro de 1840 Sobrecarta pré-filatélica completa de Queluz/SP para Areias com porte (riscado) de 10 réis (cidades vizinhas) e S.P. de SERVIÇO PÚBLICO. Marca postal S.J. DE QUELUZ (com um L) na cor sépia e com moldura. Provavelmente única peça conhecida com esta marca postal. A agência postal de Queluz/SP foi criada em 29 de abril de 1840.



Figura 26 – CARIMBOS S+I+DECAMPOS & CAMPOS & ITAPEMERIM. 19 de fevereiro de 1836 – Sobrecarta completa da V.de S.I. para Benavente/ES com porte de 100 réis pago no destino e com os seguintes carimbos lineares na cor sépia: ITAPEMERIM + CAMPOS + S+I+DECAMPOS, só conhecido até a presente data sobre os olhos-de-boi. Provavelmente única peça conhecida com esta combinação de carimbos.





Estavam os meios de transporte ferroviários ainda embrionário no ano de 1855, e já os correios inauguravam um notável serviço – o Serviço de Ambulantes, verdadeiras agências postais sobre rodas, que funcionou até meados deste séc. XX, quando, no governo do Presidente Kubitscheck, as ferrovias começaram a ser desativadas.



Figura 27 – INDICAÇÃO MANUSCRITA “S.P.” E CARIMBO “V.DAFORMIGA”. 5 de maio de 1841 – Sobrecarta completa de Villa Nova da Formiga para Ouro Preto com carimbo sépia “V.DAFORMIGA” e indicação manuscrita “SP” de Serviço Público. Poucas peças conhecidas com esta marca postal.

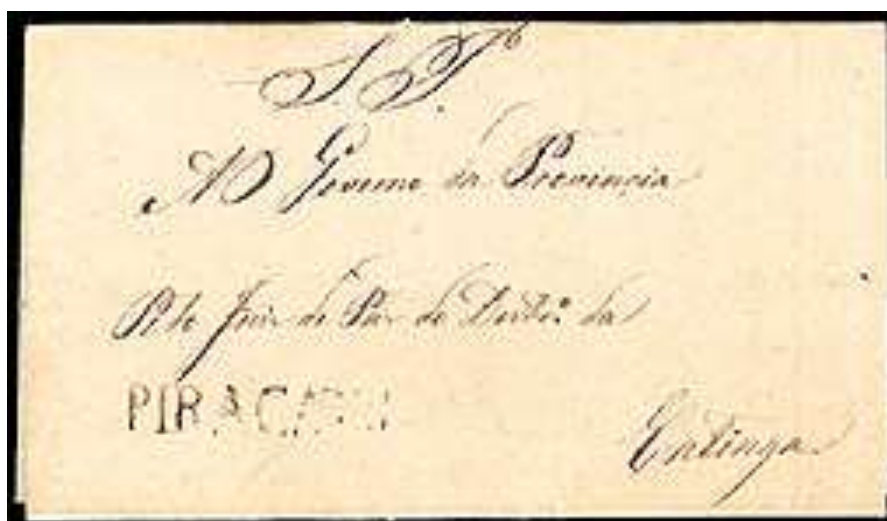


Figura 28 – INDICAÇÃO MANUSCRITA “SP” E CARIMBO PIRACATU. 30 de agosto de 1836 – Sobrecarta pré-filatélica completa de Paracatu, paragem da freguesia de Congonhas do Campo, atual Caatinga/MG com carimbo linear “PIRACATU” na cor sépia. Indicação manuscrita “S.P. = Serviço Público”. Provavelmente única peça conhecida com esta marca postal.



É criada em 1861a Secretaria do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, à qual se vinculam os Correios Terrestres Marítimos. Promulgadas convenções que regulamentam as trocas de correspondências com estados Estrangeiros.



Figura 29 – CARIMBO SERRA. 12 de outubro de 1837 – Sobrecarta pré-filatélica completa de Serra de Sto. Antônio do Gramogor/MG para a Imperial Cidade de Ouro Preto com carimbo “SERRA” com moldura pontilhada. Poucos exemplares conhecidos com esta marca postal. Indicação manuscrita “S.P = Serviço Público”.



Figura 30 – CARIMBO TABOLEIRO GRANDE. 10 de agosto de 1836 – Sobrecarta pré-filatélica de Taboleiro Grande, curato elevado a paróquia pela Lei nº 164 de 9 de março de 1840, atual Paraopeba, enviada ao “Presidente da Província de Minas Geraes” em Ouro Preto. Carimbo “TABO GR” com moldura. Indicação manuscrita “SP” de Serviço Público”. Provavelmente único conhecido.

Em 1865, além da criação do Serviço de vales Postais e no ano de 1866, os selos passam a representar a efigie de D. Pedro II, sendo os primeiros selos picotados.

Diretoria Geral dos Correios, anteriormente subordinada ao Ministério do Império, passou a pertencer à 4ª Diretória da Secretaria do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Era uma prova da confiança que esses serviços começavam a merecer; e da nova importância a eles atribuída, como elemento indispensável à vida social e ao progresso da economia no país.

De fato, o serviço de correios funcionava relativamente bem, executado que era por funcionários de excelente nível, não sendo qualquer cidadão que estava à altura de guarnecer os serviços postais da época, cujos postos eram reservados a uma "elite" política e econômica provincial, à qual eram exigidos, nos concursos públicos obrigatórios, conhecimentos de caligrafia, ortografia, aritmética, geografia geral, e até línguas estrangeiras. O cargo de Diretor Geral entre 1865 e 1880 era abrilhantado por um ilustre cidadão do império, o Dr. Luiz Plínio de Oliveira, durante cuja gestão se plantou o segundo grande marco de nossa história postal (o primeiro sendo a emissão do segundo selo postal do mundo), ou seja, a adesão do Brasil à "União Geral dos Correios", transformada depois, em 1878, pela Convenção de Paris, assinada também pelo Brasil, na União Postal Universal – UPU.



Figura 31 – CARIMBO SÃO VICENTE FÉRRER DA FORMIGA PARA REZENDE. 27 de abril de 1833 – Sobrecarta pré-filatélica completa de São Vicente Férrer da Formiga, arraial elevado à categoria de Vila em 16 de março de 1839 com o nome de Vila Nova da Formiga e à categoria de cidade em 6 de junho de 1858, agora com seu nome atual, FORMIGA. Indicação manuscrita "S.N = Serviço Nacional" e raro carimbo C°. D. S. VICENTE na cor sépia. Provavelmente única peça conhecida com esta marca postal.

Quanto ao serviço de correios na sede do Império, na cidade do Rio de Janeiro, contava este com 27 funcionários, além de dois Correios de Ofício fazendo a distribuição da correspondência oficial; um Agente do Mar, encarregado da remessa e recebimento da correspondência transportada nos

paquetes, e os Carteiros (a cavalo) e Pedestres, (condutores de malas). Em cada Província do Império havia um Administrador e o pessoal necessário, conforme o volume de correspondência da respectiva jurisdição.

Tal progresso só pode ser avaliado se nos lembrarmos que, anteriormente, a entrega de correspondência pelos correios era ferozmente combatida pela população, preferindo as pessoas, por razões de confiança e de economia, entregar sua correspondência a escravos, mucamas, ordinários e positivos.

São lançados os primeiros cartões postais ilustrados no ano de 1872.

No ano de 1877, o Brasil adere ao Tratado relativo à criação da União Geral dos Correios, celebrado em Berna - Suíça em 1874. Em 1878, surge o selo auriverde, primeiro selo postal em duas cores: verde e amarelo.

Em 1880, no bojo das medidas criadas por um novo Regulamento, foram introduzidos no Brasil os cartões postais (bilhetes postais) simples e com resposta paga, e mais os serviços de manuscritos, amostras e encomendas, além de outra medida importantíssima, que demonstrava o progresso das comunicações postais e internacionais no Império: a permuta de fundos com Portugal.

A União Geral dos Correios passa a se chamar União Postal Universal a partir de 1879, e no ano seguinte são criados os bilhetes postais.

É editado em 1882, o Guia Postal do Império do Brasil. Em 1883, aos já populares vales postais, foi acrescida a nova modalidade dos vales telegráficos. Surgiram, também, as cartas-bilhetes, de enorme aceitação popular. O último ato imperial com relação ao serviço postal foi o Decreto nº 9.912, de 26 de março de 1888, contendo 227 artigos, entre os quais figurava um, de tamanha importância, que até hoje permanece como esteio das normas que devem reger os correios brasileiros: o monopólio postal. O Regulamento baixado pelo Decreto nº 9.912 reajustava, também, os vencimentos de todos os funcionários, os quais, vendo seus esforços reconhecidos e estimulados, cada vez mais se esmeravam na execução de seus serviços.

E, assim, chegamos ao alvorecer da época republicana, com bons correios, corretos e eficientes, sempre atentos a emular seus congêneres no estrangeiro, bem como um telégrafo em rápida expansão.



# OS CORREIOS NO BRASIL REPÚBLICA

No ano de 1889, era Diretor Geral dos Correios o Dr. Luiz Betim Paes Leme, que chefiava os Correios desde 18 de março de 1882, e trabalhava na sede da Diretoria Geral, prédio inaugurado em 1878 na Rua Primeiro de Março.

Para efeito da execução dos serviços postais, utilizemos a cidade do Rio de Janeiro que estava dividida em 63 Distritos, servidos por 131 carteiros, inclusive os carteiros rurais, que faziam o serviço de Cascadura, Campo Grande e Pedra de Guaratiba. Havia duas coletas diárias, uma pela manhã e outra à tarde, as vezes até três coletas, como no caso da correspondência para Niterói.

Espalhadas por toda a cidade havia 160 caixas de coleta, sendo que 140 estavam colocadas no perímetro urbano e o resto na zona rural. No restante do país, esta modalidade de coleta ainda não estava muito desenvolvida, havendo 172 ao todo em todas as províncias. Dentre as 73 caixas de coleta existentes no centro da cidade, o Marechal Deodoro da Fonseca, por exemplo, residindo perto do Ministério da Guerra, poderia colocar sua correspondência na Caixa existente na Praça da Aclamação (hoje Praça da República), esquina da Travessa do Senado, a qual era esvaziada todos os dias às 7:12 horas pontualmente e às 17:00 horas. Se quisesse comprar selos, bilhetes postais ou cartas-bilhetes, poderia adquirir tais fórmulas num dos 59 Pontos de Venda de Selos instalados sempre perto das caixas de coleta, muito provavelmente no posto existente na Praça da Aclamação nº 61, bem próximo a sua residência.

As malas destinadas a outras cidades eram também despachadas com pontualidade inglesa, duas ou até três vezes por dia. Para Niterói, por exemplo, havia três saídas às: 6:00, 11:30 e as 15:30 horas, chegando a correspondência, transportada pelas "Barcas Ferry", sem atraso, às: 10:00, 15:00 e as 17:45 horas.

Para todos os pontos do Estado, a correspondência seguia por trem, conduzida pelos Ambulantes Ferroviários. Para Angra dos Reis, o serviço se fazia 7 ou 8 vezes por mês, sendo as malas entregues pelos Ambulantes em Barra Mansa, de onde seguiam para Mangaratiba, e de lá, por canoa, para as agências de Angra, Parati e Lazareto da Ilha Grande. Posteriormente, tendo em vista a complexidade das operações, o serviço de Parati passou a ser enviado para Guaratinguetá ou Cunha, São Paulo, de onde voltavam para seu destino no Estado do Rio.

Para todos os pontos do Brasil, o meio de transporte da correspondência postal era também o trem; porém, para os portos do litoral norte, havia os Correios Marítimos, transportados em pacotes que partiam do Rio nos dias: 10, 20 e 30 de cada mês. O mesmo serviço marítimo atingia, também, os portos do sul, para onde partiam os pacotes nos dias: 1, 5, 11, 17 e 24. Além disso, havia os pacotes para o Rio da Prata, partindo segundo anúncios de suas companhias, e os pacotes estrangeiros, que faziam ligação postal com o resto do mundo, em viagens quinzenais, nos navios da "Messageries Maritimes", "Royal Mail", "Pacific Steam Navigation" e outras.

Os últimos selos postais emitidos pelo Império apareceram em 1884 e já não traziam mais exclusivamente a efígie do imperador. Em 1889, além desses selos convencionais, destinados à correspondência comum, os Correios vendiam, também, selos para jornais, envelopes pré-franqueados, cintas para impressos, bilhetes postais simples e duplos, inclusive para o serviço internacional, além das cartas-bilhetes simples e duplas.

Pagava-se 100 réis por correspondências simples do primeiro porte (até 15 gramas ou quatro oitavas), para todo o Império, sendo que a correspondência urbana, as cartas abertas (convites) e os impressos eram mais baratos, custando 50, 20 e 10 réis respectivamente. Caso o usuário assim o preferisse, poderia pagar mais um pouco e mandar sua correspondência registrada, e até receber uma espécie de recibo, à maneira do nosso atual Aviso de Recebimento. Havia,



também, as cartas com valor declarado (contendo numerário) e, para o exterior em decorrência dos convênios firmados em Paris, podia. Um particular; mais frequentemente um comerciante, enviar papéis de negócios, amostras de mercadorias, e até dinheiro para Portugal.

Com reação às conquistas sociais no serviço público federal, no que diz respeito aos Correios do Império, o funcionário que faltasse por motivo de doença, justificada por atestado médico, passava a perceber; nos dias de afastamento, a metade de sua diária. Em caso de acidente de trabalho resultando em invalidez, tinha o funcionário direito à aposentadoria prevista no Artº 192 do Regulamento de 1888<sup>25</sup>. Entretanto, mesmo num caso de acidente de trabalho sem invalidez, a Administração Postal não se mostrava intolerante, havendo registro de despacho do Diretor Geral em Boletim mandando abonar as faltas do acidentado.

O trabalho feminino<sup>26</sup> foi admitido desde muito cedo, em decorrência talvez das agências do interior funcionarem em domicílio dos seus agentes. Falecendo o titular; sua esposa ou filha, já afeita aos serviços postais e telegráficos, assumiam suas funções. Entretanto, as mulheres ficavam restritas apenas as agências menores, de 4ª ou 5ª classe, ficando as agências maiores e de maior responsabilidade como privilégio do sexo masculino.

A primeira menção do regime republicano ao serviço dos Correios figura no boletim Postal de Janeiro de 1890. Trata-se da Decisão nº 1 do Ministério de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, mais precisamente da Diretoria do Comércio, á dual ficaram subordinados os Correios, e dizia assim:

*“Para vosso conhecimento e devidos efeitos, declaro-vos que, por Decreto do Chefe do Governo Provisório da Republica Federativa Brasileira, datado de hontem, fui nomeado Ministro e Secretario de Estado Interino dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, tendo hoje assumido o exercício do referido cargo, Saúde e Fraternidade”. Quintino Bocaiúva<sup>27</sup>.*

E seria o destino feliz dos Correios receber, posteriormente, também como Ministro, outro grande vulto da República: Benjamim Constant.

O primeiro ato do “Fundados da República” com relação aos Correios foi dirigido ao “Cidadão Director Geral dos Correios”, autorizando-o a aplicarem sobre de crédito no pagamento “pro rata” dos suplementos de Praticantes, Carteiros e Serventes. Como no documento anterior, a saudação imperial “Deus Salve V.S.”, havia sido substituída pelos votos positivistas de “Saúde e Fraternidade”, enquanto que o vocativo incluía o honroso titulo de “cidadão” da República.

Indício inequívoco dos novos votos renovadores que começavam a soprar no Brasil, surge, provavelmente pela primeira vez no serviço público, a ideia de “descentralização burocrática”, esposada não faz muito tempo pelo Dr. Heitor Beltrão, em plena Nova República. É o que se deduz da Decisão nº 12 em resposta a consulta feita pelo Diretor Geral dos Correios a respeito de certos atos administrativos que devia tomar e na qual o Ministro esclarece:

<sup>25</sup> REGULAMENTO da Repartição Geral dos Correios de 1888.

<sup>26</sup> Em 27 de novembro de 1888, a critério do Dr. Manoel Marques de Sá, Administrador Geral dos Correios para o Estado de São Paulo, foram nomeadas: Maria das Dores Souza Nogueira (agente postal de 5ª classe) para a agência do correio da freguesia de São Miguel Arcanjo, Gregoria Maria Marques (agente postal 5ª classe) para a agencia do correio de Ribeirão Grande de Botucatu (atual Botucatu), Leopoldina Moraes de Castro em substituição a exoneração a pedido do Agente Postal Boaventura de Castro Freire, (agente postal 3º classe) para Itapetininga entre 27/12/1888 a 10/07/1889 e permanecendo como agente postal 5ª classe para Alambari como determino nomeação de 11//03/1886 a senhora Bibiana Carolina Nogeira. – Arquivo do Estado de São Paulo, Comunicação Geral, Administração do Correio, novembro de 1888.

<sup>27</sup> Acervo Postal Telegráfico, MUSEU POSTAL E TELEGRÁFICO da ECT. Documentos Postais de 1890.



*“(...) que é mais conveniente e de melhor acordo com o actual regimem do paiz, ficar nos chefes de serviço a responsabilidade que lhes compete, em vez de assumi-la o governo: pelo que, de ora avante, cabe a essa Directoria a nomeação de agente postaes, confiando esse Ministério que sabereis usar de tal faculdade com necessário zelo e discrição<sup>28</sup>”*

Sem duvida, foi com zelo e discrição que foi cumprida a recomendação dos cargos postais de maior responsabilidade continuavam a ser preenchidas por concursos muito difíceis, por sinal. Por exemplo, do concurso para Oficial, realizado logo nos primeiros anos da República, figuram como matérias:

*“Português (ditado de textos clássicos com análise lógica, ‘glottica’ [sic] e léxica), Francês (tradução e versão de textos clássicos se auxilio de dicionário, Aritmética (sistema métrico, juros, dizimas periódicas, câmbio, razão e proporção, raiz quadrada, Maximo divisor comum etc., Geografia Postal (conhecimento de todas as linhas postais em operação no território nacional; geografia física e política do Brasil e do resto do mundo, inclusive conhecimento das vias mais rápidas de se atingir as colônias das grandes potências estrangeiras; países pertencentes a não pertencentes à UPU – União Postal Universal), Regulamento Postal ( conhecimento da legislação postal vigente)<sup>29</sup>”.*

Não admira, pois, que tantos brasileiros ilustres, tais como Max Fleiuss (que alias, era examinador em todas as bancas de concurso), Hermes Fontes, o grande poeta, Octavio Tarquínio de Souza, o grande historiador, entre outros não menos ilustres, tivessem ingressado no serviço público como postalistas.

Ainda no primeiro ano da República, a Diretoria Geral dos Correios teve a honra de receber, do próprio punho de Joaquim Maria Machado de Assis, um dos maiores escritores da língua portuguesa, o seguinte despacho, que adicionava novos direitos trabalhistas já existentes, o direito a férias:

*“De ordem de S.Ex. o Sr. Ministro, comunico-vos que os empregados da Repartição a vosso cargo, de qualquer categoria que sejam, devem ser divididos em duas ou três turmas, conforme vos parecer mais conveniente, dando sucessivamente a cada turma quinze dias de férias, contadas de 15 do corrente, sem prejuízo do serviço público. Saúde e fraternidade – Ao Sr. Director Geral dos Correios – O Director Joaquim Maria Machado de Assis<sup>30</sup>”.*

A administração de Quintino Bocaiúva durou muito pouco, porém antes de se despedir da Pasta de Ministro, lembrou-se ele que os correios não podiam parar, e nomeou Luiz Betim Paes Lema, Director Geral; Antônio José de Abreu, Contador, e Feliciano Jose Neves Gonzaga, 1º Oficial, para reverem o regulamento de 1888 que não mais atendia as exigências do progresso.

No dia 26 de fevereiro de 1889, o Dr. Luiz Betim Paes Leme assinou a Portaria nº 119, criando um Museu “... onde se guardem as relíquias do Correio Brasileiro e fiquem colecionados os documentos dos nossos serviços e de seus

<sup>28</sup> Idem. Documentos Postais de 1889.

<sup>29</sup> BOLETIM DE INSTRUÇÕES do Serviço Público, Regulamento da Repartição Geral dos Correios de 10.04.1894.

<sup>30</sup> Ibidem. Documentos Postais de 1889.



progressos". Nascia assim o "O Museu Postal e Telegráfico da ECT", que no Rio de Janeiro lá permaneceu até 1980, quando o mesmo foi transferido para Brasília.

Em 1º de maio de 1890, o Marechal Deodoro da Fonseca e o Ministro Francisco Glicério assinavam um novo regulamento para os Correios, o primeiro regulamento republicano, reformando os serviços postais (Desenho 2) – reforma bastante profunda e que, para começar, transferia os serviços postais da jurisdição da Instrução Pública, Comercio e Obras Públicas para o novo ministério que já levava o nome de "Ministério da Instrução Pública, Correios e Telégrafos". É o seguinte o teor da comunicação oficial do ato:

*"Sr. Director Geral dos Correios. Comunico-vos que nesta data assumi o Ministério dos Negócios da Instrução Publica, Correios e Telegraphos, para o qual fui nomeado por Decreto de 19 de abril ultimo. Saúde e Fraternidade". Benjamim Constant. 5 de maio de 1890<sup>31</sup>"*

A data de 5 de maio de 1890, marca realmente a passagem dos Correios do Império para os Correios da República.

O eficiente Dr. Luiz Betim Paes Leme, continuava a frente da Diretoria Geral, e foi ele o escolhido para representar o Brasil no Congresso Postal de Viena, realizado em 1891, tornando-se o primeiro funcionário dos Correios agraciado com essa elevada obrigatoriedade frente a UPU.



Desenho 2 – Emblema do Correio durante a República (1890 a 1931)

No início do governo republicano, quando a aplicação dos princípios federativos aparentemente ainda apresentava grandes dificuldades, os Presidentes de Estados (atuais Governadores), ainda exerciam – ou insistiam em exercer – grande influencia na administração dos serviços postais, pratica comum durante o Império, não obstante os critérios rigorosos de preenchimento de cargos por concurso ainda preservados. É o que se deduz da Comunicação circular, do titular da pasta de Instrução Pública em 26 de novembro de 1891:

*"Senhores Governadores e Presidentes de Estados. Afim de evitar irregularidades da administração na parte referente aos empregados deste Ministério, retifico os termos do Aviso-circular que vos foi dirigido em 1º de agosto do corrente ano, pelo meu antecessor, no qual se vos declara que, tendo deixado de ser delegados do Governo Federal, os Governadores ou Presidentes dos estados já constituídos, nenhuma intervenção lhe era*

<sup>31</sup> Ibidem. Documentos Postais de 1890.





*licito quanto ao modo de fiscalisar ou regular o serviço dos empregados alludidos, chamando particularmente a vossa atenção para o que se refere aos correios, que não podem ser interrompidos nem inspeccionados pelos Estados, visto constituírem um serviço exclusivamente federal"(a) José Hygino Duarte Pereira<sup>32</sup>".*

O ato do Ministro José Hygino evidencia acima de tudo a confiança do governo num serviço público que, evidentemente, era executado com eficiência e honradez. E tão grande devia ser essa confiança que, tendo notícias maldosas circulado a respeito da honestidade da administração do Dr. Luiz Betim Paes Leme, pediu este imediatamente ao Ministro a abertura de Comissão de Inquérito a fim de apurar os fatos alegados contra ele, recebendo do Ministério, a honrosa resposta: "... não tendo o Governo motivos para duvidar da honestidade dos empregados do Correio, deixa de nomear a comissão solicitada".

Estava o primeiro Regulamento da República ainda em processo de execução experimental, quando o Dr. Luiz Betim Paes Lema foi surpreendido pelo Decreto nº 1216, de 27 de dezembro de 1891, alterando com desvantagem para o serviço e desnecessário aumento de despesa as normas vigentes. Em vão, este dedicado servidor da República protestou junto ao Ministério, tanto mais que as alterações introduzidas na legislação lhe tiravam praticamente toda a autoridade, para concentra-la na figura do Subdiretor. Campanha para destitui-lo da Diretoria, interesses escusos, foram usados para tal feito. O fato é que, pouco tempo depois, o Dr. Luiz Betim Paes Leme, deixava o cargo de Diretor Geral dos Correios, que havia exercido com eficiência e dedicação durante tantos anos.

Luiz Betim Paes Lema tinha razão: o Decreto nº 1216 subvertia a hierarquia postal, provocava choques de jurisdição, criava cargos desnecessários e aumentavam as despesas. Por coincidência ou não, os Boletins postais a partir dessa data passaram a acusar um aumento sempre crescente de nomeações para o serviço postal. Possivelmente, podemos interpretar tal fato como o começo da intromissão dos interesses político nos Correios. Mesmo assim, tão sólida devia ser a estrutura postal montada por uma serie de administradores de valor que os serviços postais continuaram a se desenvolver consistentemente até o presente.

Por coincidência ou não, os Boletins postais a partir desta data passaram a acusar um aumento sempre crescente de nomeações para o serviço postal. Possivelmente, podemos interpretar tal fato como o começo da intromissão dos interesses políticos nos Correios. Mesmo assim, tão sólida devia ser a estrutura postal montada por uma série de administradores de valor que os serviços postais continuaram a se desenvolver consistentemente até os últimos anos do século.

Em 1894, foi introduzida uma benéfica alteração estrutural com a criação de sub administrações e sucursais urbanas. Data, também, desse ano, o início do serviço de Cobranças, que, hoje em dia, é considerado "moderníssimo". E já no início do séc. XX, os Correios passaram a contar com utilíssimo serviço internacional de "Colis-postaux". Os Correios do início da República só não haviam conseguido pôr em execução dois serviços - o serviço de Vales Postais Internacionais, colocados a disposição do público no início dos anos noventa do séc. XX, e o Banco Postal, em início do século XXI.

Com referencia ao serviço telegráfico, ao proclamar-se a República, as linhas telegráficas atingiam quase 11 mil quilômetros, com quase 19 mil quilômetros em desenvolvimento. Funcionavam 182 estações, servidas por 1.300 funcionários, sendo que vigorava o Regulamento de 1881, o último do Império.

O primeiro regulamento da República foi dado pelo Decreto nº 372-A, de 2 de maio de 1890, revisto pelo Decreto nº 1663, de 30 de janeiro de 1894, sendo este último uma adaptação do regulamento imperial á nova ordem política e nada trazendo de realmente novo em seus parágrafos além de modificações superficiais.

---

<sup>32</sup> Ibidem. Documentos Postais de 1891, COMUNICAÇÃO CIRCULAR, Instrução Pública.



A "Direção Geral dos Telégrafos Elétricos" passava a chamar-se "Repartição Geral dos Telégrafos", continuando a ter como sede alguns cômodos cedidos pelo Ministério da Guerra, na Praça da Aclamação. Criava a Seção Técnica, e o pessoal das estações mudava também de título, ficando composto de Telegrafistas-chefes, Telegrafistas de 1ª, 2ª, 3ª e 4ª classes. A categoria de Adjunto tornava-se privilégio das esposas, filhas e irmãs dos telegrafistas, para serem admitidas como suas auxiliares nas estações onde fossem eles encarregados.

Antes do advento do século XX, teve início a conquista telegráfica do Oeste. A estação de Goiás foi inaugurada em 1890, e a de Cuiabá em 1891. A ligação telegráfica com o Amazonas, planejada e iniciada pelo Barão de Capanema em 1887, foi concretizada em 1896 com a inauguração do cabo sub fluvial da "Amazon Telegraph CO" (concessionária), entre Belém e Manaus, tendo sido esta a última capital de província a ser beneficiada pelo telégrafo, já que até Belo Horizonte, a recém-inaugurada capital de Minas, tivera sua estação inaugurada em 1895.

A rede principal estava completa. Tratava-se, então, de melhor explorá-la, em termos de aumento do número de estações, aperfeiçoamento da entrega, modernização da aparelhagem e, sobretudo, de levar as linhas telegráficas aos pontos mais longínquos das fronteiras, no sudoeste, oeste e extremo norte. Para tarefa tão gigantesca, tornava-se necessária a presença de uma personalidade também gigantesca e um líder excepcional. Por sorte do Brasil, e por incentivo do Barão de Capanema, esta tarefa foi dedicada ao melhor de sua representante do exército nacional: então Capitão Cândido Mariano da Silva Rondon.

Parece mesmo incrível que, justamente em período tão conturbado, quando a ainda insegura e nervosa República se via a braços com problemas tão graves como a desgastante e absurda campanha de Canudos, com a Revolta da Armada e com a Revolução Federalista, os Correios e Telégrafos tivessem continuado a funcionar à altura dos acontecimentos, sempre na vanguarda dos tempos, sempre acima das mesquinhas políticas do final do séc. XIX início do XX.

Tal fenômeno, tão inusitado na história administrativa do Brasil, tanto mais por significar um progresso sustentado, que durou um século no caso dos Correios, e quase tanto tempo no caso dos Telégrafos, incluindo um período de apogeu até a década de trinta, e a partir daí, um declínio até 1969, data da criação da ECT, quando os serviços postais e telegráficos vieram a conhecer novo apogeu, tem entretanto uma explicação muito simples: no passado, como no presente, a eficiência dos Correios e Telégrafos precisa repousar num sólido tripé: uma firme liderança, exercida por dirigente ousados e esclarecidos das necessidades de um país de tamanho continental, um sistema de transportes que responda às suas exigências e um quadro de funcionários eficientes, motivados e bem preparados.

No início da República, até por volta de 1930, o sistema postal foi contraditório, e por vezes insuficiente, porém as transformações necessárias ocorriam conforme a ampliação do serviço postal.

Durante o Brasil República são observadas inúmeras transformações e melhorias no sistema postal, estas melhorias muitas são atribuídas a ampliação da rede postal pelo Brasil, que devido ao seu tamanho continental, tem que adaptar-se constante o seu sistema postal a fim de oferecer e serviço a maioria da população brasileira, contribuindo enormemente para a integração nacional.

A aquisição de novas máquinas, ampliação da área de ação interna e externa, a evolução dos transportes e a implantação do Correio aéreo marcaram esse período de notório desenvolvimento dos Correios que puderam expandir seus serviços às populações de todas as regiões do País<sup>33</sup>. Também ocorreria a maior transformação no tocante a administração postal com a ampliação do número de agências e do sistema postal propriamente dito.

---

<sup>33</sup> Margareth da SILVA PEREIRA. Os Correios e Telégrafos no Brasil "Um Patrimônio Histórico e Arquitetônico" p. 15 – 43.



Em 1890, a Repartição Postal passa ao Ministério da Instrução Pública, Correios e Telégrafos. No ano de 1893, é criado o Ministério da Indústria, Viação e obras Públicas, ao qual ficam subordinados os Correios e Telégrafos.

No Brasil, a partir de 1900, é iniciado o serviço de "colis-postaux" (encomendas internacionais). É emitida a primeira série de selos comemorativos, alusiva ao 4º Centenário do Descobrimento do Brasil. Um ano mais tarde são emitidos os vales internacionais.

É editado o 1º Guia Postal no ano de 1907, a partir de 1909, a Repartição Postal passa ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.

É criada em 1911 a União Postal Sul-americana. Inaugurado um novo serviço postal-telegráfico: o Pneumático.

Em decorrência da 1ª Grande Guerra, no ano de 1917, instala-se, a censura postal, a qual seria extinta em 1919.

O transporte de malas postais por via aérea passa a ser aceito a partir de 1921. Entram em operação os Graff Zeppelin - dirigíveis que sobrevoam regularmente os céus do Brasil transportando, entregando e recebendo correspondências. No ano de 1923, é transportada a 1ª Mala Aérea internacional.

Em 1924, é iniciado o uso da máquina de franquear correspondências, fabricada pela Universal Postal Frankess, de Londres. O serviço de Expressos internacionais começa a ser utilizado.

É iniciado no ano de 1927, o transporte de correspondência por via aérea regular entre a América do Sul e a Europa. A título de experiência, em 24.11.1927, é recebida, no Rio de Janeiro, a primeira mala aérea, vinda de Natal, conduzida pelo avião 606 da CGA.



# A ADMINISTRAÇÃO DO DCT

O Código Postal Universal, elaborado por ocasião do IX Congresso Universal em Londres em 1929, viria a legislar e apresentar soluções para os problemas postais modernos e dar início a uma nova era na história dos Correios.

A chamada Revolução de 30 causou, neste momento, alterações profundas na estrutura político-administrativa do país que atingiram, conseqüentemente, o setor postal.

Os Correios, logicamente, não ficaram indiferentes às mudanças e passaram a analisar não só sua estruturação, mas também a evolução de seu desempenho, seus meios e sua capacidade técnica de atender à necessidade de comunicação.

Foi então que o novo presidente, Getúlio Vargas, baixou o decreto em 1931 pelo qual fundia a Direção-Geral dos Correios com a Repartição-Geral dos Telégrafos. Originava-se assim o Departamento de Correios e Telégrafos - o DCT, subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, cuja Administração instalou-se, num primeiro momento, no antigo Paço da Praça XV de Novembro, no Rio de Janeiro, onde ficou até ser transferida, posteriormente, para Brasília em 1975 (Desenho 3).



Desenho 2 – Emblema do Correio durante a República (1890 a 1931)



Desenho 3 – Emblema do Departamento dos Correios e Telégrafos (1931 a 1969)



Durante o período do Departamento dos Correios e Telégrafos, ocorreu uma certa estabilidade dos serviços postais no Brasil, movido por vezes pela constante preocupação do governo com a integração nacional.

A partir de 1931, com a criação do Departamento de Correios e Telégrafos, subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, as Administrações dos Correios passam a denominar-se de Diretorias Regionais, e é criado o Correio Aéreo Militar, que deu origem ao Correio Aéreo Nacional, permitindo a remessa de correspondências a lugares quase inatingíveis.

É instituída a Escola de Aperfeiçoamento dos Correios e Telégrafos no ano de 1934. Inicia-se o uso de máquina de triagem denominada "Transorma".

Pela Lei nº 284 de 28 de outubro de 1936, o Departamento de Correios e Telégrafos passa à subordinação do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Em 1941, é criado o CAN - Correio Aéreo Nacional. Neste mesmo ano ocorre profundas mudanças, mudanças estas que irão efetivamente modernizar o sistema postal brasileiro. Nesse sentido, é importante perceber que a recuperação dos serviços públicos e os resultados da Administração Direta foram fundamentados especialmente na técnica e na modernização dos serviços, especialmente no tocante à mecanização e 14 padronização de atividades.

Essa percepção é corroborada pela leitura das realizações que mereceram destaque no ano de 1941 no DCT<sup>34</sup>:

- Solução da velha questão da taxa terminal brasileira, nas relações telegráficas internacionais;
- Modificação da legislação referente ao transporte de malas;
- Criação do serviço telegráfico interior de caráter social;
- Criação do Calendário Gráfico, estabelecendo inspeções obrigatórias de agências pelos diretores regionais;
- Instituição do ano de 1941 como das agências, visando melhorar-lhes as instalações e o funcionamento;
- Publicação interna mensal, sob o título de Boletim Informativo, das irregularidades a corrigir e providências a generalizar;
- Aquisição e fornecimento de uniformes;
- Reuniões de diretores regionais nesta Capital [Rio de Janeiro], sob a presidência do diretor geral, para a entrosagem (sic) de pontos de vista necessários à uniformidade de ação;
- Expedição de novas instruções para a guarda e conservação dos arquivos;
- Aprovação de instruções para o registro de aparelhos radioreceptores;
- Expedição de instruções para o registro de endereços telegráficos;
- Mecanização de transporte de telegramas na Estação Capanema, na Central Telegráfica e no balcão de taxa da agência da praça 15 de novembro, nesta Capital;
- Mecanização do transporte de telegramas no balcão de taxa à sala de aparelhos telegráficos das sedes das Diretorias Regionais da Baía (sic) e Estado do Rio;
- Mecanização parcial do tráfego postal da sede da Diretoria Regional de São Paulo;
- Mecanização do serviço de telegramas, na sede de várias diretorias regionais;
- Introdução de grandes melhoramentos na aparelhagem do serviço médico da Assistência Social;
- Reforma integral do serviço de vales postais nacionais;
- Reforma do serviço de reembolso;
- Remodelação do serviço de assinatura de caixas postais;
- Instituto de venda, por particulares, de selos e outras fórmulas de franquiamento (sic) postal;

---

<sup>34</sup> João Pinheiro de BARROS NETO, Administração Pública no Brasil: uma breve história dos Correios. São Paulo, p. 15 – 43.



- Remessa de valores declarados por via aérea.

Muito embora tais realizações possam parecer modestas numa primeira vista, cabe ressaltar que, de uma forma ou de outra, elas permanecem presentes nos Correios até os dias de hoje. O item “Instituto de venda, por particulares, de selos e outras fórmulas de franquiamento (sic) postal”, por exemplo, é atualmente um Posto de Venda de Produtos, o processo de mecanização de triagem está a pleno vapor (hoje evoluído para automatização).

A partir de 1944, começa a ser utilizado, entre outros modelos, o anfíbio Catalina CA.

Pelo Decreto lei nº 200 de 1967, institui-se o Ministério das Comunicações, e um ano mais tarde o DCT passa a ser subordinado ao Ministério das Comunicações.



# A ADMINISTRAÇÃO DA ECT

Com o desenvolvimento dos setores produtivos do Brasil torna-se necessária a reorganização do serviço postal em torno de um modelo mais moderno que o do DCT, que não apresenta infraestrutura compatível com as necessidades dos usuários. Nesse sentido é criada, em 20 de março de 1969, pela Lei nº 509, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT, como empresa pública vinculada ao Ministério das Comunicações. O surgimento da ECT (Desenhos 4,5 e 6), corresponde a uma nova postura por parte dos poderes públicos com relação à importância das comunicações e, particularmente, dos serviços postais e telegráficos, para o desenvolvimento do País.

O ciclo de desenvolvimento ocorrido na década de 70 correspondeu a novas necessidades de uma clientela que, pouco a pouco, viu as distâncias serem encurtadas e percorridas graças ao serviço postal, que se estruturou e passou a desenvolver e oferecer produtos e serviços de acordo com a realidade do mercado e as necessidades de sua clientela<sup>35</sup>.



Desenho 4 – Emblema da Empresa Brasileira dos Correios e Telégrafos (1969 a 1990)



Desenho 5 – Emblema da Empresa Brasileira dos Correios e Telégrafos (1990 a 2014)



Desenho 6 – Emblema da Empresa Brasileira dos Correios e Telégrafos (2014 a atualidade)

---

35 Idem.

Ao mesmo tempo, nesse período a ECT consolida seu papel como importante agente da ação social do Governo, atuando no pagamento de pensões e aposentadorias, na distribuição de livros escolares, no transporte de doações em casos de calamidade, em campanhas de aleitamento materno, no treinamento de jovens carentes e em inúmeras outras situações em que se demonstra sua preocupação com o bem-estar da sociedade. Paralelamente, a partir de 1980 se intensifica a preocupação com a ação cultural e o desenvolvimento de ações voltadas à preservação do patrimônio cultural do Brasil, sobretudo no que se refere à memória postal.

Com o início da ECT - Empresa Brasileira de Correios e Telégrafo, em 1969, no ano seguinte são criados novos serviços:

- SEED - Serviço Especial de Entrega de Documentos.
- SERCA - Serviço de Correspondência Agrupada, para executar o serviço de malotes com segurança e regularidade.
- LT - Linhas Tronco - Serviço que visa acelerar o curso da correspondência, utilizando o transporte rodoviário fretado. Essa rede de superfície compõe-se de:
  - o LTN - ligação entre todas as capitais;
  - o LTR - Ligação entre as capitais estaduais e os centros regionais;
  - o LTA - Ligação entre os centros regionais e as pequenas localidades
  - o LTI - Linhas rodoviárias internacionais.
  - o SEER - o Serviço Especial de Entrega Rápida é ampliado.

É concluída em 1971 a montagem do Centro de Triagem Mecanizado de São Paulo.

Cria-se o Centro de Triagem Marítimo de Santos, São Paulo, destinado ao tratamento das Encomendas Postais Internacionais (Colis Postaux). Aumenta o número de agências e postos de Correios. São instaladas as Agências Postais Móveis e o serviço de distribuição domiciliar é ampliado. Os envelopes são padronizados, conforme recomendações da União Postal Universal.

É editado o Guia Postal Brasileiro com o código de endereçamento postal representado por 5 algarismos. É firmado convênio com a Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro - PUC/RJ para a formação de técnicos especializados de nível superior - os Administradores Postais, bem como para a realização de outros cursos para treinamento em níveis médio e de execução.

Tem início a construção dos Centros de Treinamento localizados em Recife, Bauru e Porto Alegre.

É concluída a instalação do Centro de Triagem Mecanizado de São Paulo no ano de 1972, sendo, inicialmente, de seis horas diárias o turno de trabalho. São firmados contratos com a firma SOMEPOST com vistas a levantar os diversos problemas postais com relação aos setores de exploração, meios a serem utilizados, organização e racionalização de serviços e avaliação das necessidades de investimento. A ECT inicia suas operações internacionais de Correspondência Agrupada, por meio de convênio com os Estados Unidos. Em 10 de maio, é inaugurado o Centro de Treinamento "Correio Paulo Bregaro", em Recife/PE. É inaugurado o Centro de Treinamento de Bauru.

São instalados a partir de 1973 os novos modelos de Caixas de Coleta, em fibra de vidro. É inaugurado o Centro de Treinamento de Porto Alegre/RS. O treinamento atinge, nesse ano, 9.755 funcionários inscritos nos cursos de formação superior e outros.

Em 1974, são criadas novas unidades, aumentando, assim, o número de Postos de Correios e balcões postais. É inaugurada em outubro a Rede Postal Aérea Noturna - RPN - visando atender aos padrões de qualidade estabelecidos para as cartas e outros objetos de correspondências urgentes. É instituído o Sistema de Comercialização destinado a desenvolver as atividades de marketing da ECT. São lançados novos produtos: aerograma e mensagem de natal. A ECT é agraciada com o Mérito de Marketing de 1974, concedido pela ABM. São instaladas mais de 5.000 caixas de coleta nas capitais e nas cidades mais populosas, facilitando, desta forma, o acesso do usuário aos serviços postais. Ocorre a busca da modernização da rede de agências postais.





É implantada em 1975, a Assessoria de Planos e Desenvolvimento, e é executada a reestruturação do Departamento de Operações Postais. A rede de atendimento se expande. Agências Postais, Postos de Correios, Postos de Vendas de Selos e Agências são inaugurados. O Serviço de Processamento de Dados é implantado. Entra em funcionamento o sistema GENEX (Rede Interna de Comutação de Mensagens).

No ano de 1976, são instalados Centros de Triagem Automática, possibilitando maior rapidez no encaminhamento de objetos nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

É promulgada em 1978 pela Lei Postal 6.538, a unificação da legislação relativa aos Correios e Telégrafos. É criada, em Brasília, a Escola Superior de Administração Postal - ESAP. É inaugurado o Edifício Sede da ECT em Brasília. É inaugurado o Centro de Triagem de Brasília.

Em 1979, é realizado o XVIII Congresso da União Postal Universal - UPU na cidade do Rio de Janeiro, e no ano seguinte são inaugurados o Museu Postal e Telegráfico da ECT em Brasília e o Edifício Sede dos Correios do Rio de Janeiro.

A partir de 1981, é criado o Serviço de Seguridade dos Correios - POSTALIS. É inaugurado o Edifício Sede dos Correios na cidade de São Paulo. É instituído o Serviço de Documentos Achados e Perdidos.

É implantado a partir de 1982, o SEDEX - Serviço de Encomenda Expressa Nacional com prazo máximo de entrega de 24 horas (D + 1) entre as principais capitais do País.

São criados no ano de 1983, o Serviço POST-GRAMA, o FAXPOST atual, a carta eletrônica e o Aerograma Internacional.

A ECT é apontada no ano de 1984, como a empresa de maior credibilidade em pesquisa realizada pelo instituto GALLUP. O Presidente da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - Adwaldo Cardoso Botto de Barros - é eleito para a Divisão Geral da União Postal Universal - UPU.

É criado o Serviço de Correio Acelerado Internacional - EXPRESS POST.

No ano de 1985, o Serviço de Correio Rural é criado. É implantado o Franquiamento Autorizado de Cartas - FAC.

A ECT participa em 1986, do Programa de Prioridades Sociais do Governo Federal e da distribuição de livros didáticos e tíquetes de leite. É criada a Rede Postal Aérea da Amazônia.

O Instituto GALLUP atesta no ano de 1987, em pesquisa, o alto índice de pontualidade e qualidade atingido pelos serviços da ECT. O Serviço Acelerado internacional passa a chamar-se Express Mail Service, conhecido pela sigla EMS. A ECT alcança o 1º lugar em produtividade, conforme a Revista Exame, Edição Melhores e Maiores. É criado o Telegrama Pré-datado.

São criados a partir de 1988, os Comprovantes de Franquiamento - CF e o Serviço EXPORT POST - Encomendas Internacionais com Declaração de Valor. É criada a Caderneta de Poupança Postal. A Revista Exame aponta, novamente, a ECT como a Empresa mais produtiva do setor público brasileiro.

Em 1989, inicia-se a implantação do sistema de FRANCHISING para as unidades de atendimento (Agências) da ECT. É criada a Grife Correios. São implantadas novas modalidades de SEDEX. A ECT reformula a sua estrutura organizacional e torna-se flexível e adaptável às necessidades da clientela, enfatizando uma postura de marketing mais agressiva visando cumprir sua meta prioritária: a satisfação do cliente. É criado o SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO - SAU.

É criada a Rede Postal Fluvial da Amazônia no ano de 1990. A reformulação nas estruturas da DRs é aprovada na 16ª REDIR em 16/4, resultando na redução no número de Diretorias Regionais, que passam a totalizar 23.

É inaugurado o Espaço Cultural dos Correios do Rio de Janeiro em 1992, durante a realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (ECO'92- RIO). Os Correios obtêm 92 % de aprovação segundo pesquisa do IBOPE.

É inaugurado o terminal de carga da DR/RIO no aeroporto do Galeão em 1996. No ano seguinte é implantado o Programa de Qualidade Total, visando formular princípios e adotar nova política de gestão pela Qualidade. Esse Programa inicia uma fase de mudanças buscando lucratividade e



desenvolvimento da Empresa, pautados na plena satisfação de seus clientes internos e externos.

A ECT é agraciada com o prêmio de Melhor Empresa de Serviços Públicos concedido pela edição Melhores e Maiores da Revista Exame no ano de 1998. Começa a ser implantado, em dezembro, o projeto de Caixas Postais Comunitárias: um novo conceito de atendimento caracterizado pela prestação de serviços básicos de interesse social em distritos ou regiões urbanas de até 500 habitantes ou de difícil acesso. Ampliam-se os serviços já existentes.

É inaugurado, em 19 de março de 1999, o Centro Operacional de Recife / PE: o primeiro sistema de triagem automatizada de nova geração, garantindo maior agilidade ao trabalho de separação de encomendas e malotes. É lançada, no âmbito da Fenasoft em São Paulo, entre os dias 19 e 24 de julho, a Agência Virtual dos Correios On Line - um novo acesso aos serviços principais existentes em agências físicas, como remessas de cartas e telegramas, tabela de preços e tarifas e busca automática do CEP. É inaugurado, em 16 de setembro, o Terminal de Carga Aérea do Aeroporto Internacional de Brasília, constituindo a segunda maior base da Rede Postal Noturna (RPN) no País e ponto estratégico para o transporte aéreo de carga postal dos Correios.

É inaugurado, em 20 de setembro, o Centro Operacional de Fortaleza / CE, concentrando, em sua área de 52 mil m<sup>2</sup>, toda a estrutura de transporte e apoio, atendendo, assim, a demanda do Estado. É implantado, a partir de 15 de dezembro, o sistema de telefonia digital, tornando o Serviço de Telegrama Fonado ainda mais eficiente e melhorando a cobertura e a qualidade do serviço.

É inaugurado, em 22 de dezembro, o Centro Operacional e Administrativo de João Pessoa / PB, registrando o esforço dos Correios em ampliar, reformar e melhorar sua estrutura física em diversos Estados.

É implantado o conjunto de sistemas automatizados de triagem de objetos postais com a inauguração, em 23 de dezembro, do Centro de Operações Postais (COP) de Benfica, no Rio de Janeiro, que constitui a terceira maior instalação do gênero do País e da América Latina. Começam a ser implantados, no primeiro semestre, o Sistema de Captação de Dados nas Agências (SCADA) e o Sistema de Automação de Agências (SAA) que poupam tempo para o cliente e para os Correios, simplificando rotinas e diminuindo erros operacionais.

A ECT é agraciada com o Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, organizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) do Ministério da Cultura em prol da preservação da cultura brasileira. As iniciativas na área de qualidade e melhoria de desempenho garantem aos correios duas Medalhas no Prêmio de Qualidade do Governo Federal.

É inaugurada em 3 de abril de 2000 a primeira agência do Banco Postal em Sooretama - ES, e posteriormente são inauguradas unidades em Primavera e Tacaimbó (PE), estendendo, assim, a prestação de serviços bancários básicos a milhões de brasileiros que vivem à margem do sistema financeiro tradicional. É realizada em Salvador / BA, entre 11 e 14 de abril, a XVII Exposição Filatélica Luso-Brasileira - LUBRAPEX 2000, da qual participa toda a comunidade lusófona em homenagem aos 500 Anos do Descobrimento do Brasil. Na ocasião, é lançado o primeiro selo postal personalizado, com reprodução de foto, podendo ser utilizado para o envio de cartas nacionais e internacionais. É inaugurado, em 12 de abril, o Centro de Memória e Cultura dos Correios no Centro Histórico do Pelourinho em Salvador / BA viabilizando a revelação de novos talentos artísticos, a itinerância de exposições entre os Espaços Culturais da ECT de todo o País e parcerias com outras instituições.

É lançado, em 8 de maio em Pernambuco, o Programa Sou Dono da Terra e do Futuro, com o objetivo de desburocratizar a entrega dos títulos de domínio da terra a agricultores assentados, instituindo, desta forma, a cidadania nos assentamentos rurais.

É inaugurado em 19 de maio o novo Centro de Operações Postais de São Paulo, aumentando a produtividade e a precisão nos serviços de triagem e assegurando maior agilidade, qualidade e segurança ao tratamento de objetos postais. É inaugurado em 26 de maio o Centro de Operações Postais de Bauru - SP cujas instalações têm capacidade para realizar o tratamento de 520 mil objetos postais por dia, alcançando 108 cidades da região com 20 linhas de transporte.



É lançada, em 19 de junho, a Campanha Nacional Antidrogas, reafirmando o compromisso social dos Correios junto ao povo brasileiro.

É inaugurado, em 10 de julho na Agência Adolfina de Pinheiros, bairro de Pinheiros / SP, o primeiro quiosque de acesso público à Internet, constituindo mais um passo dos Correios com vistas à universalização dos serviços postais. No mesmo dia, outros 99 quiosques passam a funcionar em outras localidades dos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, possibilitando o acesso do cidadão a informações sociais de seu interesse nas áreas de educação, saúde, previdência, etc.

O Projeto Carteiro Amigo, campanha de incentivo ao aleitamento materno lançada em 4 de outubro de 1999 no Rio de Janeiro, é contemplado com o Prêmio TOP SOCIAL 2000 concedido pela ADVB (Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil).

Os Correios recebem, da Associação de Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (ADVB), o troféu Top de Marketing 2000 pelo case Correios On Line: a agência dos Correios em sua casa. A ECT recebe o prêmio Top de RH da Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (ADVB) como resultado da implantação do Programa Gestão de Produtividade aplicada aos Correios.

A Quadra de selos sobre a prevenção de incêndios nas florestas tropicais recebe em 16 de julho da Academia Olímpica de Vecenza, na categoria Proteção Ambiental, o Prêmio Asiago de Arte Filatélica que constitui a maior premiação mundial na área de Filatelia.

Emitida em 1999 e confeccionada em papel reciclado, a quadra apresenta o primeiro selo no mundo a possuir odor e, no caso, de madeira queimada, alertando para o problema dos incêndios em nossas florestas.



# O CAMINHO DO VIAMÃO E OS TROPEIROS

A primeira mina foi descoberta em 1694, na serra do Sabará, Minas Gerais. Foi o começo. Em breve, o ouro se torna a principal riqueza do Brasil, capaz de produzir mudanças mesmo nos recantos mais remotos, como era até então o extremo Sul, que pela primeira vez, vai se ligar diretamente à economia colonial brasileira. Nesse ato da primitiva história do Sul, a figura do tropeiro que transporta cavalos e mulas para os Estados centrais vai então desempenhar o papel principal.

Os efeitos serão ainda maiores porque a descoberta de ouro em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso seda ao mesmo tempo em que a indústria açucareira do Nordeste enfrenta dificuldades diante da concorrência das plantações holandesas nas Antilhas.

A corrida do ouro, atrai aventureiros e provoca um rápido e desordenado crescimento da população das zonas de mineração em regiões de difícil acesso, distantes do litoral. A febre do ouro leva à proibição de que se façam plantações ou criação de animais para que não haja desvio de mão de obra da mineração; um escravo garimpando ouro era mais lucrativo do que trabalhando na lavoura.

A proibição provoca crises de abastecimento. Nesse momento, quando a atividade mineradora reclamava suprimentos de animais de corte e tração, ganham importância os rebanhos do sul. A partir de agora, o Sul se ligará como economia central de exportação.

Neste período, o comércio de mulas para as zonas de mineração torna-se um negócio tão rendoso que até os jesuítas entraram nele, inicialmente comprando os animais para revender aos tropeiros, depois mantendo suas próprias criações. No início, eles traziam mulas de Santa Fé (hoje província Argentina), e o contrabando foi tão intenso que o rei da Espanha decidiu controlar as saídas, instituindo um permeio (licença) para o trânsito das tropas.

Abriram-se novos caminhos. Bartolomeu Pais de Abreu, sesmeiro dos Campos Gerais de Curitiba, propõe a abertura de uma estrada que ligue os campos do extremo Sul diretamente aos centros de distribuição de animais, em São Paulo.

O governador de São Paulo, aceita a ideia encarregando o sargento-mor Francisco de Souza Faria de fazer a abertura do caminho, a região onde hoje esta Laguna (atual Estado de Santa Catarina), não quer a nova estrada, que iria concorrer com seu porto, somente em 11 de fevereiro de 1728, Souza Faria parte com 98 homens brancos, numerosos índios e escravos. Começa abrindo picadas na mata em direção aos Campos de Cima da Serra, à altura do Morro dos Conventos, margem esquerda do rio Araranguá, 90 km ao sul de Laguna.

Após 2 anos Farias alcança sua primeira meta e depara com campos admiráveis e neles imensidade de gado. Ele havia descoberto o que se chamaria de "vacaria dos Pinhais". Estava aberto o "Caminho dos Conventos" – a primeira estrada a ligar o Sul ao resto do Brasil.

Para encurtar caminho, Cristóvão Pereira de Abreu, o mais famoso tropeiro desse período contratador de couros, mercador de gado e cavalos, aperfeiçoa a rota de Souza Faria. Acompanhado de 60 homens, constrói mais de 300 pontes para encurtar o trajeto, que agora pode ser feito em apenas 30 dias (Laguna - Vacaria - Lages). Em fevereiro de 1733 chega a Vacaria dos Pinhais, de onde retorna com três mil mulas e cavalos. Está inaugurado o grande ciclo do tropeirismo. A estrada dos Tropeiros, a grande estrada boiadeira do Brasil Colônia, foi durante dois séculos o grande canal de fornecimento dos meios de transportes mais utilizado no Brasil - os cavalos e os muares, Laguna foi marginalizada por



essas novas rotas, a vila de Laguna entra então decadência, dando lugar assim ao novo ciclo e dezenas de novas cidades serão fundadas ao longo do Real Caminho do Viamão.

Configurando como a primeira grande rota ligando os campos sulinos da América Luso-Espanhola, de onde se sobressaía as manadas de gado e de muares, até as demais regiões do Brasil-Colônia de fins do séc. XVII e início do XVIII; tenderia mais do que de forma natural a passagem obrigatória entre as regiões economicamente ativas do centro sul da Capitania de São Paulo, que então eram representadas no auge do comércio das tropas pelas vilas de Sorocaba e Curitiba, esta última então pertencente à Província de São Paulo até 1853.

Dos campos das pastagens de Curitiba, até as vizinhas pastagens dos Campos Gerais ou do Iapó (Castro) e desta para os então grandes centros consumidores de São Paulo, Santos, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Grande parte da pecuária bovina e de muares que foram comercializadas nestas regiões, tiveram que quase que por obrigatoriedade, passarem pelo então Caminho do Viamão<sup>36</sup> - denominação dada ao trajeto que tem como ponto de partida, a região tributária da foz do rio Guaíba e da linha de defesa e povoamento do interior até a foz do mesmo rio, onde nasceu o povoado de Nossa Senhora da Conceição do Viamão<sup>37</sup>, que no transcorrer do séc. XVIII, tornou-se grande centro da produção de pecuária bovina e de muares, bem como trajeto comercial entre a então colônia de Sacramento (atual Estado do Rio Grande do Sul), até as paradas comerciais do centro sul do Brasil.

Na evolução do Caminho do Viamão<sup>38</sup>, os pontos obrigatórios de paradas para descanso das tropas, como para o pagamento das arrecadações obrigatórias pelo transporte destas, evoluiu este caminho mais do que uma rota comercial, uma vez que evoluiu muitas vezes para um sistema embrionário, daquilo que mais tarde transformar-se-ia nos inúmeros municípios que compõem o então centro sul do Brasil.

A fama de grande produtor de muares e de gado bovino, não tardou em rarear o número destes animais nos Campos de Curitiba, uma vez que a região aurífera das Minas Gerais, devido ao crescimento cada vez maior das suas riquezas, mais necessitava de animais de carga, o que levou o governo português a procura de novos rebanhos nos confins da Colônia brasileira, mais precisamente na Colônia de Sacramento, onde os Campos do Rio Grande e de São Pedro do Sul, já contavam com uma criação relativamente bem desenvolvida graças à atuação de colonos castelhanos que na região viviam<sup>39</sup>.

Aos olhos do governo português o comércio de gado com a colônia de Sacramento, garantiam alguns benefícios evidentes dentro das expectativas políticas de expansão territorial, vivenciadas por Portugal em meados do séc. XVII com relação à Espanha.

Este comércio de gado propunha a Portugal uma maior participação política e econômica nesta já tão disputada região; bem como possibilitava a interiorização e exploração dos sertões do sudeste e centro oeste<sup>40</sup>, como forma eficaz de assegurar o controle das novas minas recém descobertas em Cuiabá.

Partindo desta premissa colonial, e que vamos encontrar já no ano de 1720, a primeira grande "interiorização" do sertão dos Campos do Viamão, estes, localizados ao sul de Laguna, referenciado pelo estuário do rio Guaíba e a Lagoa dos Patos e Mirim.

No ano de 1728, sob ordens oficiais da metrópole portuguesa, sai a primeira expedição exploratória dos Campos do Viamão em direção à Serra Geral; e de lá para a abertura de picada até a então vila e atual cidade de São Paulo, procurando desta forma criar o trajeto pelo qual as tropas oriundas do sul, deveriam chegar até o centro sul.

---

<sup>36</sup> Jaelson Bitran TRINDADE, *Tropeiros*, p. 26.

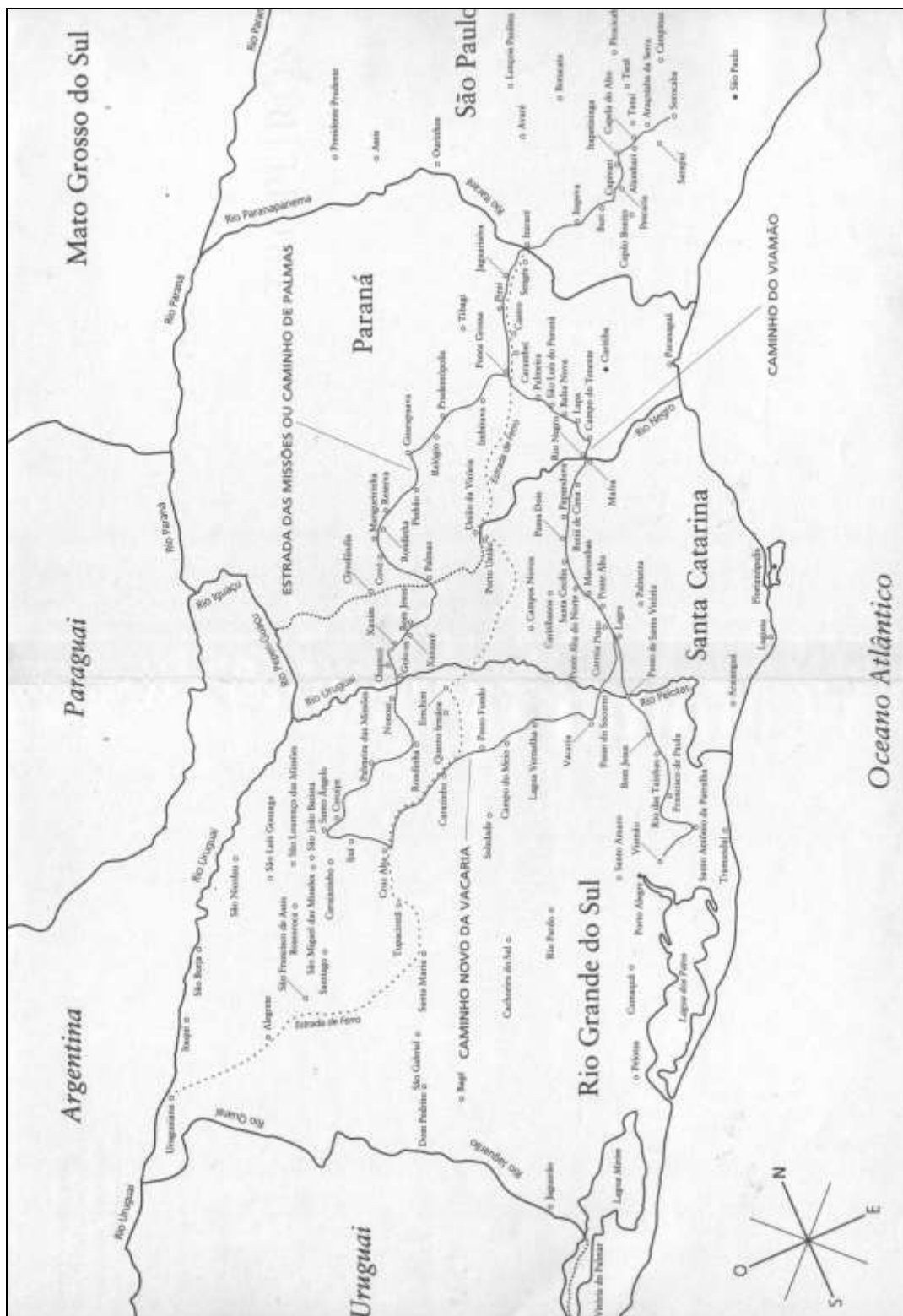
<sup>37</sup> *Idem*, p. 24-25 (ver Mapa II).

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 1-2 (ver Mapa III).

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 26-30.

<sup>40</sup> Isa ADONIAS, *Mapas, Imagens da Formação Territorial Brasileira*, p. 285-299 (ver Mapas II e III).





Mapa II – MAPA DE 1992 – NA TRILHA DOS TROPEIROS, Tropeiros – Jaelson Bitran Trindade.



A expedição de Souza e Faria fez nascer desta forma o longo caminho que ia de: Viamão (RS) até São Paulo (SP), evidenciando ainda mais o trecho de Curitiba a Sorocaba, dentro da economia pecuarista daquele início de sec. XVIII<sup>41</sup>.

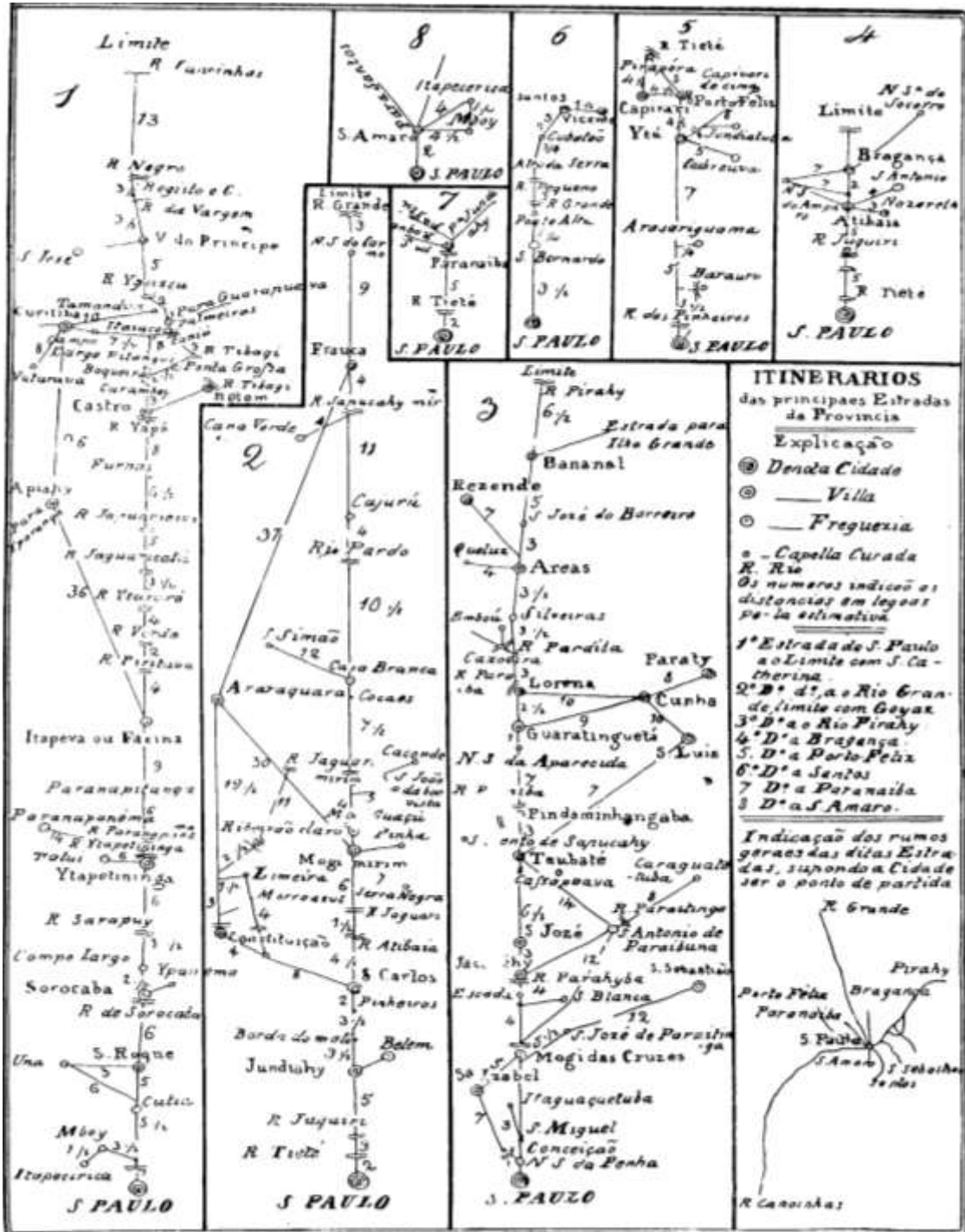


Mapa III - MAPA DE 1750 - Costa do Brasil desde a ponta de Itapetininga, São Paulo, até o rio Imbou ao sul da ilha de Santa Catarina, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

<sup>41</sup> Daniel Pedro MULLER, Ensaio d'um Quadro Estatístico da província de São Paulo: Ordenado pelas Leis Provinciais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837, p. 245 (ver Mapa IV).



Por volta de 1729 chegava-se aos campos e pastagens de Curitiba, localizado entre o rio Iguçu e a cidade de Curitiba e em 1730, aos campos e pastagens de São Paulo entre as cidades de Itapetininga e Sorocaba.



Mapa IV – MAPA DE 1837 – Itinerário das principais estradas da Província de São Paulo, São Paulo.





O Caminho do Sul ou Caminho do Viamão, viu sua primeira tropa ou comboio de animais em 1731 para 1732 e veria ainda muitas outras, até meados do séc. XX. Os quase 1.500 km de caminho entre o Viamão, ponto de partida das tropas até Sorocaba, ponto final da mesma, devido ali ser encontrada as últimas boas pastagens antes de seguir viagem até São Paulo.

Pelo transcorrer do Caminho do Viamão, inúmeras eram as áreas de campos, cortadas por muitos rios e por vezes por densas e fechadas matas, como ficou conhecida a então Estrada da Mata, com seus quase 300 km, indo da Serra do Espigão (RS) até o sertão de Lages (SC), bem como a parte dos Campos Gerais entre as localidades de Itararé a Itapetininga, onde Auguste de Saint-Hilaire<sup>42</sup>, em sua viagem feita para o sul em 1820, registra o quadro tenebroso que lhe foi passado pelos viajantes usuais da Estrada da Mata.

Saint-Hilaire não viu o pior, mas registrou as poucas mais de 28 léguas que percorreu entre: as bordas dos campos e pastagens de São Paulo (Itapetininga) e o início dos Campos Gerais (Itararé), "...embora ostentando o pomposo nome de Estrada Real<sup>43</sup>", era, muitas vezes, "...horripelmente má traçada unicamente, em certos trechos, pelas patas dos animais, que eram obrigados a caminhar premidos pelas árvores...<sup>44</sup>". As pontes existentes - não só nos anos de 1820 a 1840, em que o trânsito de tropas aumentou muito, mas até quase fins do século - eram defeituosas ou precárias na sua construção, levando por vezes a paradas obrigatórias, por vários dias em certos trechos, ou levavam os tropeiros a procura de novos caminhos para dali prosseguirem com as suas respectivas tropas<sup>45</sup>.

Em decorrência da crescente necessidade de ampliar a comunicação entre as muitas novas localidades que estavam sendo criadas, leva o governo provincial de São Paulo, determina em 1839 a abertura de novas estradas entre as localidades de Paranapanema a Xiririca (atual Eldorado) e de Itapetininga e Juquiá<sup>46</sup>, o que levará futuramente a necessidade de criação de agências postais para estas localidades.

Desta forma, pode-se evidenciar que o Caminho do Viamão por vezes e não poucas, modificava o seu trajeto em decorrência da má conservação do caminho e na abertura de outros. O que nos leva a pensar sobre o trecho entre as localidades de Itapetininga e Capão Bonito, inaugurado por volta de meados do séc. XIX, talvez para este fim<sup>47</sup>.

Um retrato expressivo de que em fins do séc. XIX, o Caminho do Viamão no sul da Província de São Paulo, ainda não contava com melhorias; foi o relato dado por um viajante, que em 1875 foi de Sorocaba a Itapetininga, e que informa "...o leito da estrada presta apenas a tropas soltas, e com dificuldade a tropas carregadas e de modo nenhum a carros...<sup>48</sup>". Mesmo com as dificuldades usuais de um caminho quase que exclusivamente para o transporte de tropas, o Caminho do Viamão facilitava o trânsito destes rebanhos até os grandes centros consumidores.

Desta forma, indiretamente estes campos e estes rios estavam por iniciar nas tantas paradas de descanso das tropas, quanto pelas dificuldades existentes, o surgimento de novos centros intermediários de criação de pecuária, bem como o surgimento de diversos povoados, que no decorrer dos mais de 200 anos de existência do Caminho do Viamão, viu florescer nestes antigos locais de pouso das tropas ou das barreiras de impostos, os nomes tradicionais, que registrados nos inúmeros documentos e nas diversas correspondências antigas deste passado, que hoje tornou-se realidade.

---

<sup>42</sup> Auguste de SAINT-HILAIRE: Viagens à Província de São Paulo e Resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai, p. 260-274.

<sup>43</sup> Idem, p. 260.

<sup>44</sup> Ibidem, p. 261.

<sup>45</sup> Câmara Municipal de ITAPETININGA, Ata de 3ª Sessão da 2ª Reunião de: 5 de junho de 1843, folha 11.

<sup>46</sup> Jornal "O SETE D'ABRIL", vol. 1 n. 680 - 1 de fevereiro de 1839.

<sup>47</sup> Câmara Municipal de ITAPETININGA, Ata da 6ª Sessão da 1ª Reunião de: 1 de abril de 1844, folha 35.

<sup>48</sup> Jaelson Bitran TRINDADE, Tropeiros, p.33.



Assim e o caso das localidades do Estado de São Paulo e do Paraná, que estiveram direta e indiretamente ligados ao Caminho do Viamão<sup>49</sup>, e os de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A partir do Rio Negro, fronteira com Santa Catarina até o Viamão (RS), como podemos observar, foram muitas as localidades criadas, porem não dedicaremos estudos mais detalhados a tais localidades, pois o intuito deste trabalho é tratar do Caminho do Viamão entre os Estados de São Paulo e Paraná, e de sua importância para a construção do sistema postal neste seguimento de trajeto<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> Idem, p. 34-35, cita os pousos utilizados no Caminho do Viamão a saber:  
SÃO PAULO: Sorocaba, Ipanema (Forjas de Ypanema), Araçoiaba da Serra (Campo Largo), Capela do Alto, Tatuí, Sarapuí, Alambarí, Itapetininga, Guarey (São João Baptista do Guarey), Fazenda do Porto ou Registro Velho (rio Itapetininga), Bairro dos Antas (bairro de Itapetininga), Varginha do Capivari (bairro da Varginha – Itapetininga), Pescaria (bairro de Itapetininga), Aracaçu, Buri (sítio da Fazendinha), Itanguá (fazenda Paranapitanga), Capão Bonito (Capão Bonito do Paranapanema), Taquarivaí (sítio Capão do Inferno), Estação Engenheiro Barcelar (bairro da Escaramuça), Rondinha (bairro e estação de Buri), Itapeva (Itapeva da Faxina), Estação Engenheiro Maia (fazenda Pirituba – Itapeva), Estação Rio Verde (fazenda Rio Verde – Itararé) e Itararé (fazenda São Pedro do Itararé).  
PARANÁ: Senges, Estação Tucunduva (fazenda), Estação Fábio Rego (fazenda Morungava), Estação Samambaia (fazenda), Jaguaraiá (fazenda), Estação Júlio de Castilhos (fazenda de Furnas), Piraí do Sul (fazenda e Capela de Menino Deus), castro (pouso de Santana do Iapó), Carambeí (fazenda), Ponta Grossa, Palmeira, Lapa (Vila do Príncipe), Campo Largo, Florestal (bairro de Curitiba), Curitiba, campo Tenente e Rio Negro.  
SANTA CATARINA: Butiá de Cima, Rio da Estiva, Passo Canoinhas, Timbó Grande, Passa Dois (o Espigão, local de difícil passagem), Santa Cecília (campo do Corisco no roteiro de 1745), Rio Correntes, Marombas, Ponte Alto do Norte, Curitibaanos, Ponte Alta, Canoas e Lages.  
RIO GRANDE DO SUL: Santa Vitória (Guarda do Registro no passo do rio Pelotas), Bom Jesus (cruzamento do rio das Antas), Rio das Tainhas, São Francisco de Paula, Rolante (junto ao cruzo do rio desse nome), Santo Antônio da Patrulha (Patrulha ou Guarda Velha do Viamão), Tramandaí, e Viamão.  
VARIANTE PARA O SUDOESTE – CAMINHO NOVO DA VACARIA: Vacaria, Lagoa Vermelha, Passo Fundo, Cruz Alta e Santo Ângelo (antigo povo missionário).  
<sup>50</sup> Irari de Oliveira ROSÁRIO, Três Séculos e Meio da História Postal Brasileira (1500-1843), p. 64-74.



# OS CORREIOS NA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO

O documento mais antigo que conhecemos sobre o estabelecimento do serviço postal em São Paulo é a carta régia de 12 de fevereiro de 1711, e que nos dá conta de haver d. Izabel Cafaro, na qualidade de tutora de seu filho menor Luiz Victorio de Souza Coutinho da Matta, nomeado aos irmãos Alves da Costa, assistentes daquele, no ofício de correio da capitania de São Paulo e todo o seu distrito, firmando a certeza de existência de atos oficiais relativos à criação do serviço postal da capitania. Entretanto, pelos termos da ata de vereança da Câmara de São Paulo, de 30 de dezembro de 1713, parece não ter existido até aquele momento, serviço de tal natureza entre os paulistas.

Entre os anos de 1714 e 1729 não encontramos ato ou referências a Correios de São Paulo: a 26 de abril de 1730 é expedida a carta régia proibindo o estabelecimento do serviço postal terrestre na capitania pelo correio mór do reino, relacionando-se tal resolução com o desejo do governo metropolitano organizar aquele serviço. Ainda sob a vigência de tal proibição dava-se a 13 de janeiro de 1735 a nomeação exclusivamente para o serviço marítimo, de um correio-mór, para a Vila de Santos, sendo ao nomeado e dado posse a 28 de fevereiro do ano seguinte.

*“sendo indispensavelmente necessário que as paradas andem com a maior vigilância, e que sem perda de um mínimo girem as cartas do Real serviço, o que se não poderá conseguir sem se poder, alias sem se porem paradeiros nos suburbios desta cidade para que com mais suavidade dos portadores marcharem as ditas paradas sem demora, ordeno a Vm. os que para a parada que corre para a...*

*A que decorre para a V. de Jundiaí, se a de por um guarda das duas companhias do bairro de Santa anna no lugar que Vm. ce com os Capitães das referidas companhias comodamente arbitrarem, bem advertido que todas estas guardas ande ser cada uma de quatro homens, e as primeiras a saída desta cidade comandadas por um oficial subalterno, ou ferior, cuja ordem dou a Vm.ce por muita recomendada para a sua pronta execução. São Paulo a 8 de abril de 1777//. Martin Lopes Lobo de Saldanha”.*

A expedição do alvará de 16 de março de 1797 extinguindo o monopólio dos correios, foi o início da execução do plano que desde o ano anterior vinha amadurecendo no seio do governo metropolitano, do estabelecimento do correio público. Com a lei de 20 de janeiro de 1798, estabelecendo o correio marítimo de 2 em 2 meses e ordenando que se estabelecesse correios interiores. Em obediência a essa lei tomou Antônio de Castro Mendonça providências imediatas concretizando-as no bando de 28 de junho, verdadeiro termo de criação do serviço postal de São Paulo.

*“Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça, etc. Faço saber.... que tendo como administradores, a saber: nesta cidade Manoel Joaquim de Ornellas e na Vila de Santos João Xavier da Costa Aguiar”.*



Desde o período inicial da História de São Paulo, com as primeiras expedições portuguesas e o estabelecimento das primitivas vilas na capitania de São Paulo, a necessidade de comunicação com o exterior (Rio de Janeiro, outras províncias e Portugal) era uma imperiosa necessidade sempre crescente, em função do crescimento das atividades econômicas, bem como das necessidades administrativas dos governantes.

As primeiras comunicações que se tem registro em São Paulo são as cartas dos padres jesuítas, que mantinham correspondência com seus superiores na Europa e com o Rio de Janeiro, embora de maneira primitiva, por portadores particulares e sem nenhuma regularidade.

As comunicações eram inicialmente feitas apenas por meio de cartas, até o advento de outros sistemas, no final do século XVIII, como a telegrafia ótica e semafórica e, posteriormente, já no século passado, a utilização de pombos correio e a telegrafia com e sem fios. Nesta mostra iremos nos ater apenas à documentação oficial da parte postal.

Desde a criação do "correio-mor do Reino" em Portugal (1520), o serviço passou a ser uma concessão governamental, embora com rígido controle estatal. Esta concessão tinha um elevado custo inicial, mas o privilégio do monopólio compensava, ainda mais que havia controle do mesmo nas barreiras alfandegárias, aplicando-se elevadas multas aos transgressores, além da apreensão das cartas. Para o Brasil foi nomeado para correio-mor o alferes João Cavaleiro Cardoso, por Regimento de 25/01/1663 e Provisão de 19/01 do mesmo ano, lotado na então sede do governo, no Rio de Janeiro e responsável pelos serviços postais em toda a Colônia, com regulamentos gerais, válidos para todas as províncias.

Inexistindo correio oficial local, o governo provincial organizava o serviço postal em função de suas necessidades e das poucas rotas existentes, por caminhos incipientes e de difícil transposição. As cartas de então se dividiam em dois grupos distintos: as comunicações oficiais, as quais eram transportadas geralmente por militares e as cartas particulares, inicialmente proibidas e posteriormente transportadas junto às demais, mas por diversas vezes rejeitadas em determinadas rotas, em face de circunstanciais proibições de comunicações, geralmente devido à descoberta de novas minas aqui ou acolá. O volume de correspondências inicialmente era muito pequeno, em face de escassa atividade comercial, bem como do elevado índice de analfabetismo. Em casos de urgência ou, ainda, de comunicação que exigia garantias extras de sigilo, eram utilizados mensageiros particulares, os denominados "pedestres", "próprios", "positivos" ou "particulares", de custo elevado e acessível a poucos. Havia, de maneira esporádica, a utilização dos tropeiros, que demandavam, função de seu mister, às diversas partes da Província.

A administração postal em referência ao Estado de São Paulo, inicia-se no ano de 1696, quando em Portugal, D. Pedro II, nas atribuições de Rei, faz baixar as ordenações sobre a transmissão hereditária do cargo de Correio-Mor a Luiz Victorio de Souza Coutinho da Matta<sup>51</sup>, que passa a ser o então 9º representante do Correio-Mor do reino Português, desde a criação deste cargo no ano de 1525<sup>52</sup>. Tal concessão a direito hereditário de cargo, obedece a Carta Régia de 19 de junho de 1606<sup>53</sup>, que estabelece além do direito hereditário do cargo de administrador do Correio-Mor do Reino e com os seus súditos no tocante às trocas de correspondências.

A primeira referência a serviço postal regular no atual território paulista é de 19, 24 e 30 de abril de 1666, com a apreensão, pela Câmara de Vereadores de cartas provenientes de Santos, pelo correio oficial, o qual também trazia cartas de particulares. Estas cartas foram abertas, para verificação de seu conteúdo, na

---

<sup>51</sup> Irari de Oliveira ROSARIO, *Três Séculos e Meio da História Postal Brasileira (1500-1843)*, p. 28.

<sup>52</sup> PORTUGAL, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Chancelaria de D. João III, Livro 8 – fl. 94.

<sup>53</sup> PORTUGAL, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Chancelaria de D. Felipe II, Livro 22 – fl. 218.



intenção, de se comprovar a ocorrência de epidemia em Santos, o que realmente se constatou, sendo providenciado o fechamento da estrada, para se evitar que a doença se alastrasse para São Paulo. Cumpre ressaltar que esta foi a primeira censura oficial de uma carta em nosso país.

Observamos que somente em 09/11/1709 o território paulista se separou da Capitania do Rio de Janeiro, com a criação da Capitania Real de São Paulo e Minas do Ouro, tendo seu primeiro capitão-general, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, tomado posse em 18/06/1710.

É pois na administração de Luiz Victorio de Souza Coutinho da Matta, como Correio-Mor do reino, é que se faz presente a necessidade de se criar a administração dos correios na Capitania de São Paulo.

No mesmo ano de 1696, Dona Izabel Cafaro, então mãe e tutora de Luiz Victorio, - já que o mesmo não conta com idade mínima de 25 anos para recebimento de herança e de cargos administrativos junto à Corte Portuguesa, como determina a época, passa a ser a representante dos serviços postais.

No exercício da administração dos Correios-Mores, Dona Izabel Cafaro, solicita e obtém junto à Corte Portuguesa através de Carta Régia de 15 de janeiro de 1698<sup>54</sup>, a manutenção dos privilégios de Correio-Mor das Cartas do Mar (Correio Marítimo), contudo a referida carta Régia delimita a jurisdição do serviço "...que só teria jurisdição nas cartas que viessem do reino, mas não nas que viessem dos Portos do Brasil e Angola, pelo grande prejuízo que se poderia (...) da entrega delas...<sup>55</sup>".

No ano de 1710, Dona Izabel Cafaro, solicita e obtém junto à Corte, através de Carta Régia de 21 de janeiro, o direito de execução de nomeação do cargo de Correio da capitania do Rio de Janeiro a Antônio da Costa, e em Carta Régia de 12 de fevereiro de 1711, o direito de execução de nomeação do cargo de Correio da Capitania de São Paulo a Sebastião Alves da Costa e em sua falta a José Alves da Costa<sup>56</sup>.

Em 30 de dezembro de 1713, apresenta-se a Câmara de São Paulo, Joseph de Vargas Pissaro<sup>57</sup>, na qualidade de procurador nomeado por Sebastião Alves da Costa para assumir o cargo de Correio-Mor, o qual é aceito pelos oficiais da Câmara local, conforme Ata lavrada em 30 de dezembro de 1730<sup>58</sup>. Desta forma a

<sup>54</sup> BAHIA, Arquivo Público do Estado, Livro 19 – fl. 4.

<sup>55</sup> Idem

<sup>56</sup> Irarí de Oliveira ROSARIO, Três Séculos e Meio da História Postal Brasileira (1500-1843), op. cit, p. 29, In: A. DE FREITAS ? Afonso. Prospecto, s/d.

"Eu El Rei vos envio muito saudar. Dona Izabel Cafaro como tutora e administradora da pessoa e bens de seu filho menor Luiz Victorio de Souza Coutinho da Matta me apresentou haver nomeado por seu assistente no ofício de correio desta capitania e todo seu districto a Sebastião Alves da Costa e em sua falta a José Alves da Costa por ser assim conveniente á boa arrecadação das cartas, e fidelidade que convem haja nesta matéria e recolher assim todas as mais partes, e das que della sahirem por ser em beneficio dos povos assegurar-se por este meio as suas correspondências. Encommendo-vos façaes dar cumprimento á dita nomeação feita do dito Sebastião Alves da Costa e em sua ausência ao dito José Alves da Costa para que em sua ausência do correio assim e da maneira que se contem na dita nomeação Escripta em Lisboa a 12 de Fevereiro de 1711".

<sup>57</sup> SÃO PAULO, Governo do Estado, Antônio Barreto do AMARAL, Dicionário de História de São Paulo, In: Paulística, Correios, v.XIX, p. 158.

<sup>58</sup> SÃO PAULO, Ata da Câmara datada de 30 de dezembro de 1713:

"E logo no mesmo dia mez e anno acima declarado estando presentes os officiaes da camara ahi veio Joseph de Vargas Pissaro pela qual foi apresentado h'uma carta de Sua magestade que Deus guarde em que foi servido mandar haja correo nesta capitania (...) e sendo a dita ordem de Sua Magestade lida nesta casa do Senado da camara mandarão os officiaes chamar o Procurador da Coroa o capitão-mor Pedro Taques de Almeйда para com effeito se dar cumprimento a dita ordem e assistido o dito procurador com os officiaes da camara para o dito effeito mandarão convocar toda a nobreza que se achou nesta cidade e mercadores e fazendo os ditos officiaes e procurador da Coroa a proposta de que se devia cumprimento a dita ordem o que se devia declarar dar ao dito correo por cada carta, responderão todos os abaixo assignados uniformemente que não querião asseitar correo, nem concinhão a que houvesse nesta cidade pellas opressões qu se lhes presagiava e replicando o dito procurador que os officiaes estavam promptos responderão absolutamente que não querião o dito Joseph de Vargas protestou pello direito do seu constituinte de haver toda a perda e dano que se seguisse de quem, de direito fosse e os ditos officiaes



tentativa de se instalar na Capitania de São Paulo o serviço do Correio-Mor no ano de 1711 e a partir deste, o desenvolvimento do serviço postal, não se concretizou, uma vez que não aceito o procurador nomeado para exercer o cargo de Correio-Mor, também não aceitaram a criação do respectivo serviço do Correio-Mor por representação e por entrega personalizada das correspondências, talvez temendo os custos do serviço do Correio-Mor quando da entrega das mesmas, uma vez que o pagamento pelo transporte das correspondências e sua posterior distribuição, era de responsabilidade do destinatário e não do remetente como atualmente.

Quanto a documentos oficiais específicos para São Paulo, não há registros até 1711, nem de responsáveis diretos pelo serviço, quando surge o mais antigo documento que se conhece: a Carta Régia de 12 de fevereiro de 1711, destinada aos Officiaes da Câmara da Villa de São Paulo, na qual são nomeados os irmãos Sebastião e José Alves da Costa assistente do correio-mor, para:

*“o officio de correio dessa capitania e todo o seu districto, ... , por ser assim conveniente à boa arrecadação das cartas, e fidelidade que convém haja nesta materia e recolher assim todas as mais partes e das que della sahirem por ser em benefício dos povos assegura-se por este meio as suas correspondências”.*

Os dois irmãos passaram procuração a Joseph de Vargas Pissarro para dirigir os serviços postais em São Paulo, mas o mesmo não conseguiu tomar posse e a “acta de vereança” da Câmara de São Paulo, de 30 de dezembro de 1713 é bastante curiosa e expressiva quanto a este episódio.<sup>59</sup>

A exemplo de outras partes do país, os paulistas, ao não aceitarem, simplesmente impediram a implantação do serviço postal oficial, embora concessão estatal, por não desejarem serem onerados por mais um imposto. Desta data até 1729 não há registros de atos postais e a 26/04/1730 é expedida a Carta Régia por ordem de D. João V proibindo o correio terrestre na Capitania pelo correio mor do reino, a exemplo de proibição idêntica para o Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A metrópole desejava organizar e controlar, ela própria, as comunicações internas nas suas ricas províncias do Brasil, as quais não poderiam ficar em mãos de particulares, mesmo com a concessão em vigor.

Observe-se que em 1725, por determinação do Governador da Província (1721-1727), Rodrigo Cesar de Menezes, já se fazia a ligação parcial, por terra, complementada por trecho marítimo, entre São Paulo e Rio de Janeiro, para remessa dos quintos de ouro à sede do governo, embora com enormes dificuldades inerentes às características do terreno acidentado, aos ataques indígenas, tendo esta ligação somente se consolidando em 1773.

Em 13 de janeiro de 1735 ocorria a nomeação de um correio-mor para a vila de Santos, exclusivamente para o correio marítimo, tomando posse à 28/02/1736, não havendo serviço de correio no interior da província e os interessados deveriam fazer chegar em Santos as suas cartas destinadas ao exterior, pagando as taxas ao referido correio-mor, o qual se encarregaria de embarcá-las.

Tal interpretação é confirmada pela Carta Régia de 26 de abril de 1730, quando D. João V, ordena a D. Antônio da Silva Caldeira Pimentel, então Governador e Capitão General da Capitania de São Paulo, a exclusão do

---

mandarão fazer este termo em que assignarão com todos os demais que presentes se achão, eu Antônio Corrêa de Saa, o escrevi declaro que depois de feito este termo dizistio o dito Joseph Vargas para dar conta ao correio-mór da cidade do Rio de Janeiro, eu dito escrivão que escrevi – Antônio Corrêa de Saa. Declaro que depois de feito o dito termo não quizerão assignar as pessoas do povo, eu Antônio Corrêa de Saa o escrevi – Antônio Corrêa de Saa”.

<sup>59</sup>

Idem.



respectivo serviço do Correio-Mor terrestre na Capitania<sup>60</sup>, a efeito talvez das decisões e reclamações oriundas dos fatos ocorridos em 1713.

No ano de 1735, após 22 anos sem contar com o serviço postal do Correio na Capitania de São Paulo, Luiz Victorio de Souza Coutinho da Matta, usando das prerrogativas Régias como donatário do serviço dos Correios-Mores do Reino e Correio-Mor das Cartas do Mar, confere em 13 de janeiro de 1735, a João de Azevedo Loureiro, o cargo de Correio-Mor Assistente para a Vila de Santos, que passa a partir e 28 de fevereiro de 1736, - quando da posse do mesmo, a contar com o Correio-Mor das Cartas do Mar.

Tal serviço do Correio-Mor das Cartas do mar na Vila de Santos, era exclusivamente para fins de correio marítimo entre a capitania de São Paulo e o exterior - Portugal<sup>61</sup>, impedindo assim o serviço de Correio-Mor terrestre entre esta localidade e a capital da Capitania – São Paulo<sup>62</sup>. Ainda sob a vigência de tal proibição dava-se a 13 de janeiro de 1735 a nomeação exclusivamente para o serviço marítimo, de um correio-mór, para a Vila de Santos, sendo nomeado e dado à referida posse no dia 28 de fevereiro do ano seguinte.

*“sendo indispensavelmente necessário que as paradas andem com a maior vigilância, e que sem perda de um mínimo girem as cartas do Real serviço, o que se não poderá conseguir sem se poder, alias sem se porem paradeiros nos subúrbios desta cidade para que com mais suavidade dos portadores marcharem as ditas paradas sem demora, ordeno a Vm. os que para a parada que corre para a ...”*

*“A que decorre para a V. de Jundiáí, se a de por um guarda das duas companhias do bairro de Santa anna no lugar que Vm. ce com os Capitães das referidas companhias”*

*“comodamente arbitrarem, bem advertido que todas estas guardas ande ser cada uma de quatro homens, e as primeiras a saída desta cidade comandadas por um oficial subalterno, ou inferior, cuja ordem dou a Vm.ce por muita recomendada para a sua pronta execução. São Paulo a 8 de abril de 1777. Martin Lopes Lobo de Saldanha”.*

A expedição do alvará de 16 de março de 1797 extinguindo o monopólio dos correios, foi o início da execução do plano que desde o ano anterior vinha amadurecendo no seio do governo metropolitano, do estabelecimento do correio público.

Com a lei de 20 de janeiro de 1798, estabelecendo o correio marítimo de 2 em 2 meses e ordenando que se estabelecesse correios interiores.

---

<sup>60</sup> BAHIA, Arquivo Público do Estado, Livro 19 – fl. 4.  
“... que por ser conveniente a meu serviço, não consintais que se estabeleçam correos por terra nessa capitania, porque este estabelecimento não pertence ao Correio-Mor do reino e das Cartas do Mar, porquanto eu hei de dispôr dêle como entender ser conveniente ao meu serviço e bem de meus vassallos...”. Por idênticos termos e datas foi oficiado o Governador da Capitania do Rio de Janeiro e, por Provisão de 20 de dezembro de 1746, idêntica ordem foi expedida ao Conde das Gouvêas, Vice-Rei do Brasil (1736-1750).

<sup>61</sup> Cf. proibição estabelecida pela Carta Régia de 26 de abril de 1730, cita:  
“... a permuta de cartas dentro da capitania não existe nem mesmo entre a capital e aquella villa; quem tivesse correspondência para o exterior deveria leval-a ou remetel-a por sua própria conta a Santos onde o Correio-Mor limitava-se a passal-a para bordo mediante próes do mesmo monopólio...”.

<sup>62</sup> SÃO PAULO, Arquivo Público, In Coletânea, apud.



Em obediência a essa lei tomou Antônio de Castro Mendonça providências imediatas concretizando-as no bando de 28 de junho, verdadeiro termo de criação do serviço postal de São Paulo.

*“Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça, etc. Faço saber.... que tendo como administradores, a saber: nesta cidade Manoel Joaquim de Ornellas e na Vila de Santos João Xavier da Costa Aguiar”.<sup>63</sup>*

---

<sup>63</sup> BAYLONGUE, João Roberto, História Postal (Correio de São Paulo), Boletim nº 1, [http://www.colecionismo.com.br/filatelia/historia\\_postal/index.htm](http://www.colecionismo.com.br/filatelia/historia_postal/index.htm), 28/09/1997.





## A REPULSA DO SERVIÇO POSTAL NA PROVÍNCIA

Quanto a documentos oficiais específicos para São Paulo, não há registros até 1711, nem de responsáveis diretos pelo serviço, quando surge o mais antigo documento que se conhece: a Carta Régia de 12 de fevereiro de 1711, destinada aos Officiaes da Câmara da Villa de São Paulo, na qual são nomeados os irmãos Sebastião e José Alves da Costa assistente do correio-mor, para:

*“o officio de correio dessa capitania e todo o seu districto,..., por ser assim conveniente à boa arrecadação das cartas, e fidelidade que convém haja nesta materia e recolher assim todas as mais partes e das que della sahirem por ser em benefício dos povos assegura-se por este meio as suas correspondências”.*

Os dois irmãos passaram procuração a Joseph de Vargas Pissarro para dirigir os serviços postais em São Paulo, mas o mesmo não conseguiu tomar posse e a “acta de vereança” da Câmara de São Paulo, de 30 de dezembro de 1713 é bastante curiosa e expressiva quanto a este episódio:

*“... e sendo a dita ordem de Sua Majestade lida nesta casa do Senado da Camara mandarão os officiaes chamar o Procurador da Coroa o capitão-mor Pedro Taques de Almeyda para com effeito se dar cumprimento a dita ordem e assistindo o procurador com os officiaes da camara para o dito effeito mandarão convocar toda a nobreza que se achou nesta cidade e mercadores e fazendo os ditos officiaes e procurador da coroa a proposta de que se devia cumprimento a dita ordem para o que se devia declarar dar ao dito correio por cada carta, responderão todos os abaixo assignadoas uniformemente que não queirão aceitar correio, nem convinhão a que houvesse nesta cidade pellas oppressões que se lhes pressagiava e replicando o dito procurador que os officiaes estavam promptos responderão absolutamente que não queriam de que o dito Joseph de Vargas protestou pello direito de seu constituinte de haver toda a perda e dano que lhe seguisse de quem de direito fosse e os ditos officiaes mandarão fazer este termo em que assignarão com todos os demais presentes se achão, eu Antonio Corrêa de Saa, o escrevi. Declaro que depois de feito este termo dizistio o dito Joseph de Vargas para dar conta ao correio-mor da cidade do Rio de Janeiro, eu dito escrivão que a escrevi - Antonio Corrêa de Sá. Declaro mais que depois de feito o dito termo não quizerão assignar as pessoas do povo, eu Antonio Corrêa de Saa que o escrevi - Antonio Corrêa de Sá”.*



A exemplo de outras partes do país, os paulistas, ao não aceitarem, simplesmente impediram a implantação do serviço postal oficial, embora concessão estatal, por não desejarem serem onerados por mais um imposto.

Desta data até 1729 não há registros de atos postais e a 26/04/1730 é expedida a Carta Régia por ordem de D. João V proibindo o correio terrestre na Capitania pelo correio mor do reino, a exemplo de proibição idêntica para o Rio de Janeiro e Minas Gerais.

A metrópole desejava organizar e controlar, ela própria, as comunicações internas nas suas ricas províncias do Brasil, as quais não poderiam ficar em mãos de particulares, mesmo com a concessão em vigor.

Observe-se que em 1725, por determinação do Governador da Província (1721-1727), Rodrigo Cesar de Menezes, já se fazia a ligação parcial, por terra, complementada por trecho marítimo, entre São Paulo e Rio de Janeiro, para remessa dos quintos de ouro à sede do governo, embora com enormes dificuldades inerentes às características do terreno acidentado, aos ataques indígenas, tendo esta ligação somente se consolidando em 1773, como veremos adiante.

Em 13/01/1735 ocorria a nomeação de um correio-mor para a vila de Santos, exclusivamente para o correio marítimo, tomando posse a 28/02/1736, não havendo serviço de correio no interior da província e os interessados deveriam fazer chegar em Santos as suas cartas destinadas ao exterior, pagando as taxas ao referido correio-mor, o qual se encarregaria de embarcá-las.



## A RETOMADA DO SERVIÇO POSTAL PAULISTA

Foi do mesmo D. Luiz de Souza, Morgado de Mateus, Capitão general de São Paulo a iniciativa de criação do primeiro correio entre São Paulo e Rio de Janeiro, via terrestre, no difícil e complicado caminho São Paulo / Rio de Janeiro, a 11/10/1772 (Figura 32), ordenando a criação do serviço aos capitães-mores da região em que se assentavam, para que estabelecessem:

*“... paradas promptas pelos moradores que se achassem no dicto caminho, pelas quaes fizessem remeter instantaneamente todas as ordens e cartas de serviço que se enviassem de uma para outra capital, fazendo-se entrega de todas com recibo às outras paradas...”.*

Mas, o “instantaneamente” desejado somente veio a se concretizar em 01/09/1773, com a criação da primeira ligação terrestre formal de correio São Paulo / Rio, aberta ao público, por Bando daquela data:

*“... Todos aquellos que quizerem escrever para ditta cidade do Rio de Janeiro ou para as villas que ficão no caminho o poderão fazer e mandar as cartas para a casa do Capitão Antonio Francisco de Sá de onde ha de partir a Parada e se declara que todos os mezes ha de haver esta commodidade, o que mando manifestar para o benefício do commercio e do público. E para que chegue a notícia a todos, mandei lançar este Bando, a toque de caixas pelas ruas publicas desta cidade e se afixará na porta da casa de minha residencia...”. Luiz Antonio de Souza, Morgado de Mateus.*

Ordens similares continuaram a ser expedidas nos anos subsequentes, para as diversas vilas, caracterizando as rotas postais praticadas. Deste mesmo período, referida ao correio oficial, pode-se ver em 12/08/1773:

*“Ordem p<sup>a</sup> se conduzir pelas paradas desta Cid.p<sup>a</sup> a Cap.<sup>a</sup> do R. de Janr<sup>o</sup>. hum maço de cartas p<sup>a</sup> o Sr. Vice Rey do Estado - Parte desta Cidade de São Paulo pelas paradas que se achão estabelecidas para a Capital do Rio de Janeiro hum maço de cartas do Real Serviço importantes que envio ao Ill.mo e Ex.mo Sr. Marque de Lavradio, Vice rey do Estado: Ordeno a todas as pessoas que estiverem encarregadas das ditas paradas dentro dos distritos desta Capitania que a qualquer hora do dia ou da noite que o d<sup>o</sup>. maço lhe chegar à mão o fação expedir sem a menor dilação de tempo, fazendo passar recibo a todas as pessoas que dele tomarem conta; em que consta o dia e hora em que o receberão, os quais serão com esta e o dito maço entregues, para se vir no conhecimento da menor demora que houver, da qual serão castigados todos os que forem causa. E o*



mesmo tenham entendido da parte do Ill.mo e Ex.mo Sr. Vice Rey em todas as paradas da jurisdição do mesmo Senhor. São Paulo, a 12 de agosto de 1773". D. Luiz Antonio de Souza, Morgado de Mateus.

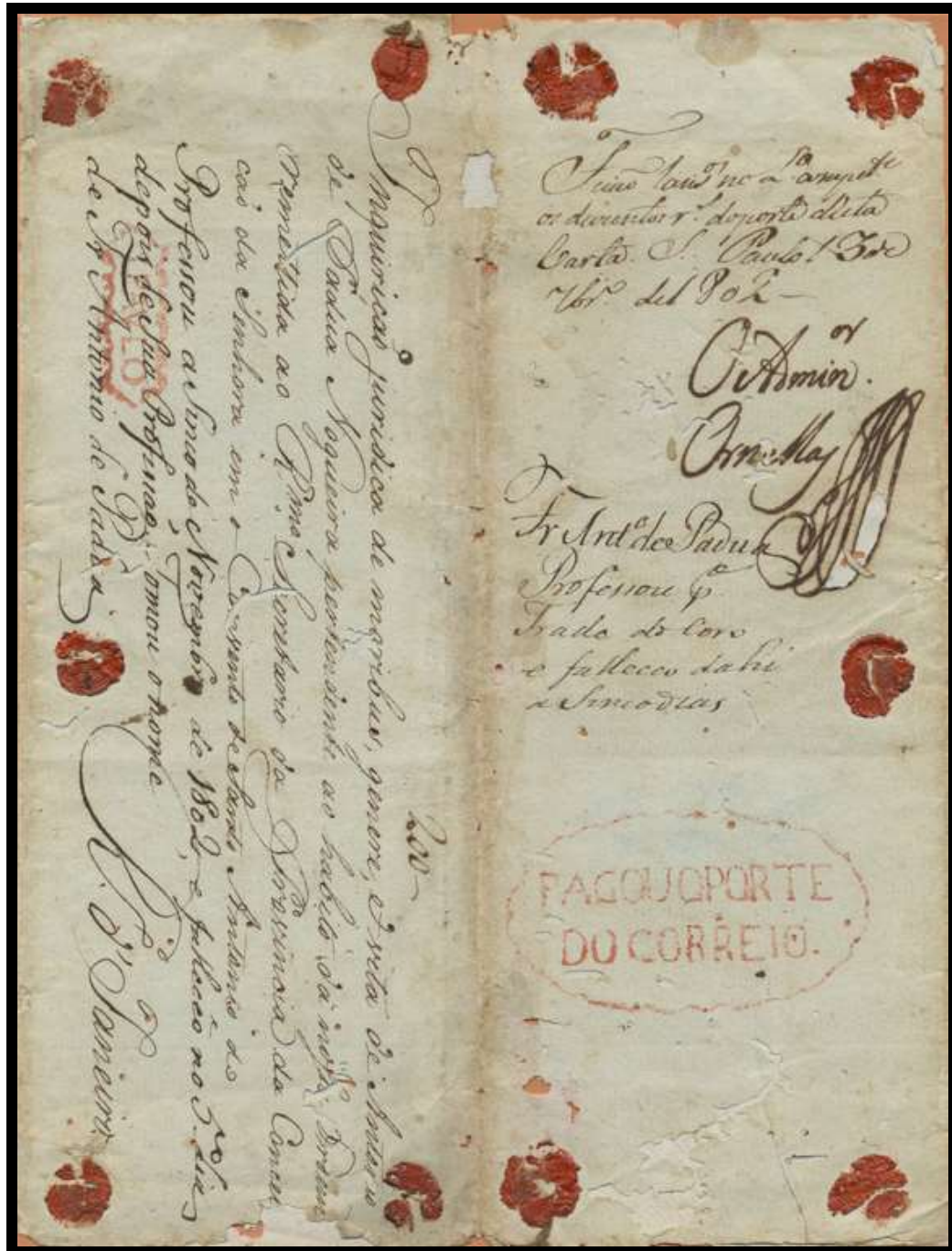


Figura 32 – Inquisição Jurídica – Correspondência circulada de São Paulo para o Rio de Janeiro, datada de 13 de setembro de 1802. Carimbo “PAGOU O PORTE DO CORREIO”, possivelmente a primeira marca postal de São Paulo. Acervo do Arquivo Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro.



A 31/01/1774 os capitães-mores assinarão o seguinte documento, e que posteriormente fora enviado a Portugal, neste documento, descrevesse:

*“Termo que assignarão os Capitaens Mores para a prompta expedição das Paradas - Nós Capitaens Móres da Cidade de Sam Paulo e Villas de Norte thé os rezistos das capitánias confinantes, Juízes Ordinarios e Officiaes da Camera das mesmas Villas, abaixo assignados a vista do Plano das Paradas q.'em consequencia das ordens de S. Mag. novamente manda estabelecer o Ill.mo e Ex.mo Snr D. Luiz Antonio de Souza, Governador e Cap. General desta Capitania p.ª q.' a toda hora da noite e de dia possão correr sem embaraço de huns para outros Governos os negócios importantes do Real serviço; nos obrigamos ao prompto e breve expediente das referidas Paradas pelas pessoas da ordenansa dos respectivos Destrictos em q.' se achão estabelecidas, na forma nos foi ordenado, bem advertido q.' por toda a falta ou omissão nossa q.' prejudique aos Reaes interesses de hoje em diante ficaremos responçaveis e nossos sucessores de sermos castigados como parecer justo ao mesmo Ill.mo e Ex.mo Snr. General, e p.ª assim constar a todo o tempo e nam haver ignorancia que sirva de desculpa fica este Registrado em cada hũa das partes a que pertence. São Paulo a 31 de Janeiro dce 1774”.*



# A CRIAÇÃO EFETIVA DOS CORREIOS NA PROVÍNCIA

Pelo Alvará de 16/03/1797, D. João VI, já notando o incremento das atividades comerciais, extinguiu o sistema de concessão postal, indenizando o titular e surgindo o correio público governamental, com o intuito de auferir, diretamente para a Renda Real, as taxas postais. Esta intenção já era anterior, pois em ofício do Secretário de Estado D. Rodrigo de Souza Coutinho, de 21/09/1796 ao capitão-general de São Paulo, Bernardo José de Lorena, pode-se observar:

*“Desejando Sua Majestade promover quanto é possível o comercio dos seus Povos e sendo para o mesmo muito interessante a facilidade e segurança das communicações, Hé Sua Majestade servida que V.Sa. informe esta secretaria sobre os meios, que poderião servir a estabelecer o Correio das Cartas dessa Capitania com o Reino e com os outros Dominios Ultramarinos... Athé formar hum ramo da Renda Real dessa Capitania...”.*

A 28/06/1798, o capitão-general, em final de governo, informa à Secretaria que ter dado instruções a respeito e que o assunto demandaria meses, passando o assunto a seu sucessor, Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça. Este, por sua vez, tomou posse em 28/06/1797 e um ano após ainda efetuava tratativas neste sentido, como se depreende de documentos da época. Em obediência à Lei de 20/01/1798 que estabeleceu o correio marítimo entre Portugal e Brasil, de dois em dois meses, com duas linhas de paquetes um para o norte e outra para o sul, além de correios interiores não só para os portos de mar como para as outras capitanias, Castro e Mendonça, editou o Bando de 28/07/1798, tendo em vista que os correios ficavam a partir de então subordinados aos governadores.

Este Bando (Aviso) estabeleceu a linha postal entre Santos e Rio de Janeiro e a linha São Paulo/Santos, podendo ser considerado o ato oficial de criação do serviço postal em São Paulo, sob total controle governamental. Neste mesmo documento ficou terminantemente vedado o transporte de cartas por particulares, com exceção das cartas de recomendação (que deveriam seguir abertas), bem como estabelecidas as taxas a serem pagas, em função da distância e de seu peso:

*“... será afixado na porta do mesmo Correio assinada pelos Administradores, a saber: nesta cidade Manoel Joaquim Ornellas e na villa de Santos Xavier da Costa Aguiar. E para que assim fique desde já observado, este se publicará ao som de Caixas pelas ruas publicas desta cidade e, depois de lido se afichará nos lugares de costume, na porta do sobredito Correio. Dado e passado nesta cidade de São Paulo, Manoel Cardoso de Abreu a fez a vinte e oito de julho de mil setecentos noventa e oito. Luiz Antônio Neves de Carvalho, Secretario do Governo a fez escrever. Antônio Manoel de Mello Castro e Mendonça”.*



Castro e Mendonça estabeleceu diversas melhorias e controles no serviço e nas taxas cobradas, de modo a se evitar desvios de valores, manter o sigilo da correspondência, etc., conseguindo implantar um correio regular em São Paulo e da capital para as principais vilas do interior, como Porto Feliz, Itú, Paranaguá e São Sebastião já a partir de 1800, estendendo as linhas para as províncias limítrofes, existindo farta documentação a respeito.

Em 24/09/1800 expediu Alvará mandando criar correio na vila de Porto Feliz:

*“Tendo mandado crear um Correio na Vila de Porto Feliz, donde partem as canoas, tanto para a Vila de Cuiabá, como para Vila Bela de Mato Grosso, e pelo expediente do mesmo serão remetidas a cada uma delas as suas respectivas cartas que ou ali se lançarem, ou forem importadas pelos correios interiores desta Capitania. Quanto ao porte das mesmas cartas, conformo-me inteiramente com o que se acha estipulado e consta do Artigo 4º do 1º Bando de 25/01/1799, uma vez que elas sejam lançadas no Correio de Porto Feliz, e levadas em direto para qualquer das ditas vilas mas como além destes Correios dirigidos via dos Rios, tem de ser conduzidos por outro de terra desta cidade para a dita Vila de Porto Feliz e vice versa,...”.*

Trata-se do primeiro correio oficialmente instalado no interior da Província de São Paulo. Um aspecto interessante a se observar é a questão das rotas postais e da periodicidade das ligações. Pelo Bando de 28/07/1798, de São Paulo para o Rio, partiam às quartas e sábados, a cada quinze dias, por via marítima, além de uma partida via terrestre, também quinzenal. As rotas existentes até a abertura definitiva e segura do caminho terrestre São Paulo/Rio de Janeiro eram a marítima, via Santos, e a mista terrestre até a fronteira São Paulo/Rio de Janeiro, seguindo por mar no trecho restante. Mas, a necessidade de transporte do ouro das Minas Gerais até a sede do governo, fez abrir outro, cortando a Serra da Mantiqueira, saindo diretamente em Lorena e daí para Ubatuba, São Sebastião ou Parati, donde embarcavam para o Rio, diminuindo o percurso marítimo, sujeito a pirataria e com alto risco para o precioso metal, embora aberta todo o ano.



# OS CORREIOS NO INTERIOR PAULISTA

A partir deste momento e, principalmente após a independência, as linhas se multiplicam, interligando as principais vilas. A simples observação das datas das partidas e chegadas de navios, as datas das cartas, bem como o percurso adotado permite visualizar, claramente, as dificuldades existentes e as alternativas adotadas nas rotas utilizadas e a intensidade do tráfego postal permite constatar o tipo e a dimensão das atividades comerciais. Desta forma fica evidenciada a importância da Filatelia com uma ciência auxiliar da História.

Apenas a título de curiosidade histórica, vale registrar a ordem dada por José Bonifácio, a 01/09/1822 ao estafeta Paulo Bregaro, para entregar mensagem ao Imperador D. Pedro I:

*"...arrebente e estafe quantos cavallos forem necessários, mas entregue a carta com toda a urgência".*

E 6 dias após, na tarde de 07/09, o estafeta alcançava o destinatário, conhecendo-se o desfecho da história. Por este ato, Paulo Bregaro é hoje considerado o patrono dos carteiros brasileiros. O Regulamento Postal de 05/03/1829 determinava a criação de correios provinciais e, pelo Decreto de 16/04/1830, expedido pelo Marques de Caravellas, foi organizada a Administração dos Correios da cidade de São Paulo, responsável pelos serviços em toda a província, sendo deste mesmo ano a instalação dos correios no prédio do Palácio do Governo.

Neste ponto interrompemos a nossa pequena história, observando que a documentação obtida, na sua grande maioria, provém de fontes primárias, portanto seguras, sendo muitas inéditas, evidenciando o grande campo de pesquisa ainda intocado, aguardando para ser pesquisado.

Este modesto trabalho, ora apresentado, é apenas e tão somente um esboço histórico e uma compilação de fatos e documentos postais e filatéticos, face ao exíguo tempo disponível que os autores tiveram para as pesquisas, bem como a falta de recursos materiais para um trabalho de maior profundidade, que o tema requer e faz por merecer, para o qual busca-se um patrocínio que possa viabilizá-lo.

Quanto ao correio no interior, destaca-se o papel do rio Tietê<sup>64</sup>, que foi o primeiro caminho de penetração para o interior de São Paulo, já no primeiro século de colonização, como acesso ao interior para aventureiros, ambicionando ouro e pedras preciosas e, posteriormente com as monções, apesar das dificuldades de navegação que apresentava, ao longo do seu curso, com corredeiras e quedas que forçavam o seu contorno por meio do desembarque das canoas.

Por volta de 1720, caminho consolidado para as minas de ouro do sertão de Goiás e Mato Grosso, o rio Tietê via crescer a sua navegação, não só com o crescente número de aventureiros, como por expedições governamentais, organizadas pelo Capitão General da Capitania de São Paulo (1765-1775), D. Luiz Antônio de Souza Botelho e Mourão, o Morgado de Mateus, o qual se achava empenhado em alargar e consolidar as fronteiras, povoando as terras além da atual cidade de Itu. O Tietê foi o "instrumento máximo de penetração do Brasil sul ocidental<sup>65</sup>", segundo Afonso de E. Taunay e, de acordo com Basílio de Magalhães: "de suas margens partiu o movimento conquistador do todo o Sul, do

---

<sup>64</sup> Mello NOBREGA. História do Rio Tietê, EDUSP. P. 67 – 78.

<sup>65</sup> Idem.





Centro e do Oeste". Esta era a grande estrada aberta para manter o terreno conquistado e, para tanto, o Morgado de Mateus concedeu sesmarias, fundou núcleos de povoação, etc., basicamente em suas margens. Com este intuito, fundou Nossa Senhora dos Prazeres do Iguatemi, um presidio, em 1770, destruído em 1777 pelos espanhóis, vindos do Paraguai, bem como surgiram, a partir daí, e dentre outras, Itu, Constituição (atual Piracicaba), Pirapora do Curuçá (atual Tietê), Araraquara, Tatuí, Lençóis, Botucatu, Ararytaguaba (atual Porto Feliz). Até início do século XIX esta via de penetração esteve ativa, quando começou a declinar, face às facilidades apresentadas pelos caminhos de terra, mais curtos e possibilitando o transporte de cargas em lombo de mulas bem como a mudança de rota, já com o advento da navegação a vapor, adotando-se a subida dos rios Paraná e Paraguai, foi encerrado o período áureo do rio Tietê como "estrada do sertão".

O rio Tietê, com os seus 1.120 km., afora os seus afluentes, principalmente o rio Piracicaba, tinha na sua navegação uma importância postal, tendo sido utilizado como linha postal, por cerca de 200 anos, desde a época anterior ao correio organizado até o final do século XIX e até mesmo o início deste século, sendo desta rota as escassas, porém preciosas referências existentes, particularmente na análise das cartas da Expedição Langsdorff, iniciada em 1826, que permitem visualizar o tráfego postal do período<sup>66</sup>. Nos documentos sobre os correios<sup>67</sup>, acha-se datado de 06/12/1734, um documento sobre o:

*"mao sucesso da guerra contra o Gentio Payaguá e o procedimento irregular do ouvidor de Cuyabá", no qual há expressa citação: "...a presente ocasião contraria a minha esperança qual se pode ver pellas cartas que nas canoas de Cuyabá me chegarão na presente monção..."*.

Em 30/05/1776 - Carta de Martim Lopes Lobo de Saldanha, para o Capitão André Dias de Almeida, em Araritaguaba:

*"O Patrono das Canoas vindas de Cuyabá, José Francisco não só me entregou a carta de..."*.

O advento das ferrovias em São Paulo, em 1867, com seu rápido desenvolvimento pelo interior paulista veio comprometer, ainda mais, a navegação fluvial do rio Tietê, que contava, por volta de 1890, com cerca de apenas 222 km navegáveis, a montante e a jusante de São Paulo, que vinha definindo, para praticamente cessar por volta de 1920. Após vários planos de navegação, elaborados nos últimos anos, finalmente, ha pouco tempo o rio Tietê passou a ser navegável em toda a sua extensão, graças às eclusas construídas nos locais dos antigos obstáculos<sup>68</sup>.

Esta panorâmica aborda as datas mais significativas, tanto da História Postal, como dos aspectos de navegação e das conexões com as linhas férreas, as quais completavam as linhas postais. Observamos que o estudo destas linhas, pela sua complexidade, bem como pela falta de informações seguras, deixam de ser relacionados por completo, aguardando-se a conclusão das pesquisas.

Comprova-se documentalmente, o que antes apenas era suposição: o rio Tietê, com os seus 1.120 km, afora os seus afluentes, principalmente o rio Piracicaba, já na época anterior ao serviço postal organizado, tinha na sua navegação uma conotação postal, tendo sido utilizado como linha postal, por cerca de 200 anos, desde a época anterior ao correio organizado até o final do século XIX e, provavelmente, até mesmo o início deste século<sup>69</sup>.

O serviço fluvial conhecido, do século XIX, teve as suas agências conhecidas reanalisadas, com complementação de dados. Este trabalho propicia

<sup>66</sup> Afonso E. de TAUNAY. História das Bandeiras, Vol. VII

<sup>67</sup> ARQUIVO DO ESTADO, SP., Documentos Interessantes - Diversos Volumes.

<sup>68</sup> Hernani DONATO. Revista do IHGSP - A função Desbravadora do Tietê, cap. II, p. 35 – 60.

<sup>69</sup> Adolpho Augusto PINTO. História da Viação Pública em São Paulo.



uma maior importância e amplitude às peças filatélicas da região, deste período, evidenciando uma faceta inédita da importância desta via fluvial em nossa História Postal e mesmo abrindo um novo capítulo para a História do Rio Tietê.

A documentação obtida, na sua grande maioria, provém de fontes primárias, portanto seguras, sendo muitas inéditas, evidenciando o grande campo de pesquisa ainda intocado, aguardando para ser pesquisado<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> Célio DEBES. A Caminho do Oeste - Subsídios para a História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das Estradas de Ferro de São Paulo, 1ª parte. 35 – 40.



# OS CORREIOS NA PROVÍNCIA DO PARANÁ

Inicialmente o Paraná pertenceu a Capitania de Santo Amaro, da qual era donatário Pero Lopes de Souza. De 1709 a 1853 passou a integrar o território paulista, neste período já urna Província, ocupando a posição de comarca na organização administrativa da Província de São Paulo.

O Governo Imperial, de acordo com a Lei nº 704, de 29 de agosto de 1853, estabeleceu Decreto, referendado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Império, Francisco Gonçalves Martins, elevando a comarca de Curitiba a categoria de Província do Paraná.

O artigo 4 da referida Lei autorizou o Presidente da Província a criar a Administração Postal, com a ressalva: "que seria depois submetida à aprovação da Assembleia Geral". A política adotada por Portugal para suas colônias era de absoluta restrição das liberdades e com os portos fechados para a navegação, só expedições portuguesas podiam cursar as águas oceânicas brasileiras. O comércio era vedado ao exterior. A agricultura e suas industrias correlatas só eram admitidas para produtos não produzidos no Reino.

A Carta Regia de 26 de abril de 1730 determinava que não se permitisse o serviço de transporte de correspondências. A correspondência oficial era remetida ao Senado da Câmara da Vila mais próxima, a qual era obrigada, por sua vez, a remete-la a outra Câmara próxima, desta forma fazendo chegar as ordens ao local de destino.

Os numerários e valores pertencentes a Coroa ou a Fazenda Nacional eram conduzidos por escoltas militares, comandadas por oficiais das milícias que seguiam por vias terrestres até Sorocaba, passando por Yapó (atual Castro) <sup>(Figura 33)</sup>, Pirai, Furnas, Jaguariaíva e Itararé, dali por novas escoltas, seguiam até São Paulo.



Figura 33 – Carta datada de 11 de maio de 1836 da Vila de Castro para Sorocaba, com porte de 60 réis pago no destino. Peça em leilão



Também por via marítima, via porto de Paranaguá, aonde chegavam as cartas e ordens governamentais. Somente em 1798 é que ocorreu a criação das duas primeiras linhas de correios públicos. A primeira, de São Paulo a Santos e a segunda para o Rio de Janeiro.

Pelo Bando de 14 de outubro de 1800, lançado pelo Capitão General de São Paulo, foram estabelecidas linhas de correio público entre São Paulo e as vilas de Itu, São Sebastião e Paranaguá. Em 1817, um édito real concedeu a José Pedro Cezar o privilégio, por espaço de dez anos, para o estabelecimento de um serviço regular entre São Paulo e Porto Alegre, com escala por Santa Catarina (Figura 34).



Figura 34 – Carta datada de 21 de agosto de 1833 da Vila de Itapeva da Faxina (Itapeva) a Itapetininga, sem porte inscrito por tratar-se de correspondência de Serviço Público (SP). FONTE: Mário Celso RABELO ORSI Júnior. Acervo particular.

E em 1820 foi igualmente concedida autorização para a criação de um serviço postal entre Desterro, São Pedro do Sul e Paranaguá. Até 1828 o serviço de remessa de correspondência quer de natureza comercial, quer de natureza privada, só se fazia por meio de próprios (mensageiros) especiais que conduziam as cartas e valores particulares, ou por meio de viajantes que, de bom grado ou a soldo, se prestavam a conduzi-las

*“Em observância do disposto pelo Exmo. Conselheiro do Governo, se estabelecia Correio para a 6ª Estrada entre a Villa de Santos a Paranaguá, passando pelas de Itauhué, Cananea e Iguape, nomeando-se para este fim os respectivos Administradores nas mencionadas villas, a quem só remeterão as instruções necessárias em ofícios dirigidos às Câmaras em data de 17 de junho de 1828. Para o andamento deste Correio se enviarão os competentes pesos, balanças, carimbos e duas malas, das quais uma para Paranaguá e outra para Santos; para sua condução se mandou estabelecer em cada uma destas duas villas dois Pedestres com o vencimento de 240 réis por*



*dia, pagos pelo rendimento da Administração, o qual não chegando era suprido pela Fazenda Nacional. Foi estabelecido que o Correio partiria de Santos para Paranaguá nos dias 15 e 30 de cada mês e vice-versa ao 1º e a 15, devendo os Pedestres de ambos os pontos trocar as malas em Iguape nos dias 7 e 21, voltando imediatamente cada um com a mala que receber para a villa de onde tiver partido.*

*Determinou-se ao Administrador da Villa do Paranaguá que prevenisse aos habitantes das Villas de Antonina, Guaratuba e Freguesia de Morretes da criação do Correio, para se utilizarem dele enviando a tempo as suas cartas para serem incluídas na mala. As instruções dadas aos Administradores deste correio são concebidas nos mesmos termos das que se deram aos Administradores do Correio estabelecido entre esta Capital e a Villa de Sorocaba, que se acham neste livro registrado a fol. os 28 “<sup>71</sup>”.*

Não havia desta forma até então, nem repartições postais, nem estafetas ou condutores de malas oficiais em todo o atual território do Paraná. As mudanças mesmo que graduais iniciam em 1829 e passam a se efetivar a partir de 1829, quando se dá a criação de varias agências dos correios, passando as correspondência a possuir um serviço regular entre as localidades de Curitiba e São Paulo e de Curitiba a Rio Grande.

---

<sup>71</sup> SOCIEDADE PHILATELICA PAULISTA, Boletim Informativo, março 2000, art. João Roberto Baylongue, pág. 22 a 23.



# OS CORREIOS ENTRE SOROCABA E CURITIBA

Estabelecia-se este Correio por ofício de 6 de setembro de 1828 com as mesmas instruções<sup>72</sup>, porém com dois Pedestres em Sorocaba e outros dois em Curitiba, para:

*“a condução das duas malas cuja partida foi marcada para ambos os pontos, os dias 2 e 6 de cada mês prevenindo-se aos Administradores das Villas de Itapetininga e Curitiba o porem de acordo aos habitantes das Villas de Apiahy e Principio, da Criação do Correio para tão bem dele se utilizarem”.*

Paranaguá teve o privilegio da primazia no serviço postal do Paraná. Por Provisão da Imperial junta da Fazenda, de 24 de setembro de 1828, foram criados Os serviços de Correios da Quinta Comarca de São Paulo (atual território do Paraná e parte do território catarinense e paulista), entre Sorocaba e Curitiba. Na sessão ordinária do Conselho de Governo da Província de São Paulo de 5 de novembro de 1828, é apresentado pelo senhor Lourenço Pinto e aprovado a seguinte indicação da criação dos correios para a 7ª Estrada para a Vila de Curitiba<sup>73</sup>.

Para o Administrador dos Correios de Curitiba - assim se denominavam os Agentes de Correios de então - foi nomeado o Capitão Nicolau Pinto Rebelo, que exercia o mandato de Vereador da Vila de Curitiba. Um pedestre efetuava o serviço de estafeta, conduzindo as malas destinadas aos Correios das diversas localidades do percurso.

Realizar um percurso a pé, conduzindo nas costas as malas dos Correios de Curitiba a Sorocaba, era certamente algo nada cômodo. Sujeitava-se o condutor, ainda, a fazer o serviço em dias determinados, sob pena de multas, atravessando

<sup>72</sup> Idem.

<sup>73</sup> O FAROL PAULISTANO, Quarta-feira, 10 de dezembro de 1828 p. 718, cita in: “O Senhor Lourenço Pinto apresentou e foi aprovada o seguinte. Indicação. – Excel. Sr. Presidente – Tendo este Excel. Governo criado o preciso correio da 7ª Estrada para a Villa de Curitiba, e proximaemente estabelecido seu andamento me pareceu preciso oferecer os seguintes adiamentos ás suas instruções para regularidade de a marcha, e para proveito dos Povos d'aquellas Estrada. 1º Que contando se da Villa de Sorocaba até a Villa de Curitiba, noventa e quatro legoas por seu itinerario; e havendo da dita Villa até o Portode Jaguariava quarenta e seis, d'esta e a Villa de Sorocaba quarenta e oito legoas, segue se aquelle Porto é mais ou menos centro de distância da Estrada, e por que há effectivamente n'aquelle logar uma arrematante ou Administrados dos Subsídios para as Camara da Villa de Castro, e Curitiba, deve-se-há ali affectuar a troca da malla, incumbindo se aquelle mesmo Administrador da regularid, e prompto expediente da referida troca. 2º Que o Correio em sua marcha deve tocar pelo Registro de Curitiba assim na hida como na volta, para deixar n'aquelle ponto, ou recolher as Cartas da Villa de Principe, que na véspera devem ali estar por via d'um correio particular d'aquella Villa encarregando-se ao respectivo Administrador do mesmo Registro a administração do Correio n'aquelle ponto tendo o competente chave, e mais utensílios precisos. 3º Finalmente, que á direção dos Correio da Villa de Castro para Curitiba deverá ser feita pela Estrada debaixo, passando pela freguesias de Pontagrossa e Palmeiras, onde, inda que não se abra a mala por não multiplicarem se os Administradores e despesas de utensílios, todavia deverão os potadores receber as Cartas d'ambos os logares para serem recolhidas, marcadas e guiadas na primeira administração, em que for a mala aberta. Actualmente são estas providencias aditivas que me parecerão urgentes. A experiência mostrara aquellas reformas que o tempo descobrir serem precisas. Imperial Cidade de S. Paulo cinco de novembro de 1828 – Lourenço Pinto de Sá Ribas, Conselheiro Supplente”.



áreas inóspitas e insalubres, transpondo rios caudalosos, debaixo de sol ardente ou de chuvas torrenciais, trabalho este que poucos aceitavam. No início havia um único estafeta, devido a que a demora era grande na chegada das malas e partidas do Correio, que nunca eram feitas nos prazos marcados. A Câmara de Curitiba respondendo ordens da Província de São Paulo, declarava que:

*“verificando-se que o motivo do retardamento do Correio, não provinha somente dos Pedestres mas sim da demora que sofria a mala em outras Administrações do caminho, como se tem verificado em Castro, e que o meio mais obvio para remediar esses embaraços para o futuro, era pedir ao Governo outra mala, de forma que o serviço fosse feito por dois estafetas, um partindo de Sorocaba e outro de Curitiba, simultaneamente, encontrando-se no meio do caminho, sem que tivesse de aguardar a chegada do outro, como se estava sendo feito”.*

O Vereador Capitão Nicolau Pinto Rebelo, julgando incompatível o exercício do cargo com o Administrador do Correio, renunciou ao seu lugar na Câmara, o que não foi aceito em sessão de 22 de maio de 1829 e, em 26 desse mesmo mês comunicou não poder comparecer a reunião do Conselho da Câmara por se achar “despachando o correio”.

A Câmara solicitou do Administrador do Correio de Curitiba, em 12 de junho desse ano, que lhe fossem enviadas as instruções que estabeleceram o serviço postal entre Curitiba e Sorocaba, sendo atendido em 15 do mesmo mês. Em vista delas, o Presidente do Conselho da Câmara informou que dois eram os motivos principais que “entorpeciam a marcha regular do correio”: o primeiro “era a falta de duas malas”, - queria dizer, dois condutores de malas - “que seguissem regularmente nos dias aprezados pelas mesmas instruções, ainda que não tivessem chegado a regressa no dia competente”.

O segundo motivo “era a falta de Pedestres (estafetas efetivos)” e, como tais, “responsáveis pelo retardamento da mala”. O Administrador representou a Câmara visando que fossem estabelecidas linhas postais de pedestres de malas entre Castro, Ponta Grossa, Palmeira e Vila do Príncipe. A Câmara informou, demonstrando ao Presidente da Província de São Paulo a dificuldade que havia para a criação de Administrador do Correio em Palmeira,

*“por faltar ali pessoal estável, com as circunstancias precisas para a dita Administração; quanto, porém, a passar do Correio por aquela Freguesia e pela do Príncipe, concorda a Câmara e para isso propõe a criação de dois pedestres”.*

Em 27 de novembro de 1829, uma correspondência da Câmara da Vila de Itu ao Conselho Geral da Província, solicita providencias ao correio da capital alteração da passagem do correio naquela vila dos dias: 5, 15 e 25, para 4, 14 e 24, bem como informando o trajeto pelo qual o pedestre deve percorrer<sup>74</sup>. Na referida correspondência à citação da não interesse do trajeto postal sul ou seja entre a vila de Sorocaba e a Vila de Curitiba (Figura 35).

Em 21 de janeiro de 1830 foi apresentado na Câmara de Curitiba um requerimento do Administrador do Correio, Capitão Nicolau Pinto, pedindo licença por ter de ir para o Continente do Sul para tratar de seus negócios. Foi atendido e a Câmara comunicou ter nomeado para servir interinamente de Administrador senhor José Esteves Gonçalves. O Ouvidor da Comarca propôs ao Governo que o itinerário dos estafetas condutores de malas entre Curitiba e São Paulo passasse a ser efetuado pela Marinha, tendo em vista as dificuldades que

<sup>74</sup> ASSEMBLEIA LEGISLATICA DO ESTADO DE SÃO PAULO, Documentos do Império, Arquivo nº 22514, de 1829.



havia no referido percurso, e qual seguia pelo interior, passando por Palmeira, Yapó (atual Castro), Jaguaraiava, Itararé e Sorocaba.

A política adotada por Portugal para suas colônias era de absoluta restrição das liberdades e com os portos fechados para a navegação, só expedições portuguesas podiam cursar as águas oceânicas brasileiras.

*Câmara Municipal de Itu, real  
 meo abem do município pedir requisição ao  
 Conselho Geral, que o Correo da Capital, que se  
 va nesta Vila nos dias 5, 15, e 25 vindo pe-  
 las Vilas de Juazeiro, e S. Carlos, semha  
 direitura a esta podendo assim reger nos di-  
 as 10, 20, e 30, para a correspondencia das Vilas  
 de Itajobi, S. Carlos, Itu, Sorocaba, e mais do  
 sul (q' nã e' tão interessante) estabelecer  
 um Cor. p. ao como e' actualm. o de Paraty-  
 ty, podendo igualm. reger a el. Carlos, e Soroc-  
 aba o Cor. da Capital nos <sup>mes</sup> dias, que  
 reger a esta, dequindo ~~de~~ <sup>de</sup> ~~direitura~~. A Câ-  
 mara de paraty, que esta mudansa q' de  
 interesse publico não pensava sobre a Direita  
 Nacional, einda, que seja mais favoravel a' ella  
 e' interesse Geral do Cor. tem tudo certa em  
 q' o interesse publico e' superior a' concessão  
 de ta natureza, e agora conseguir a referida  
 concessão atenta a' tele do Conselho Geral,  
 em tudo q' e' mister a' prosperidade da Prov.  
 Itu, 27 de Novembro de 1829. Seus interm.*

*James J. de Conselho  
 Geral de Sorocaba*

*Antonio J. de Conselho  
 Geral de Sorocaba*

*José de Conselho  
 Geral de Sorocaba*

*José de Conselho  
 Geral de Sorocaba*

*José de Conselho  
 Geral de Sorocaba*

*José de Conselho  
 Geral de Sorocaba*

Figura 35 – Ofício da Câmara de Itu ao Conselho Geral da Província, datada de 27 de novembro de 1829. Documentos do Império – Assembleia Do Estado de São Paulo.





O comércio era vedado ao exterior. A agricultura e suas indústrias correlatas só eram admitidas para produtos não produzidos no Reino.

A Carta Régia de 26 de abril de 1730 determinava que não se permitisse o serviço de transporte de correspondências.

A correspondência oficial era remetida ao Senado da Câmara da Vila mais próxima, a qual era obrigada, por sua vez, a remetê-la a outra Câmara próxima, desta forma fazendo chegar às ordens ao local de destino. Os numerários e valores pertencentes à Coroa ou a Fazenda Nacional eram conduzidos por escoltas militares, comandadas por oficiais das milícias que seguiam por vias terrestres até Sorocaba, passando por Yapó (atual Castro), Piari, Furnas, Jaguariaíva e Itararé, dali por novas escoltas, seguiam até São Paulo.

Também por via marítima, via porto de Paranaguá, chegavam às cartas e ordens governamentais.

Somente em 1798 é que ocorreu a criação das duas primeiras linhas de correios públicos. A primeira, de São Paulo a Santos e a segunda para o Rio de Janeiro.

Pelo Bando de 14 de outubro de 1800, lançado pelo Capitão General de São Paulo, foram estabelecidas linhas de correio público entre São Paulo e as vilas de Itu, São Sebastião e Paranaguá. Em 1817, um édito real concedeu a José Pedro Cezar o privilegio, por espaço de dez anos, para o estabelecimento de um serviço regular entre São Paulo e Porto Alegre, com escala por Santa Catarina.

Foi em 1820 foi igualmente concedida autorização para a criação de um serviço postal entre Desterro, São Pedro do Sul e Paranaguá.



Figura 36 – Carta de Curitiba para o Rio de Janeiro, datada de 1 de setembro de 1838. Com porte de 30 réis decorrência do transporte entre Curitiba a Paranaguá. Porte adicional de 110 réis, decorrente do transporte marítimo entre Paranaguá a Santos, e adicional de 150 réis para o porte de Santos ao Rio de Janeiro. FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

Até 1828 o serviço de remessa de correspondência quer de natureza comercial, quer de natureza privada, só se fazia por meio de próprios (mensageiros) especiais que conduziam as cartas e valores particulares, ou por

meio de viajantes que, de bom grado ou a soldo, se prestavam a conduzi-las. Não havia, até então, nem repartições postais, nem estafetas ou condutores de malas oficiais em todo o atual território do Paraná (Figura 36).

Foi efetuado através de ofício da secretaria de governo de São Paulo datado de 18 de janeiro de 1831, que a Câmara Municipal da Vila de Curitiba, informações pertinentes a necessidade de se criar um novo estafe ligando a Vila de Curitiba a de Paranaguá a fim de facilitar o trajeto postal e a comunicação entre as vilas da 7ª Estrada<sup>75</sup>, que então ligava Curitiba a Sorocaba.

Em ofícios datados de 28 de novembro de 1835 e de 19 de janeiro de 1836, o Administrador do Correio de São Paulo, esclarece ao ex-administrador do Correio de Paranaguá sobre o trânsito do correio pela Freguesia de São José dos Pinhais<sup>76</sup>, ainda em 1835, Joaquim de Abreu Rangel, Administrador do Correio de São Paulo em ofício, dá parecer sobre como tornar mais regular o andamento do transporte de malas do correio da Vila de Sorocaba à Vila de Curitiba; defendendo que o melhor ponto de espera dos correios é a vila de Itapeva da Faxina, e não na Vila de Itapetininga. Em resposta Francisco Xavier Araújo, defende a implantação do ponto de espera em Itapetininga; bem como Elias Lopes de Oliveira, defende que o ponto de espera seja implantado em Itapeva<sup>77</sup>.

Em ofício de 19 de janeiro de 1836, dá esclarecimentos sobre um requerimento acerca do estabelecimento de uma nova administração para o correio da Vila de Guaratuba, defendendo a nomeação de Fernando Antônio Miranda para a nova administração, a fim de solucionar o problema<sup>78</sup>.

Em decorrência da grande necessidade de correio no interior do Paraná, então pertencente a São Paulo, estabelece-se em 1836 através do administrador do correio da Vila de Curitiba a respeito do desvio de rota do pedestre responsável pela correspondência entre a já citada vila e a Vila de Paranaguá. Em ofício da Câmara da Vila Nova do Príncipe (atual Lapa) que passa a receber o correio em decorrência da alteração da rota do mesmo<sup>79</sup>.

Em ofício de 15 de abril de 1836, Manoel Mendes Leitão, administrador dos Correios de São José dos Pinhais, queixa-se da situação da Vila de São José dos Pinhais, solicitando que o pedestre do correio da Vila de Curitiba que faz o caminho à Marinha, cumprindo ordens já estabelecidas, passe por São José dos Pinhais na ida e na volta<sup>80</sup>.

Como a rota postal entre as localidades de Itapeva da Faxina até Curitiba no ano de 1836 ainda estavam em formação, é comum o atraso na recepção e distribuição das correspondências durante o trajeto da rota postal. A Câmara de Itapeva, explica ao administrador dos Correios de São Paulo, que em decorrência da passagem dos correios por Castro e Vila Nova do Príncipe, a um atraso considerável, podendo as correspondências entre Itapeva e Curitiba demorar até 40 dias entre o transporte de ida e volta das mesmas<sup>81</sup>. Em decorrência dos atrasos, Joaquim de Abreu Rangel, administrador dos Correios de São Paulo, informa que o Correio que parte de São Paulo para Curitiba segue ou por via marítima através de Santos a Paranaguá ou via terrestre através de Curitiba Sorocaba, devendo somente existir um trajeto de transporte de correspondência<sup>82</sup>.

<sup>75</sup> O FAROL PAULISTANO, Idem, Terça feira, 1 de fevereiro de 1831 p. 1893.

<sup>76</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos ofícios de 28 de novembro de 1835 e 19 de janeiro de 1836.

<sup>77</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, ofício do Prefeito Municipal de Itapetininga datado de 21 de novembro de 1835, ofício do agente postal de Sorocaba datado de 28 de dezembro de 1835 e ofício do Administrador do Correio de São Paulo datado de 5 de janeiro de 1836.

<sup>78</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 4 e 19 de janeiro de 1836.

<sup>79</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 30 de outubro de 1835 e ofício de 25 de fevereiro de 1836.

<sup>80</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 15 de abril de 1836.

<sup>81</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 3 de janeiro de 1837.

<sup>82</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 26 de outubro de 1837.



Através de ofício datado de 17 de outubro de 1838, Benedicto Antônio da Luz, administrador interino dos Correios de São Paulo, informa que foi ordenado ao administrador do correio de Sorocaba que fizesse passar pelas Freguesias de Palmeiras e Ponta Grossa o correio que parte de Sorocaba e vai à Vila de Castro. Para isso, entregou duas chaves para serem entregues uma ao capitão Domingos Ignácio de Araújo, do correio de Palmeiras, que não aceitou a função e envia ofício explicando o motivo, e outra para Antônio Vicente da Cruz, de Ponta Grossa, que parece ter aceitado<sup>83</sup>.

*Tabela da marcha do Correio das Cidades de interior do Sul*

<i>12 Cella do Principe 2-34</i>		
<i>Posto para a Cella de Castro a 10</i>		<i>125</i>
<i>Chega da Cella de Castro a 15</i>		<i>130</i>
<i>Cella de Curitiba</i>		
<i>Comissão que a conduzente</i>		
<i>Cella de Castro</i>		
<i>Posto para a Cella da Farsena a 10</i>		<i>130</i>
<i>Chega da Cella da Farsena a 22</i>		<i>137</i>
<i>Cella da Farsena</i>		
<i>Posto para a Cella de Niquet a 3</i>		<i>118</i>
<i>Chega da Cella de Niquet a 8</i>		<i>123</i>
<i>Cella de Niquet</i>		
<i>Posto para a Cella de Sorocaba a 0</i>		<i>120</i>
<i>Chega da Cella de Sorocaba a 10</i>		<i>130</i>
<i>Cella de Sorocaba</i>		
<i>Posto para a Capital a 8</i>		<i>125</i>
<i>Chega da Capital a 14</i>		<i>132</i>
<i>Correio Geral de São Paulo 11 de Janeiro de 1840</i>		

Figura 37 – Ofício do Correio Geral de São Paulo, de 11 de janeiro de 1840. Documentos Diversos, Arquivo do Estado de São Paulo.

Em cópia inclusa do ofício do administrador do correio da Vila do Príncipe, datado de 12 de setembro do ano corrente, diz tratar da necessidade de fazer com que o correio de Sorocaba passe pelas freguesias de Ponta Grossa e Palmeiras no caminho para a Vila do Príncipe, e desta vila para a Freguesia do

<sup>83</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 17 de outubro de 1838.



Campo Largo para enfim ir a Curitiba, ficando este giro mais vantajoso ao bem público<sup>84</sup>. A resposta a tal proposta vem através de ofícios da Câmara Municipal da Vila de Castro, sobre o assunto acima referido, e do administrador do correio de Sorocaba encaminhando a Joaquim de Abreu Rangel os ofícios dos administradores da Vila de Itapeva da Faxina e do da Vila de Castro<sup>85</sup>.

A expansão dos correios é evidente, já em 1840, o General Pierre (Pedro) Labatut, solicita a Manoel Machado Nunes, presidente da província a criação de um posto do correio na vila de Lages – então território pertencente à província de São Paulo, para facilitar a circulação da correspondência militar entre Lages e a vila do Príncipe<sup>86</sup>. Neste ano se estabelece de forma efetiva os pontos de parada dos correios entre as localidades de São Paulo a Curitiba (Figura 37).

Mesmo que estabelecido à rota do trajeto terrestre entre São Paulo e Curitiba, pouco ou nada foi efetuado para melhorar os atrasos das correspondências que são transportadas pela rota marítima entre as localidades de Santos a Iguape deste a Cananeia e de lá para Paranaguá, movido ora por atraso nos pagamentos dos pedestres e por vezes valores diferenciados pelo mesmo serviço prestado. Ainda neste mesmo mês, ofícios do Correio de Santos e Iguape informam os motivos dos atrasos da chegada e partida dos navios que transportam as correspondências para o sul<sup>87</sup>.

A crise no sistema de transporte das correspondências marítimas se intensifica com denuncia do agente dos correios de Curitiba do extravio de inúmeros papéis, no qual o acusado é a agencia dos Correios de Paranaguá<sup>88</sup>.

A vila de Paranaguá e de Guaratuba intensificam as mudanças juntos aos representantes do serviço postal. No caso de Paranaguá, o presidente da província aprovou a nomeação de Manoel da Cunha Pacheco para o cargo de ajudante de administrador do Correio de Paranaguá, cujo emprego o dispensa do serviço ativo das Guardas Nacionais, porém o administrador do Correio daquela Vila, em que diz que o chefe de Legião do município não sabe nada da referida dispensa a que tem direito o ajudante e, para evitar mais problemas no serviço público, pede ao presidente da província que tome as providências necessárias. No caso de Guaratuba o agente do Correio da vila de Guaratuba recorreu à Câmara Municipal e esta ao administrador geral do Correio da Corte, o qual exigiu dele as providências a respeito, propondo para o cargo daquele Correio o nome de Manoel Antônio de Souza, deixando para o presidente da província a aprovação da nomeação. Em ofício de Luiz Francisco Leal, administrador do Correio Geral da Corte, o mesmo pede informações sobre a questão da nomeação do novo administrador do Correio da vila de Guaratuba; a Câmara Municipal da referida vila de Guaratuba<sup>89</sup>.

Em agosto deste mesmo ano, como forma de atenuar a crise do transporte das correspondências pela rota terrestre, o representante político de Paranaguá, o coronel Joaquim Joze Pinto Bandeira, efetua proposta de extinção da linha direta do Correio entre as vilas Castro e Curitiba, como questiona os horários de chegada e partida do Correio entre as Vilas. Salienta ainda sobre a remuneração dos pedestres, atentando para o fato de que fazem o percurso entre a vila de Curitiba a Morretes – então linha Marinha, recebe uma quantia menor que os que fazem o percurso pelo interior, fato que desestimula o engajamento de indivíduos para este serviço<sup>90</sup>. Tal proposta visa aumentar o fluxo das correspondências via

---

84 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 15 de outubro de 1838.

85 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 10 de agosto de 1838.

86 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 13 de julho de 1840.

87 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofícios de 13 de janeiro, 1 e 21 de setembro de 1840.

88 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 23 de outubro de 1840.

89 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofícios de 9 de janeiro e 27 de julho de 1841.

90 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 19 de agosto de 1841.



marítima ou pela vila de Morrestes e Paranaguá, garantindo desta forma este sistema como único para a região.

Em proposta do administrador dos correios de São Paulo Benedicto Antônio da Luz, é que uma vez existindo dois porta-malas, com diária de 480 réis, para fazerem o trajeto entre o Correio da vila de Castro e a vila de Itapeva. Mas, o serviço mostra-se suficiente para uma só pessoa, com diária de 640 réis. Portanto, pede ao presidente da província que suspenda um dos porta-malas e eleve o salário do outro. Salienta ainda concordar com o ofício do major Joaquim Jose Pinto Bandeira sobre a extinção da linha do Correio entre as vilas de Curitiba à Castro. E quanto ao salário dos pedestres da Marinha [litoral], informa que só existe um porta-malas da vila de Curitiba a Morretes com a diária de 320 réis. Entretanto como é considerado do interior, mas é reputado da marinha por caminhar naquela direção, deve receber um salário de 480 réis por dia<sup>91</sup>.

A crise decorrente do atraso das correspondências entre a vila de Sorocaba e Curitiba, leva o Administrador dos Correios de São Paulo Benedicto Antônio da Luz, solicitar a demissão do administrador do Correio da vila de Castro, Joaquim Jose Borges Junior, tanto pela falta de prestação de suas contas, quanto pelas suspeitas a respeito de sua conduta como empregado público. Propõe para substituto o cidadão Francisco Rodriguez de Macedo. Pede para que o Presidente da Província ordene à Tesouraria que obrigue o dito administrador a se mostrar quite com a Administração Geral dos Correios<sup>92</sup>,

Outro afetado pela crise da rota postal entre São Paulo a Curitiba é o correio de Itapeva da Faxina onde o inspetor de quarteirão alega de que o agente dos correios daquela vila não cumpre com as suas tarefas (no caso, as guias que não eram feitas). Por sua vez o agente dos correios Thome Francisco de Oliveira, anexa a tabela da marcha do Correio entre a vila de Curitiba à Capital; acusando o inspetor de participar de uma trama para demiti-lo. De parte da administração dos correios de São Paulo, informa que, na observância do art. 91 do regulamento de 05 de março de 1829, considera que o inspetor deve limitar-se a dar as providências reclamadas pelo agente dos correios a fim de conservar a regularidade da marcha do Correio. Sobre o que alega o agente dos correios a respeito de sua suposta demissão e sobre o extravio de ofícios, afirma que nada sabe sobre isso, considerando falso o que concerne à demissão<sup>93</sup>.

Os atrasos ainda constantes levam o Administrador dos Correios de São Paulo Benedicto Antônio da Luz, solicita aos agentes dos Correios que ficam no caminho de Curitiba para descobrir por que este correio ainda é irregular<sup>94</sup>.

Em 4 de maio de 1847, é suprimida a agência dos correios de Guaratuba, por determinação do governo imperial, alegando que a mesma não possuía importância para o transporte marítimo que segue para a província de Santa Catarina. Ainda em 8 de julho a Câmara Municipal da vila de Guaratuba da explicações e solicita a administração dos Correios de São Paulo intervenção no sentido de reativar a respectiva agência. A 17 de setembro, o Administrador dos Correios de São Paulo Benedicto Antônio da Luz, informa que não há lugar para a continuidade da referida agência dos correios<sup>95</sup>.

Em decorrência de ofício a Câmara Municipal da cidade de Paranaguá solicitando a reativação da Agência do Correio de Guaratuba. O Administrador dos Correios de São Paulo informa que tal agência será reativada assim que seja autorizada a contratação de um estafeta para tal Agência<sup>96</sup>. Situação esta ainda não verificada até 1853, em decorrência da não autorização orçamentaria para

<sup>91</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 1 e 19 de setembro de 1841.

<sup>92</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 4 de dezembro de 1841.

<sup>93</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 27 de setembro de 1841.

<sup>94</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 17 de dezembro de 1842.

<sup>95</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 17 de setembro de 1847.

<sup>96</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 2 de novembro de 1849.





chegam por mar e seguem através de vila de Morretes e Antonina para Curitiba<sup>99</sup>.

Em uma das últimas ações da administração dos Correios de São Paulo sobre a então província do Paraná – criada em 29 de agosto de 1853, foi a criação do mapa de distancia das diversas agências que compunham então a província de São Paulo (Figura 38).

Em uma das primeiras correspondências entre os administradores do Correio de São Paulo e Paraná, é com referencia a providências a serem tomadas para a melhoria do serviço de correios entre a capital e o Paraná<sup>100</sup>.

---

<sup>99</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 10 de janeiro de 1853.

<sup>100</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos: ofício de 16 de novembro de 1854.



## O SERVIÇO POSTAL EM SOROCABA

Com referencia ao serviço postal em Sorocaba<sup>101</sup>, o primeiro documento a citar a necessidade de se criar um serviço naquela cidade refere-se ao officio-circular, datado de 10 de Junho de 1824. Luccas Antônio Monteiro de Barros, presidente da Província de São Paulo, determinava ás câmaras nas vilas de São Carlos (Campinas), Porto Feliz, Sorocaba e Itu, que se manifestassem a propósito de uma representação desta ultima, sobre a criação de uma linha de correio, nos seguintes termos:

*“Havendo ponderado a Camara da Villa de Itú, o quanto concorrerá para o augmento do Commercio, e instrucção publica, a criação de hum Correio d'esta cidade para a mesma, e parecendo conveniente, que allie seja commum ás de S. Carlos, Porto-Feliz, e Sorocaba, sendo o centro em Itú, pagando unicamente a Fazenda Nacional ao Pedestre destinado para a conducção da malla desta cidade para a sobredita Villa, attendendo o estado do Thesouro Publico, e o pouco lucro que por óra dará o mesmo correio, devendo por isso os administradores, que se escolherem nas Villas servir gratuitamente, e tratar-se do mais prompto, e seguro meio para a exportação, e importação das cartas das mesmas para Itú, o presidente desta Provincia, que sempre receberá com agrado todas as representações, e memoriaes tendentes ao augmento da agricultura, prosperidade do Commercio, e instrucção publica, exige, que a Camara da Villa de.....proponha tudo quanto lhe parecer conveniente sobre a boa organização, e andamento do mencionado correio, para com a sua resposta, e das outras Camaras se expedirem as precisas ordens, e instrucções para o seu estabelecimento. S. Paulo, 10 de Junho de 1824 - (a) Luccas An<sup>o</sup>. Monr<sup>o</sup>. de Barros<sup>102</sup>”.*

A esse officio-circular, Porto Feliz respondeu em 27 de Junho do mesmo ano, concordando com a proposta e apresentando ainda outras sugestões quanto á organização da linha de correio de São Paulo a Itu.

Parece-nos que a vila de São Carlos não se interessou pelo assunto, pois, tanto no Arquivo Publico do Estado como na Câmara Municipal de Campinas, não encontramos documento algum a respeito, acrescentando ainda que os livros de registro e documentos da época se encontram em perfeita ordem e estado.

Sorocaba, entretanto, não concordou com a centralização do correio em Itu, respondendo com um certo agastamento.

Essa resposta é o documento a que nos aludimos, cuja publicação é bastante interessante para a historia dos correios paulistas, de uma época em que não existia ainda, na localidade, o serviço postal regularmente mantido, mas instituído logo depois, como a primeira linha de correio regular no interior de São Paulo.

<sup>101</sup> Roberto THUT, In: artigo no jornal "O Estado de São Paulo", de 5-7-1938.

<sup>102</sup> CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Livro de Registro nº. 4. p. 128, do respectivo arquivo.





Foi a seguinte, a resposta dada pela vila de Sorocaba:

*"Illmo. e Exmo. Snr. Prezidente. - Sendo presente & Camara da Villa de Sorocaba o Officio de V. Exa. de 10 do mez proximo passado em consequencia d'huma representação da Camara da Villa de Itú, relativa á creação de hum Correio nesta Camara; cumpre-nos responder á V. Exa., q. há sem duvida assaz preciso o estabelecimento do Correio, p<sup>a</sup>. bem das rellaçoens mercantis, e instrucção publica, mas sentimos não pequena incompatibilidade fazer-se o centro na Villa de Itú, havendo sobejas razoens para q. seja nesta Villa.*

*Na verdade afastando de nós qualquer preocupação q. possa ser imputadas ás nossas reflexões, ousamos dizer, que não concebemos o motivo, que assistia á referida Villa para q. alli seja o ponto do Correio, mais do que ser ella Cabeça de Comarca, quando Sorocaba, ao mesmo passo, que a reconhece como tal, não pode ser sobrepujada por esse predicamento accidental, em desprezo das locais circumstancias, estabelecidas pela natureza, que nella formão a força centripeta por bem do Commercio; taes são achar-se esta Villa situada na estrada que versa p<sup>a</sup>. a Provincia do Sul, onde fazem ponto todos os negociantes da mesma Carreira de tropas de differentes especies; para onde concorrem de quase todas as Provincias deste vasto Imperio na qualidade de compradores das ditas Tropas, cujas negoceaçoens ahi se verificão annualmente, vindo a ser esta Villa o emporio do maior Commercio da Provincia, que faz o mais florente ramo da venda publica no Thesouro da mesma, por se: outro sim aqui collocado o registro, que vela nas respectiva recadaçoens, e consequentemente haver huma effectiva correspondencia para essa Capital, e outros Destrictos não só dos negociantes, como da Junta da Fazenda e seos empregados. Além disso não há menos digno de attenção o estabelecimento da Fabrica de ferro, q. tendo atrahido a coriosidade dos nossos Especuladores, e estrangeiros, que hão de haver com a Côrte, e muitas Provincias (os quaes já existem em ponto pequeno) quando além do Commercio central de ferro, forem os nossos portos surtidos de artilharias, e balas para as fortificaçoens da nossa Costa, quando o Estado o exija. Taes são os poderosos motivos, que movem as Pessoas do Commercio desta Villa a estabelecerem seo Correio particular directamente á essa Capital, o qual existe em vigor sem depender, nem se haver colligado á Itú. Por tanto não podemos duvidar, q. estabelecendo V. Exa., depois de imposta a taxa, q. se deve pagar pelos portes das cartas em breve tempo aumentará os rendimentos da Fazenda Nacional, não havendo, neste intretanto duvida alguma sobre á administração gratuita. De mais dignando-se V. Exa. remontar aos feitos dos Exmos. Governos preteritos, achará um sem número de vezes, q. a esta Villa tem vindo Inferiores ou Soldados meramente. em dilligencia de trazerem cartas ao Serviço, e com especialidade achará a creação da mala q. segue para estas Villas do Sul,*



*sem fazer giro p. Itú e por q. não nos seja individuar todas as rozoens, de q. esta Villa se acha revestida pS o fim proposto remetemos á seria contemplação de V. Exa. e seo imparcial modo de julgar as coizas, concluindo finalmente, q. se não deve julgar pezado á Itú procurar nesta Villa as cartas, q. lhe pertença, huma vez q. mostra não poder ter o seo Correio sem auxilio das Villas vizinhas, qdo. esta Villa, q. por si pode sustentar a despeza, já se acha na estabilidade do seo correio a custa do Commercio, o qual devendo ser p. conta da Fazenda Nacional, só depende das ordens e Instrucçoens de V. Exa, pa. seo publico andamento.*

*Deos Goarde a V. Exa. por muitos annos. - Sorocaba em Camara de 3 de Julho de 1824. - De V. Exa. - Reverentes subditos. - aa) Manoel Joaqm. de Almida. Mello, Francº. de Paula Leite, Pedro Antonio, Roiz, Claudio Joaquim Justino de Souza e João Leite do Canto“.*

Mais uma vez se constata que a cronologia histórica se desenvolve dentro de um curioso ciclo de coincidências. Em 3 de Julho de 1824, Sorocaba reclamava o direito a um melhoramento, baseada no seu progresso; 114 anos depois, na mesma data, levada por esse mesmo progresso, marca mais um agigantado passo no melhoramento que outrora reclamara.

Apesar disso, a historia dos correios brasileiros não deixa de ser interessante, pois o seu desenvolvimento e evolução refletem o grau cultural de uma época e de um povo, como padrão de progresso ou decadência. Demonstra então que á muito mais raro conseguir-se um carimbo de hoje, de certas localidades, como do litoral paulista, do que antigos do Império. Através dos tempos, continuou, pode-se dividir a instituição dos correios, em três fases principais: como serviço particular de um governo, principalmente em épocas de guerra; a dos privilégios, concedidos pelo Estado, a particulares; e, finalmente, como monopólio do Estado.

A necessidade das comunicações, em tempo de guerra, e as relações políticas e diplomáticas obrigavam os chefes de Estado, ministros e cabos de guerra, a manter um serviço próprio de correio.

Tivemos depois a época dos privilégios dados a particulares que se obrigavam a manter tal instituição, com direitos plenos e até hereditários. Em Portugal dava-se a esse cargo o titulo de correio-mor que, em 1520, era exercido por Luiz Homem e nomeado por lei de 6 de Novembro daquele ano do rei d. Manuel. Muitos outros, depois disso, exerceram tais funções até o século XVIII, quando foi nomeado Luiz Gomes da Matta Queiroz.

Já no século seguinte, vários países começaram a chamar, a si, a organização e exploração do serviço postal, o que se vem mantendo até nossos dias.

No Brasil, a instituição do correio data da época dos privilégios e, devido a esse aspecto, ele sofreu sempre repulsa do povo, que nele via mais uma extorsão aos seus haveres do que um serviço de utilidade publica. Relatou, então, um fato que se deu em São Paulo, em 1713, já abordado por Affonso Taunay e Affonso de Freitas.

Conforme documentos da época, em Dezembro daquele ano “as pessoas do povo” de São Paulo se recusaram a cumprir uma carta-régia, de 12 de Fevereiro de 1711, porque “não queriam acceitar correio e nem covinha que houvesse nesta cidade pelas opresso-es que se lhes presagiavam”.

Entretanto, em 1730, deu-se o contrario. Uma carta-régia de 26 de Abril, ao governador da capitania de São Paulo, proibia o estabelecimento de correios terrestres. Data de 1663 a primeira noticia que se tem da instituição do correio no Brasil, quando Luiz Gomes da Matta Queiros, correio-mor do reino, nomeou o alferes João Cavalheiro Cardoso correio da capitania do Rio de Janeiro.



Em 1710, esse privilegio estava em mãos de d. Isabel Faro, cujos "assistentes no officio de correio da capitania de S. Paulo e todo o seu districto".

Sebastião Alves da Costa e Joseph Alves da Costa não puderam assumir suas funções, pela recusa dos paulistas como já foi dito. Somente em 1797 que d. João VI, príncipe regente, reivindicou á coroa, pelo decreto de 18 de Janeiro, a administração dos correios, tornando-se assim monopólio do Estado.

Desta época em diante estabeleceram-se aqui as primeiras "linhas de correio" como as de São Paulo ao Rio, a Santos, de Santos ao Rio, etc.

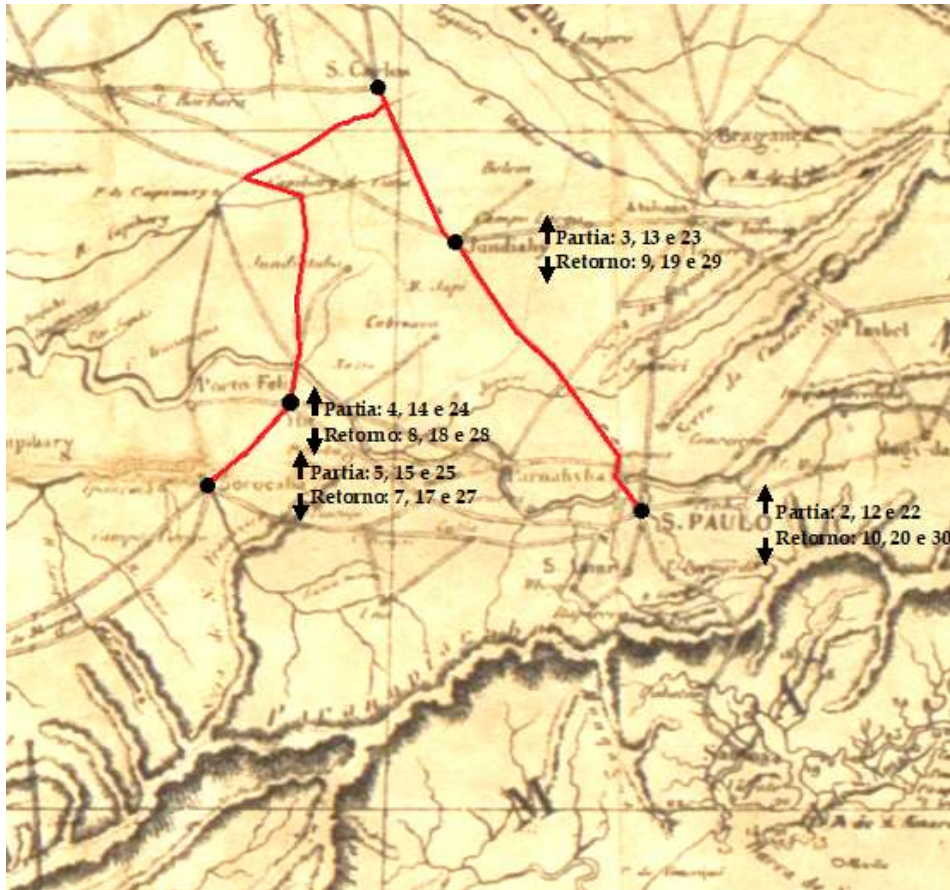
Finalizando a primeira parte de sua palestra, referiu-se a um trecho do "Diário da Navegação do rio Tietê, rio Grande e rio Guatemy", escrito pelo sargento-mor Theotonio José Juzarte, em cuja data de 10 de Maio de 1769 encontra-se a indicação de como se fazia, naquela época, o transporte das cartas, no interior paulista. Ao pé de uma grossa arvore, junto a um dos pousos de bandeirantes e viajantes, fazia-se uma enorme cava onde se colocavam as cartas, que ali ficavam até que um outro viandante, quando ali passasse, retirava as que se destinavam as localidades por onde passaria, e, assim, as entregava. Constituía essa pratica um verdadeiro cooperativismo.

As chamadas "linhas de correio", existentes na província de São Paulo, antes do regulamento aprovado pelo decreto imperial de 5 de Março de 1829, que as unificou, centralizando a administração do serviço postal em nosso país. Eram organizadas essas linhas postais, tomando como exemplo a primeira instituída no interior de São Paulo e que servia as então vilas de Jundiáí, São Carlos (hoje cidade de Campinas), Itu, Porto Feliz e Sorocaba (Figura 39) (Mapa V).

Essa linha, como as demais, mantinha um serviço independente das outras, muito embora existisse o que hoje chamamos de trafego mutuo. A sua administração, orientada pelo governo da província, cabia ás câmaras municipais de cada uma das vilas servidas pela linha postal. A cada uma delas competia manter o "administrador do correio" (atual "agente") e o "pedestre" (que transportava a mala postal de uma vila á outra).

A linha de correio em apreço, foi estabelecida em princípios de 1825, quando começou a funcionar, de acordo com o parecer do então tenente-coronel Raphael Tobias de Aguiar, apresentado em sessão do conselho da presidência da província de São Paulo, no dia 24 de Outubro de 1824.





Mapa V - MAPA DE 1837, Adaptado do Estudo de Roberto Thut - Mapa Demonstrativo, São Paulo.

Segundo um documento que conseguiu encontrar nos arquivos da câmara municipal de Campinas, havia uma espécie de regulamento que regia a organização da linha de correio então criada, intitulada "Instrução para o correio publico estabelecido entre esta capital e as vilas de Jundiáí, São Carlos, Itu e Sorocaba".

Compunha-se essa "instrução" de 22 artigos. O primeiro dispunha o seguinte:

*"Haverá em cada uma destas villas um administrador, escolhido e nomeado pela Camara respectiva, ao qual competirá toda a responsabilidade e direcção do Correio, debaixo das ordens do governo e da junta da Fazenda, servindo por ora somente pela honra e consideração que lhe deve resultar de se prestar ao bem publico, e confiança que se faz de sua pessoa, sendo escolhido para este objecto de tanta importancia outro que convem, que seja dotado de probidade e louvaveis costumes".*

Segundo ainda o artigo 8º da mencionada "instrução", o correio sairia da capital nos dias: 2, 12 e 22, chegando a Jundiáí nos mesmos dias; a São Carlos, a: 3, 13 e 23; a Itu, a: 4, 14, e 24; a Sorocaba, a: 5, 15 e 25, "honde hade falhar um dia e deve regressar para Itu" a: 7, 17 e 27; São Carlos, a: 8, 18 e 28; Jundiáí, a: 9, 19 e 29 e á capital, a: 10, 20 e 30.



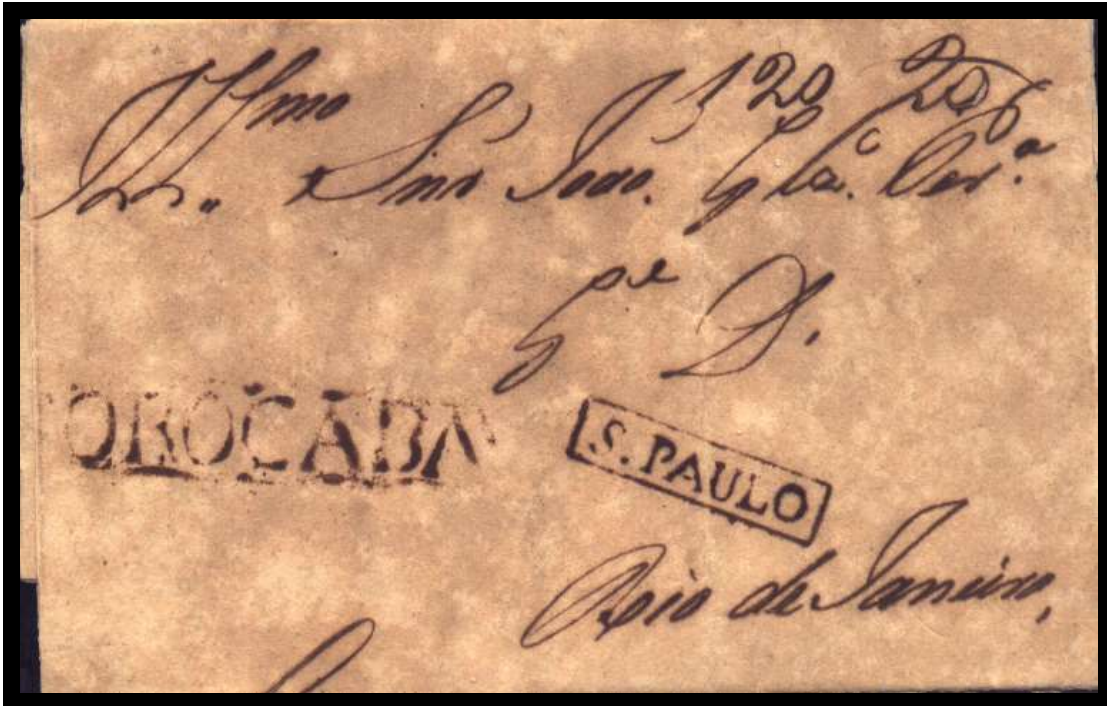


Figura 39 – Carta de Sorocaba ao Rio de Janeiro, datada de 6 de novembro de 1827, (recebida em 20 do mesmo), com porte de 140 réis, sendo que o porte de 20 réis referente ao trajeto entre Sorocaba a São Paulo, e o porte de 120 réis para o trajeto entre São Paulo ao Rio de Janeiro. Carimbo de trânsito por São Paulo. Ambos os carimbos utilizados na cor preta, porém oxidados (marrom). FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

Portanto cada uma destas vilas era servida pelo correio de 10 em 10 dias. Quanto á vila de Porto Feliz, determinava o artigo 7º que ela poderia:

*“estabelecer uma administração no seu districto mandando um pedestre á sua conta, conduzir a ltu nos seus devidos tempos, as cartas que forem do seu districto e levar as que a elle se dirigirem”.*

De acordo com um documento original encontrado nos arquivos da Câmara Municipal de Campinas, o primeiro correio do interior de São Paulo inaugurou-se a 27 de Janeiro de 1825, quando, naquela data, partiu de Sorocaba, chegando a Campinas no dia 28 e regressando no dia seguinte para São Paulo, onde chegou no dia 30.

Analisando os demais dispositivos das instruções<sup>103</sup> que regiam a primeira linha de correio o interior de São Paulo e vários documentos inéditos sobre o assunto, a apresentação das sobrecartas são os documentos que em muito podem esclarecer o que estamos aqui indagando.

Documentos como os materiais filatélicos, apresentando e discorrendo principalmente sobre o uso dos carimbos e da anotação dos portes. Estes, como se sabe, naquela época eram pagos pelo destinatário, pois a obrigatoriedade do pagamento antecipado começou com o emprego do selo postal, em 1843.

Mesmo assim havia casos em que o porte se pagava adiantadamente, mas isto era muito raro e poucas são as sobrecartas existentes em tais condições. Indica então algumas delas, cujo pagamento antecipado se identifica pela

<sup>103</sup> Roberto THUT, Sociedade Philatelica Paulista, bol. nº 24, set. 1938. (ver Mapa 5).

anotação manuscrita "Franca" ou "Pagou o porte do Correio" ou, ainda, "Recebi.....rs." (conforme a importância da tarifa) com a assinatura ou rubrica do "administrador".

Demonstramos ainda que além de valor documental histórico de grande valor, sob o ponto de vista filatélico, do estudo da história dos correios, para que melhor se possa interpretar uma sobrecarta antiga, com os seus raros carimbos, tão procurados hoje em dia pelos filatelistas, que criaram uma nova modalidade da filatelia: a carimbologia que tem, no Brasil<sup>104</sup>.

---

<sup>104</sup> Idem.



# AS CORRESPONDÊNCIAS PRECURSORAS

Muito antes da adoção do selo de correio, já as administrações postais tinham por hábito marcar nas cartas transportadas – por meio de carimbos – as cidades, ou localidades de procedência, trânsito ou destino da correspondência.

Muitos desses carimbos continuaram a ser empregados depois de 1843, sendo, alguns deles, utilizados para obliterar os selos.

De indicadores, que haviam sido, passaram a ser também obliteradores; tanto que levou os filatelistas a chamá-los, impropriamente, aliás, Precursores. Preferível fora chamá-los Obliteradores Presigílicos<sup>105</sup>, ou mesmo, Pré-filatélicos, como querem alguns - o que não é despropositado, posto que o selo e a filatelia sejam, certamente, contemporâneos<sup>106</sup>.

A importância das correspondências pré-filatélicas para o estudo da história dos serviços postais no Brasil reside, principalmente, no fato de constituírem o mais antigo testemunho da organização dos correios enquanto instituição pública destinada ao transporte de cartas. Suas principais características são o de possuírem os valores dos portes manuscritos, relativos às taxas postais – transporte, que eram anotados em sua face principal, junto ao qual era aplicado o carimbo obliterador da cidade de origem.

Deve-se ressaltar que, anterior a reforma postal de 1842, reforma esta que institui o selo para a postagem das correspondências, as cartas eram pagas não pelos remetentes das mesmas, e sim pelos destinatários, que ao recebê-las efetuavam o pagamento do transporte.

Estes valores eram calculados pelos agentes postais nas respectivas agências, onde através de listagem ou publicação em jornais, anunciavam os destinatários que possuíam correspondências, pelo qual deveriam ser procurados para a retirada do mesmo, momento em que se cobrava o porte devido.

Para entender esse sistema, em que cabia a quem recebia a carta e não quem enviava o pagamento das taxas relativas ao serviço do correio, deve-se remeter as condições relativas ao transporte de correspondências até meados do século XIX, principalmente no que se refere ao Brasil, onde em decorrência de seu tamanho continental – distâncias territoriais, além da precariedade de agência dos correios e de transporte das mesmas, que por vezes eram efetuados por estafetas – homens livres ou escravos libertos que transportavam as correspondências à pé ou à cavalo, tarefa complexa e de difícil execução, onde mesmo assim, com serviços tão precários, os serviços de transportes e a distribuição das correspondências funcionava<sup>107</sup>.

Muitos destes carimbos possivelmente já eram conhecidos pelos estudiosos como Paulo Ayres<sup>108</sup> e Roberto Thut<sup>109</sup>, porém por se tratarem de carimbos não obliteradores de selos os mesmos não possuíam a importância destinada ao campo da história postal brasileira anterior ao selo postal ou precursora, o que somente viria a ocorrer com os estudos de Reinhold Koester a partir de 1961, em

---

<sup>105</sup> Peter MEYER, Catálogo Enciclopédico de Selos e História Postal do Brasil – das origens à 1890, p. 12-16, faz referência a este sistema como sendo anterior ao surgimento do selo postal.

<sup>106</sup> Idem, Peter MEYER, Catálogo Enciclopédico de Selos e História Postal do Brasil – das origens à 1890, p. 12-16.

<sup>107</sup> Cícero Antonio F. de ALMEIDA, In: Fontes para a História do Correio no Brasil entre 1798 e 1843; As Correspondências Pré-Filatélicas do Museu Histórico Nacional, Anais do Museu Histórico Nacional, vol. 27, p. 113 – 133.

<sup>108</sup> Paulo AYRES, Catálogo de carimbos (Brasil – Império), op.cit.

<sup>109</sup> Roberto THUT, Sociedade Philatelica Paulista, bol. Nº 24, p. 34-36, 47-50, 58.



sua famosa série de estudos sobre a “Carimbologia do Brasil Clássico<sup>110</sup>”, encerrado prematuramente em 1986, quando do falecimento do mesmo.

Dividido em ordem alfabética, e contando com a colaboração sistemática do Clube Filatélico do Brasil, que garantiu sua publicação através de suas revistas – Brasil Filatélico, dedicou-se durante mais de 25 anos ao estudo e a classificação dos carimbos no Brasil. Sua obra não foi encerrada, depois de seu falecimento, os estudos sobre os Carimbos do Brasil Clássico estava sistematizados nas agências dos correios – Philadelphia a Piumhy<sup>111</sup>. Mesmo sem a continuidade de seu trabalho por qualquer outro filatelista ou estudioso da história postal, foi possível a observação dos carimbos existentes em decorrência do vasto acervo que possuía em peças filatélicas, e, que hoje se acha à disposição dos colecionadores.

Além dos carimbos aplicados – como obliteradores – nas correspondências e por serem um dos fundamentos da historiografia postal brasileira, outro assunto está chamando a atenção destes historiadores e pesquisadores – o porte – ora por retratar o valor a ser pago pelo transporte da correspondência, além de indicar os custos operacionais, distâncias e serviços empregados no momento em que a correspondência era postada até ao seu local de destino. Transportadas seguindo tabela de pesos (oitavas)<sup>112</sup> e a distância a ser percorrida pela correspondência, estas podem vir explicar e até mesmo detalhar muitas informações sobre o sistema pelo qual os Correios utilizava para que se pudesse efetuar o transporte das correspondências pelo Brasil, bem como a operacionalidade de todo o sistema postal em si.

Outro item de importância que deve ser considerado é com referência aos tipos de carimbos empregados ou chancelas, a exemplo desta, a chancela segura – correspondência registrada<sup>113</sup>, que eram aplicados sobre as correspondências, pois muitos dos serviços postais oferecidos pelos Correios, demanda da aplicação de carimbo específico sobre as correspondências do serviço prestado.

Outro exemplo muito famoso de carimbo de serviço é o que consta em sobre-carta de 1802, existente na Biblioteca Nacional, em que se vê o carimbo – PAGOU O PORTE DO CORREIO. (Figura 32) – sendo este o carimbo mais antigo de São Paulo, de franquia postal, que pode ser inscrito entre os precursores do selo postal. Roberto Thut, em seu artigo “O Selo Postal Adesivo e seus Precursores<sup>114</sup>”

<sup>110</sup> CLUBE FILATÉLICO DO BRASIL, Revistas Brasil Filatélico Org. Reinold Koester: n° 129 (abr. 1961), 131 (set. 1961), 132 (dez. 1961), 133 (mar. 1962), 137 (mar. 1963), 139 (set. 1963), 145 e 146 (jun. 1965), 148 (dez. 1965), 155 (set. 1967), 158 (dez. 1968), 160 (dez. 1969), 161 (jun. 1970), 163 (dez. 1971), 164 (mar. 1972), 167 e 168 (jun. 1974), 169 (set. 1974), 171 (mar. 1975), 173 (set. 1975), 176 (jun. 1976), 179 (mar. 1977), 182 (dez. 1977), 182 (dez. 1977), 190 (dez. 1979), 197 (set. 1981), 199 (mar. 1982) e 200 (jun. 1982), p. diversas.

<sup>111</sup> Reinhold KOESTER, In: Carimbologia do Brasil Clássico – Letra “M”, cap. XXVII, 1985, Letra “N”, cap. XXVIII, 1986, Letras “O – Parao..”, cap. XXIX, 1987, Agências “Paraty – Petrópolis”, cap. XXX, 1987, Agências “Philadelphia – Piumhy”, cap. XXXI, op. cit.

<sup>112</sup> Antiga unidade de medida de peso, equivalente a 1/8 da onça, ou seja, 3,586 gramas.

<sup>113</sup> Cícero Antonio F. de ALMEIDA, In: Fontes para a História do Correio no Brasil entre 1798 e 1843 - As Correspondências Pré-Filatélicas do Museu Histórico Nacional, cita: “Indicava que a correspondência havia sido registrada no seu Correio de origem. Este carimbo era acompanhado do número do registro, anotado em local visível da carta. Desde a primeira legislação postal em vigor no Brasil, já encontramos o registro ou, como era denominado primitivamente, o seguro das cartas. Nas ‘Instruções Para os Correios da América’, que acompanhavam o Alvará de 26 de fevereiro de 1798, em seu Artigo 21, estava previsto o seguro das cartas, cuja identificação se faria com a indicação manuscrita ‘Segura’. O Decreto de 5 de março de 1829, que reorganizou os serviços postais, em seu Capítulo IV, Artigo 84, também previa o seguro das cartas, cuja indicação permaneceria igual da legislação anterior. Enquanto em 1798 era cobrada a taxa de quatrocentos e oitenta réis pelo seguro da carta, em 1829 a taxa estava em oitocentos réis. Somente em 1865, através do regulamento de 12 de abril, ficou estabelecida definitivamente a classe de cartas registradas que sujeitava a correspondência a uma taxa de duzentos réis além do porte normal. Nas ‘Instruções Para Execução’ do referido Regulamento, em seu Artigo 63, foi recomendado o uso de um carimbo identificador deste serviço, com a expressão ‘Registrado’. São conhecidos no século XIX tanto os carimbos com a legenda por extenso REGISTRADA ou REGISTRADO, quanto os abreviados R”.

<sup>114</sup> Roberto THUT, O Selo Postal Adesivo e seus Precursores, Boletim Filatélico Bandeirante,





salienta a dúvida que este carimbo trouxe na questão do uso deste como precursor<sup>115</sup>, uma vez que, segundo o autor, o referido carimbo retrata um serviço postal de entrega particular e serviço público de transporte postal.

Deixando de lado o mérito da questão, o que pode ser salientado é que o sistema postal desde os seus primórdios continha uma série de entraves que somente com a evolução do sistema postal, serão devidamente sanados.

Não obstante a problemática dos carimbos precursores cabe ressaltar que a existência de material – cartas, papéis e correspondências – é de certa forma o maior de todos os problemas, isto porque grande parte deste acervo foi consumido pelo tempo ou simplesmente abandonado, rara as exceções, tais como órgãos públicos ou particulares, que necessitam deste, como material de fonte primária ou secundária. Praticamente guardados no séc. XIX, somente no início do séc. XX, mais precisamente a partir da segunda década do referido século é que irá ser encontrado a liberação de material para fins comerciais ou como fonte de pesquisas, aí as muitas surpresas filatélicas, tanto no que diz respeito aos carimbos precursores, serviços específicos dos correios e até mesmo a concentração de correspondências muitas vezes endereçadas a determinados órgãos públicos ou particulares. Destaque especial vai ao conjunto de correspondências endereçadas a João Gonçalves Pereira, no Rio de Janeiro, e Francisco de Assis Pinheiro e Prado em São Paulo, ambos credores junto a grande parte dos comerciantes pelo Brasil.

Estas trocas de correspondências entre os devedores e estes seus credores, permaneceram por muito tempo guardadas como confirmação das quitações dos inúmeros empréstimos ocorridos, e de certa forma, a guarda destes documentos, muitas vezes em forma de correspondências e cartas, circuladas muitas vezes como cartas-envelopes ou sobrecartas, em muito contribui

---

p. 17, cita: "Mesmo anteriormente ao Regulamento Postal de 5 de Março de 1829, vamos encontrar dispositivos proibindo o transporte de cartas por particulares, pois o Bando de 28 de Junho de 1798, do capitão-mor da Capitania de S. Paulo, que criou o primeiro correio entre a capital paulista e a vila de Santos, já cogitava do privilegio postal, neste trecho: '*...ficando desde a publicação do presente Bando prohibido, e defeso á toda e qualquer pessôas particular, ou seja Viandante, e Tropeiro de terra, ou Mestre Marinheiro, e passageiros de mar, o levar Cartas, e Massos ou Sacos de cartas pelos logares onde se acha ia estabelecido o Correio e para o futuro, por aquelle adonde se estabelecer com a comunicação das penas impostas aos extraviadores dos Direitos Reaes e das mais que Sua Magestade tem reservado ao seu Real Arbitrio; e só poderá qualquer pessoa levar consigo cartas de Recommendação, para cujo effeito deverão hir abertas*'. Não havia, portanto, obrigatoriedade de pagamento de alguma taxa a titulo de imposto de privilegio e nem mesmo antecipação de porte, mesmo porque o citado Bando esclarecia aos habitantes que '*... de hoje em diante levarão suas cartas ao Correio, que se acha estabelecido, e receberão as Cartas que lhe vierem, pagando o respectivo porte*', de onde se vê que ao destinatário cabia tal onus. Isto, entretanto não era motivo para impedir houvesse antecipação desse pagamento, como se deduz de um documento que se acha na Bibliotheca Nacional e foi reproduzido no "Boletim" nº 12 (pg. 12), num trabalho do Dr. Mario de Sanctis. Nesse documento, que é uma antiga sobre-carta, de 1802, se acha aposto um carimbo com a legenda "Pagou o porte do Correio", numa cercadura elyptica. Evidentemente que os simples dizeres dessa legenda não nos autoriza afirmar tenha sido o porte pago antecipadamente, pois o poderia ser no destino e o carimbo serviria apenas para documentar haver o destinatário satisfeito o pagamento. Mas, se examinarmos o documento, na reprodução que incluímos a estas notas, notamos no alto esta anotação, manuscrita: '*Fição lan.os (lançados) no L.º (Livro) compe. (competente) os duzentos reis de porte desta Carta. São Paulo 13 de 7bro. (setembro) de 1802*' e abaixo, com outra letra, '*O Admr. - Ornellas*'. Ora, sendo esse lançamento feito em São Paulo, de onde foi a carta remetida, é evidente que se trata de uma antecipação de pagamento. Como comprovante de ser São Paulo o lugar da procedência da carta, basta-nos dizer que o destinatário não chegou a recebe-la, porquanto já havia fallecido. Isto deduzimos da seguinte anotação, que se encontra mais abaixo: '*Fr. Ant.º (Frei Antonio) de Padua - Professou p.ª Frade do Coro e falleceo dahi a sinco dias*'. Devemos dizer finalmente que o carimbo em apreço á, dos conhecidos, o mais antigo de São Paulo e, pelo que relatamos, não poderá deixar de ser enfileirado entre os precursores do sello, visto ter sido possivelmente, de franquia postal.

<sup>115</sup> Idem, Roberto THUT, O Selo Postal Adesivo e seus Precursores, Boletim Filatélico Bandeirante, p. 17.



atualmente para o estudo mais detalhado do funcionamento do sistema postal no séc. XIX.

Maior sorte ocorreu quando estes acervos documentais foram espoliados por seus descendentes, trazendo a luz, muitos dos carimbos precursores hoje estudados. Assim sendo, chegaram às mãos dos estudiosos da história postal, um acervo relativamente rico e ainda pouco pesquisado, mas podendo ser dito que, de certa forma este grande volume documental em muito contribui para o estudo mais detalhado da evolução e transformação que o serviço postal brasileiro vivenciou nem seus primeiros anos de existência.



# O SERVIÇO POSTAL EM ITAPETININGA

O que se sabe sobre o início do trajeto postal entre as localidades de Sorocaba a Curitiba, era que o mesmo não possui uma regularidade, uma vez que o Governo Provincial utilizava estafetas muitas vezes particulares – os próprios tropeiros, que passavam pelas muitas áreas que compõem a região somente em alguns períodos do ano, fazendo-se com que as correspondências tivessem quase que na sua maioria um atraso médio de um a dois meses.

Outro fator decisivo para o atraso dos estafetas era o trajeto utilizado pelo mesmo, que partindo da vila de São Paulo seguia até o Viamão (Rio Grande do Sul). A Estrada Real Sul, constantemente necessitava de melhorias, principalmente nos trechos onde era necessária a travessia de rios.

Não é difícil encontrarmos inúmeros relatos de cidadãos reclamando sobre o serviço postal ou solicitando a particulares que partiam a negócios de uma vila a outra, e que levassem as correspondências até a próxima localidade para que dali pudesse seguir pelo estafeta postal.

Assim sendo, o governo da Província de São Paulo, pondo-se a melhorar o transporte das correspondências, criou novos estafetas<sup>116</sup>, e solicitou aos governos locais por onde passasse o mesmo, um maior cuidado no tocante a recuperação do trajeto postal e na melhor escolha dos pedestres que efetuassem o transporte destes. Com isso estava sendo efetivado o trajeto postal entre as localidades de São Paulo a Curitiba<sup>117</sup>.

Em setembro do ano de 1828, por determinação do Imperador D. Pedro I, foi solicitada a regulamentação dos serviços postais<sup>118</sup>, pois até àquela data, o sistema postal não era regulamentado pelo Império, e sim pelos governos provinciais.

Na tentativa de centralizar o serviço postal brasileiro nas mãos do Império, no ano de 1829, foi aprovado o Regulamento da Administração Geral dos Correios<sup>119</sup>.

---

<sup>116</sup> Regulamento do Correio, 9 de Abril de 1828. "(...) atendendo o estado do Thesouro Publico, e o pouco lucro que por óra dara o mesmo correio, proponha tudo quanto lhe parecer conveniente sobre a boa organização, e o andamento do mencionado correio, fica óra em diante criado os correios desta Vila e a Vila de Curitiba, devendo para tal ser criada no trajeto quantos correios forem necessários (...)" – Tomás Garcia de Almeida, Presidente da Província.

<sup>117</sup> A Província do Paraná somente foi desmembrada da Província de São Paulo no ano de 1853.

<sup>118</sup> Decreto de 30 de Setembro de 1828. Autoriza o Governo a reorganizar o Correio Geral, e estabelecer correios de mar e terra entre as Províncias, e a dar os regulamentos preciosos. "Hei por bem Sanccionar e Mandar que se execute a resolução seguinte da Assembleia Geral Legislativa: O Governo fica autorizado para reorganizar o Correio Geral, e para estabelecer entre as Províncias do Imperio os correios de mar e terra, que parecem necesarios para mater as relações entre ellas, preferindo, quando for possível, o meio das empezas: Fica também autorizado o Governo para formar os regulamentos, que julgar convenientes para a sobredita reorganização, e estabelecimento dos correios; podendo alterar a Legislação actual da maneira mais conducente a esse fim; e dando de tudo conta a Assembléa Geral na primeira sessão. Jose Clemente Pereira, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Império, o tenha assim entendido, e expeça os despachos necessários. Palácio do Rio de Janeiro em 30 de Setembro de 1828, 7ª Da Independência e do Império. Com a rubrica de Sua Majestada Imperial. José Clemente Pereira.

<sup>119</sup> Regulamento da Administração Geral dos Correios. Decreto de 5 de Março de 1829. Hei por bem mandar que se execute o regulamento da Administração Geral dos Correios, que com este baixa, assignado por Jose Clemente Pereira, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Império, que assim o tenha entendido, a expeça os despachos necessários. Palácio do Rio de Janeiro, em 5 de Março de 1829, 8º Da



Desde a sua criação por Regulamento Provincial do ano de 1828 a e a sua efetiva implantação ano de 1843, ocorrida primeiro através da leitura do referido decreto<sup>120</sup>, e mais tarde com a posse regulamentar do novo agente postal dentro das especificações da lei<sup>121</sup> pouco sabemos como se processou o serviço postal durante estes dezesseis anos. Um dos poucos documentos da época que retratam a disposição das autoridades locais em referencia aos correios é um ofício de Benedicto Antonio da Luz, do Correio Geral de São Paulo, datado de 22 de agosto de 1842<sup>122</sup>.

Nos primeiros anos de sua criação, uma das constantes reclamações observadas em documentos e periódicos da época, diz respeito ao atraso das malas postais ou o descaso dos agentes com referencia a distribuição das correspondências ou despachos destas as demais localidades. Outra reclamação observada diz respeito aos órgãos administradores das vilas por onde se passavam os estafetas, solicitando melhorias das pontes, com a finalidade da travessia do estafeta postal<sup>123</sup>. A deficiência do serviço postal entre Sorocaba e Curitiba era constante deste a sua criação, e não obstante as críticas e solicitações são igualmente constantes, como pode ser observado o pedido da Ordenança da Villa de Itapetininga<sup>124</sup>.

---

<sup>120</sup> Independência e do Império. Com a rubrica de S.M.I. – José Clemente Pereira. CÂMARA MUNICIPAL DE ITAPETININGA, Ata da Sessão Extraordinária de 10 de junho de 1843.

<sup>121</sup> Idem, Ata da Sessão Extraordinária de 23 de junho de 1844.

<sup>122</sup> Ibidem, Arquivo de Documentos Diversos, Ofício Documento Ano de 1842, cita; "Mmº Sem Presidente e Membros da Camª. Munªl. de Itapetininga – Accuzo a recepção do Officio de VV.SSªs. com data de 26 de julho ppª propondo para Admenistradores do Correio dessa Villa os Cidadões João Francisco Vieira, Luiz Castanho de Almeida, e Lourenço Jose Brizolla, ao que crumpre-me responder a VV.SSªs. que já se acha difinitivamente nomeado pelo Exmo. Governo para o referido emprego o Cidadão Martim Vaz de Carvalho. Ds. Ge. A VV.SSªs. Correio Geral de São Paulo 22 de Agosto de 1842. IMmº. Sem. Prezidente e Menbros da Câmara Municipal da Villa de Itapetininga – Benedicto Antonio da Luz".

<sup>123</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, julho de 1829, cita: "Ilmo Semr. Joaquim d'Abreu Rangel - Recebi em seu devido tempo. O officio q.V. Mce. me dirigio corn a data de 1º do corre. acompanhado da ordem do Exmo. Senr. Vice Prezidte, e informações q. del a Camara da Vª de Curitiba sobre a irregularidade do correyo pª aquella Villa, avista dellas dar meu parecer pª melhor giro mo mnº correyo; sobre q. nada posso dizer, pªr não ter conhecimento daquella carreira, mas pelas informaçoes q. tenho obtido me parece q. devera continuar no mesmo giro, epª se conseguir algum melhoramentº bastaria q. S.Exª determine q. se fação pontes nos passos mais notaveis como Jaguaricatú (?). Que haja nesta administração e na de Curitiba malla de reserva pª no cazo de haver falta na chegada do Pedestre partir outro no dia aprazado. Que se recomende, as Camaras a escolha de administradores activos q. movem dentro das Vª, pois algumas vezes são demorados os Pedestres, p.q. elles estão no sitio e athe mesmo, pª.q. algua pessoa quer escrever. Que se determine aos administradores auxilio quando enfermar o Pedestre, pois q. ainda agora acontecendo internar com sarampos a desta Vª em Murungaba (Paraná) parou a andamento da malla , e melhorasse do veio com baste. encomoda athe Itapengª (Itapetininga), onde tão bem se he não deu auxilio, accazionando isto a falha q. houve. Eu tenho procurado todos os meios de melhorar este estabelecimento ja officiendo aos Capitaens mores, j aos administradores, recomendanda-lhes leião as instruccoes (q' me parece elles não tem) pª saberem regular o porte das cartas, pª não confundirern as q' vem das outras adrninistraçoes, athe remetendo exemplares, pª fucturas, pª q. a escripturação he muito má, pª prestação das minhas contas a Fazenda Nacional: tudo, tudo tem sido saldado, e em verde, a não ser o dezejo de servir a Nasção, e esperar com o tempo melhoramento meu teria exemido deste trabalho; porem espero q. VMe. propora os meios agora pª melhoramto. Não dei resposta mas promptamte. Q. me achar tão bem accupadassimo, com a escripturação do corpo a que pertenço, pª a Inspecção. Deus Ge. A VMde. Muitos a S. Admdor. Do Correyo de Sorocaba 30 de Julho de 1829 - Smr. Administrador Geral do Correyo desta Província – Antonio da Costa e Silva."

<sup>124</sup> O FAROL PAULISTANO, Ibidem, n. 463, Terça-feira, 15 de Março de 1831, p. 1966. Cita In: "Representando-me o Commandante das Ordenanças da Villa de Itapetininga os inconvenientes, que resultão da falta de Pedestres para a conducção das malas do Correio, entre essa Villa, e a de Corutiba, e sendo-me presente, que na creação do mesmo se determinou tanto n'essa Villa como na de Coritiba houvessem dous Pedestres para o indicado fim: cumpre que V. m. informe, qual o motivo, por que isto não tem



A solicitação de alguns comerciantes de Itapetininga que propõem a Administração dos Correios na Província de São Paulo a criação de uma linha entre esta localidade e a de Botucatu, em decorrência do alto índice de atividade comercial existentes entre ambas as localidades<sup>125</sup>. O projeto da linha postal ligando estas localidades foi abandonada ainda no ano, quando deu início junto a Assembleia Provincial das marcações territoriais limítrofes entre os municípios, bem como as despesas com a estrada que liga ambas as localidades. A retomada de uma linha postal somente seria colocada em prática com o surgimento da estrada de ferro no ano de 1895 em Itapetininga.

No ano de 1858, foi constatado o afastamento do agente dos correios em decorrência de indícios de violação da mala postal que seguia de Itapeva para São Paulo, segundo relatos da época a violação da mala postal com a abertura de fecho da mesma teria ocorrido em Itapetininga, levando a Administração dos Correios afastarem temporariamente o agente, devendo o cargo ser prestado pelo seu ajudante. A ainda informação de não haver falta de correspondência expedida<sup>126</sup>.

Cabe ainda ressaltar que muitos dos estafetas ou encarregados do transporte das correspondências, em muitos casos eram contratados por uma determinada distância a ser cumprida ou pelo peso postal que carregava, constantemente burlavam a lei, oferecendo o transporte das respectivas correspondências a particulares que caminhavam pelos trajetos a que estes encarregados feriam que cumprir, lesando não somente o Correio-mor como os remetentes que por vezes viam as suas correspondências serem dilaceradas por estes desconhecidos.

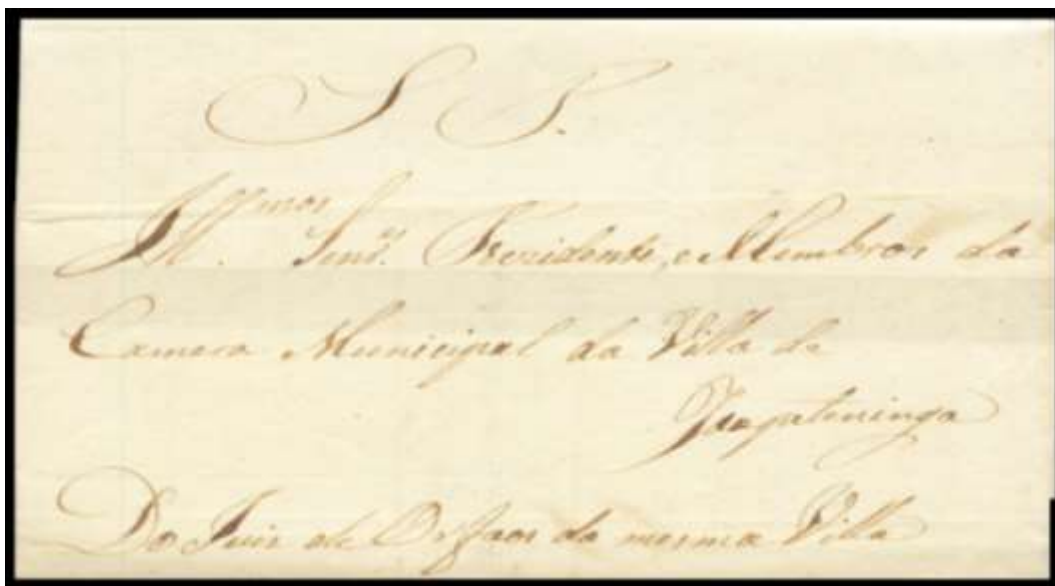


Figura 40 – Carta do Juiz de Órfãos da Vila de Vila de Itapetininga, datada de 1835, Ausência de porte postal e de indicação do uso do Serviço Público (SP). Correspondência transportada por particular. FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

---

sido observado, e no caso de existirem, de á razão de serem as malas conduzidas por indivíduos Ordenanças d'aquella Villa. Deos guar V. m. Palacio do Governo de S. Paulo 21 de Fevereiro de 1831 – Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho – Sr. Administrador do Correio da Villa de Sorocaba."

<sup>125</sup> CORREIO PAULISTANO, Anno III, N. 448, Sexta feira, 22 de agosto de 1856, p. 3.

<sup>126</sup> O PUBLICADOR PAULISTANO, N. 66, Sábado, 20 de março de 1858, p. 2.



Possivelmente, durante este período, as remessas e as entregas de correspondências ficaram a cargo ainda dos estafetas que partiam de São Paulo a Sorocaba desta a Curitiba<sup>127</sup>, ou pelos muitos tropeiros que utilizavam constantemente da Estrada Real Sul, e que por aqui passavam. Possivelmente este é o motivo de não encontrarmos correspondências com obliteração precursora de Itapetininga (Figura 40).

O estudo dos carimbos postais foi realizado primeiramente por Paulo Ayres no ano de 1937, em seu fabuloso trabalho: "Catálogo de Carimbos (Brasil – Império), onde descreveu os primeiros carimbos de Itapetininga até então conhecidos<sup>128</sup>".

Mais tarde em 1982, Reinhold Koester, através de sua vastíssima obra, editada em capítulos no Brasil Filatélico, intitulada: "Carimbologia do Brasil<sup>129</sup>", a apresenta o mais detalhado estudo sobre os carimbos postais da Agência dos Correios de Itapetininga sobre as emissões do Brasil Império, onde se observa o primeiro carimbo utilizado para a obliteração das correspondências na agência dos correios de Itapetininga.



Figura 41 – Carta do Rio de Janeiro (Corte) a Vila de Itapetininga, datada de outubro de 1840, com porte inscrito no valor de 140 réis (porte terrestre). Carimbo de passagem (regulador de circulação de correspondência) pela Vila de São Paulo. FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

De ambas as obras e de outros estudos, que ainda inconclusivos, decorrente da falta de material que possa melhor elucidar as falhas, é que apresento esta obra classificatória sobre todos os carimbos postais utilizados pela

<sup>127</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, 8 de novembro de 1833, cita: "Relação do número de Pedestres do Correyos empregados em defferentes pontos e administração desta Provincia com declaração do vencimento de cada hum, a saber. 1. Dº entre Sorocaba e esta Capital a 400 rs. Dia. São Paulo 8 de novembro de 1833 – Joaquim de Abreu Rangel".

<sup>128</sup> Paulo AYRES. Org., Catalogo de Carimbos (Brasil – Império), Sociedade Philatelica Bandeirante, pág. 20 – 152.

<sup>129</sup> BRASIL FILATÉLICO, Clube Filatélico do Brasil, Ano LI nº 199, mar.1982, pág. 3 a 29 – nº 201, jul./set. 1982, pág. 12 a 25. RJ



Agência dos Correios de Itapetininga. Entre as localidades de São Paulo, Jundiáí, Campinas (antiga São Carlos), Porto Feliz, Itu e Sorocaba (Figura 41), os estafetas eram regularmente ativos, em decorrência da importância destes centros na época do Brasil Império<sup>130</sup>.

De Sorocaba até os Campos Gerais (onde hoje se encontra a cidade de Curitiba), os estafetas eram na sua maioria representada por pedestres particulares, o que dificultava, como já observamos, o transporte das correspondências<sup>131</sup>. Dos Campos Gerais até o Viamão (Rio Grande do Sul), as correspondências na sua grande maioria eram transportadas por navio de São Paulo a Paranaguá e de lá para as cidades litorâneas, que dali partia para o interior.

Cabe ressaltar que as correspondências também seguiam por trajeto terrestre, porém a dificuldade se encontrava no trajeto percorrido (Caminho do Viamão); conhecidamente este trajeto era conhecido como trajeto de transporte de muars, e que devido a não permanência constante em locais estabelecidos, uma vez que os muars e o gado de corte seguiam o componente natural de pousos em proximidades de rios, o que fazia com que as correspondências na sua maioria não seguissem por este trajeto<sup>132</sup>.

Somente na década de 1840, mais precisamente no ano de 1844, quando então as agências passaram a ser subordinada ao Ministério do respectivo Império, é que vamos observar uma tentativa mais efetiva de melhoria no recebimento, distribuição e transporte das correspondências, pois o Governo Imperial assumiu para si a responsabilidade que era das Províncias e em muitas vezes dos governos locais.

A partir deste ano, os estafetas passaram a ser regulamente instituído por meio de trajetos postais fixos bem como de dias regulares para o recebimento e de distribuição das correspondências. Há de se ressaltar que as dificuldades muitas vezes se faziam presente, uma vez que ocorria a ampliação gradual do recebimento e distribuição das correspondências para novas localidades.

O que levou a necessidade de criação de agência dos correios fixa em muitas das localidades, pois as correspondências seriam somente transportadas entre as diversas localidades, cabendo a população das respectivas vilas ou cidades procurar as mesmas para recebimento ou envio as outras localidades.

Inicialmente, em decorrência da falta de carimbo, os selos eram inutilizados através de chancela manuscrita (Figura 42).



Figura 42 – Carimbo sobre emissão “VERTICAIS – 1850” – 30 RÉIS (Selo isolado) – Chancela manuscrita utilizada na cor preta. FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

<sup>130</sup> SOCIEDADE PHILATELICA PAULISTA, art. “O Serviço Postal em Sorocaba (Contribuição para a História dos Correios paulistas)”, Roberto Thut, Boletim nº 24, Setembro 1938, págs. 34 a 36 / 47 a 50 / 58.

<sup>131</sup> EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS, Revista COFI, art. “Do Tropeiro ao Carteiro”, ano 9, nº 98, Janeiro/Fevereiro 1986, págs. 14 a 17.

<sup>132</sup> Jaelson Bitran TRINDADE, Tropeiros, p. 26 a 38.

O surgimento do carimbo obliterador de selos e correspondências, possivelmente é mandado confeccionar por volta do ano de 1858 (Figuras 43 e 44), sem, porém podermos efetivamente confirmar a respectiva data.

É averiguado que anterior a 1844, o estafeta transportava e distribuía as correspondências a custas do destinatário (de quem as recebia<sup>133</sup>), que por vezes não aceitava o seu recebimento, ocasionava prejuízo, ao estafeta e ao Estado. Mediante tal situação, o governo tomou medidas cabíveis para que isto não mais ocorresse. Desta forma surgiam os primeiros selos postais brasileiros.

Durante os anos de 1828 a 1844, como a Corte não tinha controle sobre a matéria postal, ficando os governos estaduais encarregados deste assunto, muitas vezes o agente postal era indicado por apadrinhamento político, porém levando em conta sempre o bom serviço que o mesmo deveria prestar junto ao governo local e estadual.

Em 1836, em decorrência necessidade sobre como tornar mais regular o andamento do transporte de malas do correio da Vila de Sorocaba à Vila de Curitiba; o Administrador do Correio de São Paulo solicita a criação de um ponto de espera do correio na cidade de Itapeva, e não na vila de Itapetininga. Da Vila de Itapetininga, ofício de 1º de novembro de 1835, de Francisco Xavier Araújo<sup>134</sup> então representante político local, defende a necessidade de que o ponto se estabeleça em Itapetininga, por haver na localidade melhor condição do mesmo existir. Em decorrência da importância do trajeto que ligava a região econômica de Sorocaba a Curitiba, de parte do Governo Provincial<sup>135</sup>, é aprovado pela Assembleia Provincial a colocação de um pedestre da Vila de Sorocaba a Itapetininga, desta a Itapeva e de lá até Curitiba a fim de melhorar a transito dos papéis pelo correio<sup>136</sup>.

No ano de 1836, a administração geral dos correios é informada pela Câmara de Itapetininga sobre a irregularidade de competência do antigo agente do correio demitido e o novo nomeado. Segundo parecer do Administrador dos Correios, encaminhado ao Presidente da Província, nada consta a respeito dos fatos assinalados<sup>137</sup>. A crise somente se resolve quando em 1840, é indicado pelo Administrador do Correio o novo agente do correio em Itapetininga<sup>138</sup>.

Os constantes atrasos no transporte das malas postais ira se intensificarem a partir de 1838, quando é ordenado que o correio que parte de Sorocaba e segue para a Curitiba passe a partir de Castro nas freguesias de Palmeiras e Ponta Grossa<sup>139</sup>. Em ofício de 10 de setembro de 1838, se conhece o primeiro agente dos correios de Itapetininga, Joaquim Antônio Martins que assumiu provavelmente em 30 de outubro de 1828 a 5 de março de 1829. E desta data até 7 de julho de 1837, quando foi substituído por Francisco Jozé Coelho, então nomeado pela Câmara Municipal, em decorrência do não cumprimento das leis postais do antigo agente<sup>140</sup>. Nos respectivos ofícios, é informado que na administração geral dos correios nada consta a respeito dos fatos mencionados no ofício da Câmara de Itapetininga cuja cópia segue inclusa, discorrendo ainda a respeito da demissão do agente correios de Itapetininga e da nomeação do novo agente, fazendo considerações a respeito do conflito de competências entre a dita Câmara e o dito administrador demitido. Esta interferência na indicação por parte da Câmara Municipal leva a Administração dos Correios de São Paulo, intervir a favor de Joaquim Antônio Martins que permanece como agente até outubro de 1840.

O Correio Geral de São Paulo, a partir de fevereiro de 1840<sup>141</sup>, estabelece o novo trajeto postal entre as localidades de Sorocaba a Curitiba e valores pagos aos pedestres no transporte das malas postais. Tal mudança se fez necessário em

133 Peter MEYER. Catálogo Enciclopédico de Selos e História Postal do Brasil – das origens à 1890. p 10 – 60.

134 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, 05 de janeiro de 1836, Idem.

136 O PAULISTA OFFICIAL, N. 135, Quarta Feira, 20 de Janeiro de 1836, p.2.

137 ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, 10 de setembro de 1837,

138 Idem, documentos diversos, 4 de novembro de 1840.

139 Idem, documentos diversos, 15 de outubro de 1838.

140 Idem, documentos diversos, ofício de 3 e 10 de setembro de 1838.

141 Ibidem, documentos diversos, 6 de fevereiro de 1840.





decorrência da ampliação do trajeto postal para a vila de Ponta Grossa, vila de Príncipe (atual Lapa) freguesia de Palmeira e freguesia de Campos Largo, no atual Estado do Paraná<sup>142</sup>. Estabeleceu-se a linha: da vila de Príncipe (atual Lapa) até a vila de Castro com um pedestre. Da vila de Curitiba a vila de Castro com um pedestre. Da vila de Castro a vila de Faxina (Atual Itapeva) com dois estafetas, sendo um em cada localidade. Da vila de Faxina a vila de Itapetininga, com um pedestre. Da vila de Itapetininga a vila de Sorocaba com um pedestre. E da vila de Sorocaba a capital, com um pedestre (Mapa VI).



Mapa VI - MAPA DE 1837, Adaptado para a demonstração do trajeto postal entre as localidades de São Paulo, Jundiá, São Carlos (Campinas), Capivari, Porto Feliz, Itu, Sorocaba, Itapetininga, Itapeva, Castro, Ponta Grossa, Palmeira, Campo Largo e Curitiba – Mapa Demonstrativo, São Paulo.

Em decorrência do abandono com que se encontra o sul da Província de São Paulo, principalmente a partir de Itapetininga até Curitiba, após a Revolução Liberal de 1842, aventou-se junto a Assembleia Provincial, estabelecer a criação do Correio Militar entre a capital da Província a Curitiba em locais onde já ocorre a deficiência do transporte de correspondência, que seja as localidades de Itapetininga, Itapeva da Faxina, Castro e Ponta Grossa. A referida proposta foi

<sup>142</sup> Ibidem, documentos diversos, 17 de outubro de 1838.



completamente descartada uma vez que a longa distancia entre estas localidades deveria ser tratada com a conveniente de elevar à região a condição de nova província dentro do Império<sup>143</sup>.

A dificuldade de garantir a eficiência no transporte do correio torna-se evidente em 1843, quando a Agente do Correio local, informa sobre a dificuldade de encontrar Porta-malas pela diária de quatro centos réis, solicitando aumento de salário, sendo o mesmo aceito pelo administrador do Correio da Província<sup>144</sup>.

A partir de 1844, com a apropriação do serviço postal pelo governo Imperial, a indicação dos agentes era realizada mediante edital de participação, onde se inscrevia o interessado no serviço, ficando a escolha a cargo da Diretoria Geral dos Correios de São Paulo, a aprovação ou não do candidato.

Este talvez seja um dos fatores que obrigou o Governo Imperial a possuir agências efetivas em diversas localidades, pois os selos eram retirados pelos agentes postais junto aos representantes das rendas imperiais, o que nos leva a conclusão de que a maioria das agências dos correios estavam localizadas junto aos representantes das rendas imperiais, mais necessariamente junto as Câmaras Municipais<sup>145</sup>.

Observamos que desde a criação do serviço postal em Itapetininga e deste as localidades circunvizinhas, muitos foram os relatos que sobre a ineficiência do serviço postal na cidade, isto no que se refere à procura das correspondências, bem como o envio desta as demais localidades, ora motivado por problemas com as estradas e pontes, ora por falta de estafeta.

---

<sup>143</sup> Jornal "Jornal do Commercio", Anno XVIII, Número 214 – Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1843.

<sup>144</sup> Ibidem, documentos diversos, 1 de setembro de 1843.

<sup>145</sup> SOCIEDADE PHILATELICA PAULISTA, art. "O Serviço Postal em Sorocaba (Contribuição para a História dos Correios Paulistas)", Roberto Thut, Boletim nº 24, Setembro 1938, págs. 34 a 36 / 47 a 50 / 58.





Figura 43 – Carta de Carta de Itapetininga para o Rio de Janeiro, datada de 26 de novembro de 1857. Recebida em 26 de dezembro e respondida em 20 de janeiro de 1858. Correspondência despachada provavelmente "a mão própria" até o porto de Santos, onde foi despachada até o seu destino – Rio de Janeiro. Porte de 120 réis e carimbo do Correio de Santos com data indeterminada, obliterando os selos. O porte de 50 réis pelo transporte do Correio Marítimo "pelo vapor", e o porte de 60 réis possivelmente de "taxa devida", em decorrência da falta de porte em selos e do carimbo da Agência dos Correios remetente (Itapetininga). Sem carimbo de chegada, porém caso da recusa da mesma pelo destinatário cabia aos Correios retornar a correspondência ao remetente para o pagamento das taxas devidas. Neste caso o administrador postal estava autorizado a "violar" o sobrescrito para saber a sua origem, o que não ocorreu visto que efetuado o transporte até o destinatário, o mesmo efetuou o pagamento total do porte. FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

Em ofício da Câmara Municipal da Vila de Itapetininga acusando o atual administrador do Correio da Vila de incapacidade para exercer o cargo, e sugerindo para substituí-lo o cidadão Miguel Antônio de Almeida, sendo informado que no dia 18 de maio pediu ao Governo a demissão do administrador do Correio da Vila de Itapetininga, João Francisco Vieira<sup>146</sup>.

<sup>146</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, 5 de julho de 1844.

Seguindo determinações da Administração Geral dos Correios, em fevereiro de 1858, é comunicado pelo agente do correio de Itapeva a Administrador do Correio da Província, providências de exame de corpo de delito, conforme foi disposto em regulamento sobre a violação durante o trajeto da mala que seguiu da agência do Correio de Itapetininga para Itapeva, pelo qual procedeu-se exame de debito e encaminhado relatório ao Administrador do Correio informando a ocorrência do fato, para que o mesmo efetuasse providencias usuais juntos as autoridades da Província<sup>147</sup>.



Figura 44 – Folder (frente de carta) de Itapetininga a Santos, com porte de 60 réis, obliterado com o carimbo Cercadura simples sem data. Provavelmente datada de 1860. Uso do primeiro carimbo postal da Agência dos Correios de Itapetininga. FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

No Relatório da Diretoria Geral dos Correios do ano de 1860<sup>148</sup>, é noticiada a criação de um estafeta entre as localidades da Faxina (atual Itapeva) até Itapetininga. Também é apresentado gráfico com as distancias em léguas entre as localidades que os estafetas tinham que percorrer com as malas postais. Entre as localidades de Sorocaba a Itapetininga (12 léguas – aproximadamente 58 km); de Itapetininga a Faxina atual Itapeva (18 léguas – aproximadamente – 87 km); de Itapetininga a Botucatu (18 léguas – aproximadamente – 87 km) e de Itapetininga a Paranapanema (sem indicação de distância).

A preocupação com o transporte dos documentos oficiais, faz com que o Juiz da Comarca de Itapetininga, venha solicitar em 1863 ao administrador dos correios na capital, a inclusão de Itapetininga ao correio particular já existente entre a capital da Província e a cidade de Sorocaba<sup>149</sup>, correio este expedido de dez em dez dias entre estas localidades.

<sup>147</sup> Idem, documentos diversos, 22 de fevereiro de 1858.

<sup>148</sup> RELATÓRIO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO, 1860.

<sup>149</sup> Jornal "Correio Paulistano", Anno XI, Número 2299 – São Paulo 14 de janeiro de 1864.



No ano de 1865, é nomeado ajudante da agência dos correios em Itapetininga o senhor: Olinto Sergio de Moura, por demissão concedida a José Francisco de Freitas<sup>150</sup>.

As críticas ao serviço postal de um modo em geral em Itapetininga chegou ao seu clímax em março de 1866 quando o Diário de São Paulo<sup>151</sup> publica o artigo "Escândalo das Agências dos Correios", onde cita o desaparecimento de valores incluso em correspondência postada em Itapetininga e destinada a São Paulo. Não aceitando o fato ocorrido, o Agente do Correio em Itapetininga – Benedicto Rolim de Oliveira faz publicar resposta às acusações no dia 23, faz acusação ao redator do referido jornal Diário de São Paulo<sup>152</sup>, elencando que se ocorreu tal situação o remetente ou o destinatário deveria procurar a polícia e não os jornais para efetuar a denúncia. Não obstante o agente do correio ajuizou ação contra o jornal e Henrique Schroeder então redator, solicitando chamar a responsabilidade à referida matéria.

Em despacho de 24 de julho de 1866, o juiz José Pedro de Azevedo Segurado, determina intimação e explicações do redator referente à matéria em questão. Não havendo a apresentação de prova cabal determina o juiz lavrar auto de satisfação de parte justificante mediante pagamento das custas judiciais<sup>153</sup>.

Informações da Administração dos Correios de São Paulo no ano de 1869 demonstram que a agência dos correios de Itapetininga consta no Quadro das Agências do Correio Geral de São Paulo como sendo a de numero 35 (Figuras 45).

Não obstante as críticas se intensificam durante a década de 70 do século XIX, quando o processo de povoamento de desenvolvimento econômico da região cria a necessidade de ampliação do serviço postal, com a criação de novas agências dos correios, de novas linhas postais e regularização das já existentes e fim da falta de selos postais.

Porém o descaso das autoridades provinciais em ampliar o serviço dos correios na região, visto que durante este período o eixo econômico de São Paulo não mais era direcionado ao centro sul, mais sim ao centro oeste, com a ampliação da econômica cafeicultora na região, é fator de mais reclamações sobre o serviço postal, ou quando estas existem passam por necessidades constantes de reparos nas datas de passagem do estafeta para recolhimento e distribuição das cartas. Este é o caso das críticas ocorridas em 1872<sup>154</sup> e que se

<sup>150</sup> Jornal "Diário de São Paulo", Anno I, Número 7 – São Paulo 8 de agosto de 1865.

<sup>151</sup> Idem, Anno I, Número 186 – São Paulo 21 de março de 1866.

<sup>152</sup> Ibidem, Anno I, Número 188 – São Paulo 23 de março de 1866.

<sup>153</sup> Jornal "Correio Paulistano", Anno XIII, Número 3076 – São Paulo 23 de agosto de 1866.

<sup>154</sup> Jornal "Correio Paulistano", Anno XIX, Número 4738, São Paulo, 2 de julho de 1872, in art.: "Serviço Postal. Com quando não fossemos o – pedinte – dos reparos por v. s. feitos sobre o novo horário do correio de Sorocaba, estamos longe de admitir que as informações prestadas pelo gerente desta empresa – satisfizessem. Anteriormente, com o serviço de cinco em cinco dias, partiam os estafetas, da capital a 3, 8, 13, 18, 23 e 28 as 5 horas da tarde, para chegarem a Sorocaba a 5, 10, 15, 20, 25 e 30 às 10 horas da manhã. Total 41 horas. De Sorocaba regressavam a 1, 6, 11, 16, 21 e 26 às 10 horas da manhã, tendo ali uma estafeta de 24 horas; e chegavam a capital a 1, 7, 12, 17, 22 e 27 às 5 horas da tarde, consumindo no percurso da estafeta trinta e uma horas. Temos pois: Ida: 41 horas. Estada: 24 horas. Volta: 31 horas. Logo: 41+24+31 = 106 horas, ou quatro dias completos. Em quatro dias, tínhamos por este itinerário, resposta as nossas cartas. Pelo horário actual partem os estafetas da capital a 1, 4, 7, 10, 13, 16, 19, 22, 25 e 28 às 11 horas da manhã, e chegam a Sorocaba a 2, 5, 8, 11, 14, 17, 20, 23 e 26 e 29 ao meio dia. Horas gastam na viagem trinta e uma. Demoram-se n'aquella cidade quarenta e oito horas. Regressam a 1, 4, 7, 10, 13, 16, 19, 22, 25 e 28 as onze da manhã, chegando a capital a 2, 5, 8, 11, 14, 17, 20, 23 e 26 e 29 as mesmas horas, gastando no trajecto vinte e quatro, para aqui perderem inutilmente – quarenta e oito horas. Assim temos pois: Ida: 31 horas. Estada: 48 horas. Volta: 24 horas. Logo: 31+48+24 = 103 horas. Isto quatro dias menos 3 horas. Ninguém dirá que ganhamos com correio de três em três dias, quando com ele só se economisarão tres horas do horário antigo, (e das partidas de cinco em cinco dias). Além disso a hora do feicho da mala é impropria. A grande vantagem seria o segui para Sorocaba no mesmo dia a correspondencia vinda da corte. Ora, sendo a hora ordinária da entrada das malas d'aquella procedência ás três horas da tarde, é evidente que coincidindo com os dias da partida do correio de Sorocaba as onze horas da manhã, por poucas horas deixa a correspondencia de seguir para o seu destino, perdendo assim três dias! Creio que tenho provado a



intensificaram nos anos subsequentes. No ano de 1874, um clamor público no bairro da Fazenda Velha, atual São Miguel Arcanjo para que no bairro fosse criado o serviço postal oriundo de Paranapanema, atual Capão Bonito, quando deste seguisse para a vila de Faxina, atual Itapeva a vila de Itapetininga<sup>155</sup>. Segundo Reinhold Koester<sup>156</sup>, a respectiva agência dos correios foi criada em 1876.

A partir de 1º de abril de 1877, de parte da Tesouraria da Fazenda, é solicitado aumento de suprimento no valor de 80\$00 (oitenta réis) mensais ao agente dos correios em Itapetininga<sup>157</sup>.

De parte da população de Paranapanema então Freguesia de Bom Sucesso de Guareí, são encaminhados representações ao Administrador do Correio da Província de São Paulo para a criação de uma agencia do correio naquelas localidades<sup>158</sup>.

---

improdedencia da justificativa do administrador por v. s. aceita. O que, mais surpreendente foi a declaração de que o correio de Itapetininga continuava de cinco em cinco dias, e o de Faxina de dez em dez. Sendo o estafeta de Sorocaba o que até aqui conduzia as malas n'aquelles pontos, na primeira parte da linha, é claro que: ou teremos conductor especial ora em diante, ou não é exacto o que o administrador diz. Se temos conductor especial, percorrendo o mesmo espaço que medeia entre Sorocaba e São Paulo, deve-se orientar o público, e ractificar o horário da partida; se o não temos, se as malas continuam a ser levadas a Sorocaba por um estafeta, para d'ali seguirem á seus destinos, então não se nos illuda. Uma vez, porém, que nos falou das malas de Itapetininga a Faxina perguntamos: E as de Una e Piedade? As de Botucatu a Lençoes? Quando pertem? Concluindo. Não era preciso que o administrador nos viesse declarar que não teve parte na alteração do correio de Sorocaba. Sabemos e sabíamos disso. V. S. mesmo, sr. Redator, declarou a quem se deveria a iniciativa desse melhoramento. Fique ele, pois, em paz com a sua consciência – neste ponto. Vandal".

<sup>155</sup> Jornal "Município", Anno I, Número 66 – Itapetininga 7 de agosto de 1874, in art.: "Fazenda Velha – Illm. Sr. Administrador geral dos correios. Os abaixo-assignados, moradores no bairro da Fazenda Velha e Turvo, município de Itapetininga, uzando do direito de petição, representam a v.s. a conveniência de fazer passar por aqueles bairros a linha de correios, e conduz a Itapetininga a Paranapanema, no intuito tanto se esforçam por desenvolver-se naquelles bairros. O bairro da Fazenda Velha, que bem de pressa há de vir a ser uma das importantes povoações da província, pelos elementos de vida que em si encera, contem já uma capella construída a custa dos moradores, e diversas casas de negócios; sendo também de notar que Fazenda Velha e Turvo é que se fabricam a maior parte do fumo que se consome nos mercados dessa capital e de outras povoações da província. O pequeno augmento de distancia que resulta da passagem do correio por aquelles bairros (duas léguas), e de despeza com a criação de uma agencia da Fazenda Velha, será compensado pelas vantagens que resultam aos moradores de poderem corresponder-se mais facilmente com a capital, e com outras povoações da província, e mesmo com a côrte. Os abaixo-assignados, concios dos sentimentos patrióticos que dirigem os actos de v.s., esperam que, attendendo as razões expostas, se dignará de acolher esta representação, fazendo o que estiver de sua parte que seja creado uma agencia de correio naquelle bairro, como exigem os interesses de seus moradores. Itapetininga (no bairro da Fazenda velha, 24 de junho de 1874. Domingos Trobetti, Antonio Mariano de Oliveira Fróes, Urias de Souza Nogueira Natto, Domiciano Joaquim Arantes de Noronha, Urias Emygdio de Souza Nogueira Junior, Bento Nunes Vieira, Ignacio José da Rosa, Eziquiel Placido Arantes de Noronha, Fabiano José Antonil Ribeiro, Rufino Leme Brisolla, Antonio José da Costa Vaz, Evaristo Arantes de Noronha, José Galvão Nogueira, Jeremias mariano B. de Oliveira, Mizael Clementino Machado, Aureliano Alves Vieira de Oliveira, João Alves Vieira de Oliveira, Nelson Alves Nogueira Machado, José Monteiro de Carvalho, João Augusto de Souza Nogueira, Zacharias Fernandes do Nascimento, Joaquim Braz Nogueira, Delphino Alves Machado, Alfredo Olegario Nogueira Terra, João Olegario Nogueira Terra, João Theodoro Alves Machado, Galdino Fernandes do Nascimento, Francisco Paulo de Souza Nogueira, Miguel Angelo Roberto, Aureliano Augusto Arantes, João Pinto Bilha, Jesuino Avanir de Godoy, Domiciano Arantes de Noronha Junior, Bento Dias de Moraes, José Bento Mariano, Bernardo José Cales, Pedro Dias de Moraes, Candido Dias de Moraes, Apollénario Dias de Moraes, Prudente Dias de Moraes, salvador da Costa Vaz, Fabiano José Antonio Ribeiro, Ignacio Manoel de Camargo, Evaristo de Camargo e Joaquim Pinto de Castilho e Mello."

<sup>156</sup> Reinhold KOESTER, In: Carimbologia do Império, Brasil Filatélico, cap. XIX, bol. 176, jun. 1976, p.17, op. cit.

<sup>157</sup> Jornal "Correio Paulistano", Número 6181 – São Paulo 12 de junho de 1877.

<sup>158</sup> Jornal "Diário de São Paulo", Anno XIII, Número 3639 – São Paulo 7 de fevereiro de 1878, p. 2.



18

## Quadro das Agencias do Correio Geral de São Paulo

1	Agencia de São Paulo	25	Agencia de Curitiba	51	Agencia de Curitiba
2	Agencia de São Paulo	26	Agencia de Curitiba	52	Agencia de Curitiba
3	Agencia de São Paulo	27	Agencia de Curitiba	53	Agencia de Curitiba
4	Agencia de São Paulo	28	Agencia de Curitiba	54	Agencia de Curitiba
5	Agencia de São Paulo	29	Agencia de Curitiba	55	Agencia de Curitiba
6	Agencia de São Paulo	30	Agencia de Curitiba	56	Agencia de Curitiba
7	Agencia de São Paulo	31	Agencia de Curitiba	57	Agencia de Curitiba
8	Agencia de São Paulo	32	Agencia de Curitiba	58	Agencia de Curitiba
9	Agencia de São Paulo	33	Agencia de Curitiba	59	Agencia de Curitiba
10	Agencia de São Paulo	34	Agencia de Curitiba	60	Agencia de Curitiba
11	Agencia de São Paulo	35	Agencia de Curitiba	61	Agencia de Curitiba
12	Agencia de São Paulo	36	Agencia de Curitiba	62	Agencia de Curitiba
13	Agencia de São Paulo	37	Agencia de Curitiba	63	Agencia de Curitiba
14	Agencia de São Paulo	38	Agencia de Curitiba	64	Agencia de Curitiba
15	Agencia de São Paulo	39	Agencia de Curitiba	65	Agencia de Curitiba
16	Agencia de São Paulo	40	Agencia de Curitiba	66	Agencia de Curitiba
17	Agencia de São Paulo	41	Agencia de Curitiba	67	Agencia de Curitiba
18	Agencia de São Paulo	42	Agencia de Curitiba	68	Agencia de Curitiba
19	Agencia de São Paulo	43	Agencia de Curitiba	69	Agencia de Curitiba
20	Agencia de São Paulo	44	Agencia de Curitiba	70	Agencia de Curitiba
21	Agencia de São Paulo	45	Agencia de Curitiba	71	Agencia de Curitiba
22	Agencia de São Paulo	46	Agencia de Curitiba	72	Agencia de Curitiba
23	Agencia de São Paulo	47	Agencia de Curitiba	73	Agencia de Curitiba
24	Agencia de São Paulo	48	Agencia de Curitiba	74	Agencia de Curitiba
25	Agencia de São Paulo	49	Agencia de Curitiba	75	Agencia de Curitiba
26	Agencia de São Paulo	50	Agencia de Curitiba	76	Agencia de Curitiba
27	Agencia de São Paulo	51	Agencia de Curitiba	77	Agencia de Curitiba
28	Agencia de São Paulo	52	Agencia de Curitiba	78	Agencia de Curitiba
29	Agencia de São Paulo	53	Agencia de Curitiba	79	Agencia de Curitiba
30	Agencia de São Paulo	54	Agencia de Curitiba	80	Agencia de Curitiba
31	Agencia de São Paulo	55	Agencia de Curitiba	81	Agencia de Curitiba
32	Agencia de São Paulo	56	Agencia de Curitiba	82	Agencia de Curitiba
33	Agencia de São Paulo	57	Agencia de Curitiba	83	Agencia de Curitiba
34	Agencia de São Paulo	58	Agencia de Curitiba	84	Agencia de Curitiba
35	Agencia de São Paulo	59	Agencia de Curitiba	85	Agencia de Curitiba
36	Agencia de São Paulo	60	Agencia de Curitiba	86	Agencia de Curitiba
37	Agencia de São Paulo	61	Agencia de Curitiba	87	Agencia de Curitiba
38	Agencia de São Paulo	62	Agencia de Curitiba	88	Agencia de Curitiba
39	Agencia de São Paulo	63	Agencia de Curitiba	89	Agencia de Curitiba
40	Agencia de São Paulo	64	Agencia de Curitiba	90	Agencia de Curitiba
41	Agencia de São Paulo	65	Agencia de Curitiba	91	Agencia de Curitiba
42	Agencia de São Paulo	66	Agencia de Curitiba	92	Agencia de Curitiba
43	Agencia de São Paulo	67	Agencia de Curitiba	93	Agencia de Curitiba
44	Agencia de São Paulo	68	Agencia de Curitiba	94	Agencia de Curitiba
45	Agencia de São Paulo	69	Agencia de Curitiba	95	Agencia de Curitiba
46	Agencia de São Paulo	70	Agencia de Curitiba	96	Agencia de Curitiba
47	Agencia de São Paulo	71	Agencia de Curitiba	97	Agencia de Curitiba
48	Agencia de São Paulo	72	Agencia de Curitiba	98	Agencia de Curitiba
49	Agencia de São Paulo	73	Agencia de Curitiba	99	Agencia de Curitiba
50	Agencia de São Paulo	74	Agencia de Curitiba	100	Agencia de Curitiba

Administracao do Correio Geral de São Paulo 16 de Janeiro 1869

C. Augusto  
Chefe do Correio Geral de São Paulo

Figura 45 – Quadro das Agencias do Correio Geral da São Paulo, 1869<sup>159</sup>.

<sup>159</sup> ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, 10 de janeiro de 1869. "Correio Paulistano", Anno XIII, Número 3076 – São Paulo 23 de agosto de 1866.



As críticas se intensificam quando, ocorre a criação da agência dos correios em Sarapuí<sup>160</sup>; da falta de correios junto as então freguesias de Alambari, Guareí e Espírito Santo da Boa Vista (Angatuba) problema este solucionado em outubro de 1880 quando da criação da agência dos correios<sup>161</sup>; e da distribuição das correspondências de outros municípios para este, e deste para outros, a ponto extremo de observarmos que a distribuição era tão caótica na época que uma correspondência postada ao município vizinho de Tatuí somente chegou ao seu destino, 12 anos após o mesmo ser postado em Itapetininga<sup>162</sup>.

Na Carta Postal da Província de São Paulo de 1880, além da linha postal terrestre pode-se observar também o serviço postal ferroviário bem como as localidades servidas por ambos os serviços postais (Mapa VII).

Em março de 1887, foi exonerado a pedido do cargo de agente dos correios de Itapetininga, Joaquim Pereira de Moraes, sendo nomeado para o lugar, Boaventura de Castro Freire<sup>163</sup>.

Porém a mais comum das reclamações sobre o serviço dos correios, diz respeito ao atraso dos correios de Sorocaba para com esta localidade e desta para com as demais localidades servidas a partir de Itapetininga, e a constante solicitação da necessidade de possuir serviço postal diário e não mais a cada cinco ou três dias como anteriormente.

Em dezembro de 1888, foi exonerado a pedido do cargo de agente dos correios de Itapetininga, Boaventura de Castro Freire, sendo nomeada para o lugar, Leopoldina Maria de Castro<sup>164</sup>.

<sup>160</sup> Jornal "Município", Anno II, Número 75 – Itapetininga 17 de outubro de 1874, in art.: "Correio – (...) O serviço que partindo de Sorocaba ia á Tatuhy, e d'ahi seguia para Itapetininga, sua linha natural, foi mudado com prejuizo do publico serviço. Presentemente o correio segue de Sorocaba em duas linhas para Tatuhy etc., e outra para Itapetininga, e logares circunvizinhos, de modo que Itapetininga, sendo cabeça de comarca, vê-se em difficil e morosa communicação com a cidade de Tatuhy. As cartas e papeis do foro que antigamente tinham que percorrer cinco legoas, hoje pelo itinerário adoptado, percorrem vinte e uma para chegar a Itapetininga, passando pelas agencias de Campo Largo, Sorocaba e Sarapuhy para chegarem ao seu destino. É tudo isto porque foi preciso crear-se uma agencia em Sarapuhy, para onde passa-se meses e meses que não são dirigidas cinco cartas ao maximo. Alem da extensa volta que dão as cartas e papeis forenses de tatuhy para chegar a Itapetininga accresce a demora da correspondência na agencia de Sorocaba até chegar o dia da partida do correio daquela cidade. E o publico soffre tudo isto, só por alguns felizes de Sarapuhy, caprochosamente quizeram ali uma agencia de correios, quando é certo que esses protegidos residem em uma raia de três legoas distantes de Itapetininga. Não seria pois muito melhor o correio seguisse o seu antigo itinerário e creasse o Sr. Administrador dos correios da província uma linha de Itapetininga a Sarapuhy, trazendo com isto mais vantagens ao publico e seria economia de dinheiro para os cofre provinciaes – por isso que em logar de pagar os dois estafetas – um de Sorocaba a Itapetininga, passando pelo Sarapuhy, e outro de Sorocaba a Tatuhy – viária a estipendiar somente de Sorocaba a Itapetininga, que poderia ir e voltar no mesmo dia, visto ser de três legoas de distancia de ponto a outro? Parece-nos judiciosas as considerações que expomos e cremos que o Sr. Antonio Egydio de Moraes, Attenderá aos gastos reclamos dos habitantes desta localidade, que constantemente sollicitam o melhoramento apontado (...)".

<sup>161</sup> CÂMARA MUNICIPAL DE ITAPETININGA, Arquivo de Documentos Diversos, Documento Ano de 1880, cita; "Tornando-se notável o instrumento que vai tomando a Freguezia do Espirito Santo da Boa Vista (Ribeirão Grande) é de urgente necessidade a criação de uma agencia do correio ahi; por isso indico esta Camara represente ao Gov. da Provincia no sentido de satisfazer a tão palpitante necessidade. Paço da Camara de Itapetininga, 21 de outubro de 1.880 – F. C. Gomes."

<sup>162</sup> Jornal "Município", Anno II, Número 76 – Itapetininga 23 de outubro de 1874, in art.: "Cousa Espantosa – Uma carta expedida pelo correio de Tatuhy, demorou-se desde 30 de junho 1868, até 20 de outubro do corrente anno, para chegar nesta cidade! Fez uma viagem apenas de seis annos, três meses e vinte dias, para caminhar cinco legoas! É o maior elogio que se pode fazer ao serviço postal. A vista do que ficou escripto haverá ainda quem não acredite na boa administração dos correios?! De certo ninguem mais duvidará. Registrando o facto dispensa-nos de commental-o. A quem cabe esta gloria? Quem for o dono do elogio receba para si. Mas, em todo caso não desejamos muita gloria, conquistada deste modo. Seis annos, três meses e vinte dias para uma carta vir de Tatuhy á Itapetininga!!".

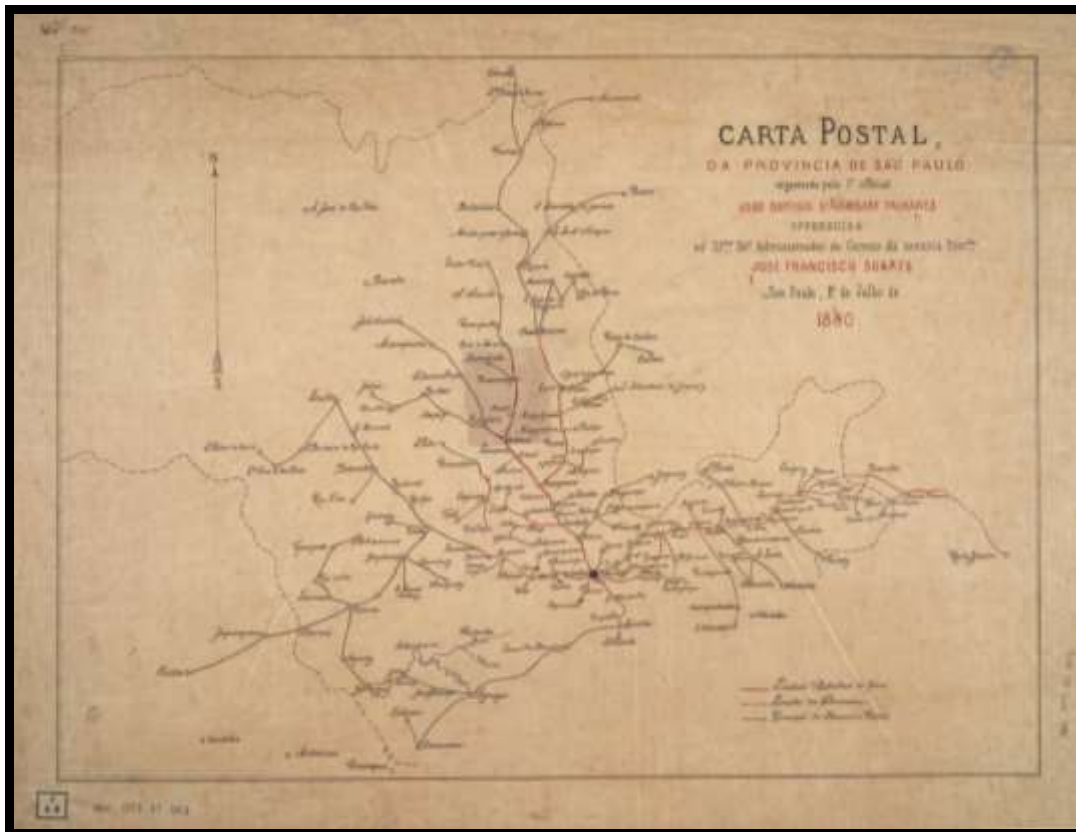
<sup>163</sup> Jornal "Correio Paulistano", Anno XXXIII, Número 9159 – São Paulo 11 de março de 1887.





As críticas aos correios diminuem drasticamente quando Itapetininga recebe em setembro de 1889 o serviço telegráfico que até então estava estacionada em Sorocaba. Mesmo que o serviço de telegrafia não seja ainda de responsabilidade dos correios e sim do sistema férreo, este relevante serviço colabora em muito com uma das reivindicações da população – o de rapidez das informações quando necessária.

Muitas das reclamações aos correios após a chegada do sistema telegráfico esta relacionada à necessidade de correio diário. Estas reclamações na realidade visam até o que sabemos intensificar o prolongamento da Estrada de Ferro que então se encontrava em Tatuí.<sup>165</sup>



Mapa VII – Carta Postal da Província de São Paulo – 1880 – Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

<sup>164</sup> Idem, Anno XXXIV, Número 9697 – São Paulo 28 de dezembro de 1888.

<sup>165</sup> Jornal "O Itapetininga", Anno II, Número 95 – Itapetininga 20 de junho de 1889, in art.: "Correio Diário – Uma das mais urgentes necessidades para esta cidade, e que deve ter solução imediata, por parte do administrador dos correios, é o correio diário! Desde que se inaugure o trafego da Via Ferrea Sorocabana até a visinha cidade de Tatuhy é bem de ver-se que, essa medida é de fácil realização, porque chegado que seja o trem em Tatuhy, a 1 hora da tarde, há tempo sufficiente para que o correio aqui chegue as 6! O correio diário não trará ônus aos cofres públicos e sim augmento, porque quanto maior for o número das partidas, tanto maior será o da correspondência entre esta cidade e outros pontos do império e do Exterior. Consta-nos que já se pedio ao administrador dos correios que puzesse em pratica semelhante medida, porem que, por informação do agente do correio de Tatuhy, não realizou-se como era de esperar. A medida que propomos é de fácil realização em vista das informações que, a respeito, colhemos tanto de agente do correio de tal cidade como do contratante do serviço de conducção de malas. Em vista das considerações adduzidas, é evidente que não pode haver interesse, de qualquer natureza que seja, que possa influir no animo do Exmº Administrador dos Correios para qu goze, ainda esta vez, a nossa justissima pretensão. Ahi fica, pois, o nosso pedido sem mais commentario, por descessario."

O serviço postal diário para a chegada e a partida das correspondências foi colocado em pratica efetivamente em fins de 1893, quando o Diretor Geral dos Correios oficiou a necessidade de contratar provisoriamente a condução das malas desta cidade até Tatuí e Capão Bonito<sup>166</sup>. Esta melhoria seria abandonada três meses após ser implantado, sem maiores explicações por parte da Diretoria Geral dos Correios<sup>167</sup>.

Reclamações partem da Vila de Espírito Santo da Boa Vista (atual Angatuba), que além de contar com serviço postal de três em três dias, a população pede providencias sobre o estafeta que conduz de forma imprópria à mala postal, visto que muito dos papeis e documentos que chegam a esta localidade ou estragados ou sujados<sup>168</sup>.

A chegada da Estrada de Ferro Sorocabana no ano de 1895 em Itapetininga, o transporte das malas postais seria diariamente para a capital, o que não era ainda possível para algumas cidades circunvizinhas. Neste mesmo ano em novembro é anunciado a elevação dos vencimentos do agente dos correios desta cidade que passa a 1:200\$000 (hum conto e duzentos mil réis)<sup>169</sup>.

Esta deficiência diminuiu bastante, porém ainda ocorriam atrasos, decorrentes obviamente do sistema férreo, porém as dificuldades com a distribuição das correspondências na cidade ainda permaneciam, visto o aumento do volume postal.

Em julho de 1898, ocorre por parte de moradores locais denúncia contra o agente postal da cidade, que na época a função era exercida por um menor de idade estudante. Com a denúncia o Administrador Postal de São Paulo, pede esclarecimentos à sobre a denúncia para a tomada das devidas providencias<sup>170</sup>.

Mesmo com empenho de funcionários, o descaso das autoridades federais se fez presente em dois instantes: primeiro, pelo fechamento da agência dos correios até o final do ano, o que obrigou a população da cidade a procurar outras agências vizinhas para a postagem de suas correspondências, vindo a agente postal somente efetuar a distribuição das correspondências que aqui chegassem.

Outro fato que causou espanto a população, motivada pelo pouco caso das autoridades federais com referência à agência dos correios, foi assalto sofrido pela respectiva agência, ocorrida no dia 28 de setembro de 1905, onde foram levados um montante, na época de 11:000\$000 (onze contos de réis), valor considerado alto para os padrões de circulação monetária nas agências dos correios<sup>171</sup>. Maior surpresa e talvez a mais grave, foi a solução ao caso do assalto, motivo que se tornou chacota pública nos jornais da época, como das autoridades policiais e fiscais que atuavam no município.

Em requerimento datado de 1906 a Câmara dos Deputados, o ex-agente dos correios Mariano José Ramos de Toledo, solicita isenção do pagamento da multa que lhe foi imposta, pelo roubo ocorrido na agência dos correios local, alegando que valor do roubo de um total de 9:000\$000 (nove contos de réis), sendo a mesma encaminhada a Comissão de Finanças da Casa para averiguação de posterior parecer<sup>172</sup>.

Em fevereiro de 1907, aventa-se a possibilidade da agência dos correios de Itapetininga ser elevada a Segunda Classe devido ao movimento de 28:000\$000 (vinte e oito contos de réis) observado no último triênio.

Em 1908, em decorrência de irregularidades junto a Administração dos Correios de São Paulo, foi aposentado o Administrador Postal do Estado, e

<sup>166</sup> Jornal "Tribuna Popular". Anno I, Número 39 – Itapetininga 7 de dezembro de 1893.

<sup>167</sup> Idem. Anno I, Número 52 – Itapetininga 15 de março de 1894.

<sup>168</sup> Ibidem, Anno I, Número 46 – Itapetininga, 25 de janeiro de 1894, in art.: "O Correio".

<sup>169</sup> Jornal "O Commercio de São Paulo" – Anno III, Número 815 – São Paulo, 23 de novembro de 1895.

<sup>170</sup> Jornal "Lavoura e Comercio", Anno I, Número 91 – São Paulo 19 de julho de 1898, in art.: "Cousas Postaes".

<sup>171</sup> Jornal "O Democrata", Anno V, Número 222 – Itapetininga, 29 de setembro de 1905.

<sup>172</sup> Congresso Nacional, Annaes da Câmara dos Deputados – Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1906.



demissão de inúmeros agentes postais, entre eles Mariano José Ramos de Toledo, agente dos correios em Itapetininga<sup>173</sup>.

Em julho de 1912, foi aprovado ato de parte do agente dos correios de Itapetininga, designando Affonso do Amaral para servir de seu ajudante quando de sua ausência<sup>174</sup>.

Notícias de 1913. Em abril foi exonerado a pedido do cargo de agente dos correios de Itapetininga, José Cesar Noronha, sendo nomeado para o lugar, Evaristo Faustino da Silveira<sup>175</sup>. E em novembro, ocorre a exoneração de Manoel de Oliveira do cargo de estafeta da linha postal entre Boituva a Itapetininga, sendo substituído por José Vaz Rodrigues dos Santos<sup>176</sup>. O Tribunal de Contas da União, manda intimar Mariano José Ramos de Toledo, ex-agente dos correios de Itapetininga a recolher aos cofres públicos a importância de 10:865\$505 (dez contos, oitocentos e sessenta e cinco mil e quinhentos e cinco réis) referente ao processo da tomada de suas contas, referente ao período de 3 de janeiro de 1889 a 31 de dezembro de 1906<sup>177</sup>.

É noticiado em janeiro de 1915, que a agência dos correios de Itapetininga não mais possui cartões postais para vendas, em decorrência da grande procura ocorrida no final para as felicitações de ano novo<sup>178</sup>.

Em maio de 1917, foi nomeado para estafeta da agência de Itapetininga na estação da Estrada de Ferro Sorocabana o senhor Alberto Amálio Amibide, sendo que o mesmo não foi empossado em decorrência da nomeação de Marciliano Pereira Moraes para o referido cargo<sup>179</sup>.

Em 1919 é nomeado estafeta distribuidor da agência dos correios de Itapetininga o senhor Pedro Cesarino Barreto<sup>180</sup>.

O auxiliar do agente dos correios em Itapetininga, Jesuíno Manuel da Silva foi nomeado em 1920 para desempenhar o cargo de agente dos correios da cidade de Santos. Ainda neste ano foi nomeado José Alves Cruz para exercer efetivamente o cargo de ajudante da agência dos correios de Itapetininga<sup>181</sup>. Em abril ocorre a transferência do auxiliar de agente postal dos correios de Itapetininga Jesuíno Manuel da Silva, que passará a comandar a agência do correio de Santos como agente postal<sup>182</sup>.

No Distrito de Rechã em 15 de setembro foi criada uma agência do correio de 4ª classe<sup>183</sup>. Foi ainda concedido interinamente a Santino Orsi, o cargo de estafeta entre as localidades de Itapetininga a São Miguel Arcanjo, sendo aprovado pelo agente postal de Itapetininga<sup>184</sup>.

No ano de 1921, tal como em outras cidades do Brasil, a agência do correio de Itapetininga e desabastecida de selos postais, gerando descontentamento da população e do comércio em geral<sup>185</sup>. Estabeleceu-se a nomeação de Narciso da Silva Telles para o cargo de estafeta-carteiro para a agência de Itapetininga, determinando que inicie do seu exercício provisoriamente na agência dos correios de Tatuí<sup>186</sup>.

Em decorrência das constantes reclamações sobre o serviço postal da agência dos correios de Itapetininga, em carta o Administrador dos Correios informa que esta tomando todas as providências necessárias para que isto não mais ocorra<sup>187</sup>.

<sup>173</sup> Jornal "O Paiz", Anno XXIV, Número 8625 – Rio de Janeiro, 15 de maio de 1908.

<sup>174</sup> Jornal "Correio Paulistano" Anno XXXIII, Número 17596 – São Paulo, 20 de julho de 1912.

<sup>175</sup> Idem, Anno XXXIII, Número 17864 – São Paulo 17 de abril de 1913.

<sup>176</sup> Jornal "Jornal do Commercio", Anno 87, Número 314 – Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1913.

<sup>177</sup> Idem, Anno 89, Número 115 – Rio de Janeiro, 26 de abril de 1915.

<sup>178</sup> Jornal "Correio Paulistano" Número 18489 – São Paulo, 6 de janeiro 1915.

<sup>179</sup> Idem, Número 19938 – São Paulo, 12 de maio de 1917.

<sup>180</sup> Jornal "O Combate", Ano IV, Número 1174 – São Paulo, 19 de abril de 1919.

<sup>181</sup> Idem, Ano VI, Número 1594 – São Paulo, 15 de setembro de 1920.

<sup>182</sup> Jornal "Correio Paulistano", Número 20408 – São Paulo, 27 de abril de 1920.

<sup>183</sup> Idem, Número 20550 – São Paulo, 17 de setembro de 1920.

<sup>184</sup> Ibidem, Número 20614 – São Paulo, 20 de novembro de 1920.

<sup>185</sup> Ibidem, Número 20680 – São Paulo, 26 de janeiro de 1921.

<sup>186</sup> Ibidem, Número 20851 – São Paulo, 23 de junho de 1921.

<sup>187</sup> Ibidem, Número 21060 – São Paulo, 19 de fevereiro de 1922.



Após a inspeção do serviço postal ocorrida em fins de 1923 e início de 1924, pela administração dos Correios de São Paulo, deparou-se com a necessidade de exoneração dos agentes postais de Jundiá e Itapetininga em decorrência de desfalque junto à tesouraria de suas respectivas agência<sup>188</sup>.

É nomeado em 1928 como tesoureiro da agência dos correios de Itapetininga o senhor: Rio Aires de Dias<sup>189</sup>.

Em maio de 1929, foi nomeado ajudante da agência dos correios de Itapetininga o senhor José Lino da Fonseca<sup>190</sup>. Em outubro deste mesmo ano, e nomeado para ajudante de carteiro da respectiva agência dos correios o senhor Carlos Affonso Pereira<sup>191</sup>.

Em outubro de 1931, são verificados junto ao Tribunal de Contas da União débitos no valor de 66\$000 (sessenta e seis mil réis) pelo ex-agente dos correios de Itapetininga José Alves da Cruz<sup>192</sup>.

Com a deflagração do Movimento Constitucionalista de 1932 em São Paulo, ficou o governo revolucionário encarregado de organizar o serviço público, estabelecendo entre outras coisas a criação do Correio Militar MMDC<sup>193</sup>. O Departamento do Correio Militar foi criado juntamente com outros departamentos para garantir à eficácia dos serviços prestados a população. Assim sendo foi estabelecido inicialmente a isenção de todas as franquias recebidas e expedidas pelos soldados<sup>194</sup>. Em decorrência deste serviço postal, foi colada a necessidade de confecção de carimbos próprios as cidades que eram frentes de batalha e que recebiam e expediam as correspondências.

Em Itapetininga, cidade onde foi instalado o quartel geral da frente sul do estado, foi estabelecido o Correio Militar MMDC, ficando a mesma instalada junto ao Clube Recreativo Itapetiningano, no Largo do Rosário (atual Praça Rui Barbosa). Por esta improvisada agência do correio militar nos meses de agosto e setembro de 1932, muitas foram às correspondências encaminhadas e recebidas aos soldados constitucionalistas, como podem ser observada pelas inúmeras correspondências com os carimbos respectivos, e ainda existentes entre os colecionadores desta temática.

Em decorrência desta situação, muitos foram os carimbos postais (Figuras: 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 e 55) utilizados como também adoção de etiquetas de censura (Figura: 56 e 57).

Em decorrência da falta de funcionários na agência dos correios de Itapetininga, os poucos funcionários alocados na referida agência, comumente deixam de atender a população para afazeres internos, o que dificulta em demasia a população que até a agência se desloca para a postagem de suas correspondências<sup>195</sup>, são as críticas observadas no ano de 1933.

Independente das críticas, no Álbum de Itapetininga, de 1934<sup>196</sup>, João Netto Caldeira apresenta-nos um quadro bem detalhado sobre a agência dos correios, seus funcionários, postagem circulante na respectiva agência no ano de 1933 e a classe em que a mesma se encontra.

A partir de 1948, em decorrência das péssimas instalações onde se encontram a agência dos correios, tentou-se junto ao Departamento dos Correios e Telégrafos – DCT, a possibilidade de construção de agência própria. De fato o governo federal em novembro, garante ao Poder Executivo a realizar a construção de edifícios de agência postais e telegráficas<sup>197</sup> "numa longa lista de cidades e locais".

A exemplo da agência dos correios de Itapetininga, outras como: Nova Prata, Estrela, Presidente Wenceslau, Mococa, Ponta Porã, Carazinho, Magé, São

188 Jornal "O Combate", Número 2658 – São Paulo, 15 de abril de 1924.

189 Jornal "Correio da Manhã", Anno XXVII, Número 10.231, Rio de Janeiro, 9 de junho de 1928.

190 Jornal "O Paiz", Rio de Janeiro, 5 de maio de 1929.

191 Jornal "Correio Paulistano", São Paulo, 24 de outubro de 1929.

192 Jornal "Diário de Notícias", Número 40, Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1931.

193 Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, Decreto 5627, de 10 de agosto de 1932.

194 Idem, Decreto 5621, de 3 de agosto de 1932.

195 Jornal "Vida de Itapetininga", s/n – Itapetininga, 19 de março de 1933.

196 Álbum de Itapetininga, João Netto Caldeira, 1934.

197 Lei, 498 de 28 de novembro de 1948.



João da Boa Vista, Pindamonhangaba, Santo Antônio de Pádua, Taubaté e Caçapava, possuem características arquitetônicas comuns<sup>198</sup>.

Em 1949, a Comissão Executiva do Plano Telegráfico deu início a construção dos respectivos edifícios<sup>199</sup>. Em Itapetininga, o Prefeito Waldomiro de Carvalho faz a entrega de espaço para a construção da agência dos correios. O local disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Itapetininga foi um terreno junto a Rua Barbosa Franco, esquina com as ruas Quintino Bocaiuva e Cel. Pedro Dias Batista, na Praça Pedro Rosa, local onde até hoje se encontra a respectiva agência dos correios.

Em concorrência pública para a construção, o termo de ajuste é celebrado em 14 de dezembro de 1950 entre o Departamento dos Correios e Telégrafos - DCT e a firma Fagundes & Volpi Limitada. Com o projeto estabelecido, seguindo os modelos de construção das agências no início da década de 50, a mesma inicia-se.

Consta ainda em 1949, que a Agência dos Correios de Itapetininga, encontra-se como agência da Primeira Classe, possuindo também o reembolso postal. Outras agências postais do município são as de Morro do Alta e Alambarí ambas de quarta classe e possuindo somente serviço postal.

Porém em 1951 a primeira crise se estabelece, pondo em cheque a construção da agência dos correios de Itapetininga, o fato em questão é a recusa por parte do Tribunal de Contas da União do registro do termo do ajuste celebrado entre o Departamento dos Correios e Telégrafos - DCT e a firma Fagundes & Volpi Limitada<sup>200</sup>. O que é confirmado pelo Senado Federal em 1952<sup>201</sup>. Ainda neste ano o Ministério da Viação, examina ofício de solicitação do envio de 200 caixas postais para a agência dos correios de Itapetininga, bem como um pedido ao governo do Estado para que execute estudos sobre a condição dos serventes, contínuos e porteiros da referida agência<sup>202</sup>.



Figura 46 – Correio Militar M.M.D.C.



Figura 47 – Correio Militar - Censura.

CORREIO MILITAR  
DO  
M.M.D.C.  
ITAPETININGA

Figura 48 – Correio Militar do M.M.D.C.  
(Tipo Paladino)

ITAPETININGA

Figura 49 – Itapetininga

<sup>198</sup> Os Correios e Telégrafos no Brasil, Um Patrimônio Histórico e Arquitetônico, Margareth da Silva Pereira, 1999.

<sup>199</sup> Idem.

<sup>200</sup> Assembleia Legislativa Federal, Decreto Legislativo 31, Diário Oficial da União, 5 de setembro de 1951.

<sup>201</sup> Senado Federal, Decreto Legislativo 31, Diário Oficial da União, 3 de junho de 1952.

<sup>202</sup> Jornal "Correio Paulistano", Ano: XCVIII - Número: 29327 – São Paulo, 17 de novembro de 1951.





Figura 50 – Censurada – S.P. – Itapetininga



Figura 51 – Censura – S.P. Itp.



Figura 52: S. Inf. N.º 5



Figura 53: S. Inf.



Figura 54: Deficiência de Endereço



Figura 55: Correio Militar M.M.D.C. Expedida.

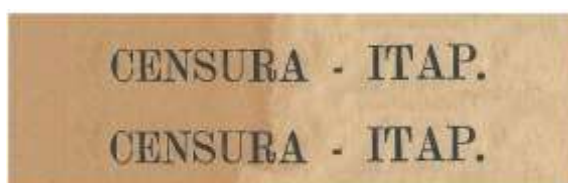


Figura 56: Correio Militar



Figura 57: Correio Militar

Independente da contestação por parte do Tribunal de Contas da União, a agência dos correios foi construída e em 25 de novembro de 1952 a mesma era inaugurada com grande pompa por Ciro Albuquerque, então prefeito de Itapetininga, acompanhado de inúmeras autoridades e convidados<sup>203</sup>.

No ano de 1962, em decorrência de desavenças internas entre funcionários na agência dos correios, tem seu ápice quando matéria sensacionalista passa a estampar na coluna “O Impossível Acontece” do então jornalista José Candido de Carvalho – J.C.C. da revista O Cruzeiro”. A matéria intitulada: “O Compartimento Proibido” faz referência a administração do agente postal na época<sup>204</sup>. A referida matéria é desmentida pelo então agente postal na respectiva revista através da coluna “Retificação”<sup>205</sup>.

<sup>203</sup> Jornal “Tribuna Popular”, Número 6149 – Itapetininga, 30 de novembro de 1952.

<sup>204</sup> Revista “O Cruzeiro”, Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1962.

<sup>205</sup> Idem, Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1962.



Porém a partir de 1996, com o aumento do serviço postal no município oferecido pela ECT, o com pouco espaço físico oferecido pela agência dos correios aos novos serviços implantados, a ECT, se viu obrigada a efetuar reforma na atual agência dos correios, obrigando desta forma a uma readequação da agência as normativas do sistema postal em vigor.

É desta reforma que também se efetuou a reorganização do serviço postal oferecido no município.

Em 15 de junho de 2010, foi inaugurado o Guichê Filatélico, junto a AC – Agência Central de Itapetininga, na Rua Barbosa Franco nº 185. Os guichês filatélicos começaram a ser instalados no ano de 2009, em municípios com mais de 200 mil habitantes. Nesta primeira etapa, somente Sorocaba foi contemplada na região. A partir do primeiro semestre de 2010, começou a segunda etapa, quando serão atendidas as cidades com cem mil habitantes ou mais.

Contará estes guichês filatélicos com dois atendentes que passarão por treinamento antes de assumirem as funções. As orientações acontecem nos dias 23 e 30 de março de 2010, na cidade de Campinas, com turmas diferentes. As orientações foram transmitidas durante um dia inteiro. Apesar de o treinamento ocorrer em um único dia, este é suficiente para se ensinar os procedimentos filatélicos necessários (foto 23).

Além de Itapetininga, as agências das cidades de Tatuí, Votorantim, Itu, Salto, Indaiatuba, Várzea Paulista e São José dos Campos passarão a contar com guichês filatélicos, sendo oferecida aos filatelistas a oportunidade de efetuar a compra selos, envelopes, coleções, selos personalizados, entre outros itens a disposição dos colecionadores.



Foto 29: 2016 – Michael Gomes da Cunha Lourenço. Acervo próprio



Foto 30: Adelino Martins Pereira. Acervo próprio.

No ano de 2016 os Correios foram escolhidos o Operador Logístico Oficial dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, o maior evento esportivo do



mundo. O resultado da concorrência, que teve a participação de empresas multinacionais, e ratificando a eficiência e qualidade dos Correios nesse segmento, a operação envolverá a movimentação de mais de 30 milhões de itens, inclusive todo o mobiliário das instalações Olímpicas e Paraolímpicas.

Quando da passagem da tocha olímpica pelo município de Itapetininga em 16 de julho, foram escolhidos como representantes dos correios no revezamento da tocha olímpica os funcionários: Michael Gomes da Cunha Lourenço, servidor junto a AC Itapetininga – Agência dos Correios Itapetininga <sup>(foto 29)</sup> e Adelino Martins Pereira, servidor junto ao CDD Itapetininga – Centro de Distribuição Domiciliária – Itapetininga <sup>(foto 30)</sup>.





# OS ITINERÁRIOS POSTAIS NO SUL DA PROVÍNCIA PAULISTA

O itinerário postal para Itapetininga tinha como ponto de partida a então vila do Sorocaba. Chegando a Itapetininga, os papeis e correspondências partiam para outras localidades em estafeta ora particulares ou a serviço da administração dos correios.

Muitos destes itinerários possuíam trajetos próprios com datas de partida e chegada oriundos do recebimento das malas em Itapetininga para que desta pudesse partir para as localidades de destino.

Seguindo as determinações da administração dos correios provinciais, muito destes itinerários postais foram modificados durante o processo de desenvolvimento postal na região. As perdas das malas postais; abandono dos estafetas do serviço para o qual fora contratado; atrasos e uma infinidade de dificuldades geraram uma inconsistência dos períodos em que as malas postais que aqui chegavam e daqui partiam.

Sabemos ser muito difícil relacionar todos os itinerários bem como os períodos em que os mesmos aconteciam, o que apresentamos é um levantamento dos dados observados através dos poucos documentos que tivemos acesso, ou de jornais locais, uma vez que os relatórios dos correios por vezes não aplicavam uma constante na indicação dos mesmos. Uma das conclusões que observamos, é que muitos dos itinerários apresentados, e dos períodos em que os mesmos regiam as malas postais, eram constantemente alvos de críticas. Isto acontecia em detrimento da longa distancia entre a chegada e a partida das malas postais a Itapetininga, e dos itinerários que as mesmas tinham que percorrer.

Inicialmente, as malas postais transportadas pelos estafetas cumpriam uma vez a periodicidade de cinco em cinco dias – isto aconteceu entre a origem do serviço dos correios entre Sorocaba a Itapetininga, até por volta da década de 70 do século XIX.

Posteriormente o mesmo as malas postais passaram a ser transportadas de três em três dias – indo da década de 70 a década de 90 do século XIX<sup>206</sup>, até que por necessidade da expansão do serviço postal na cidade e localidades circunvizinhas, o mesmo passou a ser diário. O benefício de um itinerário postal diário somente ocorreria quando da chegada a Itapetininga a Estrada de Ferro Sorocabana, que além de ligar o município a São Paulo, propiciou se não o abandono dos estafetas, uma melhoria da prestação do serviço do mesmo.

Além do uso do telegrafo, a estrada de ferro ampliou também não só as atividades econômicas em Itapetininga e região como garantiram uma maior interação nas trocas das malas postais entre as cidades, geradora da ampliação do serviço postal também as localidades menores da região e que ainda não possuíam o serviço do correio. Seria engano declarar obsoletas as críticas sofridas pelos agentes postais, pelos itinerários observados ou e até mesmo pelo serviço prestado pela administração dos correios, pois sabemos que muitas delas obtiveram dos órgãos competentes mudanças se não drásticas de como o serviço era prestado, gerou as mudanças que proporcionaram por vezes somente a melhoria como a ampliação do serviço postal não só em Itapetininga como por todos os itinerários adotados.

---

<sup>206</sup> Jornal "Município", Anno I, Número 29 – Itapetininga 30 de novembro de 1873, in art.: "É preciso não calar – Já informamos, mais de uma vez que devíamos ter correio aqui de 3 em 3 dias, e Paranapanema, Faxina, e outros pontos, ao menos de 5 em 5 dias. Até hoje nenhuma atenção mereceu a nossa reclamação. Estamos convencidos que jamais seremos atendidos; por isso não deixaremos de reclamar. Ainda que seja no deserto – é preciso que a imprensa não se cale".



---

**Setembro de 1841 - Itinerário da linha de Curitiba a São Paulo**

---

**IDA**

Parte De Curitiba para Castro nos dias: 10 e 25.  
Chega a Castro nos dias: 12 e 27.  
Parte de Príncipe para Castro nos dias: 10 e 25.  
Chega a Castro nos dias: 12 e 27.  
Parte de Castro para Faxina nos dias: 15 e 30.  
Chega a Faxina nos dias: 18 e 3.  
Parte de Faxina para Itapetininga nos dias: 3 e 18.  
Chega a Itapetininga nos dias: 5 e 20.  
Parte de Itapetininga para Sorocaba nos dias: 5 e 20.  
Chega a Sorocaba nos dias: 7 e 22.  
Parte de Sorocaba para São Paulo nos dias: 8 e 23.  
Chega a São Paulo nos dias: 10 e 25.

**VOLTA**

Parte de São Paulo Para Sorocaba nos dias: 12 e 27.  
Chega a Sorocaba nos dias: 14 e 29.  
Parte de Sorocaba para Itapetininga nos dias: 8 e 23.  
Chega a Itapetininga nos dias: 10 e 25.  
Parte de Itapetininga para Faxina nos dias: 6 e 21.  
Chega a Faxina nos dias: 8 e 23.  
Parte de Faxina para Castro nos dias: 19 e 4.  
Chega a Castro nos dias: 22 e 7.  
Parte de Castro para Príncipe nos dias: 13 e 28.  
Chega a Príncipe nos dias: 15 e 30.  
Parte de Castro para Curitiba nos dias: 13 e 28.  
Chega a Curitiba nos dias: 15 e 30.

---

**Outubro de 1841 - Itinerário da linha de São Paulo a Curitiba**

---

**IDA E VOLTA**

Parte de São Paulo para Sorocaba nos dias: 2, 12 e 22.  
Chega a Sorocaba nos dias: 4, 14 e 24.  
Volta a São Paulo nos dias: 8, 18 e 28.  
Chega a São Paulo nos dias: 5, 15 e 25.  
Parte de Sorocaba para Itapetininga nos dias: 6, 16, e 26.  
Chega a Itapetininga nos dias: 7, 17 e 27.  
Parte de Itapetininga para Faxina nos dias: 8, 18 e 28.  
Chega a Faxina nos dias: 10, 20 e 30.  
Parte de Faxina para Itapetininga nos dias: 1, 11 e 21.  
Chega a Itapetininga nos dias: 3, 13 e 23.  
Parte de Faxina para Castro nos dias: 1, 11 e 21.  
Chega a Castro nos dias: 4, 14 e 24.  
Parte de Castro para Faxina nos dias: 7, 17 e 27.  
Chega a Faxina nos dias: 10, 20 e 30.  
Parte de Castro para Ponta Grossa nos dias: 6, 16 e 26.  
Chega a Ponta Grossa nos dias: 6, 16 e 26.  
Parte de Ponta Grossa para Castro nos dias: 5, 15 e 25.  
Chega a Castro nos dias: 5, 15 e 25.  
Parte de Ponta Grossa para Palmeira nos dias: 7, 17 e 27.  
Chega a Palmeira nos dias: 7, 17 e 27.  
Parte de Palmeira para Ponta Grossa nos dias: 4, 14 e 24.  
Chega a Ponta Grossa nos dias: 4, 14 e 24.  
Parte de Palmeira para Lapa nos dias: 8, 18 e 28.  
Chega a Lapa nos dias: 8, 18 e 28.  
Parte de Lapa para Palmeira nos dias: 9, 19 e 29.  
Chega a Palmeira nos dias: 3, 13 e 23.  
Parte de Lapa para Rio Negro nos dias: 10, 20 e 30.  
Chega a Rio Negro nos dias: 10, 20 e 30 ou 11, 21 e 31 ou 1.  
Parte de Rio Negro para Lapa nos dias: 11, 21 e 31 ou 1 ou 2, 12 e 22.  
Chega a Rio Negro nos dias: 2, 12 e 22.  
Parte de Curitiba para Palmeira nos dias: 6, 16 e 26.  
Chega em Palmeira nos dias: 7, 17 e 27.  
Parte de Palmeira para Curitiba nos dias: 8, 18 e 28.  
Chega a Curitiba nos dias: 9, 19 e 29.



---

**Abril de 1874 - Itinerário da linha de Sorocaba a Faxina**

---

**IDA**

Chega a Sarapuí nos dias: 4,9,14,19,24 e 29 às 4 horas da tarde.  
Chega a Itapetininga nos dias: 5,15,25, e 30 às 8 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 5,15,e 25 à 1 hora da tarde.  
Chega a Paranapanema nos dias: 6,16 e 26 às 2 horas da tarde.  
Parte de Paranapanema nos dias: 7,17 e 27 às 6 horas da manhã.  
Chega a Faxina nos dias: 7,17 e 27 às 5 horas da tarde.

**VOLTA**

Parte de Faxina nos dias: 3,13 e 23 às 6 horas da manhã.  
Chega a Paranapanema nos dias: 4,14 e 24 às 6 horas da manhã.  
Chega a Itapetininga nos dias: 5,15, e 25 às 8 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 2,7,12,17 e 27 às 5 horas da tarde.  
Parte de Sarapuí nos dias: 3,8,13,18,23 e 28 às 6 horas da manhã  
Chega a Sorocaba nos dias: 3,8,13,18,23 e 28 às 3 horas da tarde.

---

**Fevereiro e Março de 1874**

---

As malas da capital e cidades do norte chegam neste mês nos dias: 4,10,16,22 e 28 e partem no mesmo dia às 4 horas da tarde,

---

**Abril de 1874 - Itinerário da linha de Sorocaba á Faxina**

---

**IDA**

Parte de Sorocaba nos dias: 4,9,14,19,24 e 29 às 6 horas da manhã.  
Chega a Sarapuí nos dias: 4,9,14,19,24 e 29 às 4 horas da tarde.  
Chega a Itapetininga nos dias: 5,15,25, e 30 às 8 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 5,15,e 25 à 1 hora da tarde.  
Chega a Paranapanema nos dias: 6,16 e 26 às 2 horas da tarde.  
Parte de Paranapanema nos dias: 7,17 e 27 às 6 horas da manhã.  
Chega a Faxina nos dias: 7,17 e 27 às 5 horas da tarde.

**VOLTA**

Parte de Faxina nos dias: 3,13 e 23 às 6 horas da manhã.  
Chega a Paranapanema nos dias: 4,14 e 24 às 6 horas da manhã.  
Chega a Itapetininga nos dias: 5,15, e 25 às 8 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 2,7,12,17 e 27 às 5 horas da tarde.  
Parte de Sarapuí nos dias: 3,8,13,18,23 e 28 às 6 horas da manhã  
Chega a Sorocaba nos dias: 3,8,13,18,23 e 28 às 3 horas da tarde.



---

**Setembro de 1874 - Itinerário da linha de Sorocaba á Faxina**

---

**IDA**

Parte de Sorocaba nos dias: 4,10,16,22 e 28 ás 6 horas da manhã.  
Chega a Sarapuú nos dias: 4,10,16,22 e 28 às 3 horas da tarde.  
Parte de Sarapuú nos dias: 4,10,16,22 e 28 às 4 horas da manhã.  
Chega a Itapetininga nos dias: 5,11,17,23 e 29 às 8 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 5,17,e 26 às 2 hora da tarde.  
Chega a Paranapanema nos dias: 6,18 e 27 às 2 horas da tarde.  
Parte de Paranapanema nos dias: 6,18 e 27 às 3 horas da manhã.  
Chega a Faxina nos dias: 7,19 e 28 às 3 horas da tarde.

**VOLTA**

Parte de Faxina nos dias: 3,15 e 24 às 6 horas da manhã.  
Chega a Paranapanema nos dias: 4,16 e 25 às 9 horas da manhã.  
Parte de Paranapanema nos dias: 4,16 e 25 às 11 horas da manhã.  
Chega a Itapetininga nos dias: 5,17, e 26 às 12 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 2,8,14,20 e 26 à 1 horas da tarde.  
Chega a Sarapuú nos dias: 2,8,14,20 e 26 às 5 horas da tarde  
Parte de Sarapuú nos dias: 3,9,15,21 e 27 às 6 horas da manhã  
Chega a Sorocaba nos dias: 3,9,15,21e 27 a 3 horas da tarde.

---

**Julho de 1875**

---

**Correio de Itapetininga**

Chega de Sorocaba nos dias: 3,9,15,21 e 27 ás 9 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 6,12,18,24 e 31 à 1 horas da tarde.

**Correio de Faxina e seus ramais**

Chega nos dias: 3,15 e 27 às 12 horas da manhã.  
Parte nos dias: 3,15 e 27 às 2 horas da tarde.

---

**Agosto de 1875**

---

**Correio de Itapetininga**

Chega de São Paulo nos dias: 3,8,13,18,23 e 28 ás 9 horas da manhã.  
Parte de Itapetininga nos dias: 5,10,15,20, 25 e 30 à 1 horas da tarde.

**Correio de Faxina**

Chega nos dias: 3,8,13,18,23 e 28 às 12 horas da manhã.  
Parte nos dias: 3,8,13,18,23 e 28 às 2 horas da tarde.



---

**1º de junho de 1880**

---

**Correio de Tatuhy a Itapetininga (12 vezes por mez)**

Expedidas as malas nos dias: 1, 4, 6, 9, 11, 14, 16, 19, 21, 24, 26 e 29.  
(até às 4 horas da tarde, registrados e até as 6 horas cartas e impressos).

---

**Condução das malas a partir de maio de 1882**

---

Tatuhy a Itapetininga  
Itapetininga a Faxina

---

**Condução das malas para o exercício de 1884 e 1885**

---

**12 vezes por mez**  
Tatuhy a Itapetininga  
**6 vezes por mez**  
Itapetininga a Paranapanema

---

**6 de abril de 1884**

---

**Condução das malas (dez vezes por mez)**

Tatuhy a Itapetininga  
Itapetininga a Paranapanema

---

**26 de abril de 1884**

---

**De maio em diante será dez vezes expedição de mala para Itapetininga**

Expedidas as malas nos dias: 1, 4, 7, 10, 14, 13, 16, 19, 22, 25 e 28.

---

**4 e maio de 1884**

---

**Alteração da expedição de mala para Itapetininga**

Expedidas as malas nos dias: 7, 10, 16, 22 e 28.



---

**10 de setembro de 1880**

---

**Correio entre Itapetininga Paranapanema e Faxina (6 vezes por mez)**  
(até às 5 horas da tarde, registrados e até as 6 horas cartas e impressos).

---

**Condução das malas para o exercício de julho a dezembro de 1885**

---

**dez vezes por mez**

Tatuhy e Itapetininga  
Itapetininga, Paranapanema e Faxina

**seis vezes por mez**

Itapetininga e Bom Sucesso passando por Espirito Santo da Boa Vista  
Itapetininga e Pilar

---

**Condução das malas para o exercício de julho a dezembro de 1887**

---

**dez vezes por mez**

Itapetininga a Pilar  
Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso  
Tatuhy a Itapetininga

**cinco vezes por mez**

Itapetininga a São Miguel Archanjo

---

**Condução das malas para o exercício de 1888**

---

**dez vezes por mez**

Itapetininga a Pilar  
Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso  
Tatuhy a Itapetininga

**cinco vezes por mez**

Itapetininga a São Miguel Archanjo

---

**Fevereiro e Março de 1888**

---

**Partida de**

São Paulo nos dias: 31 de janeiro,  
São Paulo nos dias: 2,6,9,12,15,18,21,24 de fevereiro  
São Paulo nos dias: 2,5,8,11,14,17,20,23,26 e 29 de março.

**Chegada a**

Itapetininga nos dias: 3,7,10,13,16,19,22,25 de fevereiro  
Itapetininga nos dias: 3,6,9,12,15,18,21,24,27 e 30 de março.



---

---

**Condução das malas para o exercício de 1889**

---

**dez vezes por mez**

Itapetininga a Pilar  
Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso  
Tatuhy a Itapetininga

**cinco vezes por mez**

Itapetininga a São Miguel Archanjo

---

---

**Condução das malas para o exercício de 1891**

---

**Diariamente**

Tatuhy a Itapetininga

**dez vezes por mez**

Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso

**cinco vezes por mez**

Itapetininga a São Miguel Archanjo

---

---

**Fevereiro e Março de 1891**

---

**Partida de**

Tatuí, São Paulo, Botucatu etc... nos dias: 3,6,9,12,15,18,21,24 e 27 de fevereiro  
Tatuí, São Paulo, Botucatu etc... nos dias: 2,5,8,11,14,17,20,23,26 e 28 de março.

**Chegada de**

São Paulo e segue para Paranapanema, Faxina, Sarapuí, Espírito Santo da Boa Vista etc...  
nos dias: 4,7,10,13,16,19,22,25 e 28 de fevereiro  
São Paulo e segue para Paranapanema, Faxina, Sarapuí, Espírito Santo da Boa Vista etc...  
nos dias: 3,6,9,12,15,18,21,24,27 e 29 de março.

---

---

**Condução das malas para o exercício de 1892**

---

**dez vezes por mez**

Tatuhy a Itapetininga  
Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso

**cinco vezes por mez**

Itapetininga a São Miguel Archanjo



---

**Condução das malas para o exercício de 1893**

---

**dez vezes por mez**

Tatuhy a Itapetininga  
Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso  
Itapetininga a São Miguel Archanjo  
Itapetininga a Pilar

---

**Condução das malas para o exercício de 1894**

---

**dez vezes por mez**

Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso  
Itapetininga a São Miguel Archanjo  
Itapetininga a Pilar

---

**Condução das malas para o exercício de 1895**

---

**dez vezes por mez**

Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso  
Itapetininga a São Miguel Archanjo  
Itapetininga a Pilar passando por Alambary e Sarapuhy  
Tatuhy a Itapetininga passando por Pinhalzinho

---

**Condução das malas para o exercício de 1896**

---

**dez vezes por mez**

Itapetininga a Paranapanema  
Itapetininga a Bom Sucesso passando por Espírito Santo da Boa Vista  
Itapetininga a São Miguel Archanjo  
Itapetininga a Pilar passando por Alambary e Sarapuhy

---

**Condução das malas para o exercício de 1898**

---

**15 vezes por mez**

Itapetininga a Capão Bonito do Paranapanema

**10 vezes por mez**

Itapetininga a Pilar, passando por Alambary e Sarapuhy  
Itapetininga a Bom Sucesso e Espírito Santo da Boa Vista  
Itapetininga a São Miguel Archanjo





---

**Condução das malas para o exercício de 1899**

---

**15 vezes por mez**

Itapetininga a Capão Bonito do Paranapanema

**10 vezes por mez**

Itapetininga a Pilar, passando por Alambary e Sarapuhy

Itapetininga a Bom Sucesso e Espirito Santo da Boa Vista

Itapetininga a São Miguel Archanjo

---

**Condução das malas para o exercício de 1900**

---

**15 vezes por mez**

Itapetininga a Capão Bonito do Paranapanema

**10 vezes por mez**

Itapetininga a Pilar, passando por Alambary e Sarapuhy

Itapetininga a Bom Sucesso e Espirito Santo da Boa Vista

Itapetininga a São Miguel Archanjo



# AS LOCALIZAÇÕES DAS AGÊNCIAS DOS CORREIOS DE ITAPETININGA

Sobre as localizações das agências dos correios em Itapetininga, sabemos que as mesmas eram muitas vezes cômodos simples, em órgão da administração pública ou disponibilizados por moradores em residência própria, ou quando muito em salões comerciais custeado pelos Correios.

A maioria das localizações levantadas foi disposta no mapa da cidade, onde se pode observar que a maioria destas localidades por mais de 100 anos permaneceu junto a área central, somente passando para a então periferia de Itapetininga nos anos 40 do século XX quando foi construído agência própria para os Correios (Mapa X).

Durante os primeiros anos do serviço postal em Itapetininga, a localização da respectiva agência dos correios, onde as correspondências eram recebidas e distribuídas à população, funcionava junto a representação da Fazenda no Município, possivelmente em horário comercial no Pátio da Cadeia, atual Centro Cultural Municipal, localizado à Praça Marechal Deodoro da Fonseca nº 305, onde na época funcionava além da Cadeia Pública, Câmara e Representação da Fazenda; visto que em inúmeros documentos estudados, surgem relatos de que a Fazenda, tinha além de suas obrigações com a arrecadação dos impostos municipais, a postagem, envio e distribuição de todos os estafetas e as cartas que pela vila passavam ou faziam deste ponto de parada para outras localidades.

Assim sendo, a maioria das agências dos correios estavam localizadas junto à estas repartições, o que oferecia um serviço mais efetivo e respondia às necessidades do império e da população local.

Como sabemos o prédio onde hoje se encontra o Centro Cultural de Itapetininga, tem sua construção datada de 1879, porém anterior a este, existia uma construção rústica onde abrigava todos os poderes municipais, além dos serviços públicos imperiais.

A construção deste edifício data de 1842, e informações atuais dão conta que anterior a este, existia no local uma construção de taipa batida, muito rústica, onde localizava o posto da guarda nacional. Isto nos leva a pensar que as correspondências entre os anos de 1828 até 1842, eram recebidas e distribuídas à frente deste edifício por estafeta que permanecia pernoitando em Itapetininga, tempo então mais do que necessário para as pessoas procurarem o estafeta para postarem, enviarem e receberem suas correspondências.

Possivelmente entre os anos de 1842 até 1873, as correspondências utilizavam o mesmo espaço físico sem, porém contar com sede própria para os correios, já que o mesmo passava pelo município somente algumas vezes por mês.

Porém a partir de 1870, com a ampliação dos Trajetos Postais, para outras localidades vizinhas, tornou-se necessário a procura de prédio próprio, uma vez que o volume de correspondência aumentava consideravelmente. Além do que o serviço de distribuição das correspondências aos destinatários, aqui não existia, sendo o mesmo efetuado somente nos grandes centros urbanos.

A procura das correspondências se fazia somente pelo destinatário junto ao estafeta que ainda permanecia um dia no município, seguindo seu trajeto em dia subsequente.

É possível imaginarmos os inúmeros transtornos que ocorriam quando os destinatários não efetuavam a procura das correspondências.

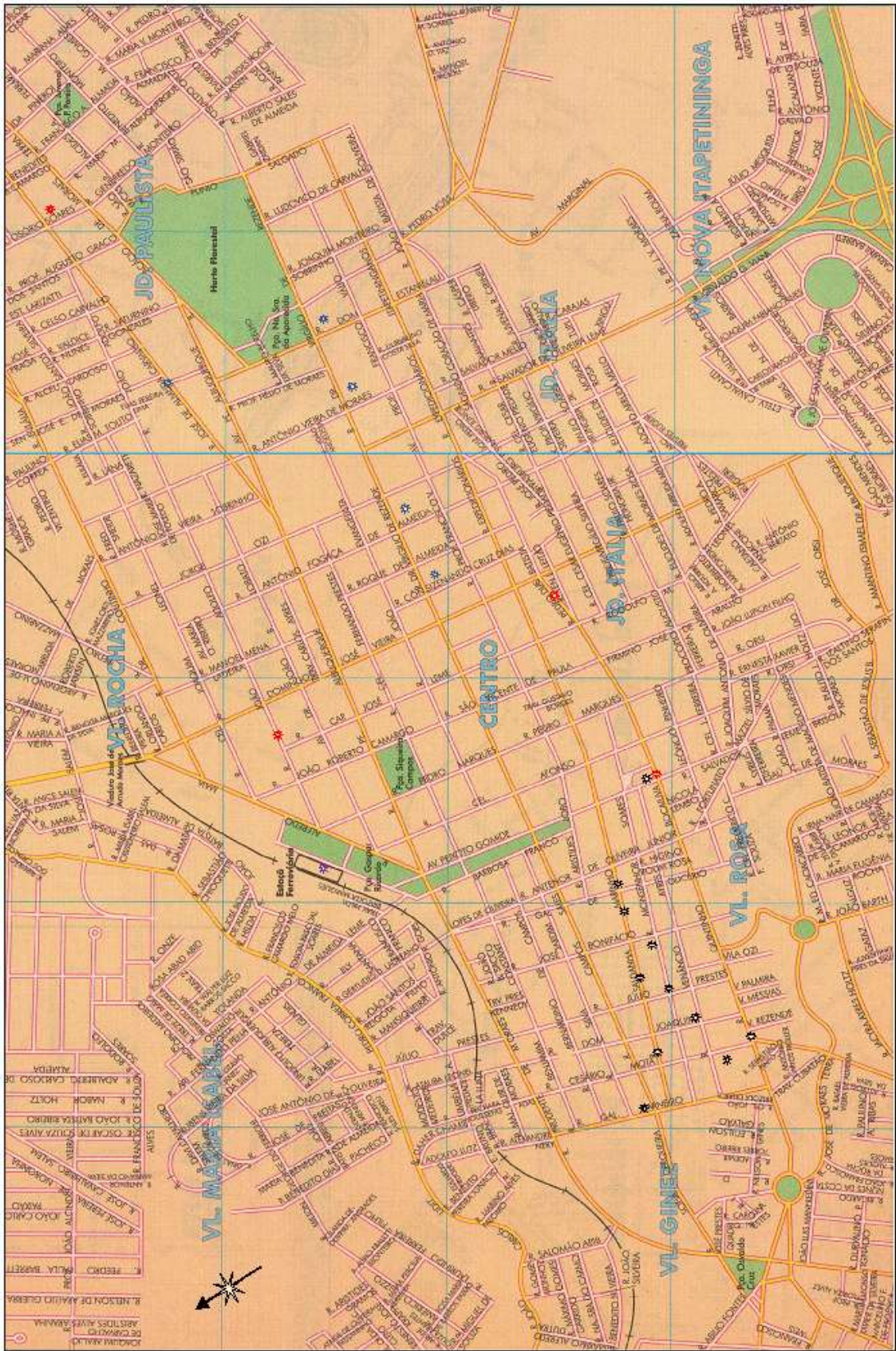


Por estudos já realizados por outros pesquisadores, quando isto ocorria as mesmas eram entregues à autoridade local, para que de forma direta ou indireta providenciasse a sua distribuição<sup>207</sup>.

---

<sup>207</sup> Oracy NOGUEIRA. Família e Comunidade (Um Estudo Sociológico de Itapetininga), p. 180 – 224.





Mapa X – Localização das Agências dos Correios de Itapetininga



### **Agência Central dos Correios \***

- 1- **1828 até 1842** (Pátio da Cadeia)  
Rua Monsenhor João Soares
- 2- **1842 até ?** (Pátio da Cadeia)  
Rua: Monsenhor João Soares
- 3- **? até 1873** (Rua da Imperatriz)  
Rua: Venâncio Ayres
- 4- **1873 até 1889** (Travessa de Santo Antônio)  
Rua: Silva Jardim
- 5- **1889 até 1894** (Pátio da Matriz)  
Rua: Saldanha Marinho
- 6- **1894 até 1906** (Rua da Liberdade)  
Rua: Cesário Mota
- 7- **1906 até 1913**  
?
- 8- **1913 até 1914**  
Rua: Saldanha Marinho nº 49
- 9- **1919 até ?**  
Rua: José Bonifácio nº 490
- 10- **1914 até 1919**  
Rua: Dom Joaquim nº 21
- 11- **1931 até ?**  
Rua: Saldanha Marinho nº 95
- 12- **? até 1952**  
Rua: Saldanha Marinho esquina com  
Rua G<sup>al.</sup> Glicério
- 13- **1952 até presente data**  
Rua: Barbosa Franco nº 185 (Praça  
Pedro Rosa)

### **Centro de Distribuição Domiciliária \***

- 14- **1995 até 1996**  
Rua Barbosa Franco (Praça dos  
Correios)
- 15- **1996**  
Av. Dr. José de Almeida Carvalho nº  
1030
- 16- **1996 até 2014**  
Rua: Cel. Pedro Dias Batista nº 1765
- 17- **2014 até presente data**  
Rua: João Adolfo nº 281

### **Agência Permissionada - Rodoviária \***

- 18- **1993 até 1995**  
Av. Dr. José de Almeida Carvalho nº  
589
- 19- **1995 até 1997**  
Rua Virgílio de Rezende nº 1550
- 20- **1997 até 2000**  
Rua Virgílio de Rezende nº 1321
- 21- **2000 até 2006**  
Rua Virgílio de Rezende nº 720
- 22- **2006 até presente data**  
Rua Virgílio de Rezende nº 914

### **Agência Telegráfica – Ferrovia \***

- 23- **1895 até 1997**  
Praça: Gaspar Ricardo s/nº

Sabemos que isto era uma prática comum em Itapetininga, pois através do periódico "O Itapetininga", datado de 1873, é encontrado inúmeras relações de correspondências que estavam à disposição dos interessados, ficando para tanto o interessado, encarregado de somente ir a autoridade local para que as mesmas fossem entregues.

Existem relatos de que o próprio jornal por vezes tomou o papel de distribuidor destas correspondências que permaneciam paradas sem que seus destinatários o procurassem. Porém, a partir de 1873 a 17 de junho de 1889, segundo estudos realizados, observamos a existência da primeira agência postal propriamente dita; pois reclames informavam quinzenalmente o local do "Posto do Correio<sup>208</sup>", para onde as pessoas poderiam postar e procurar suas correspondências. Esta agência estava localizada na Rua da Imperatriz atual Rua Venâncio Ayres, possivelmente na residência do Tenente Coronel Manoel Affonso Pereira Chaves (atual E.E. Major Fonseca), sendo transferida para a Travessa de Santo Antônio nº 1, atual Rua Silva Jardim.

Durante os anos de 1889, até 20 de agosto de 1894, a agência dos correios estava localizada junto ao Pátio da Matriz (foto 1), em frente à Igreja (atualmente Praça Duque de Caxias, frente com a Rua Saldanha Marinho)<sup>209</sup>, possivelmente a mesma estava localizada junto à propriedade atual da senhora Nadir Albuquerque. Por volta destas datas é que vamos observar o

208 Jornal "Município", Anno I – Número 9 – Itapetininga 31 de julho de 1873, cita: "Está mudada a agência do correio da Rua da Imperatriz para a travessa de Santo Antonio número 1".

209 Jornal "O Itapetininga", Anno II, Número 99 – Itapetininga 18 de julho de 1889, cita: "De hoje em diante a agência do correio fica sendo no Pátio da Matriz em frente a Igreja, Itapetininga, 17 de julho de 1889, o Agente do Correio – Porfírio Antunes de Oliveira.



aparecimento do Adjunto do Correio, uma espécie de carteiro, que muitas vezes era o encarregado da agência dos correios local.

Entre os anos de 1894 a 1906, a agência dos correios foi transferida para a Rua da Liberdade nº 13, na parte debaixo do assobradado do então Coronel Manoel Affonso Pereira Chaves (foto 2), atualmente Rua Cesário Mota.



Foto 1: Local da Agência dos Correios entre os anos de 1889 a 1894. Imagem dos anos 20. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.



Foto 2: Propriedade do Sr. Sylvestre de Carvalho Leitão. Imagem dos Anos 30. Local da Agência dos Correios entre os anos de 1894 a 1906. Fonte: Álbum de Itapetininga. Coleção própria.



Ainda nada sabemos sobre a localização da agência dos correios entre os anos de 1906 a 1913. Porém em 01 de dezembro de 1913 foi a agência dos correios passou a funcionar em prédio localizado na Rua Saldanha Marinho nº 49, lá permanecendo até 26 de junho de 1914, o que após esta curta permanência nesta localidade a mesma foi passou a funcionar na Rua Dom Joaquim nº 21 (foto 3), quando esta foi elevada a 2ª classe.



Foto 3: Rua Dom Joaquim frente o Largo da Matriz. Imagem dos anos 10. Local da Agência dos Correios entre os anos de 1914 a 1919. Fonte: Desconhecido. Reprodução da Coleção Osvaldo de Souza.



Foto 4: Rua José Bonifácio. Imagem de 1919. Local da Agência dos Correios entre os anos de 1919. Fonte: Desconhecido. Reprodução da Coleção Dirceu de Campos.





Foto 5: Sapataria Leonel. Imagem dos Anos 30. Ao lado o sobrado dos correios, também do mesmo proprietário. Local da Agência dos Correios entre o ano de 1931 e fins dos anos 30. Fonte: Álbum de Itapetininga. Coleção própria.



Foto 6: Local da Agência dos Correios entre fins dos anos 30 a 1952. Imagem de 1986. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.







Foto 7: Novas instalações da Agência dos Correios. Imagem de 1954.  
Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

Em 1916, foi efetuado novo contrato de arrendamento, que duraria até o ano de 1919<sup>210</sup>. O referido imóvel pertencia a José Leonel Monteiro.

No ano de 1919, a agência dos correios consta como funcionando na Rua José Bonifácio nº 490 (foto 4), lá provavelmente permanecendo até por volta de do ano de 1931.

Em fevereiro de 1931, a agência dos correios foi transferida<sup>211</sup> para a Rua Saldanha Marinho nº 95 (foto 5), em sobrado alugado de senhor José Leonel Dias<sup>212</sup>, lá permanecendo até provavelmente os fins dos anos 30.

Entre provavelmente os anos de 1940 a 1952, a agência dos correios, estava localizada na Rua Saldanha Marinho esquina com a Rua General Glicério (foto 6).

Durante este período, a agência dos correios contava com o atendimento ao público e com o serviço de recebimento e distribuição postal, porém com o passar dos anos, o local passou a não suportar o aumento da circulação postal, o que obrigou a transferência da agência dos correios para uma nova localidade.

Esta dificuldade associada ao interesse do Departamento dos Correios e Telégrafos (DCT) em obtenção de prédio próprio. Pela Lei nº 498, de 28 de novembro de 1948, que garantia dotação significativa pelo período de 16 anos para a reforma e construção de novas agências postais<sup>213</sup>.

No ano de 1949, os Correios e Telégrafos através da Comissão Executiva, da inicio ao lançamento de um plano de construção de uma serie de edifícios.

<sup>210</sup> Diário Oficial da União – 18 de novembro de 1916, Secção 1, p. 28.

<sup>211</sup> Jornal "O Democrata" – Anno, número 1181 – Itapetininga, 18 de fevereiro de 1931.

<sup>212</sup> João Caldeira Netto, Álbum de Itapetininga, p. 138: "O sr. José Leonel Dias possui, além do prédio em que está a 'Sapataria Leonel', o bello sobrado visinho, occupado pela Repartição Postal-Telegraphica e mais uma outra casa de aluguel á rua Campos Salles."

<sup>213</sup> Margareth da Silva Pereira, Os correios e telégrafos no Brasil, p. 166.



Com características compactas e simples, levando em conta um plano em que na construção destes edifícios, além da residência com dois ou três quartos, no primeiro pavimento e no térreo a parte reservada ao atendimento ao público e as operações do serviço postal propriamente dito.



Foto 8: 1986 – Salão de Atendimento ao Público (térreo) – Caixas Postais Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.



Foto 9: Tapa do escaninho da Caixa Postal.  
Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.



Foto 10: Chave do escaninho da Caixa Postal. A referida Caixa Postal desde os anos 70 pertencia à empresa: Nisshinbo do Brasil Indústria Têxtil Ltda. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.





Foto 11: 1986 – Salão de Atendimento ao Público (térreo) – Quadro de Serviços Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria



Foto 12: 1986 – Salão de Atendimento ao Público (térreo). Local de recebimento das correspondências. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.





Foto 13: 1986 – Salão de Atendimento ao Público (térreo). Balcão de atendimento de Posta Restante. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.



Foto 14: 1986 – Salão de Atendimento ao Público (térreo). Balcão de atendimento a serviços diversos. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.





Foto 15: 1986 – Salão de Atendimento ao Público (térreo). Balcão de atendimento a telegramas. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.



Foto 16: 1986 – Piso Superior – Sala do telegrafista. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.





Foto 17: 1986 – Piso Superior – Vai e Vem. Assim era chamada a passagem entre o piso superior (sala do telegrafista) e o térreo (balcão de atendimento a telegramas). Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.



Foto 18: 1986 – Piso Superior – Administração Geral da Agência dos Correios. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.





Foto 19: 1986 – Centro de Triagem de Correspondência. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.



Foto 20: 1986 – Centro de Triagem de Correspondência. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria







Foto 21: 1986 – Carteiros. Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

Das negociações entre ao DCT e a prefeitura municipal de Itapetininga, que no empenho de melhorar o serviço postal no município, faz a doação de terreno onde seria edificada a nova agência dos correios.

O terreno oferecido está localizado junto a Rua Barbosa Franco nº 185, dando origem a Praça Pedro Rosa, que além de abrigar a agência dos correios, também poderia contar com uma praça arborizada ao redor da edificação. A obra foi iniciada em 1951 e terminada em 1952, sem, porém passar por problemas de ordem político administrativos. Em setembro de 1951, ocorre a recusa por parte do tribunal de contas contra a firma licitada para a construção do edifício dos correios<sup>214</sup>, problema este somente resolvido em junho de 1952<sup>215</sup>.

<sup>214</sup> Diário Oficial da União- Seção 1 - 5/9/1951, Página 1324: DECRETO LEGISLATIVO Nº 31, DE 1951, Aprova a decisão do Tribunal de Contas que recusou registro ao contrato celebrado entre o Ministério da Educação e Saúde e a firma L. Keller, Lupi & Cia. Ltda, para fornecimento de material à Escola Técnica de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul. Art. 1º - É mantida a decisão por que o Tribunal de Contas, em sessão realizada a 9 de março de 1951, recusou registro ao termo de ajuste celebrado a 14 de dezembro de 1950 entre o Departamento dos Correios e Telégrafos e a firma Fagundes & Volpi Limitada, para a construção de um prédio destinado a servir de sede da agência postal e telegráfica de Itapetininga, no Estado de São Paulo. Art. 2º - Revogam-se as disposições em contrário. SENADO FEDERAL, em 30 de maio de 1952. JOÃO CAFÉ FILHO – PRESIDENTE do SENADO FEDERAL. Este texto não substitui o original publicado no Diário do Congresso Nacional - Seção 1 de 05/09/1951.

<sup>215</sup> Diário do Congresso Nacional - Seção 1 - 3/6/1952, Página 465, DECRETO LEGISLATIVO Nº 31, DE 1952, Mantém decisão do Tribunal de Contas recusando o registro ao termo do ajuste celebrado entre o Departamento dos Correios e Telégrafos e a firma Fagundes e Volpi Limitada, para a construção de um prédio destinado a servir de sede da agência postal e telegráfica de Itapetininga, no Estado de São Paulo. Art. 1º - É mantida a decisão por que o Tribunal de Contas, em sessão realizada a 9 de março de 1951, recusou registro ao termo de ajuste celebrado a 14 de dezembro de 1950 entre o Departamento dos Correios e Telégrafos e a firma Fagundes & Volpi Limitada,





Foto 22: 2010 – AC - Itapetininga. Fonte: Fábio Barros. Fotografo

A inauguração da nova edificação ocorre em 25 de novembro de 1952 (fotos 8), onde até a presente data permanece em funcionamento. Nesta ocasião a nova agência dos correios passa a contar com novas caixas postais, estas então patronizadas pelo DCT – Departamento dos Correios e Telégrafos (foto 9 e 10), assim permanecendo até a reforma das instalações – Agência Postal no ano de 1996. A partir deste ano, ocorre o aumento do número de escaninhos para uso das caixas postais, sendo utilizado o modelo padrão até a presente data.

De lá para poucas foram às interferências reformas arquitetônicas externas e internas que o edifício passou a sofrer (fotos 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 e 22).

---

para a construção de um prédio destinado a servir de sede da agência postal e telegráfica de Itapetininga, no Estado de São Paulo. Art. 2º - Revogam-se as disposições em contrário. SENADO FEDERAL, em 30 de maio de 1952. JOÃO CAFÉ FILHO – PRESIDENTE do SENADO FEDERAL.





Foto 23: 2010 – AC - Itapetininga. Inauguração da Guichê Filatélico (15.06.2010). Funcionário encarregado: Sandra Regina Barbosa Pires de Medeiros Fonte: AC – Itapetininga.

Em início do mês de outubro do mesmo ano, a AC – Agência Central de Itapetininga passa por reforma visual de seu salão de serviço e área externa, nesta reforma de caráter adaptativo, foram inclusas na parte externa do edifício, as faixas de cerâmicas no piso indicativas para deficiente visuais, como houve a criação de mais dois Box para recebimento de deficientes.

<b>CDD – Centro de Distribuição Domiciliada – 1995</b> Características Físicas do CDD - Itapetininga	
Área do prédio 622 m <sup>2</sup>	Média de entrega de objetos e correspondências - 25000 por dia
34 funcionários	Atende atualmente - 100% área urbana domiciliar
7 motos	SRO- Sistema de Rastreamento de Objetos - leitor magnético
2 Peruas Kombi	15 caixas de coleta de correspondências nas Vilas as quais possuem em suas proximidades, postos de venda de produtos do correio.
Área de lazer (incluso na área do prédio)	05 AGC- Agências de Correios Comunitária, c/caixa postal comunitária nos Distritos de: Rechã, Morro do Alto, Gramadinho, Conceição, Posto Tupy, (sendo que a procura de correspondência ocorre na própria agência).

Gráfico III – FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior

Itapetininga ainda passa a contar deste o ano de 1995 com o Centro de Distribuição Domiciliária (CDD). O CDD (Gráfico III), unidade responsável pela entrega de objetos de correspondências (cartas, telegramas, encomendas, etc...), que passou a funcionar a partir de 1º de julho de 1995.



Inicialmente teve o seu funcionamento no edifício da AC – Itapetininga, vindo em fins do ano de 1996 a mesma é transferida para prédio alugado a Avenida Waldomiro de Almeida Carvalho nº 1030, lá permanecendo até fins do ano de 1997, quando é novamente transferida para prédio alugado a rua: Cel. Pedro Dias Baptista nº 1675, lá permanecendo até 2014 (foto 24 e 25).

Em decorrência da ampliação dos serviços prestados pelo Centro de Distribuição Domiciliária, e do espaço exíguo das instalações, foi a mesma transferida em 6 de outubro de 2014 para novas instalações a Rua: João Adolfo, nº 281 (foto 26 e 27), centro, que passaram a contar com instalações seguindo padrões propostos pela ECT.



Foto 24: 2005 – CDD – Centro de Distribuição Domiciliada (corpo funcional). Fonte: Acervo ECT – CDD Itapetininga





Foto 25: 2005 – CDD – Centro de Distribuição Domiciliada (centro de distribuição). Fonte: Acervo ECT – CDD Itapetininga

Além destas transformações passou o CDD a contar com dois novos veículos para transporte das encomendas sendo estes uma Doblo da Fiat e um Transit Furgão da Ford.



Foto 26: 2015 – CDD – Centro de Distribuição Domiciliada (novas instalações). Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria





Foto 27: 2015 – CDD – Centro de Distribuição Domiciliada (novas instalações). Fonte: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

Com a divisão do serviço postal em Agência Postal e Centro de Distribuição Domiciliária, as atribuições pertinentes a cada uma destes serviços, passa englobar no caso da Agência Postal – venda direta dos serviços prestados pelo correios e seus equivalentes, e o CDD – o recebimento dos aportes postais, sua triagem e posterior distribuição. Desta forma ficou o CDD encarregado das atividades dos carteiros bem como as ações deste junto a comunidade (foto 28).



Foto 28: 2005 – CDD – Centro de Distribuição Domiciliada (centro de distribuição). Campanha "Somos Correios". Fonte: Acervo ECT – CDD Itapetininga.



A Agência dos Correios Franquiada (ACF – Rodoviária Itapetininga) passou a funcionar em 10 de dezembro de 1993 quando foi inaugurada, e tendo à frente como seus primeiros locadores, o senhor Manuel Diogo Faria de Castro Moura e a senhora Clélia Maria Vieira de Queiroz, e sendo a mesma localizada em prédio alugado na Avenida Doutor José de Almeida Carvalho nº 589, frente a Estação Rodoviária de Itapetininga, nome pelo qual foi indicado o serviço junto a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, e que ainda é conhecida – ACF – Rodoviária Itapetininga.

Localizada fora do eixo comercial do município, em decorrência da pouca utilização dos munícipes, os proprietários se viram obrigados em frente prováveis dificuldades financeiras, a efetuar a venda do serviço, vindo o mesmo a ocorrer em novembro do ano de 1995.

Com a venda da Agência dos Correios Franquiada (ACF), o sistema de serviços foi adquirido pelas senhoras Maria Amélia Scotto e Maria Aparecida Scotto Boletini, que no início de suas atividades como novos locadores permaneceram na mesma localidade até 3 de abril de 1995, quando a ACF – Rodoviária é transferida para prédio alugado na Rua Doutor Virgílio de Rezende nº 1550.

Em 6 de janeiro de 1997, a AC – Rodoviária Itapetininga é locada pelo senhor Guiseppe Antonucci e sua esposa a senhora Felipa Sanches Antonucci, sendo que originalmente os novos laçadores permanecem no mesmo local, porém a partir de 2 de novembro de 1997, está passa a funcionar em prédio alugado no mesmo logradouro, porém no nº 1321, lá permanecendo até 15 de outubro de 2000, quando em decorrência de incêndio que destrói boa parte da respectiva agência, os seus locatários se vêem obrigados a procurar novo ponto comercial para as instalações.

Em 19 de outubro de 2000, a respectiva a ACF – Rodoviária Itapetininga passa a funcionar em prédio alugado no mesmo logradouro só que no nº 720, lá permanecendo até meados de 2006, quando é transferida para o mesmo logradouro no nº 914, em prédio próprio dos atuais locadores.

A partir de outubro de 2010 devido a necessidade de ampliação do espaço onde se encontra a ACF, ocorre a transferência temporária da ACF para a casa no mesmo logradouro em número 916, lá permanecendo até 01 de junho de 2011, quando os Correios libera as instalações conforme novas determinações. Em 06 de junho deste mesmo ano a pedido por parte do dos proprietários, ocorre a mudança de denominação da ACF RODOVIARIA para a ACF VIRGILIO DE RESENDE.

Em 01 de junho de 2011, a reabertura da ACF no antigo endereço a Rua Doutor Virgílio de Rezende nº 914, com nova denominação. A partir desta data tantos os carimbos quanto a maquina de franquia passam a constar com a nova denominação.



# OS AGENTES E OS FUNCIONÁRIOS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS DE ITAPETININGA

Sobre os agentes postais poucas são as informações de que dispomos. Sabemos que a indicação de muitos dos primeiros agentes postais, principalmente entre a criação da agência dos correios no ano de 1828 até o ano de 1844 quando da efetiva implantação do serviço, os agentes postais eram indicados pelas autoridades locais, sendo que muitas vezes a indicação tinha o aval da Administração Geral dos Correios ou órgão a que este estava subordinada. Estas indicações locais quase que sempre eram entregues a políticos ou parente dos mesmos sem cumprir critério técnico, o que era raro naquela época. Muitos dos indicados cumpriam temporariamente este serviço, ocorrendo mudanças quando necessárias.

Sabemos que vez ou outra a fim de sanar disputas ou desavenças políticas locais a indicação do respectivo agente postal se fazia por parte da Administração Geral dos Correios. Porém o controle efetivo pela Administração Geral dos Correios somente ocorre por volta de 1842.

Com referencia aos primeiros agentes postais, são poucas as informações de que dispomos. As poucas informações que dispomos foram coletadas junto ao órgão legislativo local, pois os documentos e Atas da Câmara Municipal de Itapetininga durante os anos 1771 a 1842 ou a muito se perderam ou encontram-se extraviados, o que nos dificulta saber quem foram os cidadãos que ocuparam os cargos de agentes postais, bem como o período em que exerciam as suas funções.

Ainda assim, muitos dos funcionários que ocuparam a função de agente dos correios em Itapetininga e cidades circunvizinhas, atuaram mais em decorrência da falta de indivíduos que assumem a responsabilidade para si, o que por vezes levou a indicações que não cumpriam ou ficam a desejar no tocante a administração da função.

Isto mudaria com o passar dos anos, e com a maior intervenção do Estado nos assuntos pertinentes a administração postal, chegando a efetivo controle a partir da proclamação da República.

Através das pesquisas em fontes primarias a partir de 1828, junto ao Arquivo de Estado de São Paulo e a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, e a partir de 1842, junto aos documentos e Atas da Câmara Municipal de Itapetininga, é que pudemos constatar as primeiras indicações dos que atuaram como agentes postais a Agência dos Correios em Itapetininga.

As informações que dispomos, apresentam falta de nomes e datas, sendo que durante estes interregnos nenhum documento foi encontrado para que pudessem ser coletadas novas informações.

Alguns dos nomes apresentados dispunham de amplo conhecimento do serviço postal, sendo que por vezes, ajudantes, telegrafistas e postalistas vieram a exercer habilmente o cargo de agentes postais (Gráfico IV).

Devido a necessidade, ocorreu a ampliação do serviço postal, e novos serviços foram criados, bem como a ampliação dos cargos (Gráfico V) tornaram-se necessários, é o caso da criação e desmembramento da Agência dos Correios locais do serviço do Centro de Distribuição Domiciliária (CDD) (Gráfico VI).





Atualmente os Correios em Itapetininga passa a contar com uma efetivo funcional de aproximadamente 51 servidores (Gráfico VII), espalhados entre o AC de Itapetininga e o CDD.

<b>AGENTES DOS CORREIOS DE ITAPETININGA</b> 1828 – 1829 <sup>216</sup>			
<b>Nome</b>	<b>Início</b>	<b>Confirmação documental</b>	<b>Término</b>
Joaquim Antonio Martins	30/10/1828	Documento oficial 1838	05/03/1829

<b>AGENTES DOS CORREIOS DE ITAPETININGA</b> 1829 – 1844 <sup>217</sup>			
<b>Nome</b>	<b>Início</b>	<b>Confirmação documental</b>	<b>Término</b>
Joaquim Antonio Martins	05/03/1829	Documento oficial 1838	07/07/1837
Francisco Jozé Coelho <sup>218</sup> (indicado não assume)	08/07/1837	Documento oficial 1838	
Joaquim Antonio Martins	07/07/1837	Documento oficial 1840	09/10/1840
Francisco José Coelho	09/10/1840	Documento oficial 1840	
Joaquim Antonio d'Azevedo	1841	Documento oficial 12/03/1841	
Martim Vaz de Carvalho		Documento oficial 1842	23/07/1842
João Francisco Vieira	24/07/1842	Documento oficial 1844	18/05/1844
Miguel Antonio de Almeida	24/05/1844	Provisoriamente	
João Francisco Vieira		Documento oficial 1844	

<sup>216</sup> Regulamento da Administração Geral dos Correios, de 5 de março de 1829.

<sup>217</sup> Regulamento da Administração Geral dos Correios, de 14 de dezembro, Art. 14, § 14, que versa sobre a nomeação dos agentes dos correios na Província de São Paulo deve ocorrer por "Título Imperial".

<sup>218</sup> Em documento do Arquivo do Estado de São Paulo encaminhado em 10 de setembro de 1838 por Joaquim Abreu Rangel a Câmara da Vila de Itapetininga sobre contestação da indicação do agente dos correios Francisco José Coelho por João Antonio Martins, este determina que mesmo que o antecessor houvesse sido indicado a agente dos correios anteriormente a criação do Regulamento dos Correios, datado de 5 de março de 1829, o ato de indicação não provem de quem exercia o cargo, mais sim do órgão competente a nomeação, sendo assim a Câmara da Vila de Itapetininga indica a nomeação e o Governo Provincial aprova ou não a quem de direito ao cargo de agente dos correios. Desta forma o que se observou foi uma crise de nomeação e de administração que somente é encerrada quando a Câmara da Vila de Itapetininga em 9 de outubro de 1840 nomeou como agente dos correios, Francisco Jozé Coelho em substituição a João Antonio Martins, sendo o mesmo aprovado pelo Governo Provincial em 4 de novembro de 1840.



AGENTES DOS CORREIOS DE ITAPETININGA 1844 – 1889			
Nome	Início	Confirmação documental	Término
José Leonel Ferreira <sup>(1)</sup>	30/10/1849		10/02/1865
Olinto Sergio de Moura <sup>(1)</sup>	(1865)		(1865)
Benedicto Rolim de Oliveira	10/02/1865		(1868)
Américo Alves de Mendonça			(1868)
Salvador Leme Brizolla			24/04/1869
Gabriel Rodrigues de Oliveira	24/04/1869		01/12/1873
Joaquim Leonel			11/1870
Gabriel Rodrigues de Oliveira	11/1870		
Eugenio Leonel Ferreira	01/12/1873		
Eloy de Almeida Mello	31/05/1877		15/04/1878
Antonio Francisco Marques	15/04/1878		30/12/1880
Manoel Jose de Almeida Castanho	30/12/1880		(1886)
Manoel de Almeida Coutinho	(1884)		
Joaquim Pereira de Moraes (Alferes)	(1886)	Documento oficial 1887	08/03/1887
Boaventura de Castro Freire	08/03/1887	Documento oficial 1887-1888	27/12/1888
Leopoldina Moraes de Castro	27/12/1888	Documento oficial 1887-1889	10/07/1889
Porfirio Antunes de Oliveira	10/07/1889	Documento oficial 1889-1894	07/08/1894

AGENTES DOS CORREIOS DE ITAPETININGA 1889 – ATÉ PRESENTE DATA			
Nome	Início	Confirmação documental	Término
Porfirio Antunes de Oliveira	10/07/1889	Documento oficial 1889-1894	07/08/1894
Pedro Advinculo de Almeida	(03/07/1890)		
Affonso Pereira Chaves	07/08/1894	Documento oficial 1889-1894	(1898)
Luiz Antonio Santos			(1896)
Joaquim Landim	(1898)		
Mariano José Ramos de Toledo	03/01/1897	Documento oficial 1905	31/12/1906
Saturnino de Oliveira <sup>(2)</sup>	19/09/1905		17/05/1906
Mariano José Ramos de Toledo	17/05/1906	Documento oficial 1907	14/05/1908
Antônio Manuel Ferreira	28/06/1908		23/08/1908
Porphirio Antônio de Oliveira	23/08/1908		26/07/1909
Antonio Manuel Ferreira	26/07/1909		



Porfírio Antunes de Oliveira	(1909)		(1910)
Affonso do Amaral <sup>(1)</sup>	(1912)		
Porfírio Antunes de Oliveira	(1913)		(1916)
José Cezar Noronha			17/04/1913
Evaristo Faustino da Silveira	17/04/1913		(1915)
Patrocínio Teixeira da Fonseca	(1915)		(1916)
José Alves da Cruz <sup>(1)</sup>	01/01/1921		22/10/1921
José Alves da Cruz <sup>(1)</sup>	(1921)		(1931)
Aurora Ismenia de Castro	(1928)		
João Antônio Cabral	(1931)		12/03/1936
Gessner Pompilio Pompêo de Barros	(1932)		(1934)
Antonio Bonifácio de Castro	08/03/1935	Documento oficial 1935	
Cezaria de Araujo		Documento oficial 1945-1946	12/03/1946
Benjamim Dias Tatit <sup>(5)</sup>		Documento oficial 1945-1946	28/02/1946
Oscar de Oliveira Leite <sup>(3)</sup>	01/03/1946	Documento oficial 1946	21/03/1946
Benjamim Dias Tatit <sup>(5)</sup>	21/03/1946	Documento oficial 1946-1947	11/01/1947
Oscar de Oliveira Leite <sup>(3)</sup>	12/01/1947	Documento oficial 1947	31/01/1947
Benjamim Dias Tatit <sup>(5)</sup>	01/02/1947	Documento oficial 1947	30/09/1947
Floriza de Almeida Mélo	01/10/1947	Documento oficial 1947-1949	21/05/1949
Benjamim Dias Tatit <sup>(5)</sup>	21/05/1949	Documento oficial 1949	09/06/1949
Floriza de Almeida Mélo	09/06/1949	Documento oficial 1949	21/08/1949
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	22/08/1949	Documento oficial 1949-1950	31/12/1950
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	01/01/1951	Documento oficial 1951	20/11/1951
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	21/11/1951	Documento oficial 1951	10/12/1951
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	11/12/1951	Documento oficial 1951-1952	25/07/1952
Eliza Muller Diniz	27/07/1952	Documento oficial 1952	14/08/1952
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	14/08/1952	Documento oficial 1952	20/09/1952
Eliza Muller Diniz	21/09/1952	Documento oficial 1952	12/12/1952
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	13/12/1952	Documento oficial 1952-1953	11/01/1953
Eliza Muller Diniz	12/01/1953	Documento oficial 1953	15/02/1953
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	16/02/1953	Documento oficial 1953	17/03/1953
Eliza Muller Diniz	18/03/1953	Documento oficial 1953	11/04/1953
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	12/04/1953	Documento oficial 1953	30/09/1953
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/10/1953	Documento oficial 1953	15/10/1953
Eliza Muller Diniz	16/10/1953	Documento oficial 1953-1954	10/01/1954
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	11/01/1954	Documento oficial 1954	10/02/1958
Eliza Muller Diniz	11/02/1954	Documento oficial 1954	06/05/1954
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	06/05/1954	Documento oficial 1954	15/07/1954



Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	16/07/1954	Documento oficial 1954	31/08/1954
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/09/1954	Documento oficial 1954	05/10/1954
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	06/10/1954	Documento oficial 1954	31/10/1954
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/11/1954	Documento oficial 1954	30/11/1954
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	01/12/1954	Documento oficial 1954-1955	04/01/1955
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	04/01/1954	Documento oficial 1955	31/10/1954
José Nunes <sup>(4)</sup>	01/11/1955	Documento oficial 1955	30/11/1955
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	30/11/1955	Documento oficial 1955-1956	27/02/1956
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	28/02/1956	Documento oficial 1956	30/09/156
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/10/1956	Documento oficial 1956	30/10/1956
Alice Mariani Tambelli <sup>(5)</sup>	31/10/1956	Documento oficial 1956-1957	08/01/1957
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	09/01/1957	Documento oficial 1957	31/10/1957
João Tagliarini <sup>(6)</sup>	01/11/1957	Documento oficial 1957	13/11/1957
José Nunes <sup>(4)</sup>	14/11/1957	Documento oficial 1957	30/11/1957
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/12/1957	Documento oficial 1957-1958	10/03/1958
Mercedes Benjamim Moresco	11/03/1958	Documento oficial 1957-1958	31/07/1858
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/08/1958	Documento oficial 1958	30/08/1958
Mercedes Benjamim Moresco	31/08/1958	Documento oficial 1958	18/10/1958
José Nunes <sup>(4)</sup>	19/10/1958	Documento oficial 1958	31/10/1958
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/11/1958	Documento oficial 1958-1959	01/07/1959
José Nunes <sup>(4)</sup>	02/07/1959	Documento oficial 1959	31/07/1959
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/08/1959	Documento oficial 1959-1960	31/10/1960
José Nunes <sup>(4)</sup>	01/11/1960	Documento oficial 1960	30/11/1960
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	01/12/1960	Documento oficial 1960	31/12/1960
Washington Massoni	01/01/1961	Documento oficial 1961-1962	02/07/1962
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	03/07/1962	Documento oficial 1962	15/08/1962
María Augusta de Souza Assumpção	16/08/1962	Documento oficial 1962	30/08/1962
Washington Massoni	01/09/1962	Documento oficial 1962-1963	16/11/1963
Antonio Nunes Sobrinho <sup>(4)</sup>	17/11/1963	Documento oficial 1963	15/12/1963
Washington Massoni	16/12/1963	Documento oficial 1963-1964	31/10/1964
María Augusta de Souza Assumpção	01/11/1964	Documento oficial 1964	30/11/1964
Washington Massoni	01/12/1964	Documento oficial 1964-1965	30/06/1965
Antonio de Souza	01/01/1965	Documento oficial 1965	31/06/1965
Washington Massoni	01/08/1965	Documento oficial 1965-1966	30/06/1966
Antonio de Souza	01/07/1966	Documento oficial 1966	31/07/1966
Washington Massoni	01/08/1966	Documento oficial 1966-1967	30/06/1967
Antonio de Souza	01/07/1967	Documento oficial 1967	31/07/1967
María Augusta de Souza Assumpção	01/08/1967	Documento oficial 1967-1968	31/01/1968



<b>Antonio de Souza</b>	02/02/1968	Documento oficial 1968	10/04/1968
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção</b>	11/04/1968	Documento oficial 1968-1969	10/02/1969
<b>Antonio de Souza</b>	11/02/1969	Documento oficial 1969	11/03/1969
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção</b>	12/03/1969	Documento oficial 1969-1970	28/02/1970
<b>Georgina Ayres da Rocha</b>	01/03/1970	Documento oficial 1970	31/05/1970
<b>Antonio de Souza</b>	01/06/1970	Documento oficial 1970	30/06/1970
<b>Georgina Ayres da Rocha</b>	01/07/1970	Documento oficial 1970-1971	20/03/1971
<b>Antonio de Souza</b>	21/03/1971	Documento oficial 1971-1972	13/04/1972
<b>Washington Massoni</b>	14/04/1972	Documento oficial 1972	15/05/1972
<b>Antonio de Souza</b>	16/05/1972	Documento oficial 1972	31/05/1972
<b>Washington Massoni</b>	01/06/1972	Documento oficial 1972	02/07/1972
<b>Antonio de Souza</b>	03/07/1972	Documento oficial 1972	31/07/1972
<b>Washington Massoni</b>	01/08/1972	Documento oficial 1972	28/09/1972
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção</b>	01/10/1972	Documento oficial 1972	31/10/1972
<b>Antonio de Souza</b>	01/11/1972	Documento oficial 1972-1973	09/01/1973
<b>Washington Massoni</b>	10/01/1973	Documento oficial 1973	30/06/1973
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção</b>	01/06/1973	Documento oficial 1973-1974	31/01/1974
<b>Washington Massoni</b>	01/02/1974	Documento oficial 1974	28/02/1974
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção</b>	01/03/1974	Documento oficial 1974-1975	31/01/1975
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção (7)</b>	02/02/1975	Documento oficial 1975	16/03/1975
<b>José Nunes (4)</b>	17/03/1975	Documento oficial 1975	16/06/1975
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção (7)</b>	17/06/1975	Documento oficial 1975-1977	10/04/1977
<b>José Nunes (4)</b>	11/04/1977	Documento oficial 1977	21/05/1977
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção (7)</b>	22/05/1977	Documento oficial 1977	05/06/1977
<b>José Nunes (4)</b>	06/06/1977	Documento oficial 1977	07/07/1977
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção (7)</b>	08/07/1977	Documento oficial 1977-1978	14/06/1978
<b>José Nunes (4)</b>	15/06/1978	Documento oficial 1978	14/07/1978
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção (7)</b>	15/07/1978	Documento oficial 1978-1979	30/06/1979
<b>José Silva</b>	05/05/1980	Documento oficial 1980-1981	06/12/1981
<b>Mário Rossi</b>	06/12/1981	Documento oficial 1984	
<b>Sérgio Luiz de Lima</b>			02/12/1997
<b>Carlos Brumer</b>	02/12/1997		09/05/2004
<b>Marcus Vinicius de Mello</b>	09/05/2004		01/04/2005
<b>Carlos Brumer</b>	01/04/2005		15/09/2014
<b>Elenilde Rosa de Jesus</b>	16/09/2014		05/01/2015
<b>Valéria Lara do Nascimento</b>	06/01/2015		04/03/2015
<b>Hélio Cardoso</b>	05/03/2015		02/07/2019
<b>João Marcelo de Carvalho Leilão</b>	03/07/2019		



Cargos substitutos de chefia da Agência dos Correios de Itapetininga

(1) Ajudante (2) Agente Interino (3) Agente Auxiliar (4) Telegrafista  
(5) Postalista (6) Carteiro (7) Supervisor Postal (8) Gerente de Agência

**Vermelho (confirmação em diário oficial da união)**

**Verde (confirmação em periódicos de época)**

**Azul (confirmação em documentação: local, provincial e estadual)**

**Preto (confirmação em documentação postal)**

Gráfico IV – FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior

LISTAGEM DOS SERVIDORES – OUTUBRO DE 1945 A JULHO 1979 DR/SPI/ITAPETININGA					
Nome	Especialidade Cargo/Função	Admitido	Desligado	Período	Matricula
Herval de Camargo Portella	Postalista Interino		09.10.1945 Botucatu	1945	
Benjamim Dias Tatit	Postalista Auxiliar			1945	
Carlos Affonso Pereira	Carteiro XI			1945	
João Tagliarini	Carteiro		08.1959 Aposentado	1945	1.303.113
Pedro Pierre	Servente		03.1968 Aposentado	1945	1.303.451
Alice Pessoa	Auxiliar de Trafego XI		06.1952 Desligada	1945	
Ruth da Silva Cardoso	Pratico de Trafego IV		01.1947 Botucatu	1945	
Antonio Nunes Sobrinho	Telegrafista VIII		06.1966 Aposentado	1945	1.303.498
Napoleão Tavares da Silveira	Carteiro V			1945	1.304.540
José Nunes	Diarista Mensageiro			1945	1.292.749
Marciliano Pereira de Moraes	Condutor de Malas		12.1945 C. Bonito	1945	
José Bertelli Vieira	Postalista Auxiliar	10.1945 Araçatuba		1945	
Cezaria de Araújo	Agente Auxiliar III		03.1946 Luiz Pinto	1945	
Lucia Barbosa	Diarista Manipulante	11.1945 C. Bonito	09.1946 Conchas	1945	
Edilson Dias Baptista	Diarista Mensageiro II	12.1945		1945	1.690.671
Oscar de Oliveira Leite	Agente Auxiliar II	03.1946		1946	
João Pinheiro Rosa	Condutor de Malas		10.1946 Bauru	1946	
Joaquim Olegário Venâncio	Condutor de Malas	11.1946		1946	
Alice Mariani Tambelli	Pratico de Trafego IV	01.1947 Botucatu	08.1974 Aposentada	1947	1.636.287
Oberdan Pupato	Telegrafista VII	03.1947 Botucatu	03.1947 Rib. Branco	1947	
Azôr A. Simões	Agente Auxiliar VI			1947	
Floriza de Almeida Melo	Agente Auxiliar II		08.1949 Desligada	1947	
Alceu de Camargo	Condutor de Malas		12.1959 Tatuí	1947	
Wilson Dias Batista	Mensageiro Diarista			1948	1.693.429
	Telegrafista			1959	



<b>Moacir de Souza Viana</b>	Postalista		12.1951 Exonerado	1949	
<b>Vidal Vieira de Almeida</b>	Postalista		06.1949 Tatuí	1949	
<b>Sebastião da Silva</b>	Mensageiro			1949	
<b>Alceu Camargo</b>	Condutor de Malas		10.1949 Dispensado	1949	1.693.401
<b>Orlando Lenchini</b>	Condutor de Malas		01.1950 Dispensado	1949	
<b>Nilson Zanella</b>	Telegrafista	08.1949 Botucatu	09.1949 Botucatu	1949	
<b>Oswaldo Ayres Martins</b>	Mensageiro	10.1949	09.1975 Dispensado	1949	1.695.039
<b>Benedito Bento Mariano</b>	Condutor de Malas	01.1950	05.1970 Aposentado	1950	1.695.044
<b>Josildo José Tagliarini</b>	Mensageiro Diarista			1951	1.695.086
<b>João Leonel de Medeiros</b>	Carteiro Diarista		08.1974 Aposentado	1951	1.695.082
<b>Pedro Pires</b>	Guarda Fios	03.1952 São Paulo	11.1956 Aposentado	1952	1.303.813
<b>José Santana da Silva</b>	Guarda Fios			1952	1.303.850
<b>Benedita Morelli</b>	Vendedora de Selos	06.1952	09.1952 Dispensada	1952	
<b>Martinha Pontes da Silva</b>	Vendedor de Selos	06.1952	12.1955 Dispensada	1952	0.000.000
<b>Benedito Carneiro</b>	Guarda Fios	06.1952 C. Bonito	01.1962 Falecido	1952	1.293.808
<b>Cleber Nunes Ismerim</b>	Mensageiro Diarista	06.1952	07.1952 Dispensado	1952	
<b>Georgina Dias Gonçalves Amaral</b>	Serviçal	06.1952	06.1975 Dispensada	1952	1.921.903
<b>Eliza Muller Diniz</b>	Agente Auxiliar	07.1952	05.1954 São Paulo	1952	
<b>Roque Villaça</b>	Mensageiro Diarista	09.1952	08.1958 Piedade	1952	1.921.910
<b>Washington Massoni</b>	Agente Mensalista	11.1952	06.1976 Dispensado	1952	1.695.028
<b>Rubens Pinheiro da Silva</b>	Manipulante de Trafego	12.1952	04.1958 Caiuá	1952	1.921.926
<b>Amador Xisto Paes</b>	Baldeador de Malas	09.1957	10.1957 Desligado	1954	1.304.020
	Entregador	05.1958	03.1972 Piedade	1958	1.304.020
<b>Carlos Saraiva da Silva</b>	Carteiro			1954	2.038.676
<b>Ademar Pinto da Silveira</b>	Carteiro			1954	2.038.678
<b>Leônidas Prestes</b>	Carteiro	10.1955	06.1975 Desligado	1954	1.948.794
<b>Zilda Aparecida Medeiros Orpheu</b>	Vendedora de Selos	03.1958		1954	2.038.718
<b>Tosca Medina Nunes</b>	Vendedora de Selos		08.1975 Dispensada	1954	2.038.716
<b>Antônio Marmo Alves Nunes</b>	Entregador de Telegramas			1954	2.116.413
<b>Antônio Cezar Piedade Pinheiro</b>	Entregador de Telegramas	08.1962	12.1972 Demissão	1954	2.116.430
<b>Maria Lucia de Lima Dare</b>	Escrituraria Datilografada	01.1964 Bauru	09.1968 Bauru	1954	1.510.109
<b>Antônio de Souza</b>	Agente			1954	1.305.061
<b>Mercedes Benjamim Moresco</b>	Agente	03.1958 C. Bonito	10.1969 Aposentada	1954	1.293.742
<b>Maria Augusta de Souza Assumpção</b>	Agente	08.1962 S.M.Arcanjo	04.1979 Aposentada	1954	1.635.398
<b>Venâncio Alves de Souza Sobrinho</b>				1954	1.381.161
<b>Armando Gonçalves Amaral</b>	Servente			1954	2.153.207
<b>Milton Silva</b>	Guarda Fios	07.1954 São Paulo		1955	
<b>Jorge Alves Rodrigues</b>	Guarda Fios	10.1956	03.1958	1956	



			Desligado		
<b>Luiz Carlos Nunes</b>	Baldeador de Malas			1957	
<b>Alcindo Dias Gonçalves</b>	Baldeador de Malas			1958	
<b>Pedro José de Almeida</b>	Guarda Fios		10.1958 São Paulo	1958	
<b>Paulo Lopes Rolim</b>	Carteiro	12.1959 Removido	09.1960 Desligado	1959	
<b>Laudevino Ribeiro</b>	Guarda Fios	04.1960 São Roque		1960	
<b>Nestor Elias Gato</b>	Condutor de Malas	07.1960		1960	
<b>Carlos Saraiva da Silva</b>	Carteiro	07.1960 Botucatu		1960	2.038.676
<b>Ademar Pinto da Silveira</b>	Carteiro	08.1960	05.1961 Guareí	1960	2.038.678
<b>Antônio Mariano Alves Nunes</b>	Entregador de Telegramas	07.1962		1962	
<b>Américo Manchini</b>	Inspetor de Linhas			1962	
<b>Nilce Melo Moraes</b>	Agente	02.1963	03.1963 Desligada	1963	
		04.1972		1972	
<b>Antônio de Souza</b>	Agente	12.1963 Itararé	02.1974 Aposentado	1963	1.305.061
<b>José Ribeiro de Melo</b>	Inspetor de Linhas		04.1963 Rio Grande	1963	
<b>Paulo Bento Mariano</b>	Tarefairo	07.1965 Substituto	08.1965 Desligado	1965	
<b>Carlos Afonso Pereira</b>	Postalista	11.1965 Botucatu	08.1969 Aposentado	1965	
<b>Maria das Dores Morelli</b>	Agente Postal		12.1970 Aposentada	1969	
<b>Zoé Aparecida Nascimento</b>	Operador Postal			1969	
<b>Antônio Garcia</b>	Agente Postal			1970	2.153.159
<b>Sonia Maria de Souza Almeida</b>	Operador	04.1970 São Paulo		1970	2.116.410
<b>Tuiuty Tavares da Silveira</b>	Auxiliar Braçal	05.1971		1972	8.150.090
<b>Irineu Antônio de Moraes</b>	Auxiliar Braçal			1972	8.150.038
<b>Waldomiro de Oliveira</b>	Carteiro	06.1972		1972	1.060.571
<b>Juracy Garcia</b>	Mensageiro	11.1973		1973	8.003.684
<b>Raul Maciel de Meira</b>	Entregador de Telegramas	12.1973		1973	8.807.361
<b>José Benedito Freitas Silveira</b>	Entregador de Cartas Junior	01.1974		1974	8.807.813
<b>João Vicente Pereira</b>	Auxiliar Braçal	10.1974	11.1974 Rescisão	1974	8.809.654
<b>Luciano Antônio Leopoldo e Silva</b>	Auxiliar de Serviços Gerais	10.1974	11.1975 Dispensado	1974	8.809.655
<b>Joaquim Soares Prestes</b>	Mensageiro	11.1974		1974	8.006.431
<b>Elvira Fogaça de Almeida</b>	Executiva Postal	12.1974		1974	8.810.215
<b>Luiz Carlos Soares</b>	Auxiliar Braçal	12.1974		1974	8.810.163
<b>José Luiz Ribeiro</b>	Auxiliar Braçal	06.1975		1975	8.812.546
<b>Neusa Pereira de Almeida</b>	Auxiliar de Escritório	06.1975		1975	8.812.389
<b>Paulo Roberto Rodrigues</b>	Carteiro	06.1975		1975	8.812.501
<b>José Ayres de Meira</b>	Entregador de Telegramas	06.1975		1975	8.812.502
<b>Eunice Rosa</b>	Balconista	08.1975		1975	8.813.490
<b>Noel Rodrigues de Melo</b>	Auxiliar Braçal	10.1975	01.1976 Dispensado	1975	8.814.143
<b>Edson Formaggi</b>	Auxiliar de Serviços Postais	12.1975		1975	8.814.755
<b>Sergio Campos da Silva</b>	Auxiliar Braçal	03.1976	08.1977 Dispensado	1976	8.817.684-3
<b>Benedito Goncalves Cruz Filho</b>	Carteiro	07.1976		1976	8.818.931-7
<b>Francisco Carlos Martins</b>	Carteiro	01.1977		1977	8.820.301-8





Ana Maria Carrascal	Balconista	05.1977		1977	8.821.386-2
Raul Raimundo	Carteiro	07.1977		1977	8.822.130-0
Antônio da Silva Ferreira	Auxiliar Braçal	09.1977		1977	8.822.821-7
João de Moraes Filho	Balconista	10.1977		1977	8.823.291-3
Edmundo Luiz de Camargo	Carteiro	10.1977		1977	8.823.382-0
Riberto Oliveira Matos	Carteiro	11.1977 Estagiário		1977	
Marisa Aparecida Silva	Balconista	11.1977 Estagiário		1977	
Osni França	Balconista	01.1978 Estagiário		1978	
Irene de Fatima Madero Negrão	Balconista	06.1978	08.1978 Dispensada	1978	8.851.245-2
Maria Thereza Rudge Bastos Carvalho	Balconista	08.1978		1978	8.852.187-7
Miguel de Lima Camargo Sobrinho	Mensageiro	10.1978		1978	8.853.142-2
Celso Antônio dos Santos	Balconista	10.1978		1978	8.853.195-3
Sonia Maria S. Almeida	Balconista	03.1979		1979	8.816.097-1
<b>Preto (confirmação por documentação postal)</b>					

Gráfico V – FONTE: AC Itapetininga 2010

<b>LISTAGEM DOS: CHEFES POSTAIS; AGENTES POSTAIS; SUPERVISORES POSTAIS; GERENTES POSTAIS E GESTORES DE NEGÓCIOS DA AGÊNCIA DOS CORREIOS DE ITAPETININGA – CDD</b>		
<b>Nome</b>	<b>Início</b>	<b>Termino</b>
Ana Maria Carrascal Amâncio da Silva	01/07/1995	18/09/2013
Eduardo Fernandes	19/09/2013	
<b>Preto (confirmação por documentação postal)</b>		

Gráfico VI – FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior

<b>LISTAGEM DOS ATUAIS SERVIDORES DA DR/SPI/ITAPETININGA – 2013</b>					
<b>Nome</b>	<b>Matrícula</b>	<b>Admissão</b>	<b>Cargo / Função</b>	<b>Especialidade</b>	<b>Jornada</b>
Adelino Martins Pereira	89123808	09/09/1997	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
Adilson Santana Dos Santos	89002571	01/12/1994	Agente de Correios / Inexistente	Operador de Triag. e Transbordo	44 h.
Antonio Carlos de Miranda	88805107	04/05/1987	Agente de Correios / Motorizado (V)	Carteiro	44 h.
Antonio Eloino Lopes	89067428	02/09/1996	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
Adriana Pires do Nascimento	81154143	03/10/2014	Agente de Correios / Inexistente	Atendente Comercial	44 h.
André Luiz Fogaça	81137818	03/10/2012	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
Antonio Marcos Correa de Barros	81075618	04/11/2002	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
Antonio Marcos da Rosa	81082983	19/09/2003	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.



<b>Antonio Raymundo dos Santos Neto</b>	81146159	17/06/2013	Agente de Correios / Inexistente	Atendente Comercial	44 h.
<b>Bruno Perin Bego</b>	81144849	21/05/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Charlston Antonio Morganti</b>	89077270	20/11/1996	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Cintia Achour Fragoso de Sales</b>	81060165	22/10/2001	Agente de Correios / Quebra de Caixa C/ Grat Atend Bp	Atendente Comercial	44 h.
<b>Clayton Furtado da Silva</b>	81072147	11/09/2002	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
<b>Cristiano Gomes Munhoz</b>	81091966	06/09/2004	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Eduardo Fernandes</b>	89002598	01/12/1994	Técnico de Correios PI / Gerente Centro Dist Domic Tp I	Operacional	44 h.
<b>Everaldo Batista de Oliveira</b>	89050649	05/12/1995	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Horácio Tetsuo Shimazu</b>	81129050	11/11/2011	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Isaac Marinho de Oliveira</b>	81139438	16/01/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Jenz Leonard Elias Schanoski</b>	88996026	04/11/1994	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Joao Matos da Silva</b>	88788806	11/02/1987	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Joao Vieira de Lima Junior</b>	81145705	03/06/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Jonathan Moreira Barleto</b>	81129858	21/11/2011	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Joel Fernando Ginez Vieira</b>	81071280	21/08/2002	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Jose Claudio Mancebo</b>	81062206	12/12/2001	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Marcio Nogueira Pires</b>	89188721	22/03/2000	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Marcos Roberto de Oliveira</b>	89047370	28/11/1995	Agente de Correios / Motorizado (V)	Carteiro	44 h.
<b>Marcos Henrique de Jesus Bonow</b>	81149298	08/06/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Marcos Roberto dos Santos</b>	81091710	09/03/2004	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Michael Gomes da Cunha Lourenco</b>	81089031	02/08/2004	Agente de Correios / Quebra de Caixa C/ Grat Atend Bp	Atendente Comercial	44 h.
<b>Miguel Francisco Seabra</b>	81106203	02/04/2007	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Noemy Maria Pereira Vieira</b>	81062826	02/01/2002	Agente de Correios / Encarregado Tesouraria Bp li	Atendente Comercial	44 h.
<b>Octaviano da Mota Conceição</b>	81073976	20/09/2002	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Osmar Custodio</b>	88625940	04/05/1983	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
<b>Paulo Bonini Vaz</b>	88737438	08/07/1986	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Pedro Paulo Lopes Felipe</b>	88967328	12/11/1993	Agente de Correios / Supervisor Operacional I	Carteiro	44 h.
<b>Renato Henrique de Almeida</b>	81142668	04/08/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Roberto Carlos Lopes</b>	81101724	08/02/2006	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Robson Tetsuo Yagi Vieira</b>	81129831	21/11/2011	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
<b>Rodolfo Jose de Oliveira Filho</b>	81149255	08/06/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.



<b>Rodrigo Rodrigues Zillesg</b>	81132808	12/07/2011	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Sandra Regina Barbosa Pires de Medeiros</b>	89048113	01/12/1995	Agente de Correios / Quebra de Caixa C/ Grat Atend Bp	Atendente Comercial	44 h.
<b>Silvio Teodoro Dos Santos</b>	89123654	09/09/1997	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
<b>Selma Elisa Palma de Lima</b>	81117892	02/06/2009	Agente de Correios / Quebra de Caixa C/ Grat Atend Bp	Atendente Comercial	44 h.
<b>Thiago Felipe Nogueira Franca</b>	81135912	02/08/2012	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Ubiracy Prestes Da Silva</b>	88943909	15/10/1992	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Vagner Lourenco Machado</b>	81149743	08/07/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Valdeci Rafael Gomes</b>	81088140	14/06/2004	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Valter Luiz Galvão</b>	88975134	01/03/1994	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
<b>Walter Soares De Brito</b>	88983684	10/05/1994	Agente de Correios / Inexistente	Atendente Comercial	44 h.
<b>Washington Luiz Ferreira De Oliveira</b>	81142641	04/08/2013	Agente de Correios / Inexistente	Carteiro	44 h.
<b>Washington Silva</b>	81101775	01/08/2006	Agente de Correios / Motorizado (M)	Carteiro	44 h.
<b>Preto (confirmação por documentação postal)</b>					

Gráfico VII – FONTE: Correios – 2014

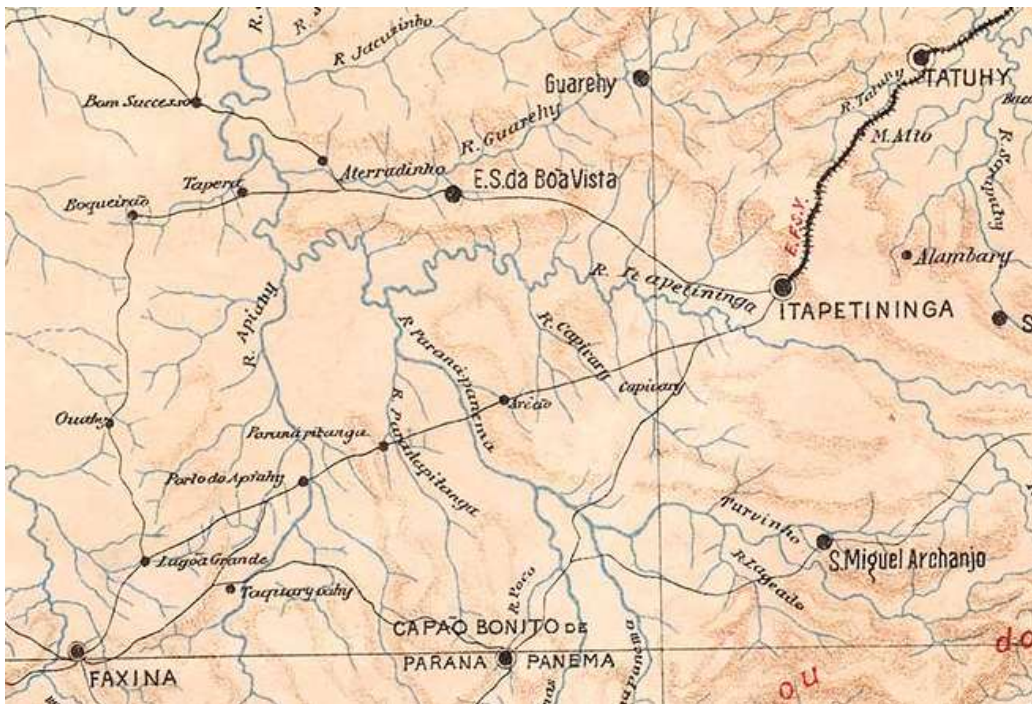


## O SERVIÇO POSTAL NO BAIRRO DA ENCRUZILHADA

São raras as informações, pois de que dispomos do serviço postal no Bairro da Encruzilhada (atual Bairro de Viracopos) em Itapetininga. O serviço postal consta como colocado em funcionamento em 24 de outubro de 1890<sup>219</sup>.

Ainda neste mesmo a informações de que as malas postais para a localidade segue as mesmas datas utilizadas pelas malas postais com transito em Itapetininga<sup>220</sup>. A expedição dessas malas postais partiam de Itapetininga e seguiam até Itapeva da Faxina (atual Itapeva) passando por Capão Bonito do Paranapanema (atual Capão Bonito<sup>(Mapa VIII e IX)</sup>).

No Mapa VIII não se observa a localização nem o nome do Bairro da Encruzilhada, porem fica claro a existência uma bifurcação logo após o Rio Itapetininga e o Rio Capivari na estrada que segue para o sul do Estado – Areão (sentido Faxina – atual Itapeva) e Capivary (sentido capão Bonito de Paranapanema).



Mapa VIII – Carta Geral do Estado de São Paulo – 1904 – Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.

<sup>219</sup>

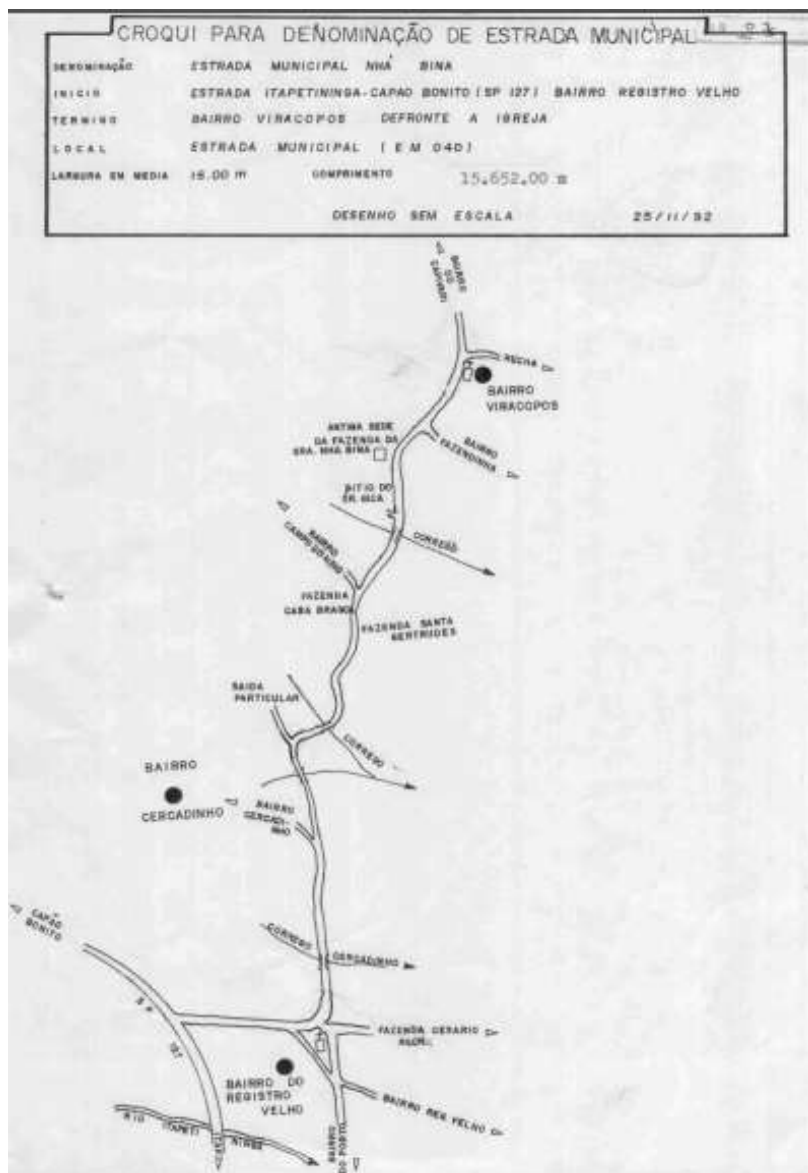
O Itapetininga. Anno IV, Numero 155, 30 de outubro de 1890.

<sup>220</sup>

Correio Paulistano. Anno XXXVII, N. 10239, 21 de outubro de 1890, cita: "SERVIÇO POSTAL – Desta data em diante serão expedidas malas para Encruzilhada como transito de Itapetininga nos dias: 1, 4, 7, 10, 13, 16, 19, 22, 25 e 28".



Mesmo em se tratando de assuntos diversos, são poucas as informações de que dispomos sobre o referido bairro, e quando a encontramos a mesma retrata situações de interferência policial em decorrência da violência sofrida por algum habitante da localidade.



Mapa IX – Croqui para a denominação de Estrada Municipal – 1992.  
Câmara Municipal de Itapetininga – Projeto 158/92

Podemos afirmar com toda assertiva que em decorrência da ausência de maiores informações do serviço postal no Bairro da Encruzilhada, a mesma não passa de um ponto de recolhimento e distribuição de correspondências, sem contar com Agência dos Correios ou pessoal próprio para esta finalidade. Vindo



possivelmente até mesmo ser cancelado o serviço pela inócua quantidade de correspondência que partiam ou chegavam pelo serviço postal naquela localidade, uma vez que até hoje a localidade não possui serviço postal a não ser a posta restante.



# O SERVIÇO TELEGRÁFICO EM ITAPETININGA

O telégrafo foi iniciado oficialmente no Brasil no dia 11 de maio de 1852, sendo inaugurada a primeira linha telegráfica brasileira, que era subterrânea e tinha 4.300m de extensão, entre o Palácio da Quinta da Boa Vista e o Quartel General do Exército no Campo de Santana, no Rio de Janeiro. Seu objetivo era o de modernizar o País e facilitar a comunicação do Palácio Imperial, e o Quartel do Campo, no Rio de Janeiro. Esta como as primeiras linhas telegráficas instaladas no Brasil relacionaram-se com necessidades políticas.

O telégrafo para as funções de caráter não político militar foi inaugurado no Brasil em 1857, com a instalação da primeira linha telegráfica, entre a praia da Saúde na cidade do Rio de Janeiro e a cidade de Petrópolis. Essa primeira linha tinha uma extensão de 50 quilômetros, sendo 15 quilômetros em cabo submarino no leito da baía da Guanabara.

A primeira ligação internacional por cabo submarino deveu-se à iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, que pelo Decreto nº 5.058 de 16 de agosto de 1872, obteve o privilégio, por 20 anos, para lançar cabos submarinos e explorar a telegrafia elétrica entre o Brasil e a Europa.

Em 23 de dezembro de 1873 era estabelecida a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e as de Belém do Pará, Recife e Salvador, na presença do Imperador Pedro II do Brasil que assistiu à chegada do cabo e à finalização da ligação em uma construção erguida para esse fim na praia de Copacabana. Assim que a ligação foi estabelecida, o Imperador enviou cabogramas aos presidentes daquelas três Províncias, nos seguintes termos:

*"Já se acha o cabo submarino no território da capital do Brasil. A eletricidade começa a ligar as cidades mais importantes deste Império, como o patriotismo reúne todos os brasileiros no mesmo empenho pela prosperidade de nossa majestosa pátria. O Imperador saúda, pois, a Bahia, Pernambuco e Pará por tão fausto acontecimento, na qualidade de seu primeiro compatriota e sincero amigo. Até aos bons anos de 1874<sup>221</sup>."*

Nesse mesmo dia, pelos serviços prestados ao Império do Brasil, o então barão de Mauá foi elevado a Visconde de Mauá.

Em 22 de junho de 1874, era completada a ligação com a Europa, entre as estações de Recife e de Carcavelos (em Portugal), via Cabo Verde e ilha da Madeira. A notícia foi recebida pelo Imperador quando em visita à Biblioteca Nacional, então instalada na rua do Passeio nº 46. Este mandou passar cabogramas ao presidente da Brazilian Submarine Telegraph Company (depois Western Telegraph Co. Ltd.) e aos monarcas de Portugal, da Inglaterra e da Áustria. Na ocasião houve manifestações na Câmara Municipal e júbilo popular, tendo a imprensa divulgado, por vários dias, notícias a esse respeito.

No ano seguinte (1875), foi estabelecida a ligação entre Recife, João Pessoa e Natal. Posteriormente, em 1893 a companhia inglesa South American

---

<sup>221</sup> LIBÓRIO, Pedro. Os nossos serviços telegráficos civis durante o século. Rio de Janeiro: Officina Graphica do Jornal do Brasil, 1923.



Cables Ltd., instalou um cabo submarino na ilha de Fernando de Noronha. Em 1914 a concessão deste cabo foi transferida para a França. Um segundo cabo submarino na mesma ilha foi lançado pelos italianos da Italcable em 1925.

Mais tarde, dado a importância desses serviços, surgiram os Telégrafos Elétricos. Assim, o Telégrafo, foi adaptado e aprimorado por diferentes outros pesquisadores, alcançando uma maior difusão por volta de fins do século XIX, pela ação de Candido Mariano da Silva Rondon, considerado patrono das comunicações no Brasil.

O serviço telegráfico em Itapetininga está associado a dois momentos distintos, um de caráter econômico expansionista, e outro de caráter militar, ambos assentados nos primeiros anos da República. O motivo gerador da criação a linha telegráfica até Itapetininga e desta para Itararé foi a “Revolta da Armada”, ocorrida entre os anos de 1893 a 1894. Movimento este de caráter de rebelião militar promovido por unidades da Marinha do Brasil contra o governo de Floriano Peixoto, supostamente apoiada pela oposição monarquista à recente instalação da República.

Já linha férrea entre Tatuí e Itapetininga da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, com o prolongamento do trajeto entre Rio Novo – Itapetininga, foi oficializado a partir de 1890<sup>222</sup>, neste mesmo ano, mais precisamente em 2 de julho de 1890 é inaugurada a linha telegráfica entre a cidade de Tatuí e Itapetininga<sup>223</sup>.



Figura 58 – Recibo de Serviço Telegráfico de: Itapetininga para Paris. Recibo 112.734. Telegrama 5297-00 contendo 7 palavras a um custo de 17\$850. Carimbo da estação datado de 21 de julho de 1911. FONTE: Mário Celso Rabelo Orsi Júnior. Coleção própria.

222 Jornal “Correio Paulistano” – Anno XXXVI, Número 10.093 – São Paulo, 1 de maio de 1890.

223 Idem, Anno XXXVII, Número 10.146 – São Paulo, 3 de julho de 1890.





Em decorrência da ativa participação de Itapetininga em prol do governo federalista, na Revolta da Armada, o governo estadual com apoio do governo federal viu necessidade de ampliar a linha telegráfica até a localidade de Itararé de desta até o sul do Brasil. Seu início se dá em meados de novembro de 1893, partindo de Itapetininga e chegando a Itararé em fevereiro de 1894<sup>224</sup>. Com o termino da Revolta, o sistema telegráfico, partindo de Sorocaba a Itapetininga (Figura 58) e deste até Itararé foi disponibilizado a serviço da população através do governo estadual<sup>225</sup>. Sendo ainda parte da linha servindo a Companhia União Ytuana-Sorocabana, sendo esta proprietária do sistema telegráfico, devendo além de manter as linhas já existentes, ainda garantir o seu pleno funcionamento bem como a ampliação do serviço a outras localidades<sup>226</sup>.

Porém desde a sua implantação, o serviço de telegrafo também é alvo de criticas constantes, ora pela linha sendo ponta final não há recepção adequada, ou o telegrafista não consegue manter o serviço de envio da mensagem<sup>227</sup>. Por fim o serviço estadual de telégrafos foi colocado a disposição dos munícipes em 11 de agosto de 1894<sup>228</sup>, provendo o município de um serviço que a muito era solicitado. Sua expansão não chegou a ocorrer em decorrência do alto preço cobrado pelo serviço e pela distancia em que a população tinha que percorrer até a localização da Estrada de Ferro Sorocaba, então em área remota da cidade. A agência dos correios somente passou a contar com este serviço em fins dos anos 30 do século XX.

---

224 Ibidem, Anno XL, Número 11.192 – São Paulo, 20 de fevereiro de 1894, in art.: “O Presidente do Estado recebeu o seguinte telegrama: Itararé 17 de fevereiro. Tenho a de comunicar a V. Exc. que esta inaugurada a estação telegráfica. São 10 e 15 minutos da noite de do dia 16. Engenheiro Bertolotti”.

225 Almanack Administrativo, Comercial e Profissional do Estado de São Paulo para o Anno de 1897, p. 90, cit.: “Telegrapho Estadual – Funciona no Largo do Palacio, n. 7 das 6 ½ da manhã às 7 da noite. Inspetor Geral das Linhas: João Spnaier. S. Paulo: Telegraphista: Arthur Saboya – Benedito Gama Pereira de Sá – Praticantes: Carlos de Toledo – Adilli Badhi – Mensageiro: R. Geminiano. Sorocaba: Encarregado: Luiz de Vasconcellos – Mensageiro: Eurico Prestes de Vasconcellos. Itapetininga: Encarregado: José Calazans Luz – Mensageiro: Sebastião P. de Albuquerque. Apiahy: Encarregado: Benedicto Antonio da Silva Seabra – Faxina: Encarregado: João Anselmo Martins – Mensageiro: Antonio M. L. de Mello. Itararé: Encarregado: Antonio Severino da Costa – Mensageiro: Napoleão R. Moura. Taxa, por palavra: Sorocaba a Itapetininga: \$070 – Apiahy, Faxina e Itararé: \$140”.

226 Almanack Administrativo, Comercial e Profissional do Estado de São Paulo para o Anno de 1897, p. 91, cit.: “Telegraphos das Estradas de Ferro – Companhia União Ytuana-Sorocabana: 1º Secção, de S. Paulo a Tatuhy e São Manuel.

227 Idem”, Anno I, Número 12 – Itapetininga, 1 de junho de 1893, in art.: “Telegrapho – Seria melhor se supprimissemos a linha telegraphica nesta cidade, si há de continuar como até hoje. Fiado nella, deixa-se de escrever pelo correio, ou de espedir em próprio, em caso de urgência, e o telegramma já não chega a tempo. O telegraphista desta estação, passa quase sempre horas á chamar o de outra sem ser quase nunca attendido. Já se tem dado o caso de telegramas recebidos nesta estação pela manhã, só serem passados no dia seguinte. É assim o nosso telegrapho muito mais vezes prejudicial que útil. Mas, a quem poderemos pedir providencias. Vem-se o todos os dias reclamações destas, e ... os memos abusos; tudo continua no mesmo. Reclamar nesta terra é clamar no deserto.”

228 Ibidem, Anno VIII, Número 286 – Itapetininga, 16 de agosto de 1894, in art.: “Telegrapho Estadual”.



# O CORREIO AMBULANTE EM ITAPETININGA

Entende-se por O "correio ambulante" se caracteriza pelo fato de a correspondência ser coletada e/ou feita sua triagem durante o transcurso do encaminhamento postal.

Tradicionalmente tal denominação é fornecida aos próprios agentes postais que fazem esse tipo de serviço.

Para efeitos de definição, consideraremos como "ambulante" toda forma de correspondência coletada, triada e distribuída durante o percurso. O meio mais usual é o ferroviário, pelo fato de ser este um dos primeiros e mais importantes meios de transporte e comunicação disseminados.

As ferrovias, durante muito tempo, constituíam a rede postal básica, sendo apenas complementada pelo transporte fluvial ou marítimo ou mesmo terrestre. O correio brasileiro, até recentemente em meados da década de 1960, utilizava de agências postais instaladas em vagões de trem, as quais durante o percurso executavam a triagem, recebimento e distribuição de correspondência ao longo das linhas ferroviárias. Não existiu emissão de selos para este fim específico, entre nós, sendo usado selos comuns, ordinários e comemorativos, e até mesmo inteiros postais.

Uma coleção temática, neste caso se utilizaria dos carimbos postais deixadas nas correspondências, especialmente os carimbos. Certamente poderia demonstrar as linhas férreas existentes, seus vários ramais, evidenciando vários aspectos da vida cotidiana naquela época, pois diversas cidades foram surgindo ao longo das vias férreas, devida à importância econômica desse meio de comunicação.

A falta de informações oficiais a respeito da instalação e operação dos Correios Ambulantes ou Correio Ferroviário no tempo do Império nos obriga a proceder inicialmente a um pequeno estudo histórico-geográfico do desenvolvimento das Estradas de Ferro operando na Província de São Paulo.

O pouco que sabemos é que o Correio Ambulante ou Correio Ferroviário foi instituído em 1875 para operar o serviço postal a bordo dos comboios da então Estrada de Ferro Dom Pedro II. Nessa ocasião, ele foi subordinado à 3ª Secção da Diretoria Geral dos Correios, à Rua 1º de Março, no centro do Rio<sup>229</sup>.

A fim de ilustrar a posição hierárquica desse novo departamento, a organização do Correio Imperial era na época formada por cinco divisões subordinadas ao Diretor Geral dos Correios, sendo elas:

- A Secção Central, chefiada por um 1º Oficial;
- A 1ª Secção, Contadoria, chefiada por um Contador. Subordinada a esta, estava a Tesouraria, chefiada por um Tesoureiro;
- A 2ª Secção, Distribuição, por um 1º Oficial;
- A 3ª Secção, Saída de Correspondência, por um 1º Oficial. A esta se subordinava o Correio Ambulante, chefiada por um 3º Oficial;
- A 4ª Secção, Conferência das Malas Entradas, chefiada também por um 1º Oficial. A esta se subordinava o departamento de Reclamações, chefiada por um 2º Oficial.

No ano de sua instituição, 1875, o quadro de funcionários do Correio Ambulante era composto por um Oficial e quatro praticantes (uma espécie de

229

Geraldo de ANDRADE Junior. Ferrovias Caminhos abertos para a pesquisa, site ABRACAR, julho de 2012.



agente postal embarcado). Para dar uma ideia do desenvolvimento desse serviço, ao final do Império, em 1889, o quadro de funcionários desse departamento tinha crescido bastante e estava dividida em três turmas, cada uma com 11 praticantes.

Em 25 de setembro de 1875, a Diretoria da Companhia Sorocabana, em nome de seu diretor Luiz Matheus Maylasky, não considera ser conveniente que o serviço postal seja efetuado por intermédio das estações da Companhia Sorocabana<sup>230</sup>.

A grande maioria da correspondência franqueada pelo correio ambulante consistia nos práticos Bilhetes Postais ou Cartas-Bilhete pré-franqueados. Os primeiros se assemelhavam aos atuais cartões postais e as últimas possuíam 4 páginas que, com dobra e colagem, permitiam confidencialidade de conteúdo; semelhantes aos atuais aerogramas. Eles foram criados pelos decretos 7695 de 28 de abril de 1880 (valores de 50 e 80 réis e o 7841 de 6 de outubro de 1880 no valor de 20 réis)<sup>231</sup>.

Na Província de São Paulo, a parte do que ocorria na Província do Rio de Janeiro, o sistema ferreo tem seu início em 18 de fevereiro de 1867, quando foi inaugurado - de uma só vez - todo o trecho da Estrada de Ferro Santos a Jundiáhy (São Paulo Railway).

Entre 1871 e 1879 entraram em funcionamento (Mapa XI):

- Companhia Paulista de Vias Férreas e Flúvias: Jundiáhy a Campinas (1871) e Rio Claro (1876), ramal Cordeiro a Pirassununga (1878).
- Companhia Ituana: Jundiáhy a Itú (1873) e Piracicaba (1879).
- Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro: São Paulo - Mogy das Cruzes (1875), Caçapava e Cachoeira (1877). Nesta cidade ligou com a "Linha Cachoeira" da "Estrada de Ferro Dom Pedro II", que partindo do Rio de Janeiro, já havia alcançado Cachoeira em 1874.
- Estrada de Ferro Sorocabana: São Paulo a Sorocaba (1875) até Ypanema (1879).
- Companhia Mogyana: Campinas a Mogy-Mirim (1875) e Casa Braça (1878), ramal de Amparo (Jaguary a Amparo - 1875).

No período de 1879 a 1889, foram construídas e inauguradas as seguintes extensões férreas:

- Companhia Paulista: de Pirassununga a Decalvado (1881).
- Companhia Mogyana: de Casa Branca a Ribeirão Preto (1883) e Jaguará, nas margens do Rio Grande (divisa com a Província de Minas Gerais - 1888). Tendo a Linha Tronco:
  - Ramal de Itapira; entre Mogy-Mirim e Itapira (antiga Penha do Rio do Peixe - 1882).
  - Ramal de Espírito Santo do Pinhal: entre Mogy-Guassú e Espírito Santo do Pinhal (1885).
  - Ramal de Poços: de Cascavel a Poços de Caldas (1886).
- Companhia Ituana: de Piracicaba a São Pedro (1882)
- Companhia Sorocabana: de Ypanema a Tietê (1883). O trecho de Botucatu achava-se em construção em 1887, faltando-nos, no entanto, informações precisas sobre a data de sua inauguração.

Formou-se ainda mais uma Companhia:

- Estrada de Ferro Rio Claro, que construiu a ligação de rio Claro a São Carlos (inaugurada em 1884), bem como o ramal de Jahú -

230

ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, documentos diversos, 23 de setembro de 1876.

231

Paulo NOVAES. Agências Postais – História e localização das Agências Postais, Carimbologia e Filatelia, site AgenciasPostais.com.br, junho de 2015.



completado em (1887). Em 1889 a Estrada de Ferro Rio Claro foi comprada pela Companhia Paulista.

O único documento oficial referente ao Correio Ambulante do qual tivemos conhecimento, é o Relatório para o ano de 1879/1880 do Diretor Geral dos Correios, João Wilkens de Mattos, apresentando ao Conselheiro Manuel Buarque de Macedo, Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios da Agricultura, Comercio e Obras Públicas. Neste observamos:

"O serviço ambulante não é satisfactorio nas estradas de ferro da Bahia, de Pernambuco, de São Paulo e Cantagallo ainda não há serviço ambulante, que tal denominação mereça, o que se faz na Dom Pedro II também muito deixa a desejar.

Tentei estabelecer um ensaio de correio ambulante na E. F. Cantagallo, mas aguardo ainda comunicação de que poderei contar com um pequeno espaço em qualquer dos carros da 2ª classe, onde possa o agente recolher e classificar as malas e receber e distribuir a correspondência destinada a cada um dos pontos de parada dos trens.

Espero brevemente submeter à aprovação de V.Exia. as instrucções que deverão reger o serviço ambulante e em todas as ferro-vias, afim de satisfazer-se as necessidades e conveniências publicas."

Das criticas a regulamentação do serviço do correio ambulante vão mais dez anos<sup>232</sup>.

Os carimbos utilizados pelo Correio Ambulante se distinguem das demais agências postais, por conterem as letras "CA." na sua legenda.

Foram usados no Correio Ambulante subordinado à administração dos correios da Província de São Paulo exclusivamente carimbos indicando o nome de somente "uma cidade", a exemplo: "São Paulo C.A."; "Sorocaba C.A."

Nas linhas, cujo serviço ambulante estava dependendo da repartição geral no Rio de Janeiro, foram empregados, ao contrario carimbos com indicação da linha, a exemplo: "L. Cachoeira" ou do trecho percorrido, a exemplo: "Cachoeira a Barra C.A."

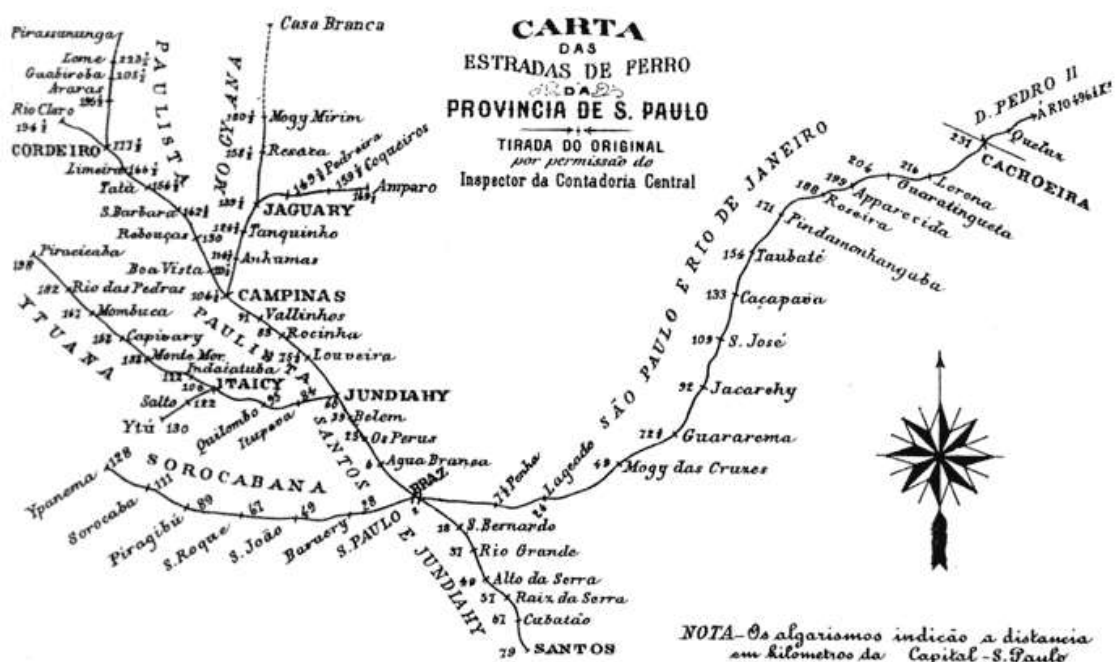
Por observações feitas em correspondências que transitou pelo correio ambulante, concluímos que:

---

<sup>232</sup> Decreto Lei, nº 9912 de 26 de março de 1888, revogado pelo Decreto-Lei nº 368-A – 01 de maio de 1890. Reforma os Correios do Império: "Art. 65. Aos correios ambulantes incumbe: 1º Na ida: a manipulação das correspondencias ordinarias da ultima hora, o preparo e entrega das malas destinadas ás localidades que, directamente ou por intermedio de outras, são servidas pelas estradas de ferro; 2º Na volta: a recepção e entrega das malas de ou para as ditas localidades, a recepção e abertura das malas destinadas á administração de que ellas dependerem, a conferencia e apartação das correspondencias contidas nessas malas. § 1º Os correios ambulantes serão estabelecidos em carros especiaes com as accomodações necessarias no desempenho do serviço, segundo instrucções dadas pelo Director Geral. § 2º Cada uma das turmas em que deverá dividir-se o pessoal de cada correio ambulante terá, pelo menos, dous officiaes, e o mais graduado será o chefe da turma. § 3º O serviço de cada correio ambulante será inspeccionado semanalmente, em dia incerto, por um empregado de graduação superior á daquelle que dirigir o mesmo serviço. § 4º Nos carros dos correios ambulantes pessoa alguma estranha ao serviço postal, nem mesmo autoridade, poderá viajar nem ter entrada. § 5º Mediante accôrdo com as administrações das estradas de ferro, poderão collocar-se em quaesquer pontos dessas estradas, onde não pararem trens, apparelhos destinados ao recebimento e entrega das malas do Correio.



1. O nome da cidade indica o correio ao qual estava subordinado o empregado fazendo o serviço ambulante;
2. O carimbo, a exemplo: "Descalvado C.A.", não indica que a correspondência em que é encontrado, foi postada naquele lugar. Uma carta com esse carimbo pode ser de procedência de qualquer ponto do trecho servido pelo correio ambulante dependendo da citada agência.
3. O mesmo carimbo foi usado em todo o trecho percorrido e em ambas as direções, isto é: tanto na "ida" quanto na "volta" do trem.



Mapa XI – Estradas de Ferro da Provincia de São Paulo. Fonte Controladoria Central das Estradas de Ferro

Em Itapetininga a Estrada de Ferro Sorocabana (ramal Itararé), iniciada em 1888 ainda no império, somente chega a Itapetininga em 1895. Não se conhece deste periodo o uso do correio ambulante, uma vez final do trecho da Sorocabana que seguia até Itararé, somente as cidades de Boituva e Sorocaba possuíam carimbos proprios para este tipo de serviço postal. Porém nada impede que o sistema postal utilizasse do transporte ferroviario para despachar e receber as malas postais oriundas principalmente da cidade de São Paulo.





Figura 59 – Carimbo Ambulante de Itapetininga à Boituva datado de 22 de dezembro de 1907 em par de selos de 100 réis. Fonte: Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.

Somente a partir de 1905, quando da retomada do ramal Itararé da Sorocabana (Figura 59). Não sabemos ao certo quando teve início o uso do vagão postal, nem até quando o serviço do correio ambulante ficou ativo, uma vez que carecemos de informações e material filatélico próprio.

Notícias informam que foi suprimido o correio de trem misto do ramal de Itararé, que partia de Itapetininga com comunicação do trem de passageiros que partia de São Paulo. A supressão do correio de trem misto ocorreu em decorrência da falta de responsabilidade do agente de Itapetininga, vindo o comércio que utilizava deste serviço neste ramal passar a sofrer com atrasos das correspondências de negócios, havendo pedidos para que o mesmo seja revertido<sup>233</sup>.

---

<sup>233</sup> Jornal “Correio Paulistano” – Anno LXXXIII, Número 24.859 – São Paulo, 31 de março de 1937.



# O CORREIO AÉREO NACIONAL EM ITAPETININGA

Para falarmos sobre o correio aéreo em Itapetininga, deveremos em primeiro lugar retornar as origens do CAN – Correio Aéreo Nacional.

Originalmente denominado Serviço Postal Aéreo Militar, foi denominado logo em seguida como Correio Aéreo Militar. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, foram unidos o Correio Aéreo Militar (mantido pelo Exército Brasileiro) e o Correio Aéreo Naval (mantido pela Marinha do Brasil), constituindo-se o CAN.

O serviço entrou em operação no dia 12 de junho de 1931, quando os tenentes do Exército, Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, a bordo do monomotor biplano Curtiss Fledgling matrícula K263 (apelidado carinhosamente de "Frankenstein"), transportaram uma mala postal com duas cartas, do Rio de Janeiro para São Paulo, e de lá retornando, com correspondência, no dia 15 de junho. Esse voo inaugural durou cinco horas e vinte minutos, seguindo a rota direta que ultrapassava as montanhas do litoral.

O retorno demorou apenas três horas e meia, seguindo a rota do vale do rio Paraíba até à altura da cidade de Resende e daí infletindo para o Rio. Esta última se tornaria a rota oficial para as aeronaves do CAN entre as duas cidades daí em diante, três vezes por semana, até à entrada em operação, posteriormente, de aviões bimotores<sup>234</sup>.

A partir da implantação dessa primeira linha, permitindo o treinamento de pilotos e mecânicos, três meses mais tarde iniciavam-se os estudos para a sua extensão até Goiás<sup>235</sup>.

A Aviação Militar passou a dispor de monomotores biplanos Waco em 1932, pouco antes e durante a Revolução Constitucionalista de 1932, período em que se intensificaram as atividades do CAN: foram assim implantadas as linhas até Goiás, Mato Grosso, Paraná e Bahia. Em 1935, as linhas do serviço alcançavam a Amazônia. No ano seguinte (1936), em janeiro, foi inaugurada a primeira linha internacional, entre as cidades do Rio de Janeiro e Assunção, no Paraguai<sup>236</sup>.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica em 20 de janeiro de 1941, pela fusão da antiga arma da Aviação Militar do Exército com a da Aviação Naval da Marinha, o Correio Aéreo foi transferido para este órgão e recebeu a denominação com que ficou conhecido: Correio Aéreo Nacional. A sua direção ficou afeta à Diretoria de Rotas Aéreas, cujo diretor foi o Brigadeiro Eduardo Gomes. A partir de então, em abril de 1943 as linhas foram estendidas até ao rio Tocantins e Belém do Pará, e desta última até Caiena, com escalas em Macapá e Oiapoque. Em maio de 1945 foi aberta uma nova linha internacional, que ligava a região Centro-Oeste a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia<sup>237</sup>.

O grande impulso do CAN registrou-se após o término da Segunda Guerra Mundial, com a entrada em serviço das aeronaves bimotores monoplano C-45

---

<sup>234</sup> CAMBESES, Manuel Júnior "A Saga do Correio Aéreo Nacional", Revista do Clube Militar LXXXI (430): 20–24.

<sup>235</sup> Idem.

<sup>236</sup> Ibidem.

<sup>237</sup> SOUZA, José Garcia de (1986), A epopeia do Correio Aéreo, Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica.



Beechcraft e Douglas C-47, com maior capacidade de carga e autonomia de voo.

No ano seguinte, a linha para a Bolívia era estendida até à capital, La Paz, empregando aeronaves C-47 no trajeto Rio de Janeiro – São Paulo – Três Lagoas – Campo Grande – Corumbá – Roboré – Santa Cruz de la Sierra – Cochabamba – La Paz.

Em 1947 foi aberta a linha que conduzia ao então território do Acre; em 1951, a linha internacional para Lima, no Peru.

Em novembro de 1952 era aberta a linha para o rio Araguaia, iniciando-se o apoio do CAN aos postos do antigo Serviço de Proteção ao Índio na rota Rio de Janeiro – Belo Horizonte – Uberaba – Goiânia – Aruanã – Conceição do Araguaia – Las Casas – Gorotire. Nesse mesmo ano era aberta a linha Rio de Janeiro – Manaus, que se estendia até Boa Vista e, em seguida, a linha até ao Rio Negro, esta com o emprego dos lendários monoplanos bimotores anfíbios CA-10 Catalina. A função desta linha era a de apoiar as populações indígenas e as missões religiosas nos vales do Negro e Uaupés. Estas aeronaves seriam posteriormente transferidas da Base Aérea do Galeão para a Base Aérea de Belém, intensificando o serviço na região Amazônica, assim como o apoio aos pelotões de fronteira do Exército e às populações ribeirinhas<sup>238</sup>.

Em 1956, foi aberta a linha para Montevidéu, no Uruguai; em 1957, uma linha internacional especial até à região do canal de Suez para atender o chamado "Batalhão Suez" que, a serviço das Forças de manutenção da paz das Nações Unidas, se encontrava em operações na Faixa de Gaza. Esta última foi atendida mensalmente com o recurso a aeronaves monoplano quadrimotores B-17 durante três anos, até à entrada em operação dos Douglas C-54.

Em 1958, eram iniciadas as linhas para Quito, no Equador, e para os Estados Unidos da América.

Com a entrada em operação dos quadrimotores Douglas C-54, e posteriormente dos Douglas C-118 na Força Aérea Brasileira, com maior capacidade de carga, maior autonomia de vôo e melhores aviônicos, iniciou-se uma nova etapa para o CAN. Puderam ser mais bem atendidas as linhas que ultrapassavam a cordilheira dos Andes e o oceano Atlântico.

Com o C-54, em 1960, foi aberta a linha para Santiago do Chile, com escala em Buenos Aires. Em meados da década de 1960, foram adquiridas, na Grã-Bretanha, aeronaves turbohélice Avro C-91, que viriam a substituir os Douglas C-47 e as Beechcraft C-45 em determinadas rotas. Também nesse período, em 1965, entram em operação os Lockheed C-130 Hercules, que não apenas ampliaram o raio de ação do CAN, mas também a sua capacidade de transporte de pessoal, carga e equipamentos pesados, não apenas para todos os quadrantes do território brasileiro, mas que, na década de 1980 alcançaram o continente Antártico, no contexto do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

Em 1968 entraram em operação as aeronaves bimotor turbohélice C-115 Buffalo, que pela sua robustez e versatilidade atenderam principalmente a região Amazônica<sup>239</sup>.

Posteriormente, na década de 1980, entraram em operação aeronaves Embraer C-95 Bandeirante e C-97 Brasília, que passaram a atender muitas das linhas vicinais do CAN. Para o atendimento às linhas-tronco, em 1985 foram adquiridas à Varig quatro Boeing 707, ampliando a eficácia no atendimento logístico e de transporte de pessoal.

Em 2004, entraram em operação os birreatores Embraer ERJ-145, substituído os Avro C-91, iniciando-se novas linhas internacionais<sup>240</sup>.

---

238 Idem.

239 Ibidem.

240 Guia Oficial do Museu Aeroespacial, São Paulo: C&R, 2006.





Mais recentemente, para atendimento aos pontos extremos do território, entraram em operação os bimotores turboélice C105-A Amazonas e Cessna C-98 Caravan, devido às suas capacidades de pouso e decolagem em pistas curtas.

Com o avanço do sistema aeroviário que vinha sendo impulsionado por diversas nações, o Brasil, mesmo com certo atraso, vê a necessidade de criar e ampliar este sistema de comunicação não só pelo território nacional como também para com as nações vizinhas. Depois do Rio de Janeiro, São Paulo, passou a possuir grande interesse neste sistema de transporte, tanto que já em fins da década de 10 do século XX, passa a contar com campo de aviação próprio e escola de aviação.

No ano de 1920, ocorre de parte do então deputado estadual itapetiningano, Júlio Prestes, a intensão da abertura de um campo de aviação em Itapetininga<sup>241</sup>. Tal proposta ia ao encontro do desejo do governo estadual que já pensava em aprimorar o sistema aeroviário para o sul sentido Paraná. A Liga Nacionalista solicita ao então prefeito Amantino de Albuquerque a criação do referido campo de aviação, haja vista a cidade possuir campos apropriados para tal finalidade<sup>242</sup>.

Passariam mais seis anos até a criação efetiva do referido campo de aviação, que somente ocorreu quando o 3º Batalhão de Infantaria da Força Pública Paulista, com sede em Itapetininga propõem além da construção de novo quartel solicita a abertura do campo de aviação para uso próprio<sup>243</sup>. Desta forma a aviação em Itapetininga estaria ligada ao serviço militar. A abertura do campo de aviação realizada com apoio da Câmara Municipal de Itapetininga com o apoio da Força Pública Paulista se daria na Vila Rio Branco, espaço então cedido pela municipalidade<sup>244</sup>.

Em visita ao 3º Batalhão de Infantaria da Força Pública Paulista, em outubro de 1927, o Coronel Pedro Dias de Campos teria dito:

*“o campo de aterrissagem dos aviões da esquadrilha da Força já se acha prompto, offerecendo, pela sua grande extensão e magnifica situação, todas as vantagens exigidas para a segurança dos nossos pilotos militares e consequente garantia para o material<sup>245</sup>”.*

Nesta mesma data o deputado, Dr. Bernardes Junior, fez a doação do terreno ao governo do Estado para a construção dos hangares, solicitando ao Coronel Pedro Dias Baptista, então prefeito municipal que no terreno doado realizasse todas as construções necessárias aos hangares<sup>246</sup>.

Inaugurado o serviço do correio aéreo militar tem o mesmo por finalidade:

*“As empresas de navegação aéreas, tanto as nacionais como as estrangeiras, procuram apenas as direcções que correspondam aos seus interesses comerciais. Não visam levar o abraço fraternal que entrelace os diversos sectores brasileiros, com aquella abnegação, desprendimento e idealismo que desperte a fé patriótica em todos os recantos do nosso vastíssimo territorio, contribuindo com estoicismo e desinteressadamente para manter uma e cohesa a Patria bem amada.*

241 CORREIO PAULISTANO. Sexta-feira, 16 de julho de 1920, p. 4. São Paulo – SP.

242 CORREIO PAULISTANO. Domingo, 29 de fevereiro de 1921, p. 6. São Paulo – SP.

243 CORREIO PAULISTANO. 16 de agosto de 1927, p. 3. São Paulo – SP.

244 CORREIO PAULISTANO. Domingo, 30 de agosto de 1927, p. 10. São Paulo – SP.

245 CORREIO PAULISTANO. Domingo, 15 de outubro de 1927, p. 3. São Paulo – SP.

246 Idem.



*Essa missão, compreenderam os bons patriotas, só poderia ser satisfatoriamente desempenhada por quem pudesse sentir anciãs de emulação e estímulo nas próprias vicissitudes, desde que fossem sofridas pela grandesa do Brasil; e por isso confiaram-se ao Exercito, que se afiançara perante seus compatriotas com as credenciais de sua impecavel tradição<sup>247</sup>."*

Tal embargo de que se fez depositaria a nascente e promissora Aviação Militar Brasileira.<sup>248</sup>

Partindo do Campo de Afonsos no Rio de Janeiro, segue o correio militar a distintas áreas do Brasil, utilizando inicialmente para o serviço 10 aviões Curtiss Fledling além dos 15 aviões Wacco, dotado de motor Wrigt 240 H.P. e do mesmo com cabine C.S.O. com 30 aviões, passarão a contar com mais 3 aviões Wacco F. 3, utilizados estes para transporte regular de funcionários federais<sup>249</sup>.

Além de percorrer aproximadamente sete mil quilômetros e levar aproximadamente quarenta toneladas em correspondências, consta com 5 rotas regulares a saber:

**Rio – Campo Grande:** tocando nos seguintes pontos: São Paulo – Baurú – Penapolis – Araçatuba – Tres Lagoas – Campo Grande – Bella Vista – Ponta Porã – Campanário – Entre Rios e Campo Grande, percorre 1.944 kms.

**Rio – Porto Alegre:** passando por: São Paulo – Itapetininga – Faxina – Jaguarahyva – Castro – Ponta Grossa – Curytiba – Paranaguá – Florianópolis – Porto Alegre – Cachoeira – Santa Maria São Thiago – Alegrete – Uruguayana – Itaquy – São Borja – São Luiz – Santo Angelo – Cruz Alta – Passo Fundo – Cachoeira e regresso a Porto Alegre. Cobre 3.103 kms.

**Rio – Goyas:** aterrissando em São Paulo – Ribeirão Preto – Uberaba – Araguay – Vianopolis – Goyas, percorrendo 1.357 kms.

**Curityba – Fóz do Iguassú:** tocando em Ponta Grossa – Guarapuava – Mallet e Fóz do Iguassú, faz 543 kms.

**Rio – Fortaleza:** passando em Bello Horizonte – Curvelo – Pirapora – São Francisco – Januaría – Carinhonha – Lapa Rio Branco – Barra – Chique Chique – Remanso – Petrolina (Joazeiro) – Crato – Iguatú – Quixadá a Fortaleza, numa extensão de 3.160 kms.

**Fortaleza – Belém:** com escalas em Acaraú – Camocim – Parnahyba – Peri Peri – Campos Maior – Amarante – Floriano – São Luiz – Bragança e Belém.

---

247 O COMBATE. Terça-feira, 11 de fevereiro de 1935, p. 4. Fortaleza – CE.

248 ILUSTRAÇÃO BRASILEIRA. Mensário Editado pela Sociedade Anonyma "O Malho", Número 5, Anno XII, setembro de 1935, p. 33/35. Rio de Janeiro – RJ.

249 Idem.



Dos serviços prestados, o Correio Aéreo Militar não cobra nenhuma sobretaxa das correspondências que conduz, a qual segue com selo comum<sup>250</sup>. Por seu serviço esta o Correio Aéreo Militar a sofrer pressão de outras empresas civis tanto nacionais quanto estrangeiras.

Originalmente ficam estabelecidos ainda os horários de fechamento das malas tanto no Rio de Janeiro como em Curitiba às 17 horas e os dias da semana de Curitiba a Capital Federal às terças-feiras e da Capital Federal a Curitiba às quintas-feiras, tendo as escalas nas localidades de: Ponta Grossa, Castro, Jaguariaíva, Itapeva, Itapetininga e São Paulo<sup>251</sup>. Em fins de 1933 a cidade de Itararé passa a integrar a escala do correio aéreo militar<sup>252</sup>.

Segundo o Capitão Aviador Dirceu Guimarães, o percurso do trajeto aerpostal do correio militar entre as localidades de São Paulo a Curitiba era de aproximadamente 5 horas<sup>253</sup> com um percurso médio de 950 km.

Em fevereiro de 1935, fica estabelecido por projeto aprovado por Eurico Gaspar Dutra, Comandante em chefe do 5º Regimento de Aviação, da linha do correio aéreo militar entre o Distrito Federal (Rio de Janeiro) até o Rio Grande do Sul<sup>254</sup>. Desde a efetivação da rota entre o Distrito Federal (Rio de Janeiro) e o Rio Grande do Sul, só no trajeto São Paulo a Curitiba entre fevereiro a setembro de 1935 foram percorridos 16.852 km em 289 horas de voo, transportando 785.131 gramas de correspondências, perfazendo 21 viagens com 321 aterrissagens, levando 17 passageiros e tendo 94% de regularidade de seus serviços<sup>255</sup>.

Em novembro de 1935 o deputado federal, Euvaldo Lodi, informa ao Governo do Estado de São Paulo, aprovação de projeto de sua autoria, destinando verbas à manutenção, conservação e construção de campos de aviação para as localidades de: São Paulo, Baurú, Lins, Lussavira, Araçatuba, Itapetininga, Faxina (Itapeva), Campo Largo, Taubaté e São Jose dos Campos<sup>256</sup>.

A partir de 1937, a linha sul do correio aéreo militar tem o fechamento das malas postais do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul às 17 horas das quartas-feiras, e não mais as quintas-feiras como anteriormente estabelecido. Ficou ainda estabelecido que do Rio de Janeiro a mesma sege a São Paulo, e com escala em Itapetininga, de lá para Itapeva, Jaguariaíva, Castro, Ponta Grossa Curitiba, Paranaguá, Florianópolis, Porto Alegre, Cachoeira, Santa Maria, Santiago do Boqueirão, Alegrete, Guarái, Dom Pedrito, Uruguaiana, São Borja, Santo Angelo, Cruz Alta e Passo Fundo<sup>257</sup>.

Em meados de 1937, o jornalista Saldanha Diniz, em uma série de reportagens<sup>258</sup> descreve a sua viagem entre o Rio de Janeiro a Curitiba, apresentando um dos mais importantes relatos do grande valor do correio aéreo militar, tinha no Brasil. Acrescente a isto a importância do relato ser o único da época, que descreveu a viagem aérea naqueles primeiros momentos da aviação militar no Brasil.

Da passagem do correio aéreo militar sobre Itapetininga é apresentado o seguinte relato:

*“Paizagem do sul paulista – Pela nossa esquerda, ao longe, isoladas nos campos, povoações como que perdidas, Uma, Piedade, Pilar e mais distante, São*

250 Ibidem.

251 CORREIO DO PARANÁ, 3 de dezembro de 1933, p. 3, Curitiba – PR.

252 CORREIO DA MANHÃ. Domingo, 24 de dezembro de 1933, p. 10. Rio de Janeiro – RJ.

253 O COMBATE. Terça-feira, 1 de janeiro de 1935, p. 4. Fortaleza – CE.

254 CORREIO DA MANHÃ. Quinta-feira, 14 de fevereiro de 1935, p. 5. Rio de Janeiro – RJ.

255 DIARIO DA NOITE. 2 de setembro de 1935, p. 2. Rio de Janeiro – RJ.

256 CORREIO PAULISTANO. Domingo, 3 de novembro de 1935, p. 9. São Paulo – SP.

257 A BATALHA. Quinta-feira, 14 de janeiro de 1937, p. 6. Rio de Janeiro – RJ.

258 CORREIO DA MANHA. Domingo, 11 de Julho de 1937, Suplemento, p. 11 e 15 – Domingo, 25 de julho de 1937, Suplemento, p. 7 – Domingo, 8 de agosto de 1937, Suplemento, p. 6 – Domingo, 26 de setembro de 1937, Suplemento, p. 4 – Domingo, 10 de outubro de 1937, Suplemento, p. 8 e 9. Rio de Janeiro – RJ.



*Miguel Archanjo, todas ligadas, porém, entre si e à via férrea, por boas estradas de rodagem, que eram como o fio de Ariadne que as guiava na quase planície em que se encontravam.*

*Uma represa nos lembrou a das Lagos. A vegetação de cores vivas, verde claro, ou escuro de musgo, parecia veludo acariciando as águas tranquilas, cambiantes de cores e espelhantes, e onde a imagem do Wacco passava veloz.*

*Depois, a paisagem mudava de aspecto. Eram morros queimados em largas extensões, parecendo que um gigante andára pincelando aqui e além o terreno de marrom escuro. Algumas rezes pasciam pachorretamente. Nada de casa, porém. A estrada de ferro se voltára para o norte, indo fazer uma grande volta para, depois do entroncamento de Boituva, voltar para o sul, a atingir Itapetininga.*

*O acidentado terreno por onde passávamos era consequência do contraforte da serra do Paranapiacaba, que corre para N.O., formando as serras de Botucatu e dos Agudos, que separam as bacias do Tietê e Paranapanema. Todavia, como é comum no Brasil, o nome da serra era bem improprio, pois, notava-se, apenas, morros um tanto mais elevados que os demais que tínhamos vencido. Itapetininga – Após o divisor de águas achamo-nos na bacia do Paranapanema. Esta era uma grande região plana, campos com vegetação viva e de cores variadas, ricamente cortada por rios.*

*De quando em vez, o tenente Herminio nos chamava a atenção para um ou outro acidente ou fazia algum comentário a respeito da viagem e do aparelho.*

*- Itapetininga ! – Nos disse ele, em dado momento, apontando para a frente. De facto, alongando a vista, observamos no meio do campo às 10,15 ao longe o aglomerado de casas da cidade que esteve tão em evidencia nas revoluções de 30 e 32.*

*O aviação do tenente Neves Filho, que, a principio voava á nossa direita e depois, tendo baixado muito mais, passára para nossa esquerda, estava então sob nós, seguindo para a direita, mais acentuadamente com o rumo de Itapetininga.*

*Nosso mappa assignalava a cidade como ângulo, ponto de convergência das duas rectas. São Paulo – Itapetininga, e desta a Faxina. Assim devíamos mudar de rumo, o que se fez, quase insensivelmente. A cidade é nova, e se tem a impressão de que está em franco progresso, prometendo ser um dos grandes centros de São Paulo de amanhã.*

*A estrada de ferro continuava, como nós, para S.O., toda sinuosa. Passamos o Paranapanema, ainda um quase riacho, como vimos Bury, a villa muito citada na revolução de 1932".*

Sobre os acidentes descritos pelo tenente Hermínio ao jornalista Saldanha Diniz, não raros em decorrência da precariedade dos aviões na época, faziam com que os pousos de emergências ocorressem constantemente. Este é o caso



ocorrido em final de 1938, com o avião do capitão Oscar de Oliveira Baptista, que fez pouso de emergência em campo próximo a cidade de Itapetininga, levando algum tempo para contatar as autoridades competentes informando sobre o ocorrido<sup>259</sup>.

Em 1939, o DAC – Departamento de Aviação Civil, na tentativa de regulamentar as pistas de aviação do Brasil, inicia uma série de fiscalizações a fim de compor o anteprojeto que regulamentará a criação e a efetivação das pistas já existentes. Sobre a pista de aviação de Itapetininga a mesma é assim descrita.

*"Itapetininga, Lat. 23° 35' 4" S., Long. 45° 34' 4" W.  
Forma irregular, pista 600 a 650 metros. Instalações:  
casa-de-campo. Recursos mecânicos: oficina de  
automóveis na cidade<sup>260</sup>."*

A descrição da pista foi realizada pelo Dr. Trajano Reis, Diretor da Aeronáutica Civil em companhia do engenheiro Roberto Pimentel, Chefe do Serviço de Rotas e Circuitos. Após a realização da inspeção, foi solicitada intervenção onde se fizer necessária sua presença<sup>261</sup>. Estabeleceu-se ainda informe sobre o estoque de combustível e lubrificante existente em Itapetininga e disponibilizada pela Companhia Anglo Mexican<sup>262</sup>.

Em 20 de janeiro de 1941, ocorre a criação do Ministério da Aeronautica, ocorrendo a fusão do Correio Aéreo Militar do Exército com o Correio Aéreo Naval da Marinha. Nascia assim o CAN – Correio Aéreo Nacional<sup>263</sup> (Mapa XII).

---

<sup>259</sup> CORREIO DA MANHÃ, Terça-feira, 24 de janeiro de 1939, p. 5 e 6. Rio de Janeiro – RJ.

<sup>260</sup> CORREIO DA MANHÃ, Quarta-feira, 7 de junho de 1939, p. 5. Rio de Janeiro – RJ.

<sup>261</sup> CORREIO DA MANHÃ, Domingo, 11 de junho de 1939, p. 19. Rio de Janeiro – RJ.

<sup>262</sup> CORREIO DA MANHÃ, Sexta-feira, 1 de setembro de 1939, p. 5. Rio de Janeiro – RJ.

<sup>263</sup> CAMBESES, Manuel Júnior, *ibidem*.





Mapa XII – Localização das cidades utilizadas pelo Correio Aéreo Nacional – Fonte: Cel. Av. Refm. Manuel Cambeses Júnior.

Neste mesmo ano de 1941, atendendo as determinações do DAC – Departamento de Aviação Civil, terminaram as obras de construção do Aeroporto de Itapetininga, construído pela Prefeitura e com verba do DAC – Departamento de Aviação Civil, tendo ainda a cidade contando com um aeroclube fundado ainda neste ano e ficando ainda para brevemente a criação da escola de pilotagem<sup>264</sup>.

Em junho o aeroclube da cidade de Itapetininga é presenteado com o avião Piper Cub, batizado com o nome do o nome do combatente Rubens de Melo e Souza, aviador que faleceu em 24 de abril de 1924 em exercício militar com apenas 24 anos de idade. O avião foi ofertado pela Sociedade Mesbla, por intermédio dos Diários Associados, como parte da campanha “Asas para a União e a Defesa das Terras do Brasil<sup>265</sup>”, em ação aos esforços de guerra patrocinados por representantes da sociedade civil.

264 CORREIO PAULISTANO, Sexta-feira, 11 de abril de 1941, p. 11. São Paulo – SP.  
 265 DIARIO DE PERNAMBUCO, Domingo, 8 de junho de 1941, p. 3. Recife – PE.



Em novembro de 1941, a prefeitura de Itapetininga anuncia a chegada para breve do CAN – Correio Aéreo Nacional<sup>266</sup>. Em abril de 1942 o CAN – Correio Aéreo Nacional conta na sua quinta rota com estações de rádio e pista de pouso em Itapetininga<sup>267</sup>.

Sobre a existência de material filatélico a respeito do Correio Aéreo em Itapetininga, até o presente nada encontramos, porém sabemos de sua provável existência, haja vista o período em o sistema aerpostal esteve em uso na cidade 1932 a 1942.

---

<sup>266</sup> CORREIO PAULISTANO, Domingo, 2 de novembro de 1941, p. 22. Rio de Janeiro – RJ.

<sup>267</sup> A MANHÃ, Domingo, 19 de abril de 1942, p. 41. Rio de Janeiro – RJ.



# OS CARIMBOS POSTAIS DE ITAPETININGA

Inúmeros foram os decretos e leis que instituíram os diversos carimbos para a obliteração das correspondências, porém, não sabemos prever quais são ou a data em que os mesmos foram colocados aprovados, o que dificulta um estudo mais destacado sobre o assunto. Algumas poucas obras como: "Carimbos Postais Brasileiros<sup>268</sup>"; "Correio Rodoviário<sup>269</sup>"; "Carimbologia<sup>270</sup>" e "Carimbos Postais do Brasil<sup>271</sup>", podem oferecer alguns poucos esclarecimentos sobre a evolução do uso dos carimbos e suas transformações no decorrer do surgimento destes até a presente data.

As referidas obras tratam de trazer à tona todo o mundo por detrás do uso dos carimbos na obliteração das correspondências, porém faltam-nos ainda muito as datas em que os carimbos foram colocados em circulação e quais os motivos para que isto ocorresse.

Cabe aqui ressaltar, que a falta destes dados históricos mais precisos está associado por vezes ao descaso do próprio correio no Brasil e das autoridades responsáveis pela guarda e divulgação destas informações.

Sabemos que muitas informações pertinentes a confecção dos carimbos, somente chegaram a conhecimento dos órgãos competentes dos correios, a partir de estudiosos que dedicam a pesquisar um pouco do passado desta instituição.

Desta forma clamamos aos órgãos competentes maiores informações a um tão importante assunto, que muitos estudiosos e pesquisadores se debruçam, visto a importância histórica que o assunto oferece não só ao Brasil, mais como a atual Empresa Brasileira dos Correios e Telégrafos.

A classificação que ora apresentamos, refere-se somente a uma parcela menor de toda a classificação existente, pois os carimbos utilizados na agência dos correios de Itapetininga, entre o período de 1840 até 1900, não difere muito de cidade para cidade. Isto ocorre uma vez que a partir de 1844, com a preocupação do sistema das Administrações Postais Provinciais em padronizar os serviços postais em todo o Brasil, o que facultado diferenças locais, gerou a confecção da grande maioria dos carimbos que seriam utilizadas para as obliterações das correspondências da época.

Desta a classificação ora apresenta, por vezes era prática comum em muitas localidades brasileiras.

Em Itapetininga até a presente data, é encontrado deste a criação do serviço dos correios no ano de 1828 até 1900, um total de: uma obliteração manuscrita e treze carimbos obliteradores de correspondências.

---

<sup>268</sup> Victor A. PETRUCCI, Carimbos Postais Brasileiros, Fascículo I, 1984.

<sup>269</sup> J. L. de Barros PIMENTEL, Brasil Filatélico nº 135, 1962.

<sup>270</sup> Mário Celso RABELO ORSI Júnior, Divulgando, Boletim Informativo do Clube Filatélico e Numismático de Catanduva, nº 171, 1995.

<sup>271</sup> Tom O. MILLER Júnior, Carimbos Postais do Brasil – Parte 1: Manual para a classificação dos Carimbos, 2001.





# ITAPETENINGA

ITAPETININGA – Modelo aproximado efetuado dos originais.

## LARGURA

em (cm)	(	Í	T	Δ	P	E	T	Ê	N	I	NG	Δ	)	Total da Largura
Características														
Linha direita	0,05													
Distâncias entre letras da grafia	L./I	I/T	T/A	A/P	P/E	E/T	T/E	E/N	N/I	I/N	N/G	G/A	A/L.	
Largura da grafia		0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	
Linha esquerda													0,05	
Total da Largura														4,83

## ALTURA

em (cm)	Í	T	Δ	P	E	T	Ê	N	I	NG	Δ	
Características												
Linha Superior	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Distância superior	0,10	0,10	0,10	0,08	0,08	0,07	0,07	0,03	0,08	0,10	0,12	0,10
	0,64	0,60	0,58	0,58	0,60	0,62	0,62	0,68	0,58	0,54	0,50	0,60
Distância inferior	0,10	0,10	0,06	0,08	0,06	0,05	0,05	0,03	0,08	0,10	0,12	0,04
Linha inferior	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Altura, Tamanho Total	0,94	0,90	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84	0,84

## CARACTERÍSTICAS GERAIS

em (cm)	
Dimensões Gerais	
Largura	4,83
Altura	0,84 (média)



### CORES UTILIZADAS

Variações	
Cores utilizadas	
Preto	Marrom (oxidação da tinta)

### OBLITERADORES DE SELOS POSTAIS (OBSERVÁVEIS ATÉ PRESENTE ESTUDO)

Peças conhecidas Ano de utilização	Precusores (cartas completas)	Cores observadas	
"Inclinados" (1844)	Diversas Peças	Diversas	Preta ou cor oxidável
"Verticais" (1850)	Diversas Peças	Diversas	Preta ou cor oxidável

### ANOS ENCONTRADOS (OBSERVÁVEIS ATÉ PRESENTE ESTUDO)

Peças conhecidas Ano de utilização	(peças filatélicas)	Cores observadas	
1843			
1844			
1845			
1846			
1847			
1848			
1849			
1850			
1851			
1852			
1853			
1854			
1855			
1856			
1857			
1858			
1859			
1860			
1861			
1862			
1863			
1864			
1865			
1866			



1867	03	02	01
1868	02	02	
Indeterminado	01		01
Total de peças conhecidas	06	Preta	Oxidado
		04	02

Possivelmente ainda possa ser descoberto um ou outro carimbo mudo, mais isso ainda está para ser feito, devido à grande diversidade de carimbos mudos colocados em circulação no Brasil no terceiro quartel do século XIX e as muitas pesquisas atualmente realizadas por interessados no assunto.



**Classificação dos Carimbos Postais da AC de Itapetininga  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	1828 a 1848 → Sem indicação de Postagem ou Obliteração	1828	1843
		1829	1844
		1830	1845
		1831	1846
		1832	1847
		1833	1848
		1834	
		1835	
		1836	
		1837	
		1838	
		1839	
		1840	
		1841	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			

Modelo

17.12.1833 / 07.01.1848

02	1850 → Obliteração Manuscrita da localidade → Cor: o Preta	1850	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			

A partir de 1850

03	1846 a 1868 → Cercadura simples → Sem data → Cor: o Preta → Dimensão: o Larg. 4,8 cm o Alt. 0,9 cm → Confecção: Madeira ou Metálica	1846	1861
		1847	1862
		1848	1863
		1849	1864
		1850	1865
		1851	1866
		1852	1867
		1853	1868
		1854	
		1855	
		1856	
		1857	
		1858	
		1859	
1860			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			

A partir de 1846 / 27.08.1868



04	1877 a 1879	1877	
	→ Circular duplo	1878	
	→ Tipo comum	1879	
	→ Datado		
	→ Indicação do ano normal		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,5 cm		
	o Ø Int. 1,4 cm		
→ Confeção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



02.11.1877 / 30.06.1879

05	1880	1880	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Indicação do ano inclinado		
	→ Cor:		
	o Azul		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,5		
	o Ø Int. 1,4 cm		
→ Confeção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



10.05.1880 / 01.12.1880

06	1882 a 1883	1881	
	→ Circular duplo	1882	
	→ Tipo comum	1883	
	→ Datado		
	→ Indicação do ano pequenito		
	→ Cor:		
	o Preta (1882 e 1883)		
	o Azul (1881 e 1882)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,5 cm		
o Ø Int. 1,3 cm			
→ Confeção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



03.02.1881 / 26.09.1883



07	1885 a 1886	1885	
	→ Circular duplo	1886	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Francês		
	→ Indicação do ano normal		
	→ Cor:		
	o Preta (1885)		
	o Azul (1886)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,0 cm		
o Ø Int. 1,2 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



28.05.1885 / 07.09.1886

08	1886	1886	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Francês		
	→ Indicação do ano normal invertido		
	→ Cor:		
	o Azul		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,0 cm		
	o Ø Int. 1,2 cm		
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



28.06.1886

09	1887 a 1890	1887	
	→ Circular duplo	1888	
	→ Tipo comum	1889	
	→ Datado		
	→ Francês		
	→ Indicação do ano grande		
	→ Cor:		
	o Preta (1887 a 1890)		
	o Azul (1887)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,0 cm		
o Ø Int. 1,2 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



19.01.1887 / 19.06.1889



10	1889 a 1897	1889	
	→ Circular duplo	1890	
	→ Tipo comum	1891	
	→ Datado	1892	
	→ Florão	1893	
	→ Cor:	1894	
	o Preta	1895	
	o Azul (indeterminada)	1896	
	o Violeta (indeterminada)	1897	
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,2 cm		
	o Ø Int. 1,3 cm		
	→ Confeção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



07.07.1889 / 09.06.1897

11	1898 a 1899	1898	
	→ Circular duplo	1899	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Estado entre parênteses		
	→ Indicação do ano em 2 dígitos		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,4 cm		
	o Ø Int. 1,4 cm		
	→ Confeção: Metálica		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



21.01.1898 / 01.08.1899

12	1900 a 1918	1900	1915	
	→ Circular duplo	1901	1916	
	→ Tipo comum	1902	1917	
	→ Datado	1903	1918	
	→ Estado entre parênteses	1904		
	→ Indicação do ano em 4 dígitos	1905		
	→ Pequeno	1906		
	→ Cor:	1907		
	o Preta	1908		
	→ Dimensão:	1909		
	o Ø Ext. 2,4 cm	1910		
	o Ø Int. 1,4 cm	1911		
	→ Confeção: Metálica	1912		
		1913		
		1914		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	Classificação de Victor A. Petrucci			
	Classificação de Tom O. Miller			



04.06.1900 / 24.01.1918



13	1900	1900	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Estado entre parênteses		
	→ Indicação do ano em 4 dígitos		
	→ Data invertida		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 2,4 cm			
o Ø Int. 1,4 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



12.06.1900

14	1907 a 1910	1907	
	→ Circular duplo	1908	
	→ Tipo comum	1909	
	→ Datado	1910	
	→ Estado entre parênteses		
	→ Indicação do ano em 4 dígitos		
	→ Trajeto Postal		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 2,2 cm			
o Ø Int. 1,3 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



22.12.1907 / 05.08.1910

15	1913 a 1918	1913	
	→ Circular duplo	1914	
	→ Tipo comum	1915	
	→ Datado	1916	
	→ Estado entre parênteses	1917	
	→ Indicação do ano em 4 dígitos	1918	
	→ Grande e oval		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 2,5 cm			
o Ø Int. 1,3 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



01.02.1913 / 02.02.1918





16	1921	1921	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Estado entre florões		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,5 cm		
	o Ø Int. 1,3 cm		
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



25.01.1921

17	1926	1926	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Estado entre parênteses		
	→ Indicação do ano em 4 dígitos		
	→ Grande e quadrado		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 2,6 cm			
o Ø Int. 1,4 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



26.12.1926

18	1927 a 1934	1927	
	→ Circular duplo	1928	
	→ Tipo comum	1929	
	→ Datado	1930	
	→ Estado entre anuladores	1931	
	→ Indicação do ano em 2 dígitos	1932	
	→ Exagerado	1933	
	→ Cor:	1934	
	o Preta (1928)		
	o Violeta (1927 a 1930)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,7 cm		
	o Ø Int. 1,9 cm		
	→ Confecção: Metálica		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



14.07.1927 / 10.02.1934



19	1932 a 1933 (presumivelmente)	1932	
	→ Circular duplo	1933	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Estado entre anuladores		
	→ Indicação do ano em 2 dígitos		
	→ Exagerado		
	→ Sem o ano		
	→ Cor:		
	o Preta (1933)		
	o Violeta (1932)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,7 cm		
o Ø Int. 1,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



(Indeterminada)

20	1932 a 1964	1932	1949
	→ Circular duplo	1933	1950
	→ Tipo comum	1934	1951
	→ Datado	1935	1952
	→ Estado entre anuladores	1936	1953
	→ Indicação em letra oval	1937	1954
	→ Cor:	1938	1955
	o Preta	1939	1956
	o Violeta	1940	1957
	(1933/1934/1936/1937)	1941	1958
	→ Dimensão:	1942	1959
	o Ø Ext. 3,2 cm	1943	1960
	o Ø Int. 1,9 cm	1944	1961
	→ Confecção: Metálica	1945	1962
		1946	1963
		1947	1964
		1948	
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



27.09.1932 / 08.11.1964

21	1938 a 1953	1938	1953
	→ Circular duplo	1939	
	→ Tipo comum	1940	
	→ Datado	1941	
	→ Estado entre anuladores	1942	
	→ Indicação em letra quadrada (próximo)	1943	
	→ Cor:	1944	
	o Preta	1945	
	→ Dimensão:	1946	
	o Ø Ext. 3,1 cm	1947	
	o Ø 2,0 Int. cm	1948	
	→ Confecção: Metálica	1949	
		1950	
	1951		
	1952		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



26.08.1938 / 20.02.1953



22	1938 a 1966	1938	1953
	→ Circular duplo	1939	1954
	→ Tipo comum	1940	1955
	→ Datado	1941	1956
	→ Estado entre anuladores	1942	1957
	→ Indicação em letra quadrada (distante)	1943	1958
	→ Cor:	1944	1959
	o Preta	1945	1960
	→ Dimensão:	1946	1961
	o Ø Ext. 3,1 cm	1947	1962
	o Ø Int. 1,8 cm	1948	1963
	→ Confeção: Metálica	1949	1964
		1950	1965
		1951	1966
		1952	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



15.05.1938 / 12.08.1966

23	1950 a 1970	1950	1962
	→ Circular duplo	1951	1963
	→ Tipo comum	1952	1964
	→ Datado	1950	1965
	→ Brasil entre anuladores	1951	1966
	→ SP - BRASIL - SP	1952	1967
	→ Cor:	1953	1968
	o Preta	1954	1969
	→ Dimensão:	1955	1970
	o Ø Ext. 3,0 cm	1956	
	o Ø Int. 1,9 cm	1957	
	→ Confeção: Metálica	1958	
		1959	
		1960	
		1961	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



04.01.1950 / 10.06.1970

24	1965 a 1970	1965	
	→ Circular duplo	1966	
	→ Tipo comum	1967	
	→ Datado	1968	
	→ Brasil entre anuladores	1969	
	→ + - BRASIL - SP	1970	
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Ø Int. 1,9 cm		
	→ Confeção: Metálica		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



19.11.1965 / 23.11.1970



25	1966 a 1970	1966	
	→ Circular duplo	1967	
	→ Tipo comum	1968	
	→ Datado	1969	
	→ Brasil entre siglas	1970	
	→ DR BRASIL SP		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Ø Int. 1,9 cm		
	→ Confecção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



22.12.1966 / 10.11.1970

26	1968 a 1972	1968	
	→ Circular duplo	1969	
	→ Tipo comum	1970	
	→ Datado	1971	
	→ Brasil entre anuladores e siglas	1972	
	→ DR – BRASIL – BTU		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,3 cm		
	o Ø Int. 2,0 cm		
	→ Confecção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



19.03.1968 / 06.05.1972

27	1969 a 1971	1969	
	→ Circular duplo	1970	
	→ Tipo comum	1971	
	→ Datado		
	→ Brasil entre anuladores e siglas		
	→ DR – BRASIL – BTU (data repetitiva)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,1 cm		
	o Ø Int. 2,0 cm		
	→ Confecção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



06.05.1969 / 30.03.1971



28	1971 a 1972 → Circular parcial → Tipo comum → Datado → Brasil entre anuladores e siglas → DR – BARSIL – BTU → Cor: ○ Preta → Dimensão: ○ Ø Ext. 3,0 cm ○ Ø Int. 1,8 cm → Confeção: Metálica	1971	
		1972	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



14.01.1971 / 12.07.1972

29	1973 a 1974 → Circular único → Tipo comum → Datado → SP → Estado exagerado → Entre dois pontos → Cor: ○ Violeta → Dimensão: ○ Ø Ext. 3,1 cm → Confeção: Metálica	1973	
		1974	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



14.12.1973 / 18.03.1974

30	1974 a 1981 → Circular único → Tipo comum → Datado → SP → Estado exagerado → Sem os dois pontos → Cor: ○ Preta → Dimensão: ○ Ø Ext. 3,1 cm → Confeção: Metálica	1974	
		1975	
		1976	
		1977	
		1978	
		1979	
		1980	
		1981	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



27.12.1974 / 20.07.1981



31	1978 a 1982	1978	
	→ Circular único	1979	
	→ Tipo comum	1980	
	→ Datado	1981	
	→ SP	1982	
	→ Estado exagerado		
	→ Cercadura defeituosa		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 3,0 cm		
	o Ø Ext. (linha horizontal) 2,9 cm		
	→ Confecção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



.09.1978 / 27.07.1982

32	1977 a 1984	1977		
	→ Circular único	1978		
	→ Tipo comum	1979		
	→ Datado	1980		
	→ SP	1981		
	→ Estado pequeno	1982		
	→ Cor:	1983		
	o Preta	1984		
	→ Dimensão:			
	o Ø Ext. 3,0 cm			
	→ Confecção: Metálica			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller				



. .1977 / 07.02.1984

33	1983 a 1999	1983	1998
	→ Circular único	1984	1999
	→ Tipo comum	1985	
	→ Datado	1986	
	→ SP	1987	
	→ Estado médio	1988	
	→ Cor:	1989	
	o Preta	1990	
	→ Dimensão:	1991	
	o Ø Ext. 3,0 cm	1992	
	→ Confecção: Metálica	1993	
		1994	
		1995	
		1996	
		1997	
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



26.09.1983 / 19.02.1999



34	1978 a 1982 → Circular único → Tipo comum → Datado → SP entre anuladores → Pequenos → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,0 cm → Confeção: Metálica	1977	
		1978	
		1979	
		1980	
		1981	
		1982	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



.11.1977 /07.08.1982

35	1979 a 1991 → Circular único → Tipo comum → Datado → SP entre anuladores → Médios → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,0 cm → Confeção: Metálica	1979	
		1980	
		1981	
		1982	
		1983	
		1984	
		1985	
		1986	
		1987	
		1988	
		1989	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



20.12.1979 /16.10.1991

36	1983 a 1998 → Circular único → Tipo comum → Datado → SP entre anuladores → Grandes → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,0 cm → Confeção: Metálica	1983	1998
		1984	
		1985	
		1986	
		1987	
		1988	
		1989	
		1990	
		1991	
		1992	
		1993	
		1994	
		1995	
		1996	
1997			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



10.12.1983 / 10.07.1998



37	1981 a 1982	1981	
	→ Circular duplo	1982	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ SP entre anuladores pequenos		
	→ Caixa borrador		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,5 cm		
	o Ø Int. 2,4 cm		
	o Caixa - Alt. 1,5 cm		
	→ Confecção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



13.02.1981 / 30.01.1982

38	1984 a 2000	1984	1999
	→ Circular duplo	1985	2000
	→ Tipo comum	1986	
	→ Datado	1987	
	→ SP entre anuladores grandes	1988	
	→ Novo francês	1989	
	→ Legenda com letras grandes	1990	
	→ Cor:	1991	
	o Preta	1992	
	→ Dimensão:	1993	
	o Ø Ext. 2,8 cm	1994	
	o Ø Int. 1,8 cm	1995	
	o Caixa - Alt. 0,9 cm	1996	
	→ Confecção: Metálica	1997	
		1998	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



30.03.1984 / 15.06.2000

39	1990 a 2000	1990	
	→ Circular duplo	1991	
	→ Tipo comum	1992	
	→ Datado	1993	
	→ SP entre anuladores grandes	1994	
	→ Novo francês	1995	
	→ Legenda com letras pequenas	1996	
	→ Cor:	1997	
	o Preta	1998	
	→ Dimensão:	1999	
	o Ø Ext. 2,8 cm	2000	
	o Ø Int. 1,8 cm		
	o Caixa - Alt. 0,9 cm		
	→ Confecção: Metálica		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



03.07.1990 / 17.02.2000





40	2002	2002	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ SP entre anuladores grandes		
	→ Novo francês		
	→ DH (Depois da Hora)		
	→ Legenda com letras pequenas		
	→ Cor:		
	o Preta		
→ Dimensão:			
o Ø Ext. 2,8 cm			
o Ø Int. 1,8 cm			
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



08.07.2002

41	2000 até 2003	2000	
	→ Circular duplo	2001	
	→ Tipo comum	2002	
	→ Datado	2003	
	→ SPI entre anuladores grandes		
	→ Novo francês		
	→ Legenda com letras pequenas		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 2,8 cm			
o Ø Int. 1,8 cm			
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



09.08.2000 / 24.03.2003

42	2002	2002	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ SPI entre anuladores grandes		
	→ Novo francês		
	→ DH (Depois da Hora)		
	→ Legenda com letras pequenas		
	→ Cor:		
	o Preta		
→ Dimensão:			
o Ø Ext. 2,8 cm			
o Ø Int. 1,8 cm			
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



20.12.2002



43	2000 até 2009	2000	
	→ Circular duplo	2001	
	→ Tipo comum	2002	
	→ Datado	2003	
	→ SPI entre anuladores pequenos	2004	
	→ Novo francês	2005	
	→ Legenda com letras pequenas	2006	
	→ Cor:	2007	
	o Preta	2008	
	→ Dimensão:	2009	
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
	o Caixa - Alt. 0,9 cm		
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



20.12.2000 / 21.12.2009

44	2003	2003	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ SPI entre anuladores pequenos		
	→ Novo francês		
	→ DH (Depois da Hora)		
	→ Legenda com letras pequenas		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



20.01.2003

45	2000 a 2002	2000		
	→ Circular único	2001		
	→ Tipo comum	2002		
	→ Datado			
	→ DR / SPI			
	→ Cor:			
	o Preta			
	o Verde (2000)			
	→ Dimensão:			
	o Ø Ext. 3,0 cm			
	→ Confecção: Borracha			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>				



10.03.2000 / 27.02.2002



46	2000 a 2001	2000	
	→ Circular único	2001	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ AC / Itapetininga DR/SPI		
	→ Cor:		
	o Preta		
	o Vermelho desbotado (2000)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 2,8 cm		
o Ø Ext. (linha horizontal) 3,0 cm			
→ Confeção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



10.03.2000 / 11.04.2001

47	2009 a 2011	2009	
	→ Circular único	2010	
	→ Tipo comum	2011	
	→ Datado		
	→ AC / Itapetininga DR/SPI		
	→ Cor:		
	o Preta		
	o Azul (2011)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 4,1 cm		
o Ø Ext. (linha horizontal) 4,1 cm			
→ Confeção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



07.01.2009 / 30.06.2011

48	2016	2016	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ AC / Itapetininga DR/SPI		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 4,1 cm		
	o Ø Ext. (linha horizontal) 4,1 cm		
→ Confeção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



17.08.2016



49	2018	2018	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ AC / Itapetininga DR/SPI		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Letras próximas		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 3,8 cm		
	o Ø Ext. (linha horizontal) 3,8 cm		
	→ Confeção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



05.09.2018

50	2018	2018	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ AC / Itapetininga DR/SPI		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ DH (fixo e abaixo da data)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 3,35 cm		
	o Ø Ext. (linha horizontal) 3,35 cm		
	→ Confeção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



05.09.2018



**Classificação dos Carimbos Postais da AC de Itapetininga  
(obliteradores de serviços)**

N.	Características	Uso	Modelo
01	1914 a 1917	1914	
	→ Oval Único	1915	
	→ Tipo comum	1916	
	→ Datado	1917	
	→ Estado entre estrelas		
	o Cor:		
	o Violeta		
	o Azul (1915 a 1916)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 4,8 cm		
o Ø Ext. (linha horizontal) 3,0 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



11.02.1914 / 13.01.1917

02	1919 a 1921 (em documento)	1918	
	→ Oval Duplo	1919	
	→ Tipo comum	1920	
	→ Sem data	1921	
	→ Cor:	1922	
	o Preta		
	o Violeta (1919)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 5,6 cm		
	o Ø Ext. (linha horizontal) 3,3 cm		
o Escrita menor			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



23.12.1918 / 01.01.1921

03	1922 (em documento)	1922	
	→ Oval Duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Sem data		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 5,6 cm		
	o Ø Ext. (linha horizontal) 3,3 cm		
	o Escrita maior		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



20.03.1922



04	(em documento não datado)		
	→ Oval Duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Sem data		
	→ Cor:		
	o Azul		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 5,0 cm		
	o Ø Ext. (linha horizontal) 3,0 cm		
	→ Confecção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



Sem data de postagem

05	1924	1924	
	→ Oval Único	1925	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Estado entre estrelas		
	→ Data no centro do carimbo		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vertical) 4,8 cm		
o Ø Ext. (linha horizontal) 3,0 cm			
o Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



11.08.1924 / 13.10.1925

06	1935 a 1937	1935	
	→ Circular duplo	1936	
	→ Tipo comum	1937	
	→ Datado		
	→ Correio e Telegrapho/Thesouraria		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,3 cm		
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



04.02.1935 / 06.03.1937



07	1936 a 1937	1936	
	→ Circular duplo	1937	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Correio e Telegrapho/Thesouraria		
	→ Data invertida		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
o Ø Int. 1,3 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



14.10.1936 / 10.12.1937

08	1958 a 1964	1958	
	→ Circular duplo	1959	
	→ Tipo comum	1960	
	→ Datado	1961	
	→ APT - DR - BTU -	1962	
	→ Tráfego telegrama	1963	
	→ Cor:	1964	
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
o Ø Int. 2,0 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



28.02.1858 / 06.11.1964

09	1971	1971	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ APT - DR - BTU -		
	→ Tesouraria		
	→ Ano em quatro dígitos		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 3,0 cm			
o Ø Int. 2,0 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



13.03.1971



10	1971	1971	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ APT - DR - BTU -		
	→ Tesouraria		
	→ Ano em dois dígitos		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 3,0 cm			
o Ø Int. 2,0 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



13.07.1971

11	1980 a 1983	1980	
	→ Circular único	1981	
	→ Tipo comum	1982	
	→ Datado	1983	
	→ APT		
	→ DR - SP -		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



25.08.1980 / 09.11.1983

12	1984 a 1999	1984	1999
	→ Circular único	1985	
	→ Tipo comum	1986	
	→ Datado	1987	
	→ SEED	1988	
	→ SP	1989	
	→ Cor:	1990	
	o Preta	1991	
	o Verde Claro (1984)	1992	
	o Verde Escuro (1985)	1993	
	→ Dimensão:	1994	
	o Ø Ext. 3,0 cm	1995	
	→ Confecção: Metálica	1996	
		1997	
		1998	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



16.11.1984 / 11.03.1999





13	2002 até 2003 → Circular único → Tipo comum → Datado (invertido) → SEED → SP → Cor: ○ Preta → Dimensão: ○ Ø Ext. 3,0 cm → Confeção: Metálica	1996	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



17.10.1996

14	2002 até 2003 → Circular único → Tipo comum → Datado → SEED → SPI → Cor: ○ Preta → Dimensão: ○ Ø Ext. 3,0 cm → Confeção: Metálica	2002	
		2003	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



02.05.2002 / 10.02.2003

15	1995 a 1999 → Circular duplo → Tipo comum → Datado → CDD → SP → Cor: ○ Preta → Dimensão: ○ Ø Ext. 2,8 cm ○ Ø Int. 1,8 cm ○ Caixa - Alt. 0,9 cm → Confeção: Metálica	1995	
		1996	
		1997	
		1998	
		1999	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



15.05.1995 / 04.03.1999



16	1996 a 1997	1996	
	→ Circular duplo	1997	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ CDD		
	→ SP - DH		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



18.10.1996 / 19.04.1997

17	2000 até 2007	2000	
	→ Circular duplo	2001	
	→ Tipo comum	2002	
	→ Datado	2003	
	→ CDD	2004	
	→ SPI	2005	
	→ Cor:	2006	
	o Preta	2007	
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



06.12.2000 / 26.01.2007

18	2002 até 2003	2002	
	→ Circular duplo	2003	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ CDD		
	→ SPI - DH		
	→ Entre anuladores		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
o Ø Int. 1,8 cm			
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



05.03.2002 / 20.01.2003



19	2001 a 2002	2001	
	→ Circular duplo	2002	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ SEED CDD		
	→ SPI		
	→ Entre anuladores		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,7 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
	o Caixa - Alt. 0,9 cm		
→ Confeção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



05.03.2001 / 09.05.2002

20	2001 a 2008	2001	
	→ Circular duplo	2002	
	→ Tipo comum	2003	
	→ Datado	2004	
	→ SEED CDD	2005	
	→ SPI - DH	2006	
	→ Entre anuladores	2007	
	→ Cor:	2008	
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,7 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
	o Caixa - Alt. 0,9 cm		
→ Confeção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



10.04.2001 / 26.12.2008

21	2000 a 2001	2000		
	→ Circular único	2001		
	→ Tipo comum			
	→ Datado			
	→ SEED - DR - SPI			
	→ Cor:			
	o Preta			
	o Verde (2000)			
	→ Dimensão:			
	o Ø Ext. 3,0 cm			
	→ Confeção: Borracha			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller				



11.02.2000 / 09.02.2001



22	2007 a 2008	2007	
	→ Circular único	2008	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ CDD – SPI		
	→ Cor:		
	○ Preta		
	○ Vermelho (2008)		
	→ Dimensão:		
	○ Ø Ext. 3,3 cm		
	→ Confecção: Borracha		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



11.07.2007 / 20.10.2008

23	2007	2007		
	→ Circular único			
	→ Tipo comum			
	→ Datado			
	→ CDD – SPI			
	→ Cor:			
	○ Preta			
	→ Dimensão:			
	○ Ø Ext. 4,1 cm			
	→ Confecção: Borracha			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>				



03.07.2007

24	2009 a 2010	2009	
	→ Circular único	2010	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ CDD – DR – SPI		
	→ Escrita grossa		
	→ Cor:		
	○ Preta		
	→ Dimensão:		
	○ Ø Ext. 3,9 cm		
	→ Confecção: Borracha		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



25.09.2009 / 28.12.2010



25	2010	2010	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ CDD – DR – SPI		
	→ Escrita fina		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,9 cm		
→ Confecção: Borracha			
<b>Início de uso em 01.03.2010</b>			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



01.03.2010

26	2013	2013	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ - CDD – DR – SPI –		
	→ Carimbo de borracha		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 4,0 cm		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



17.05.2013

27	2015	2015	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ CDD – DR – SPI		
	→ "G" de Itapetininga (ovalado)		
	→ Cor:		
	o Rosa		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,8 cm		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



25.05.2015 / 08.06.2015



28	1919	1919	
	→ Retangular Duplo	1920	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Agência do Correio de		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 4,8 cm		
	o Alt. 3,4 cm		
	→ Confecção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



07.07.1919 / 08.09.1920

29	1922	1922	
	→ Retangular Duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Agência de		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 5,3 cm		
	o Alt. 3,9 cm		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



20.03.1922 / 11.10.1922

30	1941	1941	
	→ Retangular Único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Agência Postal Telegraphica		
	Thesouraria		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 5,3 cm		
	o Alt. 3,3 cm		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



07.06.1941

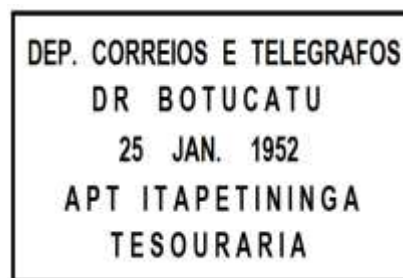


31	1943	1943	
	→ Retangular Único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Agência Postal Telegráfica Tesouraria		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 4,7cm		
	o Alt. 2,8 cm		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



02.12.1943

32	1951 a 1956	1951	
	→ Retangular Único	1952	
	→ Tipo comum	1953	
	→ Datado	1954	
	→ Departamento Correios e Telégrafos	1955	
	→ Agência Postal e Telegráfica Tesouraria	1956	
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 5,3 cm		
o Alt. 3,3 cm			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



13.07.1951 / 03.01.1956

33	1959	1959	
	→ Retangular Único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Departamento dos Correios e Telégrafos		
	→ Agência Postal e Telegráfica Tesouraria		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 5,3 cm		
o Alt. 3,3 cm			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



07.04.1959



34	1974 a 1975	1974	
	→ Retangular Único	1975	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Agência do Correio e Telégrafos		
	Chefia de		
	CEP – 18.200		
	→ Cor:		
	○ Violeta		
	→ Dimensão:		
	○ Larg. 4,8 cm		
	○ Alt. 3,8 cm		
	→ Confecção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



14.08.1974 / 06.03.1975

35	2001 a 2002	2001		
	→ Retangular Único	2002		
	→ Tipo comum			
	→ Datado			
	→ SEED DR/SPI			
	→ Cor:			
	○ Preta			
	→ Dimensão:			
	○ Larg. 4,9 cm			
	○ Alt. 3,8 cm			
	→ Confecção: Borracha			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>				



24.01.2001 / 18.02.2002

36	2001	2001		
	→ Retangular Único			
	→ Tipo comum			
	→ Datado			
	→ CDD / M.E.			
	→ Cor:			
	○ Preta			
	→ Dimensão:			
	○ Larg. 5,6 cm			
	○ Alt. 3,7 cm			
	→ Confecção: Borracha			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>				



02.03.2001





37	1967 a 1970	1967	
	→ Quadrado Único	1968	
	→ Tipo comum	1969	
	→ Datado	1970	
	→ Departamento dos Correios e Telégrafos		
	Tráfego Telegráfico		
	ING – BR BTU		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 2,9 cm		
	o Alt. 2,9 cm		
	→ Confeção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



09.11.1967 / 28.11.1970

38	1943	1943		
	→ Legenda			
	→ Tipo comum			
	→ Não datado			
	→ Expressa			
	→ Cor:			
	o Violeta			
	→ Dimensão:			
	o Larg. 5,0 cm			
	o Alt. 1,0 cm			
	→ Confeção: Borracha			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>				

EXPRESSA

02.12.1943



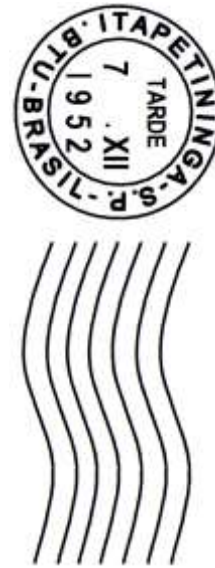
## Classificação dos Carimbos Postais da AC de Itapetininga (obliteradores roller)

N.	Características	Uso
<b>01</b>	1933 a 1937 → Cilíndrica → Circular duplo → Datado → Florão → Cor: ○ Preta → Dimensão: ○ Ø Ext. 2,8 cm ○ Ø Int. 1,6 cm ○ Caixa - Alt. 0,8 cm ○ Espaço entre as linhas: 0,4 cm ○ (total de linhas - 6) → Confecção: Metálica	1933
		1934
		1935
		1936
		1937
		<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		



09.09.1933 / 20.03.1937

02	1952 → Cilíndrica → Circular duplo → Datado → - BTU - BRASIL → Ano em digito grande → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 2,8 cm o Ø Int. 1,9 cm o Espaço entre as linhas: 0,3 cm o (total de linhas - 7) → Confeção: Metálica	1952	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



07.12.1952

03	1961 A 1964 → Cilíndrica → Circular duplo → Datado → - BTU - BRASIL → Ano em digito médio → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 2,8 cm o Ø Int. 1,9 cm o Espaço entre as linhas: 0,3 cm o (total de linhas - 7) → Confeção: Borracha	1961	
		1962	
		1963	
		1964	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



.08.1961 / 24.12.1964



**Classificação dos Carimbos Postais da ACF – Rodoviária  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso
01	1993 a 2000	1993
	→ Circular Duplo	1994
	→ Tipo comum	1995
	→ Datado	1996
	→ SP entre anuladores	1997
	→ Rodov. (com ponto)	1998
	→ Cor:	1999
	o Preta	2000
	→ Dimensão:	
	o Ø Ext. 2,6 cm	
	o Ø Int. 1,8 cm	
o Caixa - Alt. 0,8 cm		
→ Confecção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		

Modelo



19.04.1993 / 08.04.2000

02	2006	2006
	→ Circular Único	
	→ Tipo comum	
	→ Datado	
	→ SP entre anuladores	
	→ Rodov. (com ponto)	
	→ Cor:	
	o Preta	
	→ Dimensão:	
	o Ø Ext. (linha vert.) 3,0 cm	
	o Ø Ext. (linha hor.) 2,9 cm	
→ Confecção: Borracha		
<b>Início de uso em 22.12.2006</b>		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		



27.12.2006

03	2006	2006
	→ Circular Único	
	→ Tipo comum	
	→ Datado	
	→ SP entre anulador (lado esquerdo)	
	→ Rodov. (sem ponto)	
	→ Cor:	
	o Preta	
	→ Dimensão:	
	o Ø Ext. (linha vert.) 3,0 cm	
	o Ø Ext. (linha hor.) 2,9 cm	
→ Confecção: Borracha		
<b>Início de uso em 22.12.2006</b>		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		



26.12.2006



04	2006	2006	
	→ Circular Único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ SP sem anuladores		
	→ Rodov. (sem ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. (linha vert.) 3,0 cm		
o Ext. (linha hor.) 2,9 cm			
→ Confecção: Borracha			
<b>Início de uso em 22.12.2006</b>			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



22.12.2006

05	2000	2000	
	→ Circular Duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anuladores		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	o Vermelho (2000)		
→ Dimensão:			
o Ø Ext. 4,0 cm			
o Ø Int. 3,0 cm			
o Caixa - Alt. 1,5 cm			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



03.03.2000 / 26.08.2000

06	2000 a 2004	2000	
	→ Circular duplo	2001	
	→ Tipo comum	2002	
	→ Datado	2003	
	→ Itapetininga	2004	
	→ SPI entre anulador e ponto		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 2,6 cm			
o Ø Int. 1,8 cm			
o Caixa - Alt. 0,8 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



15.11.2000 / 14.12.2004



07	2003	2003	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulador e ponto		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ DH		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,6 cm		
o Ø Int. 1,8 cm			
o Caixa - Alt. 0,8 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



23.10.2003

08	2000 a 2007	2000	
	→ Circular duplo	2001	
	→ Tipo comum	2002	
	→ Datado	2003	
	→ Itapetininga	2004	
	→ SPI entre anuladores	2005	
	→ Rodoviária	2006	
	→ Cor:	2007	
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



20.10.2000 / 18.01.2007

09	2001 a 2009	2001	
	→ Circular duplo	2002	
	→ Tipo comum	2003	
	→ Datado	2004	
	→ Itapetininga	2005	
	→ SPI entre anuladores	2006	
	→ Rodoviária	2007	
	→ DH	2008	
	→ Cor:	2009	
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
o Ø Int. 1,8 cm			
o Caixa - Alt. 0,9 cm			
→ Confecção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



22.01.2001 / 22.01.2009



10	2003 a 2004	2003	
	→ Circular único	2004	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta (2004)		
	o Vermelho (2003/2004)		
	o Azul (2003/2004)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,5 cm		
o Rod. Itapetininga (distanciado menor) em relação a Itapetininga - SPI			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



20.01.2003 / 29.09.2004

11	2004	2004	
	→ Circular único	2005	
	→ Tipo comum	2006	
	→ Datado		
	→ Itapetininga (G irregular)		
	→ SPI		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Azul		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,5 cm		
	o Rodov. (bem acima da linha da data)		
	→ Confecção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



29.09.2004 / 15.12.2006

12	2004 a 2006	2004	
	→ Circular único	2005	
	→ Tipo comum	2006	
	→ Datado		
	→ Itapetininga (G irregular)		
	→ SPI		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta (2006)		
	o Vermelho (2004/2006)		
	o Azul (2006)		
	o Verde (2005/2006)		
	→ Dimensão:		
o Ø Ext. 3,5 cm			
o Rodov. (na linha da data)			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



29.09.2014 / 07.12.2006



13	2004 a 2006	2004	
	→ Circular único	2005	
	→ Tipo comum	2006	
	→ Datado		
	→ Itapetininga (G irregular)		
	→ SPI		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Azul (2004/2006)		
	o Vermelho (2004)		
	o Verde (2005/2006)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,5 cm		
o Rodov. (pouco acima da linha da data)			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



18.05.2004 / 09.10.2006

15	2007 a 2009	2007	
	→ Circular único	2008	
	→ Tipo comum	2009	
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulado (lado esquerdo)		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,9 cm		
	→ Confecção: Borracha		
	<b>Início de uso em 01.10.2007</b>		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



17.01.2007 / 22.01.2009

16	2008 a 2011	2008	
	→ Circular único	2009	
	→ Tipo comum	2010	
	→ Datado	2011	
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulado (lado esquerdo)		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	→ Confecção: Borracha		
	<b>Início de uso em 12.03.2008</b>		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



15.12.2008 / 05.05.2011





14	2007 a 2009	2007		
	→ Circular único	2008		
	→ Tipo comum	2009		
	→ Datado			
	→ Itapetininga			
	→ SPI entre anulado (lado esquerdo)			
	→ Rodov. (sem ponto)			
	→ Cor:			
	o Preta			
	→ Dimensão:			
	o Ø Ext. 2,9 cm			
	→ Confeção: Borracha			
	<b>Início de uso em 11.10.2008</b>			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci				
Classificação de Tom O. Miller				



17.01.2007 / 22.01.2009

17	2008 a 2010	2008	
	→ Circular único	2009	
	→ Tipo comum	2010	
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulado (lado esquerdo)		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Rodov. (abaixo da linha da data)		
	→ Confeção: Borracha		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



13.10.2008 / 06.12.2010

18	2010	2010	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulado (lado esquerdo)		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Rodov. (na linha da data)		
	→ Confeção: Borracha		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



06.10.2010



19	2008 a 2010	2008	
	→ Circular único	2009	
	→ Tipo comum	2010	
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulado (lado esquerdo)		
	→ Rodov. (com ponto)		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Rodov. (acima da linha da data)		
	→ Confeção: Borracha		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



20.10.2008 / 09.04.2010



**Classificação dos Carimbos Postais ACF – Virgílio de Rezende  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	2011 a 2012	2011	
	→ Circular duplo	2012	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ Itapetininga SPI entre anuladores		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Ø Int. 2,3 cm		
	o Itapetininga – SPI (próximo)		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			

Modelo



25.07.2011 / 20.07.2012

02	2011	2011	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ Itapetininga SPI entre anuladores		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Ø Int. 2,3 cm		
	o Itapetininga – SPI (afastado)		
o Anulador direito (abaixo da linha da data)			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



25.07.2011

03	2011 a 2012	2011	
	→ Circular duplo	2012	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ Itapetininga SPI entre anuladores		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Ø Int. 2,3 cm		
	o Itapetininga – SPI (afastado)		
o Anulador direito (na linha da data)			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



27.07.2011 / 18.12.2012



04	2011 a 2012	2011	
	→ Circular duplo	2012	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ Itapetininga SPI entre anuladores		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Ø Int. 2,3 cm		
	o Itapetininga – SPI (afastado)		
o Anulador direito (acima da linha da data)			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



27.07.2011 / 20.07.2012

05	2015	2015	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ Itapetininga SPI entre anuladores		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,7 cm		
	o Ø Int. 2,6 cm (ovalado)		
	→ Confecção: Borracha		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



20.11.2015 / 03.12.2015

05	2016	2016	
	→ Circular duplo		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ Itapetininga SPI entre anuladores		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	o Azul (2016)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,3 cm		
	o Itapetininga (espaçado)		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



02.06.2016



06	2013 a 2017	2013	
	→ Circular duplo	2014	
	→ Tipo comum	2015	
	→ Datado	2016	
	→ Itapetininga	2017	
	→ Itapetininga SPI entre anulador (lado direito)		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	o Ø Int. 2,4 cm)		
	→ Confeção: Borracha		
<b>Início de uso em 23.06.2013</b>			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



23.06.2013 / 08.03.2017

07	2016 a 2017	2016	
	→ Circular duplo	2017	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ Itapetininga SPI entre anulador (lado direito)		
	→ Virgílio de Rezende		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 4,0 cm		
	o Ø Int. 3,0 cm		
	→ Confeção: Borracha		
<b>Início de uso em 12.12.2016</b>			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



12.12.2016 / 08.03.2017



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Rural  
Conceição  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	1997 a 2000	1997	
	→ Circular duplo	1998	
	→ Tipo comum	1999	
	→ Datado	2000	
	→ Itapetininga – SP – entre anuladores		
	→ Conceição		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
	o Caixa - Alt. 0,8 cm		
	→ Confeção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			

Modelo



30.01.1997 / 20.12.2000

02	2003 a 2004	2003	
	→ Circular duplo	2004	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga – SP – entre anuladores		
	→ Conceição		
	→ Cor:		
	o Preta		
	o Vermelho (2003)		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Int. 1,8 cm		
	o Caixa - Alt. 0,8 cm		
→ Confeção: Metálica			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



19.12.2003 / 22.12.2004



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência do Correio Comunitária  
AGC – Conceição  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso
<b>01</b>	2017 a 2018	2017
	→ Circular único	2018
	→ Tipo comum	
	→ Datado	
	→ Itapetininga	
	→ SPI entre anulado (lado direito)	
	→ AGC CONCEIÇÃO	
	→ Cor:	
	o Preta	
	→ Dimensão:	
	o Ø Ext. 3,5 cm	
	→ Confecção: Borracha	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		

Modelo



09.09.2017



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Rural  
Gramadinho  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	1980 a 1981 → Circular único → Tipo comum → Datado → SP → Estado exagerado → Entre dois pontos → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,1 cm → Confecção: Metálica	1980	
		1981	
		<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>	
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			

Modelo



12.12.1980 / 07.08.1981

02	1985 a 1997 → Circular único → Tipo comum → Datado → Gramadinho – Itapetininga – SP – (entre anuladores) → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,0 cm → Confecção: Metálica	1985	
		1986	
		1987	
		1988	
		1989	
		1990	
		1991	
		1992	
		1993	
		1994	
		1995	
		1996	
		1997	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



10.08.1985 / 19.10.1997

03	2004 a 2009 → Circular duplo → Tipo comum → Datado → Itapetininga – SPI – entre anuladores → Gramadinho → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 2,8 cm o Ø Int. 1,8 cm o Caixa - Alt. 0,8 cm → Confecção: Metálica	2004	
		2005	
		2006	
		2007	
		2008	
		2009	
		<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>	
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			



22.12.2004 / 11.12.2009





**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Comunitária  
AGC – Gramadinho  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	2017 a 2018 → Circular único → Tipo comum → Datado → Itapetininga → SPI entre anulado (lado direito) → AGC GRAMADINHO → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,5 cm → Confecção: Borracha	2017	
		2018	
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
	<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		

Modelo



07.09.2017



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Rural  
Morro Alto  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	1898 a 1899	1898	
	→ Circular duplo	1899	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Estado entre parênteses		
	→ Estado exagerado		
	→ Indicação do ano em 2 dígitos		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,4 cm		
	o Ø Ext. 1,4 cm		
	→ Confecção: Metálica		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			

Modelo



02	1946	1946	
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Brasil entre anuladores		
	→ Legenda exagerada		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,8 cm		
	o Ø Ext. 1,4 cm		
	→ Confecção: Metálica		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
	<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		



03	1982 a 1995	1982
	→ Circular único	1983
	→ Tipo comum	1984
	→ Datado	1985
	→ SP	1986
	→ Estado exagerado	1987
	→ Entre dois pontos	1988
	→ Cor:	1989
	o Preta	1990
	→ Dimensão:	1991
	o Ø Ext. 3,1 cm	1992
	→ Confecção: Metálica	1993
		1994
		1995
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>	
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		



15.12.1982 / 02.01.1995



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Comunitária  
AGC – Morro do Alto  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	2017 a 2018	2017	
	→ Circular único	2018	
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulado (lado direito)		
	→ AGC MORRO DO ALTO		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,5 cm		
	o Data abaixo do centro do carimbo		
→ Confeção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			

Modelo



23.09.2017



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Rural  
Rechã  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso
01	2008	2008
	→ Circular duplo	
	→ Tipo comum	
	→ Datado	
	→ Itapetininga - SP - entre anuladores	
	→ Rechã	
	→ Cor:	
	o Preta	
	→ Dimensão:	
	o Ø Ext. 2,8 cm	
	o Ø Int. 1,8 cm	
	o Caixa - Alt. 0,9 cm	
→ Confeção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		

Modelo



16.07.2008

02	2008	2008
	→ Circular duplo	
	→ Tipo comum	
	→ Datado	
	→ Itapetininga - SP - entre anuladores	
	→ Rechã	
	→ DH	
	→ Cor:	
	o Preta	
	→ Dimensão:	
	o Ø Ext. 2,8 cm	
	o Ø Int. 1,8 cm	
o Caixa - Alt. 0,9 cm		
→ Confeção: Metálica		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		



16.07.2008



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Comunitária  
AGC – Recha  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso
<b>01</b>	2017 a 2018	2017
	→ Circular único	2018
	→ Tipo comum	
	→ Datado	
	→ Itapetininga	
	→ SPI entre anulado (lado direito)	
	→ AGC RECHA	
	→ Cor:	
	o Preta	
	→ Dimensão:	
	o Ø Ext. 3,5 cm	
	→ Confecção: Borracha	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		

Modelo



03.09.2017



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Rural  
Tupy  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	2004 a 2008	2004	
	→ Circular duplo	2005	
	→ Tipo comum	2006	
	→ Datado	2007	
	→ Itapetininga - SPI - entre	2008	
	anuladores		
	→ Tupy		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 2,9 cm		
	o Ø Int. 2,0 cm		
	→ Confecção: Metálica		
	<b>Início de uso em 07.06.2004</b>		
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			

Modelo



07.06.2004 / 16.07.2008



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Rural  
Nova Tupy (antiga de Tupy)  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso																				
01	2008 → Circular único → Tipo comum → Datado → Itapetininga → Nova Tupy → Cor: o Azul → Dimensão: o Ø Ext. 3,1 cm → Confecção: Metálica	<table border="1"> <tr><td>2008</td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> </table>	2008																			
	2008																					
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>																						
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>																						
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>																						

Modelo



29.05.2008



**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Comunitária  
AGC – Tupy  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
		2017	2018
01	2017 a 2018		
	→ Circular único		
	→ Tipo comum		
	→ Datado		
	→ Itapetininga		
	→ SPI entre anulado (lado direito)		
	→ AGC NOVA TUPY		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,5 cm		
	→ Confeção: Borracha		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			

Modelo



22.09.2017





**Classificação dos Carimbos Postais da Agência Correio Comunitária  
AGC – Varginha  
(obliteradores de correspondências)**

N.	Características	Uso	
01	2017 a 2018 → Circular único → Tipo comum → Datado → Itapetininga → SPI entre anulado (lado direito) → AGC VARGINHA → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,5 cm → Confecção: Borracha	2017	
		2018	
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
	<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		

Modelo



09.09.2017



**Classificação dos Carimbos Postais de Itapetininga  
Carimbos Militares da Revolução Constitucionalista de 1932**

N.	Características	Uso
01	1932 → Circular → Simples → Não datado → Correio Militar M.M.D.C. → Cor: o Preta o Azul → Dimensão: o Ø Média Ext. 2,7 cm → Confeção: Metálica	1932
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de J.L. de B. Pimentel</i>		Sim
<i>Classificação de Reinaldo Macedo</i>		Sim

Modelo



18.08.1932 / 17.9.1932

02	1932 → Circular único → Tipo comum → Não datado → Correio Militar Censurada - Itapetininga - → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 2,7 cm → Confeção: Borracha	1932
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de J.L. de B. Pimentel</i>		Sim
<i>Classificação de Reinaldo Macedo</i>		-o-



03	1932 → Legenda → Simples → Não datado → Tipo Paladino → Cor: o Violeta → Dimensão: o Larg. 4,8 cm o Alt. 1,9 cm → Confeção: Borracha	1932
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de J.L. de B. Pimentel</i>		Sim
<i>Classificação de Reinaldo Macedo</i>		Sim

CORREIO MILITAR  
DO  
M.M.D.C.  
ITAPETININGA

31.08.1932



04	1932	1932	
	→ Legenda		
	→ Simple		
	→ Não datado		
	→ Itapetininga		
	→ Cor:		
	o Vermelho		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 3,5 cm		
	o Alt. 0,5 cm		
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de J.L. de B. Pimentel		Sim	
Classificação de Reinaldo Macedo		Sim	

## ITAPETININGA

16.09.1932 (indicativa) 17.09.1932

Localizador utilizado em São Paulo

Observações Gerais	Não foi utilizado em Itapetininga. Possivelmente era aplicado em São Paulo com a finalidade de indicar a cidade do setor do correio militar que deveria ser encaminhada a correspondência para a sua distribuição. Por vezes era acompanhada do carimbo (S.Inf.) ou (S.Inf. N°.....)
--------------------	--

05	1932	1932	
	→ Retangular		
	→ Tipo comum		
	→ Não datado		
	→ Censura S.P. ITP.		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 5,5 cm		
o Alt. 1,8 cm			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de J.L. de B. Pimentel		-o-	
Classificação de Reinaldo Macedo		Sim	



10.09.1932 (indicativa) 18.09.1932

06	1932	1932	
	→ Retangular		
	→ Tipo comum		
	→ Não datado		
	→ S. Inf. n° 5		
	→ (Secção de Informação)		
	→ Cor:		
	o Vermelho		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 2,0 cm		
o Alt. 1,5 cm			
→ Confecção: Borracha			
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
Classificação de J.L. de B. Pimentel		Sim	
Classificação de Reinaldo Macedo		Sim	



16.09.1932 (indicativa)

Observações Gerais	Não foi utilizado em Itapetininga. Possivelmente o Sistema de Informação refere-se ao setor do correio militar para onde as correspondências deveriam ser encaminhadas. Neste caso (S.Inf. N°5) pode ser o setor sul do correio militar.
--------------------	--



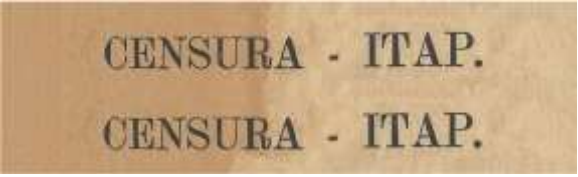
07	1932	1932		
	→ Retangular			
	→ Tipo comum			
	→ Não datado			
	→ Deficiência de Endereço			
	→ Cor:			
	○ Vermelho			
	→ Dimensão:			
	○ Larg. 3,3 cm			
	○ Alt. 1,4 cm			
	→ Confeção: Borracha			
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>			
	<i>Classificação de J.L. de B. Pimentel</i>		Sim	
<i>Classificação de Reinaldo Macedo</i>		Sim		

DEFICIENCIA  
— DE —  
ENDEREÇO

18.08.1932



## Classificação das Etiquetas de Censura Militar da Revolução Constitucionalista de 1932

N.	Características	Modelo
<b>01</b>	1932 → Legenda <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Simples</li> <li>○ Não datado</li> </ul> → CENSURA - ITAP. → Cor: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Preta</li> </ul> → Papel: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Jornal</li> </ul> → Dimensão da Etiqueta <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Compr. 9,4 cm</li> <li>○ Alt. 1,4 cm</li> <li>○ Entre impressos 0, 8 cm</li> </ul> → Impresso <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maiúsc. 0,5 cm</li> <li>○ Minúsc. 0,3 cm</li> <li>○ Total do Impr. 3,5 cm</li> <li>○ "A" - "I" 1,0 cm</li> </ul>	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		<b>18.09.1932</b>
Classificação de Reinaldo Macedo		Sim
Classificação de Mário C.R. Orsi Jr.		Sim

<b>02</b>	1932 → Legenda <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Simples</li> <li>○ Não datado</li> </ul> → Censura - Itap. → Cor: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Preta</li> </ul> → Papel: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Jornal</li> </ul> → Dimensão da Etiqueta <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Compr. 9,1 cm</li> <li>○ Alt. 1,8 cm</li> <li>○ Entre impressos 0, 8 cm</li> </ul> → Impresso <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maiúsc. 0,5 cm</li> <li>○ Minúsc. 0,3 cm</li> <li>○ Total do Impr. 3,5 cm</li> <li>○ "A" - "I" 1,0 cm</li> </ul>	
<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		<b>18.09.1932</b>
Classificação de Reinaldo Macedo		Sim
Classificação de Mário C.R. Orsi Jr.		Sim



**Classificação dos Carimbos Postais de Itapetininga  
Carimbos Militares  
5º Batalhão de Caçadores de Itapetininga**

N.	Características	Uso	
01	1944 a 1945	1944	
	→ Legenda	1945	
	→ Simples		
	→ Não datado		
	→ CORRESPONDÊNCIA-DO-SOLDADO		
	→ Franquia Postal 5º B.C.		
	ITAPETININGA		
	→ Cor:		
	o Violeta		
	→ Dimensão:		
	o Larg. 5,3 cm		
	o Alt. 3,6 cm		
	→ Confecção: Borracha		
	<b>Datas das peças mais antiga e recente</b>		
<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>			
<i>Classificação de Tom O. Miller</i>			

Modelo

CORRESPONDENCIA  
— DO —  
**SOLDADO**  
—  
Franquia Postal  
5.º B.C. ITAPETININGA

23.08.1944 / 12.04.1945 (indicativa)



## Classificação dos Carimbos Postais de Itapetininga Carimbos Comemorativos

N.	Características	1978	Uso
<b>01</b>	01 a 04 de novembro de 1978 VI Semana Paulista de Estudos de Relações Públicas → Circular → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,0 cm → Confeção: Metálica		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			

Modelo



N.	Características	1980	Uso
<b>02</b>	05 a 11 de novembro de 1980 ITAPEX 80 – 210 Anos de Itapetininga → Circular → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,0 cm → Desenho: o Antônio Arthur de Castro Rodrigues → Confeção: Metálica		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



N.	Características	1996	Uso
<b>03</b>	09 de agosto de 1996 SESI – 50 Anos – Uma Escola de Vida e Cidadania → Circular → Cor: o Preta → Dimensão: o Ø Ext. 3,0 cm → Confeção: Metálica		
Classificação de Victor A. Petrucci			
Classificação de Tom O. Miller			



<b>04</b>	14 a 24 de dezembro de 2002	2002	
	AUG.: RESP.: BEN.: BENF.: E GR.: BENF.:		
	LOJA		
	SIMBÓLICA FIRMEZA Nº 308 – 150 ANOS		
	(1852/2002)		
	→ Circular		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
→ Desenho:			
o Newton Cavalcanti de Noronha			
→ Confecção: Metálica			
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
	<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		



<b>05</b>	16 de agosto a 6 de setembro de 2005	2005	
	85 ANOS – INSTITUTO IMACULADA CONCEIÇÃO		
	CONCEIÇÃO		
	→ Circular		
	→ Cor:		
	o Preta		
	→ Dimensão:		
	o Ø Ext. 3,0 cm		
	→ Desenho:		
	o Antônio Carlos Dias		
→ Confecção: Metálica			
	<i>Classificação de Victor A. Petrucci</i>		
	<i>Classificação de Tom O. Miller</i>		





# AS FRANQUIAS MECÂNICAS DE ITAPETININGA

Franquia Mecânica é um sistema de pagamento de taxas postais, que não usa selos e nem carimbos. Utiliza um porte impresso diretamente no envelope ou no rótulo de papel gomado utilizado por uma máquina de franquiar.

Essa impressão é geralmente feita com tinta vermelha, mas são também conhecidas nas cores azul, verde e preto. Para evitar o trabalho e custo, os usuários ou empresas com quantidades significativas de correspondências podem a efeito solicitar aos Correios permissão para a utilização de uma máquina franquiar. Esta por sua vez carrega o montante dos honorários pagos, que é deduzido pelo número de franquias utilizadas e que são credenciados para a impressão.

O formato da impressão, muitas vezes inclui uma alusão à empresa que mede o efeito, agindo como um veículo para uma razão criadora. É considerado o conde italiano Detalmo di Brazza Savorgnan, o inventor da máquina de franquiar. Em 1896 eram obtidas duas patentes para uma máquina de cartões franqueadas e que era operada com moedas. Em 1897, três destas máquinas foram testadas experimentalmente por um curto período de tempo em uma estação de correios em Nova York. Destes são conhecidos somente dois são envelopes preservados (uma pertencente a um colecionador de porte mecânico e outro em um museu postal).

Em 1900, o norueguês Carl Uchermann desenvolveu outra máquina de franquiar que foi usado pelo correio norueguês. O porte mecânico aplicado por esta máquina é conhecida a partir Kahrs, e foi usado pela primeira vez na Europa. Nos Estados Unidos, Arthur Pitney recebeu em 1902 uma patente para uma máquina de franquiar que excedeu em muito as capacidades dos modelos existentes. No entanto, devido à falta de capital, não poderia iniciar a produção em grande escala e levou os próximos 12 anos para aperfeiçoar o equipamento e obter apoio financeiro para o seu fabrico.

Em 1914, a administração postal concordou em testar a sua máquina em uma estação de correios Chicago. Foi um sucesso, do ponto de vista dos funcionários postais de otimização de tempo e redução de custos operacionais, que rapidamente obteve o financiamento necessário para fundar a *americana* Medidor Postal Co. e começar a produção em massa de suas máquinas de franquiar. Ao mesmo tempo, um imigrante Inglês morando em Nova York chamado Walter H. Bowes, dono da Universal Stamping Machine Co., tinha conseguido convencer a administração postal para instalar algumas de suas máquinas de franquiar em alguns escritórios na cidade. Estas máquinas foram entregues aos correios e concessão Bowes recebeu uma pequena parte do dinheiro no porte postal coletadas para cada máquina. Ele também tinha conseguido vender alguns equipamentos para as administrações postais da Inglaterra, Canadá e Alemanha. Em 1920, Arthur Pitney Bowes e Walter juntos formando a Pitney Bowes-Medidor Postal Co.

Poucos dias depois desta fusão, o governo aprovou uma nova legislação sobre o uso e regulação deste tipo de transporte, de modo que a administração postal dos Estados Unidos poderia incorporar estes sistemas de porte postal em todas as estações de correio do país e comercializar o uso de máquinas de



franquiar também foi aberta por usuários privados (empresas com consumo elevado de postagem, máquinas franqueadas em pequenas lojas, etc).

A empresa recém-formada aproveitou esta oportunidade muito bem e se tornou o principal fornecedor de correio postal mecânica dos Estados Unidos e um dos maiores fabricantes do mundo. Em 1922, a máquina de franquiar desenvolvido pela Pitney Bowes, foi oficialmente adotada pela [União Postal Universal](#) para uso em estações de correios dos países membros. Com esta medida, o porte impresso adquiriu a mesma validade que um [selo postal](#).

No Brasil, o franqueamento mecânico de correspondências teve início em 1924 no Rio de Janeiro. As primeiras máquinas eram de fabricação inglesa da Universal Postal Frankers e imprimiam os valores dos selos de 20 até 1.000 réis, que vigoravam à época.

Alguns fabricantes desses dispositivos (e em conformidade com regulamentos sobre administrações postais com que trabalham), incluem o seu nome na forma de um prefixo. A mesma empresa pode usar mais de um código, se incluído nele, além do representante assinatura ou distribuidor de seus equipamentos em um país ou continente. Desta forma temos os prefixos dos principais fabricantes de máquinas de franquiar a saber:

<b>AUDION</b>	<b>AU</b>
<b>FRAMA</b>	<b>FR – FSC – FS – FAE</b>
<b>FRANCOPOST</b>	<b>FP</b>
<b>FRANCOTYP</b>	<b>FT – EFS – EF – EGS – EMD – FJ</b>
<b>HASLER:</b>	<b>H – HR – AH – HAS – HB – HS</b>
<b>HYTECH</b>	<b>HY</b>
<b>KOMUSINA</b>	<b>K</b>
<b>KRAG</b>	<b>KR</b>
<b>LIRNA</b>	<b>L</b>
<b>NEOPOST</b>	<b>N – RN – RD – RV</b>
<b>PITNEY BOWES</b>	<b>PB</b>
<b>POSTALIA</b>	<b>TPS – PS – P – PR</b>
<b>SAFAG</b>	<b>S – SR</b>
<b>SATAS</b>	<b>SD – SC</b>
<b>SECAP</b>	<b>SE</b>
<b>SIMA</b>	<b>SI</b>
<b>STEINER</b>	<b>ST</b>
<b>UNIVERSAL</b>	<b>U – US</b>

Com a finalidade de facilitar a classificação e o estudo sobre as máquinas de franquiar, utilizaremos a descrição das franquias conforme abaixo descrito. Informamos que a referida classificação não é definitiva e provavelmente passará por mudanças quando necessário.

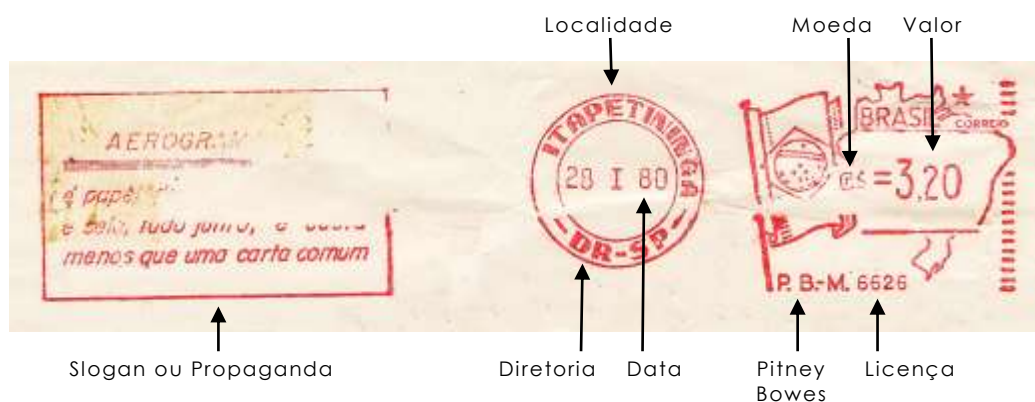
As máquinas de franquear e as próprias franquias utilizadas pela Agência dos Correios de Itapetininga, remonta a década de 50, onde possivelmente no ano de 1955 foi para cá despachada a primeira máquina de franquear correspondências. De lá para cá encontramos uma enorme variedade de franquias em seus mais diversos padrões monetários.

Os estudos apontam para um período de aproximadamente 40 anos de utilização de franquias utilizadas, pois anteriores a esta somente contam com os carimbos obliteradores. Os locais em que estas foram utilizadas vão das Agências dos Correios locais, bem como a locais onde foi dada a permissão de uso das mesmas.

Um dos capítulos mais interessantes sobre os estudos das franquias em Itapetininga é com referência a década de 60, pois neste período não foi encontrada nenhuma franquias, porém foi utilizada na Agência dos Correios a obliteration cilíndrica, muito parecida com das franquias, sem, porém fazer



parte desta como forma de obliteração mecanizada, pois a obliteração em questão era aplicada sobre as correspondências de forma manual.



Cabe ressaltar que no início, a máquina de franquear era pouco utilizado na Agência Postal, em decorrência da variedade de carimbos utilizados época para a obliteração das correspondências. É de notar que possivelmente a primeira máquina foi realmente utilizada não na Agência dos Correios, e sim na agência bancária do Banco do Brasil, sendo esta desta forma uma máquina permissionária. Faltam-nos dados para confirmar tal informação, porém exemplares observados, demonstra-nos que a mesma está sempre em envelopes do referido Banco.

Abaixo de cada franquia classificada pode-se observar uma classificação técnica, onde estão apontadas, diversas características próprias aos estudiosos das franquias mecânicas. Na segunda metade da década de 50 surge como máquina permissionada à agência bancária – Banco do Brasil a primeira franquia de Itapetininga (Modelo 1).

Em fins dos anos 50, surge uma nova franquia, esta utilizada novamente na agência bancária do Banco do Brasil (Modelo 2).

Durante os anos 60 não se observa nenhuma franquia, o que ressalta as informações que efetuamos acima sobre a primeira franquia de Itapetininga. Por volta de no de 1970 aparece a terceira franquia que conhecemos, esta já em utilização na Agência dos Correios (Modelo 3).

Por volta de 1974, seguindo as modificações monetárias, transformação do Cruzeiro Novo em Cruzeiro ocorridas em meados de 1974, surge uma nova franquia (Modelo 4).

Provavelmente no ano de 1975, teve início a nova franquia em decorrência da extinção da Diretoria Regional de Botucatu, e surgimento da Diretoria Regional de São Paulo, torna-se necessário a modificação da franquia (Modelo 5).

Por volta de 1977 surge uma franquia com flâmula que será utilizada por um período relativamente curto de tempo (Modelo 6).

Desde fins de 1979, surge nova franquia, onde se pode observar que: entre o nome da agência e a diretoria existem anuladores que separam a ambos (Modelo 7).

Em 1980 reaparece a franquia com flâmula, porém seu uso se estende do início deste mesmo ano até o mês de fevereiro (Modelo 8).

Com a desvalorização monetária, foi necessário acrescentar um dígito a mais valor das franquias (Modelo 9).



Com as novas modificações junto a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ocorridas em meados da década de 80, surge a franquia sem a denominação da Diretoria Regional de São Paulo (Modelo 10).

Em fevereiro de 1986, com a reforma monetária, o Cruzeiro passava a Cruzado, em decorrência destas mudanças, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, autorizada as referidas mudanças nas franquias postais (Modelo 11).

Com a rápida desvalorização do cruzado, novas modificações tornaram-se necessárias, vindo à mesma a ocorrer em 1988, com adição de nova casa decimal no valor as franquias (Modelo 12).

No ano de 1990, com a transformação monetária do Cruzado Novo em Cruzeiro, ocorre o surgimento de nova franquia (Modelo 13).

Com a desvalorização crescente da moeda, a necessidade de indicar novos valores monetários nas franquias, obriga os Correios a lançar mudanças necessárias, surgindo assim uma nova franquia (Modelo 14).

No ano de 1992, com a desvalorização crescente da moeda, a necessidade de indicar novos valores monetários nas franquias, obriga os Correios a lançar mudanças necessárias, surgindo assim uma nova franquia (Modelo 15).

Em setembro de 1993, com a reforma monetária que transformou o Cruzeiro em Cruzeiro Real, fazendo surgir uma nova franquia (Modelo 16).

Em setembro de 1994, uma nova reforma monetária transforma o Cruzeiro Real e Real, fazendo surgir uma nova franquia (Modelo 17).

Em 1997 surge uma nova máquina de franquia, com mudanças visivelmente observadas (Modelo 18).

Entre os dias 07 de outubro a 16 de novembro de 1998, a máquina de franquia (Fig. 46), ficou sem uso, pois devido a problemas técnicos, a mesma foi inutilizada, sendo enviada a concerto na representação da Pitney Bowes aqui no Brasil. Na data de 16 de novembro, reaparece a antiga máquina, porém com um grave defeito, somente percebido em dezembro do mesmo ano. A referida máquina teve a sua numeração adulterada ou por descuido ou por não conhecimento foi colocada na mesma numeração (6628 ao invés de 6626). A numeração indicada não representava a máquina que usualmente era utilizada na Agência dos Correios local (Modelo 19).

Retirada a máquina de franquia (Modelo 20) em 29 de dezembro de 1998 de circulação, a mesma somente retorna a funcionar em 19 de janeiro de 1999 (Fig. 20).

Devido a modificações na administração postal do Brasil, foi necessária a adaptação do sistema de franquias no Estado de São Paulo, que passa a constar com a indicação nas máquinas da regional a que pertencem. Somente em meados de novembro de 2000 é que as respectivas modificações são observadas na máquina de franquias da Agência Postal local (Modelo 21).

No ano de 1992, em decorrência das constantes paralisações da máquina de franquia existente na Agência dos Correios de Itapetininga por motivos de desgastes pelo uso excessivo da mesma, foi colocada em circulação uma nova máquina de franquia (Modelo 22).

Com a mudança monetária de setembro de 1993, que transformou o Cruzeiro em Cruzeiro Real, faz também com que a nova máquina de franquia modifique o padrão monetário (Modelo 23).

Com a mudança monetária de setembro de 1994, que transformou o Cruzeiro Real em Real, faz também com que a nova máquina de franquia modifique a indicação de seu padrão monetário (Modelo 24).

No ano de 1987 aparece junto a Agência dos Correios de Itapetininga nova máquina de franquias (Modelo 25).

Com a mudança monetária de setembro de 1990, que transformou o Cruzado Novo em Cruzeiro, faz também com que a nova máquina de franquia modifique a indicação de seu padrão monetário (Modelo 26).



No ano de 1999, devido à grande circulação de correspondências, surge uma nova máquina de franquia que será utilizada entre os meses de outubro a dezembro de 1999 (Modelo 27).

No ano de 2001, devido a criação da Diretoria São Paulo Interior (SPI), a agência local passa a constar de nova máquina que será utilizada até fins do ano de 2002 (Modelo 28).

Em dezembro de 2002, novas máquinas são enviadas duas novas máquinas a agência dos correios. (Modelo 29 e 30).

A partir de 2008, os Correios efetua nova mudança no sistema de franquias mecânicas digitais, gerando a necessidade de mudanças das máquinas já existente por novos modelos, seguindo padrões desejados pela UPU (União Postal Universal).

Desta forma, no processo de abertura de concorrência a empresa ganhadora é a Pitney Bowes com as máquinas que passariam a ser conhecidas como Sistema Semiautomático de Postagem Digital DM300c e o Sistema Automático de Postagem Digital - DM400c (Gráfico VIII).



Referência	Descrição	Detalhamento
1	Código bidimensional.	Padrão Datamatrix 2D.
2	Nº da Matrícula do MFD com as iniciais que identificam o fabricante.	1. Ex. PB - Pitney Bowes, NE - Neopost. 2. Será formado por 6 dígitos numéricos e 2 alfanuméricos.
3	Código de Segurança do Fabricante com tamanho de 6 dígitos.	Essa informação poderá ser numérica ou alfanumérica.
4	Identificação dos Serviços Adicionais - AR e MP.	AR - Aviso de Recebimento, MP - Mão Própria.
5	Identificação da Unidade e da Regional.	Limitado a 28 caracteres no máximo.
6	Identificação do serviço (Impresso/Carta/MDPB/Prioritário/Econômico).	Somente um dos serviços será impresso em cada estampa.
7	Data, hora e identificação de postagem com DH.	A impressão do DH está condicionada ao horário limite para coleta/postagem de objetos postais.
8	Valor da estampa.	O valor máximo a ser impresso é de R\$ 99,99.
9	Logo dos Correios.	Imprimir apenas o contorno do desenho.
10	Identificação do País.	
11	Campo temático - Mapa do Brasil.	Esse campo poderá ser alterado a qualquer tempo, de acordo com o interesse da ECT.

Gráfico VIII - Pitney Bowes: Formação da Estampa e dos Requisitos Essenciais



Em Itapetininga, as novas maquinas de franquias passam a ser utilizadas a partir do final de 2011, quando passam a substituir a do modelo anterior século<sup>272</sup>.

---

<sup>272</sup> CORREIOS, Manual de Regulamentação de Utilização de Maquinas de Franquear por Terceiros. Junho 2011.



**Classificação das Franquias Postais AC – Itapetininga  
(obliteradores de correspondências)**



N.	Características	Uso	
01	Fabricante: Pitney Bowes País de origem: Estados Unidos da América Modelo: Desk Model Numeração: 7055 Cor: Vermelho Período de Uso: segunda metade da década de 50 Início de operação: 1956 Término de operação: desconhecido Moeda: Cruzeiro Valoração: 0,00 Padrão: sem indicação de padrão Localização: máquina permissionada ao Banco do Brasil Dimensões: Observações Gerais:	1956	



N.	Características	Uso	
02	Fabricante: Universal Postal Frankers País de origem: Estados Unidos da América Modelo: Universal Multivalor Numeração: 1600 Cor: Vermelho Período de Uso: 1959 Moeda: Cruzeiro Valoração: 0000 Padrão: Cr\$ Localização: máquina permissionada ao Banco do Brasil Dimensões: Observações Gerais: → Círculos externo e interno fechado.	1959	





N.	Características	Uso	
03	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. Pais de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1970 Moeda: Novo Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: NCr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Diretoria Regional de Botucatu (DR - BTU).	1970	
		1971	
		1972	
		1973	
		1974	
		<b>22.05.1970</b>	



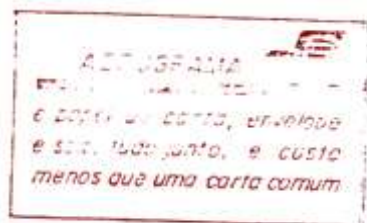
N.	Características	Uso	
04	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. Pais de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1974 Moeda: Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: Cr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Diretoria Regional de São Paulo (DR - SP).	1974	
		<b>06.03.1974</b>	







N.	Características	Uso	
05	Modelo 5 Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1975 a 1976 Moeda: Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: Cr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Entre Itapetininga e a Diretoria não consta de anuladores.	1975	
		1976	
		08.11.1975	20.10.1976

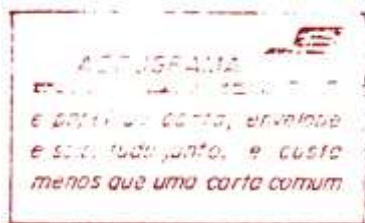


N.	Características	Uso	
06	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: provavelmente novembro e dezembro de 1977 Moeda: Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: Cr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Entre Itapetininga e a Diretoria não consta de anuladores.	1977	
		23.12.1977	





N.	Características	Uso	
		07	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1979 a 1982 Moeda: Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: Cr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais → Entre Itapetininga e a Diretoria consta de anuladores grandes
1980			
1981			
1982			
		1979	
		19.01.1982	



N.	Características	Uso			
		08	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: provavelmente janeiro e fevereiro de 1980 Moeda: Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: Cr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Entre Itapetininga e a Diretoria consta de anuladores pequenos.	1980	
				24.01.1980	
				28.01.1980	





N.	Características	Uso	
		1982	
09	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1982 a 1985 Moeda: Cruzeiro Valoração: 000,00 Padrão: Cr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Entre Itapetininga e a Diretoria consta de anuladores grandes.	1983	
		1984	
		1985	
		12.08.1982	
		06.02.1985	



N.	Características	Uso			
		1985			
10	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Franquia: 19868 Cor: Vermelho Período de Uso: 1985 a 1986 Moeda: Cruzeiro Valoração: =000= Padrão: Cr\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Surgimento do número de franquia. → <b>Início de operação: 17.06.1985</b>	1986			
				21.06.1985	
				04.10.1986	





N.	Características	Uso			
11	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Numeração: 6626 Franquia: 19868 Cor: Vermelho Período de Uso: 1987 a 1988 Moeda: Cruzado Valoração: 00,00 Padrão: Cz\$ Localização: Agência dos Correios Dimensões: Observações Gerais: → Sobre a palavra correio a sigla ECT em letras pequenas (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos). → <b>Início de operação: 25.03.1987</b>	1987			
		1888			
				<b>25.03.1987</b>	
				<b>13.04.1988</b>	



N.	Características	Uso			
12	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1988 a 1989 Moeda: Cruzado Valoração: 000,00 Padrão: CZ\$ Localização: Agências dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Sobre a palavra correio a sigla ECT em letras grandes (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos). → <b>Início de operação: 18.08.1988</b>	1988			
		1989			
				<b>18.08.1988</b>	
				<b>01.08.1989</b>	





N.	Características	Uso	
		1989	1990
13	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1989 a 1990 Moeda: Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: \$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais:		
		07.12.1990	



N.	Características	Uso	
		1991	1992
14	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 6626 Numeração: 19868 Cor: Vermelho Período de Uso: 1991 a 1992 Moeda: Cruzeiro Valoração: 000,00 Padrão: \$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Sobre a palavra correio a sigla ECT em letras pequenas (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos).		
		11.05.1992	





N.	Características	Uso	
15	Fabricante: Pitney Bowes M País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1993 Moeda: Cruzeiro Valoração: 0000,00 Padrão: \$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Sobre a palavra correio a sigla ECT em letras médias (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos)	1993	
		27.04.1993	



N.	Características	Uso	
16	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1994 Moeda: Cruzeiro Real Valoração: 000,00 Padrão: CR\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais:	1994	
		05.02.1994	





N.	Características	Uso
17	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1994 a 1997 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais:	1994
		1995
		1996
		1997
	21.10.1994	
	24.06.1997	



N.	Características	Uso
18	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1997 a 1998 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Indicação da cidade e da U.F. em letras quadradas → <b>Início de operação: 07.08.1997 - Término de operação: 07.10.1998</b>	1997
		1998
	17.09.1998	





N.	Características	Uso	
		1998	
19	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6628 Cor: Vermelho Período de Uso: 1998 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Máquina com numeração incorreta (6628 ao invés de 6626). → <b>Início de operação: 16.11.1998 - Término de operação: 29.12.1998</b>		
		11.12.1998	



N.	Características	Uso	
		1999	2000
20	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 1999 a 2000 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → <b>Início de operação: 19.01.1999 - Término de operação: outubro/2000</b>		
		22.09.2000	







N.	Características	Uso	
21	Fabricante: Pitney Bowes Máquinas Ltda. País de origem: Brasil Modelo: Automax 800 Franquia: 19868 Numeração: 6626 Cor: Vermelho Período de Uso: 2000 a 2001 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Adm. Regional - SPI (São Paulo Interior). → Entre Itapetininga e a Diretoria consta de anuladores exagerados. → <b>Início de operação: 08/11/2000</b>	2000	
		2001	

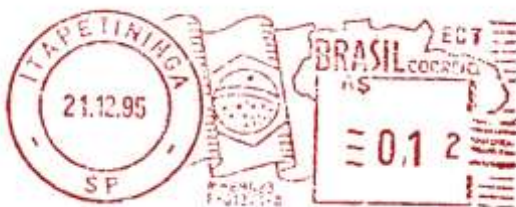


N.	Características	Uso	
22	Fabricante: Pitney Bowes País de origem: Estados Unidos da América Modelo: 5370 Franquia: 61271 - B Numeração: 69023 Cor: Vermelho Período de Uso: 1992 Moeda: Cruzeiro Valoração: 000,00 Padrão: \$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Estrela logo acima da legenda Correio. → <b>Início de operação: 27.05.1992</b>	1992	





N.	Características	Uso	
		1993	
23	Fabricante: Pitney Bowes País de origem: Estados Unidos da América Modelo: 5370 Franquia: 61271 - B Numeração: 69023 Cor: Vermelho Período de Uso: 1993 Moeda: Cruzeiro Real Valoração: 000,00 Padrão: CR\$ Localização: Dimensões: Observações Gerais: → Sobre a palavra correio a sigla ECT em letras pequenas (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos).		



N.	Características	Uso	
		1994	1995
24	Fabricante: Pitney Bowes País de origem: Estados Unidos da América Modelo: 5370 Franquia: 61271 - B Numeração: 69023 Cor: Vermelho Período de Uso: 1994 a 1996 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais:		
		15.02.1996	



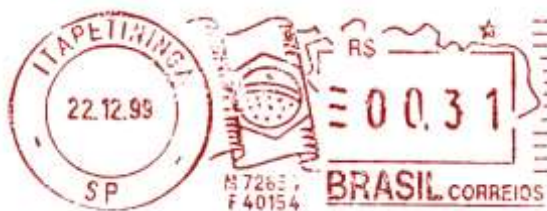


N.	Características	Uso	
		1987	1988
25	Fabricante: Francotyp País de origem: Alemanha Modelo: Francotyp Numeração: 11947 Cor: Vermelho Período de Uso: 1987 a 1988 Moeda: Cruzado Novo Valoração: 00,00 Padrão: Cz\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais:		
		10.11.1987	
		27.09.1988	



N.	Características	Uso	
		1989	1990
26	Fabricante: Francotyp País de origem: Alemanha Modelo: Francotyp Numeração: 11947 Cor: Vermelho Período de Uso: 1989 a 1992 Moeda: Cruzeiro Valoração: 00,00 Padrão: \$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Possivelmente esta franquia datada de 22 de dezembro de 1989, seja a de número 21, uma vez que possivelmente ocorreu a quebra da indicação "Cz". Tal procedência está embasada na data em que ocorreu a reforma Monetária de Cruzado Novo para Cruzeiro, que aconteceu em 15 de março de 1990.		
		19.10.1989	
		14.04.1992	





N.	Características	Uso	
27	Fabricante: Pitney Bowes País de origem: Brasil Modelo: A 977 eletrônico Franquia: 40154 Numeração: 72654 Cor: Vermelho Período de Uso: 1999 Moeda: Real Valorização: ≡ 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → <b>Início de operação:</b> /07/1999 - <b>Termino de operação:</b> /12/1999	1999	
		22.12.1999	



N.	Características	Uso			
28	Fabricante: Pitney Bowes País de origem: Brasil Modelo: A 977 eletrônico Franquia: 40154 Numeração: 72654 Cor: Vermelho Período de Uso: 2001 a 2007 Moeda: Real Valorização: ≡ 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Legenda em letras grandes → Anuladores grandes → <b>Termino de operação:</b> /12/2002	2001			
		2002			
		2003			
		2004			
		2005			
		2006			
		2007			
				18.05.2001	
				09.08.2007	





N.	Características	Uso	
29	Fabricante: País de origem: Modelo: Franquia: 01437 Numeração: Cor: Preta Período de Uso: 2002 a 2006 Moeda: Real Valorização: ≈ 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → <b>Início de operação: /12/2002</b>	2002	
		2003	
		2004	
		2005	
		2006	
			10.12.2002
	15.02.2006		



N.	Características	Uso	
30	Fabricante: País de origem: Modelo: Franquia: 01437DH Numeração: Cor: Preta Período de Uso: 2004 Moeda: Reais Valorização: ≈ 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais:	2004	
	16.01.2004		





N.	Características	Uso	
31	Fabricante:	2002	
	Pais de origem:	2003	
	Modelo:		
	Franquia: 01439		
	Numeração:		
	Cor: Preta		
	Período de Uso: 2002 a 2003		
	Moeda: Reais		
	Valorização: = 00,00		
	Padrão: R\$		
	Localização: Agência dos Correios de Itapetininga		
	Dimensões:		
Observações Gerais:			
→ Início de operação: 12/2002		13.12.2002	
		27.01.2003	



# AS MÁQUINAS DE FRANQUIAS PERMISSIONADAS DE ITAPETININGA

O termo máquinas de franquias permissionadas, referem-se a todas as máquinas de franquias utilizadas fora de uma Agência dos Correios. Estas máquinas na maioria das vezes eram ofertadas em forma de contrato temporário a uma determinada firma onde o volume de postagem de correspondência é relativamente grande. Em Itapetininga, possivelmente sem contar as primeiras máquinas de franquias (Figs. 01 e 02), podemos enumerar atualmente um total de três máquinas que foram permissionadas, sendo que uma delas ainda se encontra em uso.

Estas máquinas originalmente pertenciam a outras agências dos correios que foram alugadas a instituições públicas ou colocados à disposição da ACFs – Agências dos Correios Franquiadas. As máquinas de franquias permissionadas em Itapetininga foram empregadas junto ao Banco do Brasil e Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) durante os anos 80 e Agência do Correio Franquiada – Rodoviária, a partir dos anos 90.

A primeira máquina de franquia permissionada realmente conhecida foi colocada à disposição da Agência Bancária do Banco do Brasil no ano de 1985 (Modelo 31).

A segunda máquina de franquia permissionada realmente conhecida foi colocada à disposição da Agência Bancária do Banco do Estado de São Paulo (BANESPA) no ano de 1985 (Modelo 32).

A terceira máquina de franquia permissionada realmente conhecida foi colocada à disposição da Agência do Correio Franquiada (ACF) – Rodoviária de Itapetininga, que foi inaugurada em 22 de outubro de 1994, quando passou a contar com nova máquina (Modelo 33).

No ano de 1999, modifica-se a franquia existente junto a máquina permissionada na Rodoviária de Itapetininga (Modelo 34).

Em abril de 2000, devido à quebra da máquina de franquia, e em decorrência da necessidade de indicação da região postal a que as Agências Postais estão subordinadas, uma nova surge, em decorrência da modificação do sinete indicador da localidade, que está com tamanho reduzido (Modelo 35 e 36), que será utilizada até o dia 15 de outubro do mesmo ano, em decorrência de incêndio no local onde se encontrava a respectiva máquina.

A partir de 19 de outubro de 2000, em decorrência da destruição da máquina de franquia (fig.60), devido ao incêndio na antiga instalação da agência permissionada, foi instalada uma nova máquina de franquia que tem o seu uso até a presente data. (Modelo 37).

Com a nova franquia, em fins de outubro de 2000, surge um conjunto de três flâmulas que serão utilizados para os serviços pré-estabelecidos. Surge assim: SEED (Serviço de Entrega Especial de Documentos) (Modelo 38), DH (Depois da Hora) (Modelo 39) e CONTRATO SEED N° 574010007-7 (Empresa Funerária Camargo) (Modelo 40), e Impresso (Modelo 41).



**Classificação das Franquias Permissionadas – Itapetininga  
(oblietadores de correspondências)**



N.	Características	Uso	
01	Fabricante: Universal Postal Frankers País de origem: Estados Unidos da América Modelo: Universal Multivalor Franquia: 18578 Numeração: 1600 Cor: Vermelho Período de Uso: 1985 Moeda: Cruzeiro Valoração: 0000 Padrão: Cr\$ Localização: Agência Bancária – Banco do Brasil Dimensões: Observações Gerais: → Máquina com a mesma numeração que a fig. 2 – Agência dos Correios. → <b>Início de operação: 28/06/1985</b>	1985	
		<b>28.06.1985</b>	
		<b>18.11.1985</b>	



N.	Características	Uso	
02	Fabricante: Francotpy País de origem: Alemanha Modelo: Francotpy Numeração: 11.147 Cor: Vermelho Período de Uso: 1985 Moeda: Cruzeiro Valoração: 0000 Padrão: Cr\$ Localização: Agência Bancária – Banco do Estado de São Paulo - BANESPA Dimensões: Observações Gerais: → Mais tarde a referida máquina foi enviada a Agência dos Correios local para postagem das correspondências, porém com outros padrões monetários (vide Fig. 25 e 26), da Agência dos Correios. → <b>Início de operação: 11/11/1985</b>	1985	
		<b>29.11.1985</b>	
		<b>18.12.1985</b>	







N.	Características	Uso	
		1994	
03	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 81875 Numeração: 4724 Cor: Vermelho Período de Uso: 1994 a 1999 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → <b>Início de operação: 22.10.1994</b>	1995	
		1996	
		1997	
		1998	
		1999	
		22.10.1994	
		02.12.1999	



N.	Características	Uso	
		1999	
04	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 818875 Numeração: 4724 Cor: Vermelho Período de Uso: 1999 a 2000 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Possivelmente indicação de duas estrelas, uma dentro da caixa de valor e outra acima da palavra correio.	2000	
		21.03.2000	





N.	Características	Uso	
05	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 818875 Numeração: 4724 Cor: Vermelho Período de Uso: 2000 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Administração Regional - SPI (São Paulo Interior). → Letras indicadoras da localidade arredondadas. → <b>Início de operação:25/03/2000 - Término de operação: 15/10/2000</b>	2000	

SEED



N.	Características	Uso	
06	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 818875 Numeração: 4724 Cor: Vermelho Período de Uso: 2000 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Administração Regional - SPI (São Paulo Interior). → Letras indicadoras da localidade arredondadas. → SEED – Serviço de Entrega Especial de Documentos → <b>Início de operação:25/03/2000 - Término de operação: 15/10/2000</b>	2000	





N.	Características	Uso	
07	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 74784 H Numeração: 4941 Cor: Vermelho Período de Uso: 2000 a 2006 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Administração Regional - SPI (São Paulo Interior). → Letras indicadoras da localidade em tamanho pequeno. → Círculos interno e externo com tamanho exagerado. → Indicação monetária em tamanho reduzido → <b>Início de operação:19/10/2000</b>	2000	
		2001	
		2002	
		2003	
		2004	
		2005	
		2006	
		<b>20.12.2000</b>	
<b>01.11.2006</b>			

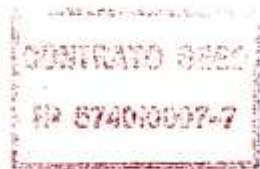


N.	Características	Uso	
08	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 74784 H Numeração: 4941 Cor: Vermelho Período de Uso: 2001 a 2006 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Administração Regional - SPI (São Paulo Interior). → Letras indicadoras da localidade em tamanho pequeno. → Círculos interno e externo com tamanho exagerado. → Indicação monetária em tamanho reduzido → SEED – Serviço de Entrega Especial de Documentos. → <b>Início de operação:19/10/2000</b>	2001	
		2002	
		2003	
		2004	
		2005	
		2006	
		<b>03.03.2001</b>	
<b>15.12.2006</b>			





N.	Características	Uso	
09	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 74784 H Numeração: 4941 Cor: Vermelho Período de Uso: 2001 a 2002 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Administração Regional - SPI (São Paulo Interior). → Letras indicadoras da localidade em tamanho pequeno. → Círculos interno e externo com tamanho exagerado. → Indicação monetária em tamanho reduzido → DH – Depois da Hora. → <b>Início de operação: 19/10/2000</b>	2001	
		2002	



N.	Características	Uso	
10	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 74784 H Numeração: 4941 Cor: Vermelho Período de Uso: 2001 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Administração Regional - SPI (São Paulo Interior). → Letras indicadoras da localidade em tamanho pequeno. → Círculos interno e externo com tamanho exagerado. → Indicação monetária em tamanho reduzido → Contrato SEED N° 574010007-7 (Empresa Funerária Camargo) → <b>Início de operação: 19/10/2000</b>	2001	



IMPRESSO



N.	Características	Uso
11	Fabricante: Hasler País de origem: Suíça Modelo: Hasler F - 204 Franquia: 74784 H Numeração: 4941 Cor: Vermelho Período de Uso: 2001 a 2004 Moeda: Real Valoração: 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada – Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Nova indicação da Administração Regional - SPI (São Paulo Interior). → Letras indicadoras da localidade em tamanho pequeno. → Círculos interno e externo com tamanho exagerado. → Indicação monetária em tamanho reduzido → Impresso. → <b>Início de operação: 19/10/2000</b>	2001
		2002
		2003
		2004
	25.06.2001	
	17.12.2004	



N.	Características	Uso
12	Fabricante: País de origem: Modelo: Franquia: 01437 Numeração: Cor: Preta Período de Uso: de 2006 a 2011 Moeda: Reais Valoração: ≡ 00,00 Padrão: R\$ Localização: Agência dos Correios Permissionada - Rodoviária de Itapetininga Dimensões: Observações Gerais: → Máquina anteriormente utilizada entre os anos de 2002 a 2004 na Agência Central dos Correios de Itapetininga. → Indicação do sinete errôneo (ROD. ITAPETINGA). → <b>Início de operação: 18.12. 2006</b>	2006
		2007
		2008
		2009
		2010
		2011
	18.12.2006	
	25.02.2011	





N.	Características	Uso	
13	Fabricante:	2006	
	Pais de origem:	2007	
	Modelo:		
	Franquia: 01437 DH		
	Numeração:		
	Cor: Preta		
	Período de Uso: 2006 a 2007		
	Moeda: Reais		
	Valoração: ≡ 00,00		
	Padrão: R\$		
	Localização: Agência dos Correios Permissionada - Rodoviária de Itapetininga		
	Dimensões:		
	Observações Gerais:		
→ Máquina anteriormente utilizada entre os anos de 2002 a 2004 na Agência Central dos Correios de Itapetininga.			
→ Indicação do sinete errôneo (ROD. ITAPETINGA).			
→ <b>Início de operação: 18.12.2006</b>			
		18.12.2006	
		26.10.2007	



N.	Características	Uso	
14	Fabricante:	2009	
	Pais de origem:	2010	
	Modelo:		
	Franquia: 02519		
	Numeração:		
	Cor: Preta		
	Período de Uso: 2009 a 2010		
	Moeda: Reais		
	Valoração: ≡ 00,00		
	Padrão: R\$		
	Localização: Agência dos Correios Permissionada - Rodoviária de Itapetininga		
	Dimensões:		
	Observações Gerais:		
→ Máquina anteriormente utilizada entre os anos de 2002 a 2004 na Agência Central dos Correios de Itapetininga.			
→ Indicação do sinete errôneo (ROD. ITAPETINGA).			
→ <b>Início de operação: 18.12.2006</b>			
		24.07.2009	
		21.01.2010	





N.	Características	Uso	
		2011	2012
15	Fabricante:		
	Pais de origem:		
	Modelo:		
	Franquia:		
	Numeração: 200224		
	Cor: Azul		
	Período de Uso: 2011 a 2013		
	Moeda: Reais		
	Valorização: 00,00		
	Padrão: R\$		
	Localização: Agência dos Correios Permissionada – AGF Virgílio de Rezende/ SPI		
	Data da Mudança da localização da máquina (01.06.2011)		
	Dimensões:		
Observações Gerais:			
→ Uso de Q R Code			
		29.07.2011	
		31.05.2013	



N.	Características	Uso	
		2013	
16	Fabricante:		
	Pais de origem:		
	Modelo:		
	Franquia:		
	Numeração: 200927		
	Cor: Azul		
	Período de Uso: 2013		
	Moeda: Reais		
	Valorização: 00,00		
	Padrão: R\$		
	Localização: Agência dos Correios Permissionada – AGF Virgílio de Rezende/ SPI		
	Dimensões:		
	Observações Gerais:		
→ Uso de Q R Code			
		14.11.2013	





PB201886  
DE3861



**Correios**

**R\$01,15**

02.12.16 - 11:05

AGF VIRGILIO DE REZENDE/SPI

N.	Características	Uso	
17	Fabricante:	2014	
	Pais de origem:	2015	
	Modelo:	2016	
	Franquia:	2017	
	Numeração: 201886		
	Cor: Azul		
	Período de Uso: 2014 a 2017		
	Moeda: Reais		
	Valoração: 00,00		
	Padrão: R\$		
	Localização: Agência dos Correios Permissionada – AGF Virgílio de		
	Rezende/ SPI		
	Dimensões:		
Observações Gerais:			
→ Uso de Q R Code			
		<b>29.04.2014</b>	
		<b>02.12.2016</b>	





## OS SELOS PERSONALIZADOS DE ITAPETININGA

São considerados selos personalizados a modalidade de emissão postal, que transforma as imagens de interesse dos clientes em selos. Atualmente são disponíveis dois formatos, com e sem vinheta.

Os Selos Personalizados – Sem Vinheta: a imagem do Cliente é aplicada diretamente sobre a folha base de selos, impressa pela Casa da Moeda do Brasil, com as legendas que caracterizam os selos postais emitidos pelos Correios.

Os Selos Personalizados – Com Vinheta: conjunto de selo postal com vinheta destinada à aplicação da imagem do cliente, cuja folha base é impressa na Casa da Moeda do Brasil, com as legendas que caracterizam os selos postais emitidos pelos Correios. O Conteúdo de Imagem podem retratar:

- Fotografias de pessoas;
- Fotografias de animais de estimação;
- Marcas de empresa, logomarcas de comemorações institucionais, promoção de produtos ou serviços, e sinais, distintivos, personagens ou obras de cunho artístico, desde que os direitos autorais pertençam ao cliente.

No Brasil os selos personalizados, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos lançou por ocasião da exposição filatélica competitiva LUBRAPEX 2000, que aconteceu em Salvador/BA em 11 de abril de 2000 (Figura 39), o primeiro selo personalizado do Brasil.

Trata-se de um selo comemorativo impresso pela Casa da Moeda interligado a uma vinheta em branco por picote. Posteriormente as vinhetas são preenchidas, por impressão local, com imagem digitalizada fornecida pelo interessado. Naquela emissão pioneira a vinheta encontrava-se à esquerda do selo propriamente dito.



Figura 39 – 500 Anos do Descobrimento do Brasil, emissão de 11-4-2000 - (RHM -C-2254 - SP-02)



Parece-nos que a intenção na época era a de possibilitar por ocasião de exposições e mostras filatélicas a oportunidade de registrar a ocorrência do evento através da emissão de selos deste tipo.

Contudo, a partir das emissões seguintes, iniciando-se em 31 de outubro de 2003, não mais foi obedecido este critério, ou seja, as folhas passaram a ser disponibilizadas pelas agências dos correios de todo o Brasil, mediante entrega de imagem para sua confecção.

Cabe ressaltar que o catálogo RHM classifica o primeiro selo personalizado com duas numerações, C-2254, ou seja foi incluído na série de selos comemorativos, e SP-02, dando início à série de selos personalizados.

Isto aconteceu por já existir um selo classificado como promocional ao qual foi atribuído a classificação SP-1. Trata-se do selo emitido em 9 de outubro de 1996, "Defensores da Natureza", conhecido como o selo da "XUXA" e que não tem qualquer indicação de ser personalizado.

Este novo layout perdura até hoje, para as folhas emitidas no padrão selo + vinheta, em diversas datas.

Como a impressão da vinheta é realizada por impressora comum, não por gráfica, acontecem eventualmente acidentes de impressão que inutilizam as folhas de selos.

Para aproveitamento dos selos, os correios passaram a vende-los sem a vinheta, surgindo assim uma modalidade de "selo personalizado despersonalizado", como os classificou o editor do catálogo RHM, em observação constante da página 469 do catálogo RHM 2013, emissões de 2007.

Quando da "Brasiliãna 2013", exposição filatélica que aconteceu no Rio no final de 2013, os correios lançaram novo modelo de selo personalizado, sem vinheta, impressa na Casa da Moeda com apenas a moldura que contém a marca visual - logo - dos correios, a palavra Brasil e a identificação do porte, no caso 1º porte nacional (Figura 40).

Na ocasião foram disponibilizados duas imagens alusivas ao evento, para impressão. Parece-me que também foi possível emitir naquela ocasião folhas com imagens fornecidas pelos interessados.

A partir daquela data também é possível comprar folhas de selos personalizados do novo modelo nas agências dos correios, mediante fornecimento de imagens para tal fim.

Como existem folhas impressas na primeira versão de moldura (logo antigo dos correios) e na nova, o selo tipo, confeccionado com imagem fornecida pelo interessado, deve constar duas vezes na coleção, seja qual for a imagem dele.

Embora eu tenha utilizado a mesma imagem (a diferença na tonalidade é problema de impressão) no dos selos (logo antigo e logo novo), nada impede que sejam utilizados dois selos com motivos e logo diferentes para compor a coleção.

Como, dependendo da imagem fornecida, os selos podem ser impressos com a moldura na posição horizontal ou vertical, devem constar da coleção um exemplar de cada tipo, ou seja, quatro selos: logo antigo, horizontal, logo antigo, vertical, logo novo horizontal, logo novo vertical.

Por motivos desconhecidos, os Correios admitiram a venda de algumas folhas de selos personalizados com imagens de entidades ou eventos, comprometendo-se a disponibilizar essas folhas a quem por elas se interessar por um período pré-determinado.

Os selos desse tipo receberão uma numeração RHM específica, começando por PB acrescido de numeração sequencial (selo personalizado básico). Até esta data, foram incluídos os selos e as folhas de selos personalizados comemorativos da Brasiliãna 2013, do Dia Internacional contra a Corrupção, dos 115 anos do Esporte Clube Vitória do Espírito Santo e do Festival de Cinema Indiano.



Ocorreu, ainda, a emissão de uma folha de selos personalizados, com a denominação "A Arte do futebol brasileiro" com o fundo com imagens semelhantes às da emissão de selos comemorativos que aconteceu em 29 de abril de 2014 com a mesma denominação.



Figura 40 – Folha de Selos Personalizados (novo modelo – emissão 2014) - A Arte do Futebol Brasileiro



Não se tem notícias se haverá numeração ou classificação para essa folha pelos editores do catálogo RHM, ou se o selo em si, com qualquer imagem escolhida pelo interessado, por não possuir diferenciação na parte pré-impressa na Casa da Moeda será considerado um selo personalizado básico, igual a qualquer um outro com as mesmas características.

No Edital nº 9 - 2000, Edição Especial, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos faz comentários a respeito da iniciativa de emissão de selos personalizados<sup>273</sup>. Segundo os detalhes técnicos, houve uma tiragem de 180.000 selos, sendo a data de emissão 11/04/2000.

A Agência dos Correios em Itapetininga procura seguir a padronização dos serviços prestados com o selo personalizado, procurando diversas entidades que aderissem à emissão dos referidos selos.

O primeiro selo personalizado foi emitido propriamente dito somente ocorre no ano de 2005, quando o Instituto Imaculada Conceição, comemora os seus 85 anos de existência.

Na realidade trata-se da emissão não de um, mais de dois selos diferenciados, e que foram ofertados aos interessados em envelopes juntamente com o carimbo comemorativo alusivo à data.

A partir deste ano outras tentativas ocorreu por parte do agente postal, sem, porém obtenção de êxito. Passariam mais quatro anos até que nova emissão fosse realizada.

Depois desta nova tentativa, gradualmente a Agência dos Correios vem garantindo a emissão de selos personalizados tanto a empresas quanto a particulares (Gráfico VI).

---

273

"Uma Empresa dinâmica e que acompanha o ritmo crescente da evolução tecnológica precisa estar atenta às modificações do ambiente, reinventando e desenvolvendo novas formas de sobrevivência nesse cenário de constantes modificações. Nesse sentido, estamos sensíveis à necessidade de inovação na Filatelia onde a interatividade com os colecionadores cada vez mais se faz necessária no intuito de ampliar a base do colecionismo.

Acompanhando uma tendência mundial iniciada pelos Correios da Austrália, os Correios do Brasil corroboram essa nova alternativa de incentivo e modernização da Filatelia, a qual possibilita que seus aficionados imprimam suas imagens na parte destacável do selo, personalizando as emissões.

A impressão de fotografias dos clientes nos selos permitirá uma participação mais efetiva de nossa sociedade na produção dessa secular fórmula de franquia presente em todos os países.

Para celebrarmos um momento tão importante de nossa história - os 500 anos do Descobrimento do Brasil - e da história da humanidade - véspera de um novo milênio - os Correios do Brasil não poderiam deixar passar essas oportunidades para manifestar sua vontade de acompanhar a evolução dos tempos, contemplando nossa sociedade com mais esse veículo de expressão popular."

"O selo apresenta como imagem de fundo detalhe do Planisfério Português de 1502, designado vulgarmente por "Mapa de Cantino" (Biblioteca Estense/Itália). Neste detalhe de um dos mais notáveis monumentos da história da cartografia portuguesa é possível observar a linha de demarcação definida pelo Tratado de Tordesilhas.

Em primeiro plano observamos uma caravela que representa a época das grandes navegações portuguesas e esta ruma em direção à "Terra de Vera Cruz". A esquerda, na parte superior, está representado um guia náutico que orientava os navegadores quinhentistas."



## Classificação dos Selos Personalizados – Itapetininga (Carta Comercial - 1º Porte Nacional)

N.	Ano	Mês
01	2005	(Setembro)
	<b>Modelo</b>	
	Festividade	
	<b>Tema</b>	
	Instituto Imaculada Conceição – Itapetininga 85 Anos	
<b>Patrocinador</b>		
Instituto Imaculada Conceição		

Selo



02	2005	(Setembro)
	<b>Modelo</b>	
	Brasil	
	<b>Tema</b>	
	Instituto Imaculada Conceição – Itapetininga 85 Anos	
<b>Patrocinador</b>		
Instituto Imaculada Conceição		



03	2009	(Agosto)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
Revista Perspectivas – Itapetininga 2009		
<b>Patrocinador</b>		
Revista Perspectivas		



04	2009	(Setembro)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	Igreja Presbiteriana 150 Anos Evangelizando o Brasil	
<b>Patrocinador</b>		
Igreja Presbiteriana		



05	2010	(Setembro)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	Deputado Estadual Giriboni 43001	
<b>Patrocinador</b>		
Edson Girobini		



06	2010	(Novembro)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	Instituto Imaculada Conceição 90 anos atravessando gerações	
<b>Patrocinador</b>		
Instituto Imaculada Conceição		



07	2011	(Novembro)
	<b>Modelo</b>	
	Sport Club Corinthians Paulista – Paixão em Preto e Branco	
	<b>Tema</b>	
	Cão Snoopy	
<b>Patrocinador</b>		
Carlos Brummer		



08	2011	(Novembro)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	Liflex – A Casa da Borracha	
<b>Patrocinador</b>		
Liflex		



09	2011	(Dezembro)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	APAE – Voluntário – 40 Anos desde 1971	
<b>Patrocinador</b>		
APAE Itapetininga		



10	<b>2012</b>	(Dezembro)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	APAE – Voluntário – 41 Anos desde 1971	
<b>Patrocinador</b>		
APAE Itapetininga		



11	<b>2012</b>	(Dezembro)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	160 Anos da Loja Maçônica Firmeza - Or.: Itapetininga - SP	
<b>Patrocinador</b>		
Loja Maçônica Firmeza		



12	<b>2012</b>	(Dezembro)
	<b>Modelo</b>	
	Sport Club Corinthians Paulista – Paixão em Preto e Branco	
	<b>Tema</b>	
	Japão 2012 – Corinthians - Campeão da Copa do Mundo de Clubes da Fifa	
<b>Patrocinador</b>		
Carlos Brummer		



13	<b>2013</b>	(Abril)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	Parabéns Mamãe!!!	
<b>Patrocinador</b>		
Agência dos Correios de Itapetininga		



14	<b>2013</b>	(Dezembro)
	<b>Modelo</b>	
	São Paulo – Avenida das Nações Unidas – São Paulo	
	<b>Tema</b>	
	APAE – Voluntário – 42 Anos desde 1971	
<b>Patrocinador</b>		
APAE Itapetininga		



15	<b>2015</b>	(Março)
	<b>Modelo</b>	
	Ipê e Bandeira	
	<b>Tema</b>	
	35 Anos da Loja Maçônica Harmonia e Trabalho	
<b>Patrocinador</b>		
Loja Maçônica Harmonia e Trabalho		



16	<b>2017</b>	(Janeiro)
	<b>Modelo</b>	
	Sem Vinheta	
	<b>Tema</b>	
	Passagem da tocha olímpica por Itapetininga em 16 de julho de 2016	
<b>Patrocinador</b>		
Michael Gomes da Cunha Lourenço		



17	<b>2019</b>	(Outubro)
	<b>Modelo</b>	
	Sem Vinheta	
	<b>Tema</b>	
	Centenário do Nascimento de Jacob Sagh Bazarian	
<b>Patrocinador</b>		
Hélio Rubens de Arruda e Miranda		



Gráfico VI – Emissão de Selos Personalizados pela Agência dos Correios de Itapetininga





## SIGLAS, REFERÊNCIAS E DEMAIS INFORMAÇÕES

Nos Correios, cada produto apresenta seu próprio código de rastreamento, que é adotado por todas as empresas equivalentes aos correios dos outros países. A codificação é formada por duas letras – que identificam o tipo da encomenda e serviço prestado. A tabela abaixo demonstra algumas destas siglas, termos e serviços. Não obstante informamos que a referida tabela demonstra somente os casos encontrados na Agência do Correio de Itapetininga, na Agência do Correio Franquiada e na Agência do Correio Rural.

<b>Siglas, Termos e Informações</b>	<b>Definição</b>	<b>Utilidade e Rastreamento</b>
<b>AC</b>	Agência do Correio	Correio
<b>ACF</b>	Agência do Correio Franquiada	Correio
<b>ACR</b>	Agência do Correio Rural	Correio
<b>AG</b>	Agência	Correio
<b>AGC</b>	Agência Correio Comunitária	Correio
<b>AGF</b>	Agência do Correio Franquiada	Correio
<b>A.O.</b>	Sedex	Objeto
<b>APT</b>	Agência Postal Telegráfica	Correio
<b>A.R.</b>	Ao Remetente	Objeto
<b>BTU</b>	Botucatu	Correio
<b>CDD</b>	Centro de Distribuição Domiciliária	Correio
<b>CEE</b>	Centro de Entrega de Encomendas	Correio
<b>DCT</b>	Departamento dos Correios e Telégrafos	Correio
<b>D.H.</b>	Depois da Hora	Objeto
<b>DR</b>	Diretoria Regional	Correio
<b>E.P.</b>	Entrega ao Portador	Objeto
<b>M.E.</b>	Mal Encaminhado	Objeto
<b>M.P.</b>	Mão Própria	Objeto
<b>Petit Paquet</b>	Pequeno Pacote	Objeto
<b>Retour</b>	Retorno	Objeto
<b>SEED</b>	Serviço de Especial de Entrega de Documentos	Correio
<b>SP</b>	São Paulo	Correio
<b>SPI</b>	São Paulo Interior	Correio
<b>T</b>	Taxa	Objeto
<b>THES.</b>	Thesouraria	Correio

Quadro: Referencias Postais



Franquia	Período Histórico	Padrão Monetário	Uso Monetário na Franquia	Franquia	Período Histórico	Padrão Monetário	Uso Monetário na Franquia
01	1956	Cruzeiro	<b>0,00</b>	03(P)	1994/1999	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
02	1959	Cruzeiro	<b>Cr\$ 00,00</b>	18	1997/1998	Real	<b>R\$ =0,00</b>
03	1970	Novo Cruzeiro	<b>NCr\$ =0,00</b>	19	1998	Real	<b>R\$ =0,00</b>
04	1974	Cruzeiro	<b>Cr\$ =0,00</b>	27	1999	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
05	1975/1976	Cruzeiro	<b>Cr\$ =0,00</b>	20	1999/2000	Real	<b>R\$ =0,00</b>
06	1977	Cruzeiro	<b>Cr\$ =0,00</b>	04(P)	1999/2000	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
07	1979/1982	Cruzeiro	<b>Cr\$ 00,00</b>	21	2000/2001	Real	<b>R\$ =0,00</b>
08	1980	Cruzeiro	<b>Cr\$ =0,00</b>	05(P)	2000	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
09	1982/1985	Cruzeiro	<b>Cr\$ =0,00</b>	06(P)	2000	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
01(P)	1985	Cruzeiro	<b>Cr\$ 0000=</b>	07(P)	2000/2006	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
02(P)	1985	Cruzeiro	<b>Cr\$ 0000*</b>	10(P)	2001	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
10	1985/1986	Cruzeiro	<b>Cr\$ =000=</b>	09(P)	2001/2002	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
11	1987/1988	Cruzado	<b>Cr\$ =0,00</b>	11(P)	2001/2004	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
25	1987/1988	Cruzado Novo	<b>NCr\$ +00,00</b>	08(P)	2001/2006	Real	<b>R\$ 00,00★</b>
12	1988/1989	Cruzado	<b>Cr\$ =00,00</b>	28	2001/2007	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
26	1989/1992	Cruzeiro	<b>\$ +00,00</b>	31	2002/2003	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
13	1989/1990	Cruzeiro	<b>\$ =0,00</b>	29	2002/2006	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
14	1991/1992	Cruzeiro	<b>\$ =00,00</b>	30	2004	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
22	1992	Cruzeiro	<b>\$ ≅00,00</b>	13(P)	2006/2007	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
15	1993	Cruzeiro	<b>\$ 0000,00</b>	12(P)	2006/2011	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
23	1993	Cruzeiro Real	<b>CR\$ ≅00,00</b>	14(P)	2009/2011	Real	<b>R\$ ≅00,00</b>
16	1994	Cruzeiro Real	<b>CR\$ =00,00</b>	15(P)	2011/2013	Real	<b>R\$ 00,00</b>
24	1994/1995	Real	<b>R\$ ≅0,00</b>	(16)	2013	Real	<b>R\$ 00,00</b>
17	1994/1997	Real	<b>R\$ =0,00</b>	17(P)	2014/2016	Real	<b>R\$ 00,00</b>

Observações Gerais

p.d. – Em uso até a presente data  
(P) Máquina de Franquia Permissionada.  
Cr\$ / Cr\$ / \$ / S - Cruzeiro  
NCr\$ - Novo Cruzeiro  
Cz\$ / Cr\$ - Cruzado  
NCz\$ - Cruzado Novo  
CR\$ - Cruzeiro Real  
R\$ - Real

A respectiva classificação está sujeita a alterações em decorrência de futuros estudos.

Quadro: Classificação das franquias através de: datas e utilização do sistema monetário



ANTIGO PADRÃO MONETÁRIO	NOVO PADRÃO MONETÁRIO	DATA DA REFORMA ECONÔMICA	PADRÃO ANTIGO E PADRÃO NOVO	CIFRA
Real	Mil Réis	07 de outubro de 1833	1R\$000000 para 1\$000	<b>Rs\$</b>
Mil Reis	Cruzeiro	05 de outubro de 1942	1\$000 para Cr\$ 1,00	<b>Cr\$ ou G\$</b>
Cruzeiro	Cruzeiro Novo	13 de janeiro de 1967	Cr\$ 1,00 para NCr\$ 1,00	<b>NCr\$</b>
Cruzeiro Novo	Cruzeiro	14 de maio de 1970	NCr\$ 1,00 para Cr\$ 1,00	<b>Cr\$</b>
Cruzeiro	Cruzado	28 de fevereiro de 1986	Cr\$ 1,00 para Cz\$ 1,00	<b>Cz\$</b>
Cruzado	Cruzado Novo	15 de janeiro de 1989	Cz\$ 1,00 para NCz\$ 1,00	<b>NCz\$</b>
Cruzado Novo	Cruzeiro	15 de março de 1990	NCz\$ 1,00 para Cr\$ 1,00	<b>Cr\$</b>
Cruzeiro	Cruzeiro Real	02 de agosto de 1993	Cr\$ 1,00 para CR\$ 1,00	<b>CR\$</b>
Cruzeiro Real	Real	01 de julho de 1994	CR\$ 1,00 para R\$ 1,00	<b>R\$</b>
Observações Gerais <b>Não foi considerado a perdas dos centavos</b>				

Quadro: Referências Monetárias

Medida Linear (Unidade Métrica)	Medida Métrica	
Meridiano	40.000.000,00	km
Légua brasileira de sesmaria	6.600,00	km
Légua de 18 graus	6.172,80	km
Légua de 20 graus	5.555,55	km
Légua inglesa	4.827,90	km
Légua francesa	4.444,44	km
Légua de correio	4.000,00	km
Milha brasileira	2.200,00	km
Milha geográfica (184 <sup>3/4</sup> da brasileira)	1.851,83	km
Braça (10 palmos)	2,20	m
Vara (5 palmos)	1,10	m
Toesa (6 pés)	1,98	m
Passo (5 pés)	1,65	m
Jarda (4 <sup>1/10</sup> palmos)	0,91	cm
Pé de rei (12 polegadas)	0,33	cm
Palmo (8 polegadas)	0,0275	mm
Linha (12 pontos)	0,0023	mm
Ponto	0,0002	mm

Quadro: Medidas



<b>Nomenclatura</b>	<b>Equivalencia</b>	<b>Peso</b>	
Tonelada	54 Arrobas	793,1412	kg
Quintal	4 Arrobas	58,7512	kg
Quintalejo	64 Arreifeis	29,3757	kg
Arroba	32 Arretéis	14,6878	kg
Arratel/Libra	16 Onças	458,9952	kg
Marco	8 Onças	229,4976	g
Onça	8 Oitavas	28,6872	g
Oitava	72 Grãos	3,5859	g
Escrópulo	24 Grãos	1,1953	g
Quilate	4 Grãos	0,1992	g
Vinte-de-ouro <sup>1</sup>	1/32 Oitavas	0,1120	g
Grão <sup>2</sup>	-	0,0498	g
<p><sup>1</sup> O vintém-de-ouro era uma medida de peso equivalente a 32ª parte de uma oitava (0,112 g). Na capitania das Minas Gerais o ouro em pó não quintado circulava como moeda pelo valor de um mil e duzentos réis a oitava; para as necessidades diárias 2¼ grãos era a medida menos complicada de obter-se, daí que 0,112 g (2¼ grãos) é igual a 37½ réis.</p> <p><sup>2</sup> Tudo indica que seja originário do peso de um grão de cereal, provavelmente o arroz.</p>			

Quadro: Pesos Antigos



## COLABORADORES

O presente estudo não seria possível sem a colaboração de inúmeros colecionadores, filatelistas e entusiastas. Destes os nossos sinceros agradecimentos a:

<b>AB</b>	Almir Bufalo
<b>AF</b>	Adolfo Frioli
<b>AZ</b>	Ângelo Zioni (in memoriam)
<b>GR</b>	Geraldo de Andrade Ribeiro Júnior
<b>GS</b>	Glauco Silva
<b>HB</b>	Henri Borden
<b>HF</b>	Henrique Bunselmeyer Ferreira
<b>HG</b>	Hugo Goeggel (Colômbia)
<b>JBP</b>	José Leandro de Barros Pimentel (in memoriam)
<b>JNA</b>	Jamil Nassif Abib (monsieur)
<b>JRB</b>	João Roberto Baylongue (in memoriam)
<b>K</b>	Klerman Wanderley Lopes
<b>LA</b>	Luis Alemany (Espanha)
<b>LB</b>	Luiz Briquet
<b>MX</b>	Mário Xavier Júnior
<b>MHN</b>	Mário Henrique Nassinovic (in memoriam)
<b>N</b>	George Samuel Frederinck Napier (in memoriam)
<b>OS</b>	Oswaldo de Souza (in memoriam)
<b>PA</b>	Paulo Aires (in memoriam)
<b>PC</b>	Paulo Comelli (in memoriam)
<b>PM</b>	Peter Meyer
<b>PR</b>	Plabo Reim (Argentina)
<b>RM</b>	Reinaldo Macedo
<b>RHM</b>	Rolf Harald Meyer (in memoriam)
<b>RP</b>	Ricardo Jorge Pinet
<b>RK</b>	Reinhold Koester (in memoriam)
<b>SB</b>	Joaquim de Barros Souza Botelho
<b>T</b>	Gilberto Fernando Tenor
<b>TOM</b>	Tom O. Miller
<b>VP</b>	Victor A. Petrucci
<b>WDC</b>	William Ying Dao Chen
<b>WF</b>	Wilson Fernandes



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após exaustivas pesquisas de levantamento historiográfico, que sugeriram escrever sobre os Apontamentos para a História Postal Paulista, conclui-se que a interferência dos Estados no sistema postal é realmente de grande importância, já que nos primeiros relatos observados e levantados sobre a origem do serviço postal, observa-se o interesse cada vez maior do Estado em controlar ou pelo menos colocar sobre o seu critério administrativo os serviços e os trajetos postais propriamente dito.

Desde a sua origem observa-se de maneira ambígua e por vezes contraditória o sistema postal em Portugal e em seus domínios territoriais, visto que entre os séculos XVI e XVIII, o monopólio régio referia-se tão somente a indicação dos correios-mores, que a partir destes, administravam as remessas e recebimentos das correspondências em território lusitano ou em seus domínios territoriais, de onde somente cabia a coroa, o recebimento das rendas cabíveis à administração dos correios-mores<sup>274</sup>.

Somente em fins do século XVIII e início do século XIX, mais precisamente a partir de 1770<sup>275</sup>, é que a coroa portuguesa tomou para si a administração postal propriamente dita, passando atuar decisivamente no monopólio das remessas, recebimentos e distribuição das correspondências em seus domínios territoriais. A partir deste instante, podemos observar de que a administração postal em Portugal e no Brasil passa por profundas e significativas mudanças, pois o governo lusitano passou a ter uma maior eficácia sobre o controle não só do serviço postal, como das rendas do sistema propriamente dito sem a interferência de terceiros, ou de atos corruptivos dos funcionários integrantes do sistema administrativo lusitano de anterior.

Apoderando-se definitivamente do sistema postal colonial, a coroa portuguesa descobre que a administração do sistema postal de suas colônias estava deficitária e por vezes falido, e de que uma nova valorização do sistema é necessária. Passou a coroa portuguesa a contar com o sistema anteriormente empregado ainda durante os correios-mores, o uso dos estafetas particulares, que agora passam a contar com dispositivos legais da coroa a fim de obterem os privilégios econômicos e políticos advindos do sistema imposto a partir da "estatização" do sistema postal.

Não obstante, podemos dizer de que a coroa portuguesa contribuiu para uma melhor interação colonial, pois possibilitou a criação de novos trajetos postais, que em fins do século XVIII e início do século XIX não passam de poucos ou raros trajetos, e que passou a contar com um ambicioso e bem articulado sistema postal em meados do mesmo século, já no Brasil independente.

De preocupação até certo ponto estratégico<sup>276</sup>, o governo imperial de D. Pedro I, ampliou os trajetos postais já existentes, com destaque especial para o Trajeto Postal Sul Terrestre (São Paulo – Curitiba), onde se destacam: a criação das agências dos correios e o trajeto percorrido pelas correspondências entre as localidades de São Paulo, Jundiá, São Carlos (Campinas), Itu a Sorocaba, entre os anos de 1825 a 1828.

O trajeto postal a partir de Sorocaba até Curitiba, destacava-se pela criação das agências dos correios de Itapetininga, Itapeva da Faxina (Itapeva),

---

<sup>274</sup> Armando Mário O. VIEIRA, In: Os Correios em Ponte de Lima, 1996, Arquivo de Ponte de Lima - Portugal.

<sup>275</sup> Irari de Oliveira ROSARIO. Três Séculos da História Postal Brasileira.

<sup>276</sup> Adolpho Augusto PINTO. História da Viação Pública em São Paulo.



Castro e Curitiba, trajeto postal este que passaria a contar com os interesses do governo imperial no tocante a administração ativa sobre o Caminho do Viamão ou Rota dos Muare, ligando o sul a região centro sul do império.

Por muito tempo, destacou-se o papel preponderante dos tropeiros no Caminho do Viamão como uma rota exclusivamente de ordem econômica, passando a contar com o destaque agora a partir segundo quartel do século XIX, com os serviços postais. Pois além de um efetivo controle sobre as rendas do comércio dos muare, o império poderia ampliar sua lucratividade com os serviços de remessas e recebimentos de correspondências, uma vez que se avolumaram as trocas de correspondências, oferecendo-se desta forma ao Estado uma maior lucratividade. Ampliar desta forma o sistema postal era ampliar as rendas do Estado e de formalizar a administração imperial pelo sertão no início da formação política do império<sup>277</sup>.

No âmbito local, a criação de um sistema postal mais ativo e adequado às necessidades da população economicamente ativa é de substancial importância, não somente no que se a uma "integração nacional", como também o de garantir uma maior aproximação política administrativa de cidadãos ao Estado imperial brasileiro.

Isto fica evidente quando se observa as constantes disputas pela criação do trajeto postal e de suas respectivas agências entre a vila de São Paulo e Sorocaba<sup>278</sup>, quão as crescentes oposições na escolha dos agentes postais na vila de Itapetininga<sup>279</sup> e ou as críticas constantes pelo qual, comumente os agentes postais são obrigados a responder a sociedade<sup>280</sup>.

O serviço postal não serviu tão somente aos interesses da administração do Estado, seja ele egípcio, romano, árabe, português ou brasileiro, mas a uma vasta gama de interesses, ora de ordem política, ora econômica e até social, e também aos interesses locais, devendo o mesmo ser melhor pesquisado.

Coube aqui uma reflexão de uma problemática ainda desconhecida por parte do mundo dos interessados, pois este trabalho de pesquisa aqui apresentado não é conclusivo, muito pelo contrário, este abre o caminho para uma melhor averiguação e detalhamento historiográfico futuro.

Desta forma, optar por um trabalho elaborado em apontamentos historiográficos com detalhamento em estudos de casos, parece-me mais adequado, como forma de oferecer aos futuros pesquisadores um embasamento histórico mínimo, mas de real valia.

---

<sup>277</sup> Boris FAUSTO. História do Brasil. p. 35 – 54.

<sup>278</sup> Roberto THUT. O Correio Paulista, art. periódico – Estado de São Paulo, 5-7-1938.

<sup>279</sup> CÂMARA MUNICIPAL DE ITAPETININGA. Atas das Sessões Ordinárias e Extraordinárias da Câmara Municipal da Vila/Cidade de Itapetininga.

<sup>280</sup> Antonio Moreira da SILVA. In. Art. Correio, period. Município, Ano I, n. 7, 29 de julho de 1873.



# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A BATALHA.** Quinta-feira, 14 de janeiro de 1937, p. 6. Rio de Janeiro – RJ.
- ADONIAS, Isa. **Mapa: Imagens da Formação Territorial Brasileira.** Fundação Odebrecht, Rio de Janeiro: Furrer II, 1993, p. 399.
- ALMEIDA, Cícero Antonio F. de, In: **Fontes para a História do Correio no Brasil entre 1798 e 1843; As Correspondências Pré-Filatélicas do Museu Histórico Nacional,** Anais do Museu Histórico Nacional, vol. 27, 1995, p. 178.
- \_\_\_\_\_, **Carimbos Postais Século XIX – Um Estudo da Coleção de Matrizes do MPT,** Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, ECT – RJ, 1989, p. 88.
- A MANHÃ.** Domingo, 19 de abril de 1942, p. 41. Rio de Janeiro – RJ.
- ARQUIVO DO ESTADO DA BAHIA. **Documentos Diversos.** Bahia: Brasil.
- ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Documentos Diversos,** 8 de novembro de 1833. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 05 de janeiro de 1836. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 10 de setembro de 1836. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 15 de outubro de 1838. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 17 de outubro de 1838. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 4 de novembro de 1840. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 1 de setembro de 1843. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 5 de julho de 1844. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 22 de fevereiro de 1858. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_. **Documentos Diversos,** 23 de setembro de 1876. São Paulo – SP.
- ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. **Documentos Diversos.** Lisboa: Portugal.
- ASSEMBLEIA LEGISLATICA DO ESTADO DE SÃO PAULO, **Documentos do Império, Arquivo nº 22514,** de 1829. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_, **Decreto 5621,** de 3 de agosto de 1932. São Paulo – SP.
- \_\_\_\_\_, **Decreto 5627,** de 10 de agosto de 1932. São Paulo – SP.
- ASSEMBLEIA LEGISLATICA FEDERAL, **Lei, 498,** de 28 de novembro de 1948. Rio de Janeiro – RJ. Art. 48.
- AYRES, Paulo. **Catálogo de Carimbos (Brasil – Império).** São Paulo: Graphica Gordinho Braune S/A, 1937, p. 151.
- BARROS NETO, João Pinheiro de. **Administração Pública no Brasil: uma breve história dos correios,** São Paulo, Annablume, 2004, p. 202.
- BERTOLDI, Alcino Monteiro de Barros. **Tribuna Popular,** 30/11/1952, n. 6149.
- BIBLIOTECA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA. **Documentos Diversos.** Lisboa: Portugal.
- BIBLIOTECA NACIONAL, Mapoteca. Rio de Janeiro, RJ.





- CALDEIRA, João Netto, **Álbum de Itapetininga – Legem Servans Brasiliam Magnifico**. Org. Cruzeiro do Sul, Impr. Graphica Paulista, São Paulo – SP, 1934, p. 76 e 77.
- CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS. **Livro de Registro nº4**, p. 128, do respectivo arquivo, São Paulo, 1825.
- CÂMARA MUNICIPAL DE ITAPETININGA. **Atas das Sessões Ordinárias e Extraordinárias da Câmara Municipal da Vila/Cidade de Itapetininga**, São Paulo. (div. anos).
- Projeto 158/92 de 26 de novembro de 1992, p. 3, Itapetininga, SP.
- CAMBESES, Manuel Júnior, "**A Saga do Correio Aéreo Nacional**", INCAER – Instituto-Histórico Cultural da Aeronáutica. Revista do Clube Militar LXXXI, agosto de 2008, Rio de Janeiro, RJ. (430): 20–24.
- CAMPOS, João Leite de Araújo, **Linhas Postaes da Administração dos Correios de São Paulo – 7ª Secção, organizado pelo praticante**, São Paulo, Typographia do Globo, 1910, p. 32.
- CONGRESSO NACIONAL, Annaes da Câmara dos Deputados, Sessões de 1 a 29 de setembro de 1906, vol. 5, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1907, p. 157.
- CLUBE FILATÉLICO DO BRASIL, **Org. KOESTER, Reinhold, Clube Filatélico do Brasil**, Revista Brasil Filatélico, nº129 (abr. 1961), 131 (set. 1961), 132 (dez. 1961), 133 (mar. 1962), 137 (mar. 1963), 139 (set. 1963), 145 e 146 (jun. 1965), 148 (dez. 1965), 155 (set. 1967), 158 (dez. 1968), 160 (dez. 1969), 161 (jun. 1970), 163 (dez. 1971), 164 (mar. 1972), 167 e 168 (jun. 1974), 169 (set. 1974), 171 (mar. 1975), 173 (set. 1975), 176 (jun. 1976), 179 (mar. 1977), 182 (dez. 1977), 182 (dez. 1977), 190 (dez. 1979), 197 (set. 1981), 199 (mar. 1982) e 200 (jun. 1982).
- CORREIO DA MANHÃ**. Sábado, 9 de junho de 1928, p. 2. Rio de Janeiro – RJ.
- Domingo, 24 de dezembro de 1933, p. 10. Rio de Janeiro – RJ.
- Quinta-feira, 14 de fevereiro de 1935, p. 5. Rio de Janeiro – RJ.
- Domingo, 11 de Julho de 1937, Suplemento, p. 11 e 15 – Domingo, 25 de julho de 1937, Suplemento, p. 7 – Domingo, 8 de agosto de 1937, Suplemento, p. 6 – Domingo, 26 de setembro de 1937, Suplemento, p. 4 – Domingo, 10 de outubro de 1937, Suplemento, p. 8 e 9. Rio de Janeiro – RJ.
- Terça-feira, 24 de janeiro de 1939, p. 5 e 6. Rio de Janeiro – RJ.
- Quarta-feira, 7 de junho de 1939, p. 5. Rio de Janeiro – RJ.
- Domingo, 11 de junho de 1939, p. 19. Rio de Janeiro – RJ.
- Sexta-feira, 1 de setembro de 1939, p. 5. Rio de Janeiro – RJ.
- Domingo, 2 de novembro de 1941, p. 22. Rio de Janeiro – RJ.
- CORREIO DO PARANÁ**. 3 de dezembro de 1933, p. 3, Curitiba – PR.
- CORREIO PAULISTANO**. Anno III, Número448, Sexta feira, 22 de agosto de 1856, p. 3. São Paulo – SP.
- Anno XI, Número 2299 – São Paulo 143 de janeiro de 1864. P. 1, São Paulo – SP.
- Anno XIII, Número 3076 – São Paulo 23 de agosto de 1866. 2, 3. São Paulo – SP.
- Anno XIX, Número 4738, São Paulo, 2 de julho de 1872. p. 2. São Paulo – SP.
- Número 6181, 12 de junho de 1877, p. 2. São Paulo – SP.
- Anno XXXIII, Número 9159, 11 de março de 1887, p. 2. São Paulo – SP.
- Anno XXXIV, Número 9697, 28 de dezembro de 1888. p.1 – São Paulo – SP.



- . Anno XXXVI, Número 10093, 1 de maio de 1890. p. 3. São Paulo – SP.
- . Anno XXXVII, Número 10146, 3 de julho de 1890. p.2. São Paulo – SP.
- . Anno XL, Número 11192, 20 de fevereiro de 1894 p.3. São Paulo – SP.
- . Sábado, 20 de julho de 1912, p. 5. São Paulo – SP.
- . Quinta-feira, 17 de abril de 1913, p. 4. São Paulo – SP.
- . Quarta-feira, 6 de janeiro de 1915, p. 4. São Paulo – SP.
- . Sábado, 12 de maio de 1917, p. 5. São Paulo – SP.
- . Terça-feira, 27 de abril de 1920, p. 4. São Paulo – SP.
- . Sexta-feira, 16 de julho de 1920, p. 4. São Paulo – SP.
- . Sexta-feira, 17 de setembro de 1920, p. 6. São Paulo – SP.
- . Sábado, 20 de novembro de 1920, p. 1. São Paulo – SP.
- . Quarta-feira, 26 de janeiro de 1921, p. 4. São Paulo.
- . Domingo, 29 de fevereiro de 1921, p. 6. São Paulo – SP.
- . Quinta-feira, 23 de junho de 1921, p. 5. São Paulo – SP.
- . Domingo, 19 de fevereiro de 1922, p. 6. São Paulo – SP.
- . Domingo, 16 de agosto de 1927, p. 3. São Paulo – SP.
- . Domingo, 30 de agosto de 1927, p. 10. São Paulo – SP.
- . Domingo, 15 de outubro de 1927, p. 3. São Paulo – SP.
- . Quinta-feira, 24 de outubro de 1929, p.18. São Paulo – SP.
- . Domingo, 3 de novembro de 1935, p. 9. São Paulo – SP.
- . Quarta-feira, 31 de março de 1937, p.12. São Paulo – SP.
- . Sexta-feira, 11 de abril de 1941, p. 11. São Paulo – SP.
- . Sábado, 17 de novembro de 1951, p. 5. São Paulo – SP.
- CORREIOS, Relatório Postais (1832 - 1925).**
- DAO CHEN, William Ying. **Marcas Precursoras de São Paulo (1826 - 1838).** Catalogo BRAPEX'88, Ministério das Comunicações, ECT, DF, 1988, p. 130.
- DIÁRIO DA NOITE.** 2 de setembro de 1935, p. 2. Rio de Janeiro – RJ.
- DIÁRIO DE NOTÍCIAS.** Número 490, Quarta-feira, 21 de outubro de 1931, p. 11. Rio de Janeiro – RJ.
- DIÁRIO DE PERNAMBUCO.** Domingo, 8 de junho de 1941, p. 3. Recife – PE.
- DIÁRIO DE SÃO PAULO.** Anno I, número 7, 8 de agosto de 1865. p. 3. São Paulo, SP.
- DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL** – Seção 1, de 3 de junho de 1952, p. 4651.
- DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO** – Seção 1, de 5 de setembro de 1951, p. 13241.
- . Anno I, Número 186 – São Paulo 21 de março de 1866. p. 3. São Paulo – SP.
- . Anno I, Número 188 – São Paulo 23 de março de 1866. P.2. São Paulo – SP.
- EMPRESA EDITORA A VIDA DOS MUNICÍPIOS LIMITADA. **A Vida de Itapetininga,** 15/01/1933, n. 8; 22/01/1933, n. 9.
- GALVÃO, Antônio. **O Itapetininga, Semanário Imparcial,** 04/09/1887, n. 5; 08/07/1888, n. 49; 27/12/1888, n.72; 20/06/1889, n. 95; 18/07/1889, n. 99; 12/09/1889, n. 105; 30/10/1890, n. 155; 01/01/1891, n. 164; 08/01/1891, n.165; 05/02(03)/1981, n. 170; 12/02/1891, n. 170.
- . **Tribuna Popular,** 13/07/1893, n. 18; 07/12/1893, n. 39; 05/01/1894, n. 46; 15/03/1894, n. 52; 23/08/1904, n. 287.
- GALVÃO, Brisolla & CIA. **O Diário,** 05/02/1915, n. 19; 16/03/1915, n. 51; 07/04/1915, n. 68; 22/04/1915, n. 81; 02/06/1915, n. 115; 19/06/1915, n. 136.
- ILUSTRAÇÃO BRASILEIRA.** Mensário Editado pela Sociedade Anonyma “O Malho”, Número 5, Anno XII, setembro de 1935, p. 33/35. Rio de Janeiro – RJ.
- Jornal do Commercio,** Anno XVIII, Número 214, 14 de agosto de 1943. p. 1 – Rio de Janeiro – RJ.
- , Anno 87, Número 314, 11 de novembro de 1913. p. 4 – Rio de Janeiro – RJ.



- \_\_\_\_\_, Anno 89, Número 115, 26 de abril de 1915. p. 3. Rio de Janeiro – RJ.
- KOESTER, Reinhold. **Carimbologia do Brasil Clássico – Letra “M”, cap. XXVII, 1985, Letra “N”, cap. XXVII, 1986, Letras “O – Paraó.”, cap. XXIX, 1987, Agências “Paraty – Petrópolis”, cap. XXX, 1987, Agências “Philadelphia – Piumhy”, cap. XXXI**, Clube Filatélico do Brasil, Rio de Janeiro, 1988, p. 55.
- LAVOURA E COMERCIO**. Terça-feira, 19 de julho de 1898, Anno I, Número 91, p. 2 - São Paulo – SP.
- LEGISLAÇÃO POSTAL, **DECRETO de 05 de março de 1829 – Regulamenta o funcionamento do Correio do Império**.  
\_\_\_\_\_, **REGULAMENTO da Repartição Geral dos Correios de 12.04.1865**.  
\_\_\_\_\_, **REGULAMENTO da Repartição Geral dos Correios do ano de 1888**.
- LELLIS, Camillo José de Araújo. **O Democrata – Semanário aos Interesses da Zona Sul Paulista**, 16/07/1905, n. 211, 11/08/1905, n. 215, 18/08/1905, n. 216; 29/09/1905, n. 222; 06/10/1905, n. 223; 10/12/1905, n. 234; 24/12/1905, n. 236; 14/01/1906, n. 238; 11/03/1906, n. 246, 13/05/1906, n. 254; 17/05/1906, n. 255; 24/06/1906, n. 260.
- LIBÓRIO, Pedro. **Os nossos serviços telegráficos civis durante o século**. Rio de Janeiro: Officina Graphica do Jornal do Brasil, 1923, p. 7.
- LUNÉ, Antônio Jose Batista de. **Almanack da Província de São Paulo para 1873 / org. e publicado por Antônio José Baptista de Luné e Paulo Delfino da Fonseca**, São Paulo, Imprensa Oficial do Estado: Arquivo do Estado, 1985. Reprodução fac-similar da edição publicada pela Typographia Americana, em 1873.
- MEYER, Peter, **Catálogo de Selos do Brasil 1993/1994 – vol. 1 – 1798 a 1890**. São Paulo; Editora RHM, 1994, p.144.  
\_\_\_\_\_, **Catálogo Enciclopédico de Selos e Historia Postal do Brasil: das origens à 1890**. São Paulo; Editora RHM, 1999, p. 390.
- MOREIRA DA SILVA, Antonio. **O Município**, 29/07/1873, n. 7; 31/07/1873, n.9; 27/12/1873, n.34; 05/02/1874, n. 41; 18/02/1874, n. 43; 15/03/1874, n. 47; 12/06/1874, n.61; 21/08/1874, n. 68; 10/10/1874, n.74; 17/10/1874, n. 75; 23/10/1874, n.76; 13/07/1875, n.106; 18/07/1875, n.107; 23/07/1875, n.108; 20/08/1875, n. 111; 26/08/1875, n. 112.
- MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio D’um Quadro Estatístico da Província de São Paulo: Ordenado pelas leis provinciais de 11 de abril de 1836 a 10 de março de 1837**, col. Paulistica, vol. XI. São Paulo: Gov. do Estado de São Paulo, 1978, p. 265.
- MUSEU AEROESPACIAL, **Guia Oficial do Museu Aeroespacial**, São Paulo: C&R, 2006.
- NETTO CALDEIRA, João. **Álbum de Itapetininga “Legem Servans Brasiliam Magnifico”**, Organização Cruzeiro do Sul – Bentivegna & Netto, Gráfica Paulista, São Paulo, 1934, p.138
- NOVA MONTEIRO, Francisco. **“OS OLHOS DE CABRA”**, Biblioteca do Filatelista – Organizada pelo Club Filatélico do Brasil, vol. III. Rio de Janeiro: Atlântica Artefatos de Papel Lda: 1948, p. 83.
- O COMBATE – Independência – Verdade e Justiça**. Anno IV, número 1174, Sábado, 19 de abril de 1919, p. 1. São Paulo – SP.  
\_\_\_\_\_. Anno VI, número 1594, Quarta-feira, 15 de setembro de 1920, p. 1. São Paulo – SP.  
\_\_\_\_\_. Anno IX, número 2658, Terça-feira, 15 de abril de 1924, p. 2. São Paulo – SP.
- O COMBATE**. Terça-feira, 1 de janeiro de 1935, p. 4. Fortaleza – CE.  
\_\_\_\_\_. Terça-feira, 11 de fevereiro de 1935, p. 4. Fortaleza – CE.
- O COMMERCIO DE SÃO PAULO** – Anno III, número 815, 23 de novembro de 1895. p. 2. São Paulo – SP.



- O FAROL PAULISTANO**, Quarta-feira, 10 de dezembro de 1828 p. 718. São Paulo, SP.  
 -----, Terça feira, 1 de fevereiro de 1831 p. 1893. São Paulo, SP.  
 -----, n. 463, Terça-feira, 15 de Março de 1831 p. 1966. São Paulo, SP.
- O ITAPETININGA**, 30 de outubro de 1890, Anno IV, Numero 155, p.2, Itapetininga, SP.
- O PAIZ**, Sexta-feira, 15 de maio de 1908, p. 2. Rio de Janeiro – RJ.  
 -----, Ano XLV, Número: 16268, Domingo, 5 de maio de 1929, p. 3. Rio de Janeiro – RJ.
- O PAULISTA OFFICIAL**, N. 135, Quarta Feira, 20 de Janeiro de 1836, p. 2, São Paulo – SP.
- O PUBLICADOR PAULISTANO**, N. 66, Sábado, 20 de março de 1858, p. 2. São Paulo, SP.
- O CRUZEIRO**, Revista, 22 de setembro de 1962, Rio de Janeiro – RJ, p. 58.  
 -----, Revista, 10 de novembro de 1962, Rio de Janeiro – RJ, p. 45.
- PALHARES, João Baptista D'Alambary. **CARTA POSTAL DA PROVINCIA DE SÃO PAULO**. Biblioteca Nacional. 01 de julho de 1880. Mapas e Manuscritos. Rio de Janeiro – RJ
- PEREIRA, Margaret da Silva. **Os correios e telégrafos no Brasil; um patrimônio histórico e arquitetônico**, São Paulo: MSP/Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1999.
- PIMENTEL, J. L. de Barros. **CORREIO RODOVIÁRIO. Clube Filatélico do Brasil**, Revista Brasil Filatélico, nº135 (jul/set 1962), p. 24 a 27.
- RELATÓRIO DA REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO**, Ministério do Imperio, Rio de Janeiro, RJ, 1860, p. 2.
- ROSÁRIO, Irari de Oliveira. **Três Séculos da Historia Postal Brasileira (1500 – 1843)**. Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, 1993, p. 153.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagens à Província de São Paulo e Resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai**, São Paulo: EDUSP, 1986, p. 344.
- SETE A'ABRIL** – Vol. 1, número, 680, Sexta-feira, 1 de fevereiro de 1839, p. 1, Rio de Janeiro - RJ.
- SOUZA BOTELHO, Joaquim de Barros. **Catálogo dos Carimbos Mudos do Brasil**, Clube Filatélico do Brasil, Rio de Janeiro, RJ, 1987, p. 98.  
 -----, **Boletim Informativo**, março 2000, art. João Roberto Baylongue, p. 22 a 23.
- SOUZA, José Garcia de (1986), **A epopeia do Correio Aéreo**, Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica.
- THORMAN, Canuto: **Almanack Administrativo, Comercial e Profissional do Estado de São Paulo para o Anno de 1897**, Typographia Aurora, São Paulo, SP, 1897, p. 90 e 91.
- THUT, Roberto. **O Correio Paulista**, art. periódico "Estado de São Paulo", 5-7-1938.  
 -----, **Sociedade Philatelica Paulista / Sociedade Filatélica Bandeirante**, bol. nº 1, Ano 1, set. São Paulo, 1941, p. 60.
- TRINDADE, Jaelson Bitran. **Tropeiros**, São Paulo: Editoração e Publicações e Comunicações Ltda., 1992, p. 159.
- VIDA DE ITAPETININGA**, s/n, 19 de março de 1933, Itapetininga – SP.  
<http://www.selosefilatelia.com.br/PastaArtigos/artigo072.html>



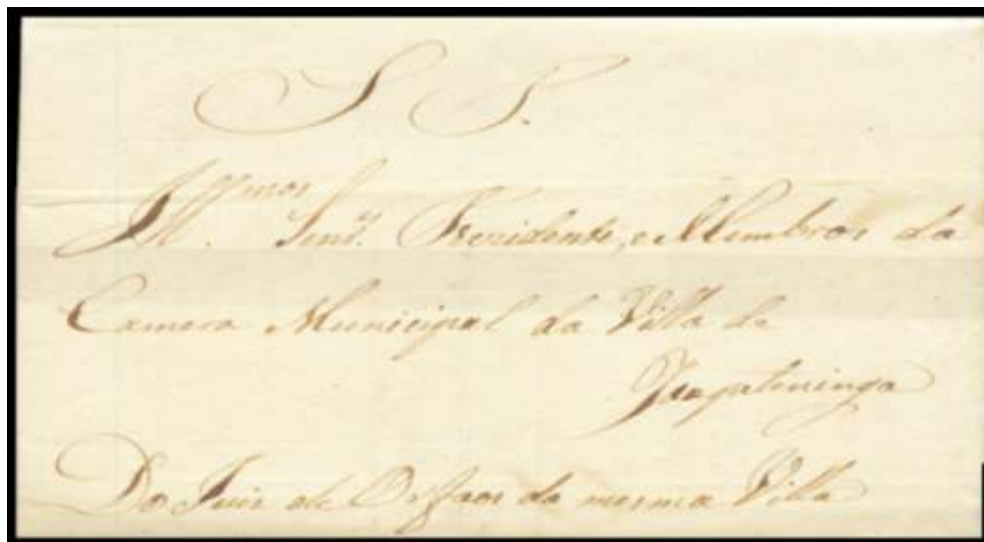
## ANEXO I – DAS LEGENDAS UTILIZADAS

<b>ALC.</b>	Emissão <b>ALEGORIA DA LIBERDADE</b> – Tipo <b>CABEÇINHA</b>
<b>ART.</b>	Emissão <b>ALEGORIA REPUBLICANA</b> – Tintureiro
<b>AZ.</b>	Cor <b>AZUL</b>
<b>BP.</b>	<b>BILHETE POSTAL</b>
<b>CARTA</b>	<b>CARTA</b>
<b>C.A.</b>	Carimbo Circular Datador Tipo Comum (C.A.) <b>CARRO AMBULANTE</b> – Ferroviário
<b>CP.</b>	<b>CARTA POSTAL</b>
<b>CB.</b>	<b>CARTA BILHETE</b>
<b>CINTA</b>	<b>CINTA DE JORNAL</b>
<b>CL.</b>	Emissão <b>COLORIDOS</b> – 1851
<b>CR.</b>	Emissão <b>CRUZEIRO DO SUL</b>
<b>CTM.</b>	Emissão <b>CRUZEIRO DO SUL – TIPOS COMUNS</b>
<b>DPAUR.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> – Auriverde – <b>1878</b>
<b>DPBB.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> Barba Branca – Percê – <b>1877/1878</b>
<b>DPC.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> – Cabeçinha – <b>1884</b>
<b>DPCG.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> – <b>CABEÇA GRANDE</b> – 1882/85
<b>DPCP.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> – <b>CABEÇA PEQUENA</b> - 1881
<b>DPD.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> – Denteados – <b>1866</b>
<b>DPFCL.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> – Fundo Cruzado e Linhado – <b>1883</b>
<b>DPP.</b>	Emissão <b>DOM PEDRO II</b> – Percê" – <b>1876</b>
<b>F.</b>	Carimbo <b>FANTASIA</b>
<b>FR.</b>	Carimbo Circular Datador Tipo <b>FRANCÊS</b>
<b>Frag.</b>	<b>FRAGMENTO</b>
<b>INC.</b>	Emissão <b>INCLINADOS</b> – 1844
<b>JCH.</b>	Emissão <b>JORNAIS</b> – <b>CIFRAS HORIZONTAIS</b>
<b>JCO.</b>	Emissão <b>JORNAIS</b> – <b>CIFRAS OBLÍQUAS</b>
<b>LL.</b>	Cor <b>LILÁS</b>
<b>M.</b>	Carimbo <b>MUDO</b>
<b>MRTC.</b>	Emissão <b>MADRUGADA REPUBLICANA</b> – TIPO COMUM
<b>OB.</b>	Emissão <b>OLHO DE BOI</b> – 1843
<b>PR.</b>	Carimbos <b>PRECURSORES</b>
<b>P.A.</b>	Catálogo <b>PAULO AYRES</b>
<b>PT.</b>	Cor <b>PRETA</b>
<b>PT.OX.</b>	Cor <b>PRETA OXIDADA</b>
<b>TC.</b>	Carimbo Circular Datador <b>TIPO COMUM</b>
<b>TCE.</b>	Carimbo Circular Datador <b>TIPO COMUM (ESTRELA)</b>
<b>TCF.</b>	Carimbo Circular Datador <b>TIPO COMUM (FLORÃO)</b>
<b>TCI.</b>	Emissão <b>TIPO CIFRA</b> , Cruzeiro do Sul, Coroa Imperial, Pão de Açúcar
<b>TCIN.</b>	Carimbo Circular Datador <b>TIPO COMUM INCLINADO</b>
<b>TCP.</b>	Carimbo Circular Datador <b>TIPO COMUM PEQUENITO</b>
<b>TC(EP).</b>	Carimbo Circular Datador <b>TIPO COMUM (ESTADO ENTRE PARENTeses)</b>
<b>TD.</b>	Emissão <b>TAXA DEVIDA</b>
<b>VD.</b>	Cor <b>VERDE</b>
<b>VL.</b>	Cor <b>VIOLETA</b>
<b>VM.</b>	Cor <b>VERMELHA</b>
<b>VM.OX.</b>	Cor <b>VERMELHA OXIDADA</b>
<b>VT.</b>	Emissão <b>VERTICAIS</b> – 1850



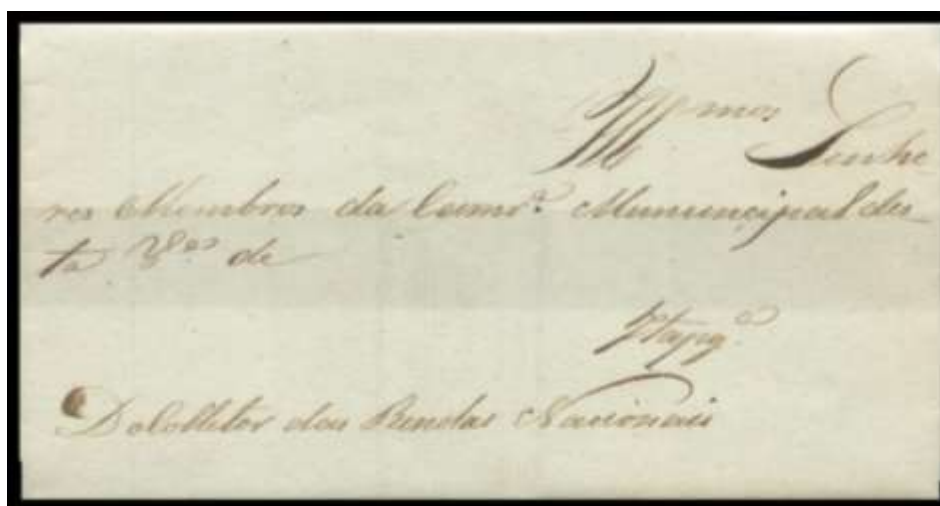
# ANEXO II – PEÇAS FILATÉLICAS

## ITAPETININGA SEM CARIMBOS POSTAIS



Carta  
001-1

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	1835		Isento de Porte (SP)		MCR	(SP) Serviço Público



Carta  
002-2

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	1837		Isento de Porte		MCR	Provavelmente (SP) Serviço Público



Sr. Soares  
 Presidente e Membros da  
 Camara  
 da Vila de Itapetininga  
 do Vereadores da mesma

Carta  
003-3

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	1838		Isento de Porte		MCR	Provavelmente (SP) Serviço Público

Sr. Soares  
 Membro  
 Sr. Soares e Membros da Ca-  
 mara Municipal desta Vila de  
 Itapetininga  
 do juiz de Paz actual da mesma

Carta  
004-4

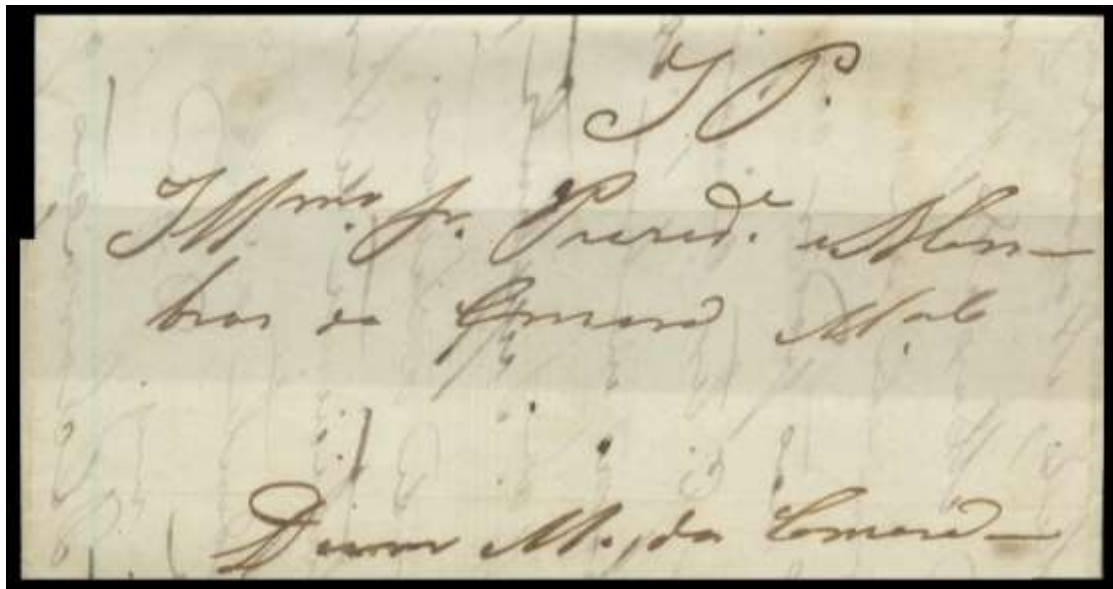
Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	1841		Isento (SP)		MCR	(SP) Serviço Público





Carta  
005-5

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	1847		Isento de Porte (SN)		MCR	Serviço Nacional (SN)

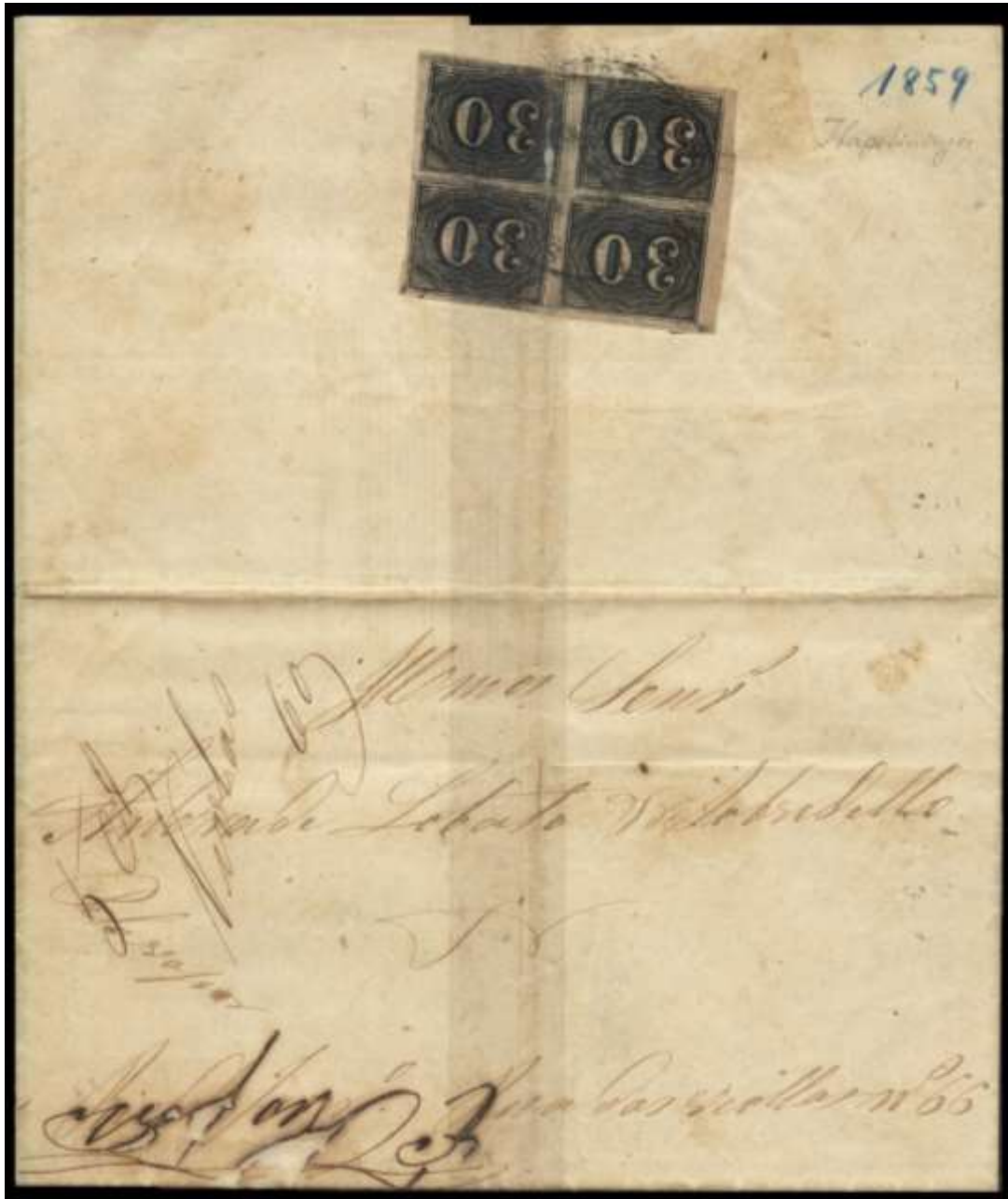


Carta  
006-6

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	1848		Isento de Porte (SP)		MCR	(SP) Serviço Público







Carta  
007-7

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Rio de Janeiro Itapetininga	1859		120 réis	preto	MCR	



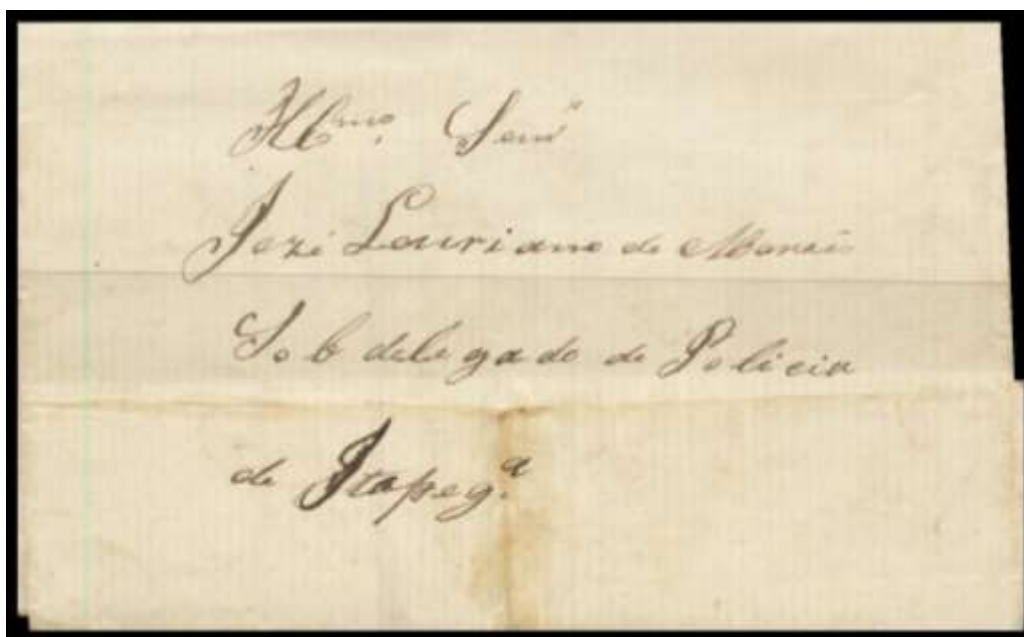


Carta	Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
008-8			Itapetininga	1882		Isento de Porte (SP)		MCR	(SP) Serviço Público



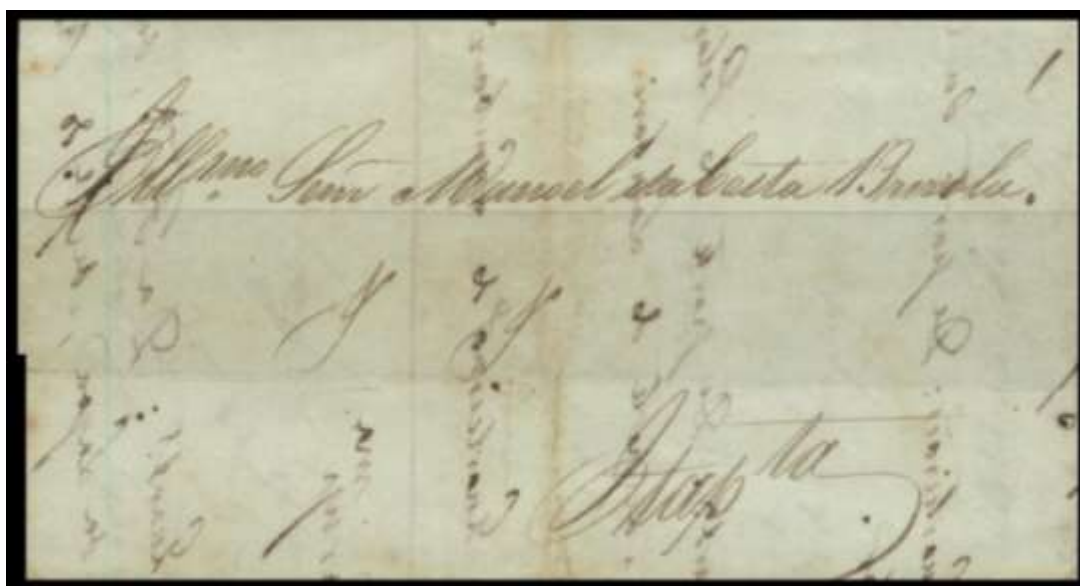
Carta	Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
009-9			Itapetininga	indeterminado		Isento de Porte (SP)		MCR	(SP) Serviço Público





Carta  
010-10

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	indeterminado		Isento de Porte		MCR	Provavelmente (SP) Serviço Público



Carta  
011-11

Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
		Itapetininga	indeterminado		Isento de Porte		MCR	Provavelmente (SP) Serviço Público



# ANEXO III – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CERCADURA

.G.	Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
Frag. 001-1	Cercadura	PM	Itapetininga (provavelmente) São Paulo		22.05.1867		preto	MCR	Carimbo Itapetininga Carimbo São Paulo (circular)
Frag. 002-2	Cercadura	PM	Itapetininga (provavelmente) São Paulo	27.08.1867	28.08.1867		preto oxidado	MCR	Carimbo Itapetininga Carimbo São Paulo (circular)
Frag. 003-3	Cercadura	PM	Itapetininga (provavelmente) São Paulo	23.09.1867	27.09.1867		preto	MCR	Carimbo Itapetininga Carimbo São Paulo (circular)
Frag. 004-4	Cercadura	PM	Itapetininga (provavelmente) São Paulo	12.02.1868	24.02.1868		preto	MCR	Carimbo Itapetininga Carimbo São Paulo (circular)
Frag. 005-5	Cercadura	PM	Itapetininga (provavelmente) São Paulo		27.08.1868		preto	MCR	Carimbo Itapetininga Carimbo São Paulo (circular)

C.G.	Modelo	Catalogo	Destino	Saída	Chegada	Porte	Cor	Coleção	Observações
VT-001	Cercadura	PM	Itapetininga Santos			60 réis	preto oxidado	MCR	Carimbo Itapetininga



### Fragmento

Fragmento de correspondência sem selo provavelmente de Itapetininga a São Paulo. Carimbo Cercadura Simples sem data, na cor preta. Carimbo de chegada a São Paulo datado de 22.05.1867, na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Fragmento**

Fragmento de correspondência sem selo de Itapetininga a São Paulo. Carimbo Cercadura Simples sem data, na cor preto oxidado. Indicação da data em manuscrito 24.03.1867. Carimbo de chegada a São Paulo datado de 28.03.1867, na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Fragmento**

Fragmento de correspondência sem selo de Itapetininga a São Paulo. Carimbo Cercadura Simples sem data, na cor preta. . Indicação da data em manuscrito 23.09.1867. Carimbo de chegada a São Paulo datado de 27.09.1867, na cor vermelha. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Fragmento**

Fragmento de correspondência sem selo de Itapetininga a São Paulo. Carimbo Cercadura Simple sem data, na cor preta. . Indicação da data em manuscrito 12.02.1868. Carimbo de chegada a São Paulo datado de 24.02.1868, na cor azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Fragmento**

Fragmento de correspondência sem selo provavelmente de Itapetininga a São Paulo. Carimbo Cercadura Simple sem data, na cor preta. Carimbo de chegada a São Paulo datado de 27.08.1868, na cor azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Inclinado**  
10 réis. Selo isolado, carimbo cercadura parcial (ENINGA) na cor preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Inclinado**  
10 réis. Selo isolado, carimbo cercadura parcial (ITA) na cor preto oxidado. Existência de carimbo indeterminado na cor vermelha. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Inclinado**  
30 réis. Selo isolado, carimbo cercadura parcial (ITAP) preto oxidado. Peça em leilão.



**Inclinado**  
90 réis. Selo isolado, carimbo cercadura parcial (ENIN) preto oxidado. Peça em leilão.



**D. Pedro II - 1866**  
50 réis. Selo isolado, carimbo cercadura parcial (ETENING). Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Verticais**  
Carta de Itapetininga a Santos. Carimbo cercadura simples sem data, na cor preto oxidado. Sem indicação de carimbo de chegada.



# ANEXO IV – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS INDICAÇÃO MANUSCRITA



### Verticais

30 réis. Selo isolado, Indicação em manuscrito parcial (ITAPE) preto oxidado. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



### Verticais

30 réis. Selo isolado, Indicação em manuscrito parcial (ITAPE) preto oxidado. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





# ANEXO V – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO MUDO



### D. Pedro II – Cortado em Linha

400 réis. Par horizontal, com carimbo mudo – SB-150 (Catalogo Souza Botelho) e com o carimbo provavelmente Circular Duplo – Tipo Comum, datado de 23.??18??, parcial 30% (ETENIN) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



# ANEXO VI – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (INDICAÇÃO DO ANO NORMAL)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum (Indicação do Ano Normal)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1877												
1878									3			
1879			3									
1880												
1881												
1882												
1883												
1884												
1885												
1886												
s.i.												



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 02.11.1877, parcial 50% (ITAPET) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 05.12.1877, parcial 50% (ENINGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 30.07.1878, parcial 70% (ITAPET) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 28.08.1878, parcial 70% (ITAP) (GA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**D. Pedro II – Cortado em Linha**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 01.09.1878, parcial 50% (ITAPE) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 20.09.1878, 100% (ITAPETENINGA) preto. Peça em fragmento. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Barba Branca**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 10.09.1878, 100% (ITAPETENINGA) preto. Existência de carimbo mudo indeterminado na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Barba Branca**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 20.01.1879, 50% (ITAP) (NGA) preto. Coleção Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Barba Branca**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 01.03.1879, 100% (ITAPETENINGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Barba Branca**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 01.03.1879, parcial 80% (ITAPETE) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**D. Pedro II – Barba Branca**

100 + 100 + 100 réis. Trinca horizontal, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 06.03.1879, 100% (ITAPETENINGA) e parcial 80% (ITAPE) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Perce**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 01.03.1879, 100% (ITAPETE) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Barba Branca**

20 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 30.06.1879, parcial 80% (ITAPETENINGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.

**D. Pedro II – Auriverde**

300 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 20.11.1879, parcial 80% (ITAPETENINGA) preto. Ex coleção de Paulo Comelli.





**D. Pedro II – Barba Branca**

300 + 300 réis. Par horizontal, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de 08.11.1886, 100% (ITAPETENINGA) e parcial 80% (ITAPETE) preto. Coleção de Paulo Comelli. Em se considerando que no respectivo ano já era utilizado na agência dos correios o carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, a expertise não é confirmada. Ex coleção Paulo Comelli.



**D. Pedro II – Barba Branca**

200 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano normal, datado de ??10.18??, parcial 50% (ITAPET), na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



# ANEXO VII – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (INDICAÇÃO DO ANO INCLINADO)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum (Indicação do Ano Inclinado)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1880												
s.i.												



**D. Pedro II – Barba Branca**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano inclinado, datado de 20.05.1880, parcial 80% (PETENINGA) azul. Peça em fragmento. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Auriverde**

300 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano inclinado, datado de 21.07.1880, parcial 50% (ETENINGA) + parcial 50% (ITAPET) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Barba Branca**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano inclinado, datado de 08.10.1880, parcial 40% (NINGA), na cor azul. Peça em leilão.



**D. Pedro II – Barba Branca**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano inclinado, datado de 01.12.1880, parcial 50% (ENINGA), na cor azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



# ANEXO VIII – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (INDICAÇÃO DO ANO PEQUENO)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum (Indicação do Ano Pequenito)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1882												
1883												
s.i.												



### D. Pedro II – 1866

500 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano pequenito, datado de 24.10.1881, parcial 70% (TENINGA) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



### D. Pedro II – Barba Branca

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano pequenito, datado de 03.02.1881, 50% (ITAPET) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



### D. Pedro II – Barba Branca

100 + 100 reis. Par horizontal, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano pequenito, datado de 04.01.1882, 100% (ITAPETENINGA) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



### D. Pedro II – Barba Branca

100 + 100 reis. Par horizontal, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano pequenito, datado de 14.???.1882, Carimbo 100% (ITAPETENINGA) preto. Ex coleção de Paulo Comelli.





**D. Pedro II – Barba Branca**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano pequenito, datado de 04.03.1882, parcial 70% (ITAPETENI) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Barba Branca**

200 + 80 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – indicação do ano pequenito, datado de 26.09.1883, completo (ITAPETINGA) e parcial 70% (ITAPETE) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





# ANEXO IX – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETINGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (TAMANHO GRANDE)

Gráfico das datas de utilização												
Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum Francês (Tamanho Grande)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1882												
s.i.												



### D. Pedro II – Cabeça Pequena

100 reis. Carta de Itapetininga para São Paulo. Com carimbo mudo indeterminado sobre o selo. Carimbo Circular Duplo – Tipo Francês Grande, datado de 05.09.1882, 100% (ITAPETENINGA) na cor preto. Peça em leilão.



# ANEXO X – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (INDICAÇÃO DO ANO PEQUENO)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum Francês (Tamanho Pequeno)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1885												
1886			2									
s.i.												



### D. Pedro II – Cabeça Grande

200 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, datado de 23.05.1885, parcial 80% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



### D. Pedro II – Barba Branca

300 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês (Tamanho Grande). Datado de 10.06.1885, parcial 60% (ITAPETI), na cor preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



### Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, datado de 31.01.1886, parcial 80% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



### Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, datado de 08.03.1886, parcial 98% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, datado de 26.03.1886, parcial 80% (ITAPETI) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

500 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, datado de 25.04.1886, 100% (ITAPETINGA) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

500 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, datado de 20.08.1886, 100% (ITAPETINGA) azul. Ex coleção de Paulo Comelli. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, datado de 07.09.1886, parcial 80% (ITAPETIN) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, data indeterminada, parcial 30% (ITAPET) azul. Peça em leilão.



**D. Pedro II – Cortado em Linha**

500 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano normal, data indeterminada. Parcial 30% (ITAPETIN) azul. Peça em leilão.



# ANEXO XI – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (INDICAÇÃO DO ANO GRANDE)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum Francês (Indicação do Ano Grande)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1887			2									
1888												
s.i.												



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 19.01.1887, parcial 80% (ITAPE) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
200 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 18.02.1887, parcial 90% (ITAPETINI) azul. Peça em leilão.



**D. Pedro II – Cabeça Grande**  
200 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 20.03.1887, parcial 80% (ITAPET) preto. Existência de carimbo mudo indeterminado na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 25.07.1887, parcial 80% (ITAPETININ) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Tipo: Cífra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 23.??1888, parcial 80% (ITAPETINI) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cífra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 12.01.1888, parcial 70% (ITAPET) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cífra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 28.03.1888, parcial 80% (TAPETININGA) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cífra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano grande, datado de 28.10.18??, parcial 50% (TAPETI), na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**D. Pedro II – Cabeça Pequena**

50 reis. Selo isolado com carimbo Circular Duplo – Tipo Frances (Tamanho Grande), com data ilegível, parcial 30% (ITAP) na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



# ANEXO XII – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FRANCÊS (INDICAÇÃO DO DIA E ANO INVERTIDOS)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum Francês (Indicação do Dia e Ano Invertidos)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1886												
s.i.												



### D. Pedro II – Cabeça Grande

200 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Francês, indicação do ano invertido, datado de 28.07.1886, parcial 80% (PETININGA) azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



# ANEXO XIII – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO FLORÃO

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum Florão												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1889												
1890												
1891		2										
1892												
1893												
1894												
1895												
1896												
1897												
s.i.												



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 22.10.1889, parcial 95% (ITAPETINING) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 09.02.1890, 70% (ITAPETININ) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
50 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 18.07.1890, 50% (NGA) preto. Coleção Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
500 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 12.012.1890, 70% (NGA) (ITAPE) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 21.02.1891, 60% (TAPETININGA) azul. Peça em leilão.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
1000 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 22.02.1891, 100% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Cifra – Cruzeiro do Sul – Coroa Imperial – Pão de Açúcar**  
1000 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 26.08.1891, 40% (ININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo Alegoria da Liberdade “Cabeçinha”**  
100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 01.09.1891, parcial 50% (ITAPETIN) violeta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Cruzeiro**  
100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 05.06.1891, 80% (ITAPETINI) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Alegoria Republicana - Tintureiro**  
100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 01.10.1891, 90% (APETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Cruzeiro**  
200 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 22.12.1891, 90% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Cruzeiro**  
300 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 04.19.1892, 50% (TAPETINING) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.







**Alegoria Republicana - Tintureiro**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 03.10.1892, 60% (ININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo Alegoria da Liberdade “Cabeçinha”**

100 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 20.09.1894, parcial 40% (ITAPE), na cor violeta. Peça em leilão.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 10.11.1896, 70% (ITAPETININGA), na cor azul. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 29.04.1897, 70% (ITAPETIN), na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 19.06.1897, 70% (ITAPETIN), na cor preta. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Carta Bilhete – Cabeça da República**

80 réis. Carta Bilhete de Itapetininga para São Paulo São Paulo. Carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 19.04.1891, 100% (ITAPETININGA) preto. Carimbo de recepção – São Paulo 7 – T. datado de 20.04.1891, batido no verso. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Carta Bilhete – D. Pedro II – Barba Branca**

80 réis. Carta Bilhete de Itapetininga para São Paulo São Paulo. Carimbo Circular Duplo – Tipo Florão, datado de 16.05.1891, 100% (ITAPETININGA) preto. Carimbo de recepção – São Paulo 7 – T. datado de 20.05.1891, batido no verso. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Envelope Pré-franquiado - D. Pedro II - Barba Branca**

200 réis. Envelope de Itapetininga para Copenhague (Dinamarca). Carta expressa. Carimbo Circular Duplo - Tipo Florão, datado de 28.08.1892, 100% (ITAPETININGA) preto. Carimbo de transito através de Correio Ambulante da Estrada de Ferro Central do Brasil, datado de 30.08.1892. Carimbo de chegada a Copenhague (Dinamarca) datado de 27.09.1892. batidos no verso. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



# ANEXO XIV – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (ESTADO ENTRE PARÊNTESES) (INDICAÇÃO DO ANO EM DOIS DÍGITOS)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum (Estado Entre Parênteses) (Indicação do Ano em Dois Dígitos)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1898	2								2			
1899								2				
s.i.							2					



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**  
200 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 21.01.1898, 100% (TAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**  
200 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 21.01.1898, 70% (APETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**  
200 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 28.03.1898, 80% (TAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**  
200 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 28.03.1898, 70% (PETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

700 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 27.06.1898, 90% (TAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 26.09.1898, 90% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 30.09.1898, 80% (ITAPE) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

200 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 28.11.1898, 80% (ITAPETIN) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 22.06.1899, 70% (TININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 20.07.1899, 90% (APETININGA) preto. Denteação 8,5. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

200 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 05.04.11.18??, 60% (ITAPET) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

100 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 10.03.18??, 40% (ITAPETIN) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.





**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo - Tipo Comum - Estado entre Parênteses, datado de 06.07.18??, 80% (TAPETINGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo - Tipo Comum - Estado entre Parênteses, datado de 28.07.18??, 50% (ITA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



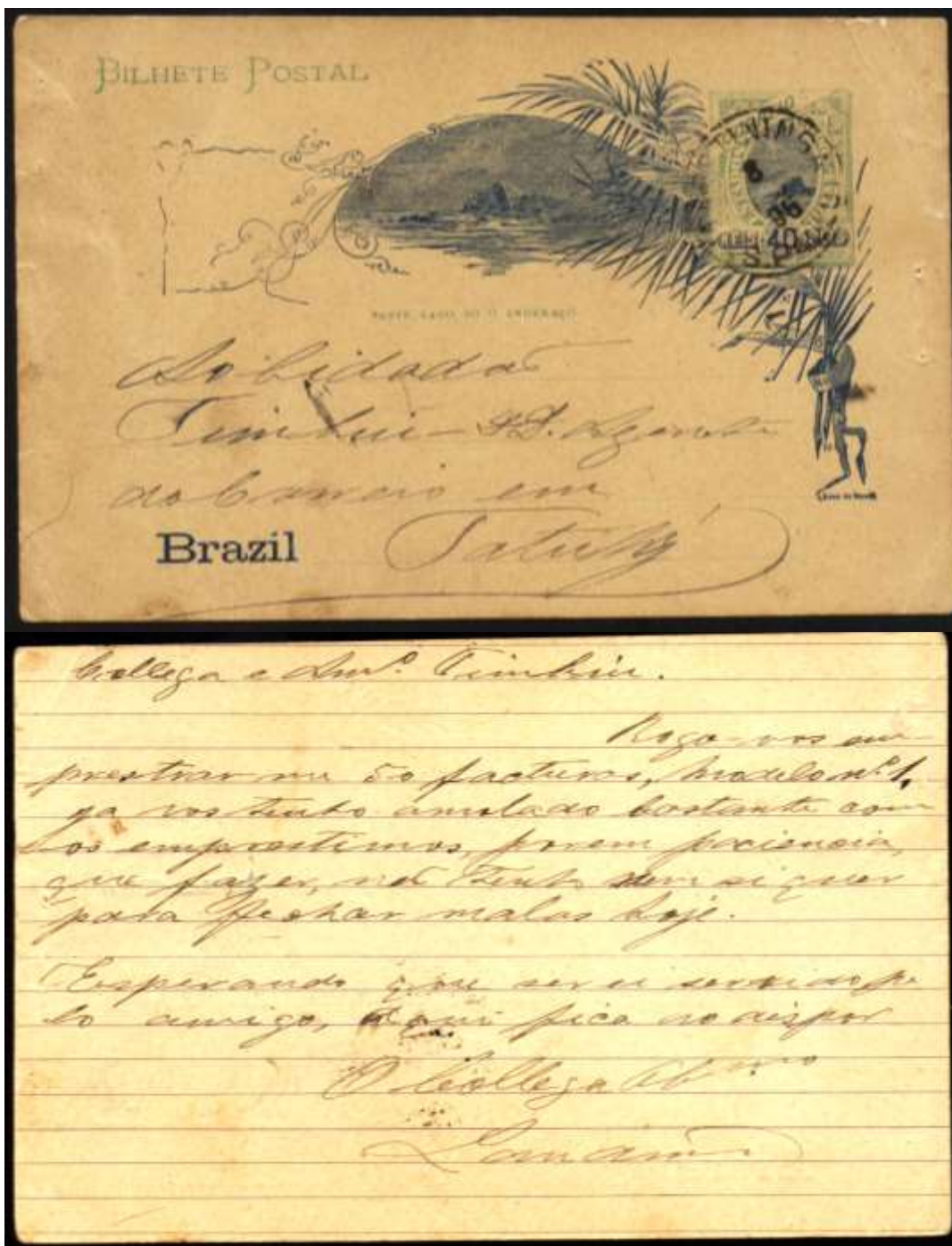
**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

20 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo - Tipo Comum - Estado entre Parênteses, datado de 06.???.18??, 40% (TININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Jornal**

2000 reis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo - Tipo Comum - Estado entre Parênteses, datado de ???.08.1899, 60% (ITAP) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Bilhete Postal ("Madrugada Republicana")**  
 40 réis. Bilhete Postal de Itapetininga a Tatui. Carimbo datado de 08.?? 1898, completo (ITAPETININGA), preto. Sem carimbo de chegada. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



# ANEXO XV – PEÇAS FILATÉLICAS

## CARIMBOS DE ITAPETININGA SOBRE SELOS POSTAIS CARIMBO CIRCULAR DATADOR TIPO COMUM (ESTADO ENTRE PARÊNTESES) (INDICAÇÃO DO ANO EM QUATRO DÍGITOS)

Gráfico das datas de utilização Carimbo Circular Duplo – Tipo Comum (Estado Entre Parênteses) (Indicação do Ano em Quatro Dígitos)												
	JAN.	FEV.	MAR.	ABR.	MAI.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OUT.	NOV.	DEZ.
1900							2					
1901												
1902												
1903												
1904												
1905												
1906												
1907												
1908												
s.i.							2					



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

10 + 10 réis. Par de selos, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 04.07.1900, 80% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.

**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

10 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 29.09.1900, 70% (APETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.







**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

200 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 14.07.19??, 80% (ITAPETINING) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

300 + 300 réis. Par de selos, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 07.06.1902, 100% (ITAPETININGA) (NG) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

100 + 100 réis. Par de selos, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 24.03.1904, 100% (ITAPETININGA) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

100 + 100 réis. Par de selos, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 14.09.1906, 90% (ITAPET) (NG) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

100 + 100 réis. Par de selos, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de 14.09.1905, 100% (ITAPETININGA) (NG) preto. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



**Tipo: Madrugada Republicana, República e Comércio**

10 réis. Selo isolado, com carimbo Circular Duplo – Tipo Comum – Estado entre Parênteses, datado de ???.07.1900, 40% (TININGA) preto. Carimbo com indicação de dia mês e ano invertidos. Coleção de Mário Celso Rabelo Orsi Júnior.



