

História postal no Estado Novo

Alva Santos

Oficinas Gerais dos CTT

Porque muitas destas carruagens estavam em péssimo estado de conservação, procedeu-se nas Oficinas Gerais à sua recuperação e restauração.

As Oficinas Gerais transformam o interior de algumas carruagens de passageiros em estações itinerantes, para que o tratamento postal fosse desenvolvido nos percursos em condições que, simultaneamente, permitissem a recolha de correspondência nas paragens. Este trabalho prolongar-se-á pelo período do Estado Novo.



Ao lado: À espera da auto-ambulância postal (pormenor), anos 50 (arquivo iconográfico da FPC).



É inaugurado o comboio Sud-Express que circula com caixa-recetáculo, afixada no exterior da carruagem, para recolha de correspondência nas paragens.

Meios de transporte

Correios e meios de transporte estiveram sempre intrinsecamente ligados. Os correios sempre foram pilares do desenvolvimento das comunicações ferroviárias, rodoviárias, fluviais, etc. É de relembrar a importância dos veículos de tração animal que transportavam as malas de correspondência entre os correios das localidades e as ambulâncias postais.



Durante anos, e antes da sua extinção pela rede ferroviária, foram utilizadas para este serviço, entre outras, algumas das carruagens da mala-posta.



No período da I República, o transporte de correio, feito por barco a vapor, foi sendo, progressivamente, executado por avião.

Aviões postais de carreira regular, com escalas de acordo com as conveniências, transportavam correspondências postais, cartas e, mais tarde, também encomendas (1934).



Nas ligações intercontinentais, o paquete foi, por excelência, o meio de transporte privilegiado. No entanto, em 1934, é estabelecida a primeira expedição de correio aéreo e, com o avanço da aviação comercial, o correio marítimo vai perdendo, progressivamente, a sua hegemonia.

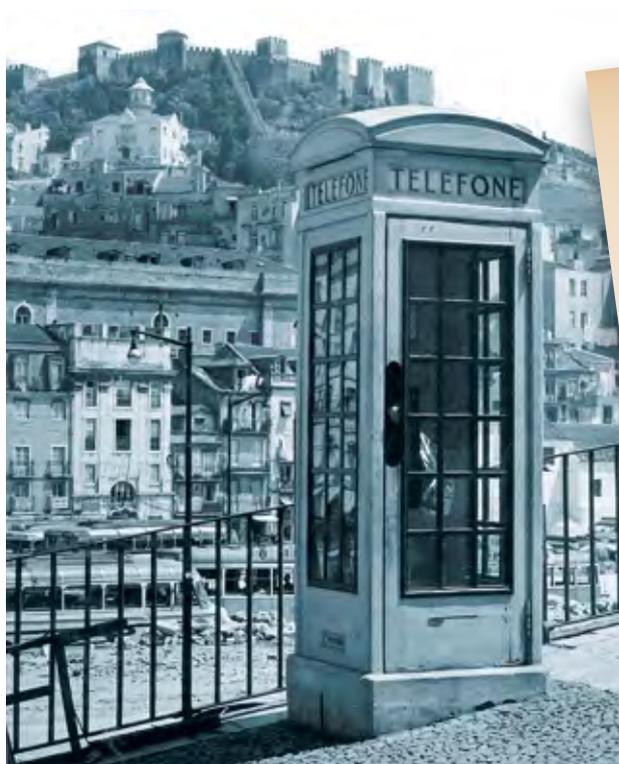


Selos

Os direitos de emissão de selos e demais franquias, que até então saíam da Casa da Moeda, passam para a Administração-geral dos Correios e Telégrafos.



1932 – Os quiosques, cabinas telefónicas «estilo inglês», são instalados, de onde em onde, nos centros urbanos, inicialmente em Lisboa, depois no Porto e em Coimbra.



Propaganda – Estado Novo

Em setembro de 1933 é criado, por iniciativa e sob a supervisão direta de Oliveira Salazar, o Secretariado da Propaganda Nacional (SPN), sendo a sua direção confiada a António Ferro. No ato de posse, Salazar profere um discurso subordinado ao tema «Propaganda Nacional», definindo os objetivos, as regras e os meios que o Estado Novo utilizará para (re)educar, motivar e mobilizar o povo português, de acordo com os princípios da Revolução Nacional.



As emissões de franquias postais passam a ser verificadas antes da disponibilização das mesmas ao público. Selos, bilhetes-postais, cartazes publicitários, telegramas..., enfim, tudo o que envolvesse imagem de conceção artística, era analisado pela Junta Nacional da Educação (JNE). O parecer era, posteriormente, homologado pelo subsecretário de Estado da Educação Nacional. Este, com base numa análise feita pela JNE, como «análise artística», dava parecer. O parecer era, muitas vezes, desfavorável a bons trabalhos.

Esta atitude era inentendível por uns e contestada por outros (dentro dos meios e com a linguagem possível, nomeadamente, e várias vezes, pelo administrador engenheiro Couto dos Santos, que chegou mesmo a dirigir-se ao presidente do Conselho, fazendo valer os seus argumentos).

Houve trabalhos não aprovados pela JNE que foram posteriormente aprovados por despacho ministerial.

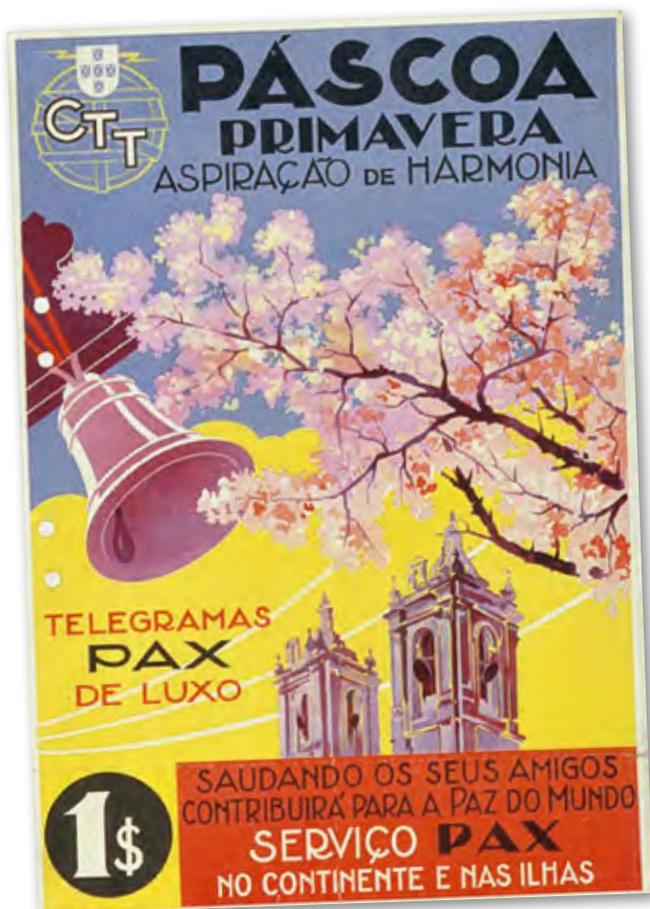


Em 1934, para um serviço especial de telegramas de boas-festas, por despacho do ministro das Obras Públicas e Comunicações, são criados três modelos de impressos, com desenhos, de conceituados artistas da época, ajustados às mensagens.

Em 1936, para o período festivo da Páscoa, são colocados à disposição do utente, em impressos artísticos acompanhados de desenhos originais, os telegramas «PAX».

Entre o acervo histórico documental encontramos, igualmente, cartazes publicitários ilustrativos desta época.





Estações dos correios – edifícios

O plano geral de modernização dos serviços previa a construção de 100 novos edifícios dos correios.

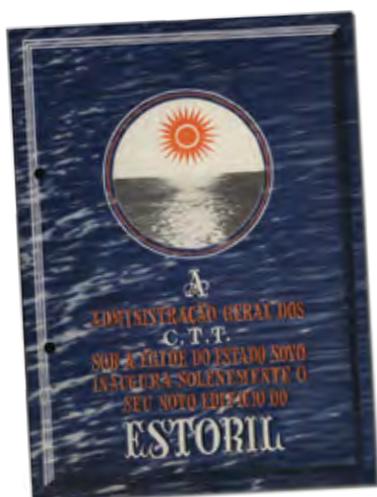
Em 1939, fomentada pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, dirigida por Duarte Pacheco e sob a orientação do arquiteto Adelino Nunes, é criada uma Comissão de Novos Edifícios. Os edifícios dos correios constituíam uma marca, um estilo, uma aposta da governação do Estado Novo.

As estações dos correios e os centros de tratamento, quer no seu interior quer nos edifícios onde se encontravam instalados, projetavam uma imagem de degradação que em nada prestigiava nem a empresa nem o País.

No que concerne aos edifícios, o Estado Novo desenha uma nova imagem arquitetónica. Este projeto vai concretizar-se em duas fases. Na primeira, a da arquitetura modernista, e dando liberdade à criatividade dos autores, o Estado mostra a imagem de um governo apostado, nesta fase, em dirimir as péssimas condições das instalações e o inadequado mobiliário. Daí que confie às Oficinas Gerais a tarefa de criar um mobiliário homogéneo e adequado às funções que se executavam nesses espaços, privilegiando o progresso e a inovação.



Os primeiros edifícios projectam as modernas correntes da arquitetura, cujos objetivos são melhorar as condições de relacionamento dos serviços com o público. Entre os primeiros edifícios que testemunham esta corrente, há que salientar as estações do Estoril, de Leiria, da Figueira da Foz, de Coimbra.



Ainda que em algumas delas seja evidente a preocupação com a paisagem historicista envolvente, como em Alcobaça ou em Barcelos.

Os objetivos não foram completamente atingidos, pelo que, nos anos seguintes, procedeu-se à aquisição dos respetivos móveis a fornecedores externos.

A segunda fase do Plano Geral de Edificações, da arquitetura tradicional, mais nacionalista e mais popular, surge por volta dos anos 1940, e é a imagem de um governo conservador e tradicionalista.

Simbologias

Em 1936 é oficializado o logótipo da Administração-geral dos CTT, sendo o postilhão substituído por uma nova identificação.



A frota automóvel, quer a de apoio aos serviços de tratamento e distribuição, quer a utilizada pela administração, tinha, lateralmente, afixada a identificação do Estado Novo.



Fardamentos – 1939

Neste período, surge um novo fardamento de carteiro. É análogo, em algumas particularidades, aos de outros países que atravessavam políticas de opressão, como a Espanha, a Alemanha e a Itália.

Em conformidade com as condições climatéricas do País, foram criados fardamentos epocais, para carteiros e boletineiros. Um fardamento de inverno, em fazenda cinzento-escuro e, um outro, o de verão, em cotim, composto de boné, dólman, calça e capa. O casaco, abotoado até ao cimo, deixava ver apenas um pouco do colarinho e a gravata preta. O boné, de pala excessivamente levantada, tinha o símbolo identificativo do Estado Novo. A rigidez que este fardamento impunha só é aligeirada em 1957, quando a gola subida passa a «virados» e a pala do boné é rebaixada. Mantém-se, no entanto, a obrigatoriedade do uso permanente do casaco, independentemente das condições climatéricas. Esta regra só é revogada em 1968 pelo administrador Dr. Luís de Ataíde, quando é introduzida a camisa cinzenta, em terylene.



Em 1939 o *yankee clipper* aterra em Lisboa, cidade para onde se transfere o terminal.

Estes aparelhos passam a fazer, também, o transporte de passageiros.

Estas viagens começaram com uma frequência semanal, tendo progressivamente passado a bisemanais e trissemanais.

O porto de escala para a correspondência postal de Portugal, acompanhando esse ritmo, passa de Marselha para Cabo Ruivo.

Exposição do Mundo Português – 1940

Aparelho fonopostal

O pavilhão das telecomunicações, onde, para além da apresentação dos serviços que se disponibilizavam ao utente, é dada visibilidade, pela primeira vez, ao público, às correspondências fonopostais e respetivo equipamento, é inaugurado na Exposição do Mundo Português, em 1940.

No artigo 1.º do Decreto n.º 30.560, consideram-se correspondências fonopostais os discos com gravação de qualquer mensagem cuja reprodução sonora seja obtida pelo destinatário, por meio de fonógrafo.



O utente gravava a mensagem num disco e o destinatário, para ouvi-la, dirigia-se a uma estação que tivesse equipamento adequado. O aparelho fonopostal foi utilizado por terapeutas da fala, em doentes com incorreções no palato. Também cantores chegaram a testar a sua voz através deste sistema. Uma das cançonetistas da época, Maria de Lurdes Resende, terá sido uma das utilizadoras do aparelho fonopostal, para exercícios de voz.



Correspondência

1941 – Estabeleceu-se a taxa única para o então denominado Império Português.

1943 – Com o argumento do estado de guerra, as correspondências no Continente e Ilhas Adjacentes são sujeitas a censura militar (particulares e oficiais). As comunicações via telefónica ou telegráfica também são objeto dessa censura.

Carruagens – ambulâncias postais

A maioria das carruagens em uso datava de 1926, altura em que foram adquiridas 27 carruagens por conta das reparações alemãs. A estas, juntaram-se mais quatro em 1930. Entre 1930 e 1933 foram executados grandes trabalhos de conservação e reparação, que se traduziram num melhor apetrechamento do interior das ambulâncias. Doze carruagens foram retiradas definitivamente de serviço, porém, e quase em simultâneo, a administração dos CTT adquiriu cerca de vinte carruagens para substituição das que se encontravam em péssimo estado de conservação.



O esquema da nova rede de ambulâncias ferroviárias permite, então, condições para a execução dos serviços postais levados a efeito no interior.

O serviço de ambulâncias postais ferroviárias passa também a receber, no trajeto, telegramas a serem expedidos na estação telegráfica mais próxima.

Os recetáculos, colocados no exterior das carruagens que transportam malas, serão abertos em todas as estações de trânsito da respetiva carreira e nas estações terminais. A abertura dos recetáculos, nas estações de caminho-de-ferro, será feita pelos funcio-

nários das ambulâncias postais ou pelos condutores de malas que seguirem no comboio, desde que, para isso, estejam autorizados (Decreto 14/6/1902).

Em 1947, sob administração do correio-mor Couto dos Santos, os CTT dão vida a um novo projeto – «As Obras Sociais», que se inicia com a criação de um Centro de Assistência Médico-Cirúrgico.



Progressivamente, outros serviços sociais são associados, não só no campo da assistência clínica e medicamentosa mas também no da criação de «Lares» para funcionárias mais jovens e solteiras, os «Presepes», que foram «modelo» e persistiram, aproximadamente, durante meio século, para acompanhamento infantil aos filhos dos trabalhadores. A nível habitacional as «Casas Económicas» e de lazer, o Centro Desportivo Cultural e outros... são marcos inolvidáveis desse projeto.





O Centro de Assistência, constituído em Lisboa enquanto sede, foi progressivamente criando delegações até ter a sua implantação em todas as cidades e sedes de circunscrições dos CTT. Prestava serviços médicos, de enfermagem, higiene da maternidade e higiene infantil.

Obras públicas

A política de obras públicas, iniciada com Duarte Pacheco em 1933, deu lugar aos planos de fomento, em 1952. Alegando serem essas medidas uma forma de combate à crise financeira do pós-guerra, a Administração-geral dos Correios inicia um processo de arrendamentos a particulares.



Não sendo fácil encontrar prédios de arrendamento com as condições técnicas que os serviços dos CTT requeriam, recorre à colaboração dos municípios, juntas de freguesia e particulares, incentivando-os à sua construção. Esta deveria precaver as condições necessárias para a prestação dos serviços em causa, fornecendo a Administração-geral projetos para o efeito (1950). Nesta modalidade foram construídas, até 1960, cerca de duzentas estações.

O símbolo do Estado Novo dá lugar à reposição do postilhão, o correio a cavalo.



Auto-ambulâncias rodoviárias

A Segunda Guerra Mundial veio despoletar um surto de desenvolvimento técnico-científico, gerador de alterações nos equipamentos e sistemas de comunicações, que permitiu aumentar a cobertura da rede postal no País. Os serviços postais, após o aparecimento do automóvel e o aproveitamento do mesmo nos circuitos de distribuição de correspondência, criaram outras condições para uma prestação de serviços mais satisfatória junto dos utentes das áreas que percorriam. Porém, somente em 1952 o serviço de auto-ambulâncias rodoviárias assume um carácter permanente, percorrendo zonas do interior, vetadas, até então, à maior parte dos serviços prestados pela empresa, já que a rede do caminho-de-ferro não chegava a todo o lado e, por isso, uma parte considerável da população ficava privada de contactos.



Nestas ambulâncias, prestavam-se, no atendimento público, os serviços postais mais comuns, do aerograma ao telefone e expedição de telegramas. Estas ambulâncias eram, genuinamente, estações dos correios ambulantes que visitavam, até, os lugarejos mais recônditos do País. É também neste período que se regressa ao tradicional postilhão, como símbolo dos Correios.

Telex – a modernização e o estatuto de empresa pública

Em 1954, dá-se a introdução da rede telex, através do teleimpressor, e, uns anos depois, surge um serviço de transmissão de cópia à distância, o Corfac. Todavia, só no início da década de 1970, no ano que também assinala o princípio da informatização (introduzido nalguns serviços), o telex é colocado ao serviço do público nas estações dos correios.

Em decreto de 1956, é reconhecido à Administração-geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, o direito de requisitar o transporte de recetáculos postais destinados à recolha de correspondência avulsa, nas pró-



prias paragens das carreiras de autocarros e no exterior dos autocarros de carreiras de serviço público.

Os autocarros deveriam ser sinalizados com o indicativo dos CTT. Em Lisboa e no Porto, os eléctricos foram igualmente requisitados para esse serviço, sendo que, no seu percurso, iam recolhendo correspondências que os utentes introduziam no recetáculo afixado na parte frontal do veículo.

O *Diário de Lisboa* dava conta, em 1954, da proliferação de modelos de marcos postais pela cidade do Porto, e até de uma caixa de embutir, nos quais nunca foi alterada a simbologia monárquica... «O mesmo se verificou nas “caixinhas dos eléctricos” para recolha da correspondência nos terminos das linhas, nos limites ou fora da cidade», dizia o mesmo jornal.



O museu dos CTT... numa história que se faz todos os dias

Em 1955, foi publicado o Regulamento do Museu dos CTT, na Ordem de Serviço n.º 5501,1, onde são referidas as secções fundamentais: comunicações postais, comunicações telegráficas, comunicações telefónicas, comunicações radioeléctricas, tanto metropolitanas como ultramarinas e internacionais, documentá-



rio profissional, propaganda e estatística, congressos e reuniões, timbrologia, numismática e indumentária.

Em 1958 são criadas, em Lisboa, seis zonas de distribuição postal indexadas a uma Central de Recolha e Tratamento. Nela as correspondências postais são separadas pelas referidas zonas e, posteriormente, entregues nas distribuidoras, onde era feito o tratamento e distribuição ao domicílio pelos giros da área, ficando, desse modo, toda a cidade abrangida por medidas que proporcionavam, aos utentes, um serviço mais rápido e eficaz.

A rede de distribuição de Lisboa, reorganizada em 1958, servia seis zonas postais: Lisboa 1 (Centro de Arroios), Lisboa 2 (Centro do Terreiro do Paço), Lisboa 3 (Centro da Junqueira), Lisboa 4 (Benfica), Lisboa 5 (Alvalade) e Lisboa 6 (Poço do Bispo).

Na década de 1960, a atividade postal sofre um *boom* com o aumento do fluxo de correspondência. Vários fatores estão na causa das três principais grandes movimentações populacionais que se deram no País:

– A mobilização de milhares de jovens para combaterem em África, para além de contribuir grandemente para a falta de mão-de-obra no País, está também na origem de um alastrar de descontentamento, provocando convulsões internas e a intensificação de um clima de crispação e desconfiança por parte do regime, levando o governo a criar um corpo repressivo, a polícia de choque, secundando as ações da PIDE. Após manifestações de cariz vário, visando explorar sentimentos nacionalistas, surge o Movimento Nacional Feminino, cujo objetivo é a solidariedade para com os jovens há pouco saídos de uma adolescência e de suas famílias, que os viam partir para a guerra, em nome de um Império delas desconhecido. A este movimento se ficou também a dever a criação de um modelo de correspondência postal, com isenção de franquia para os militares, suas famílias e madrinhas de guerra – o aerograma militar.

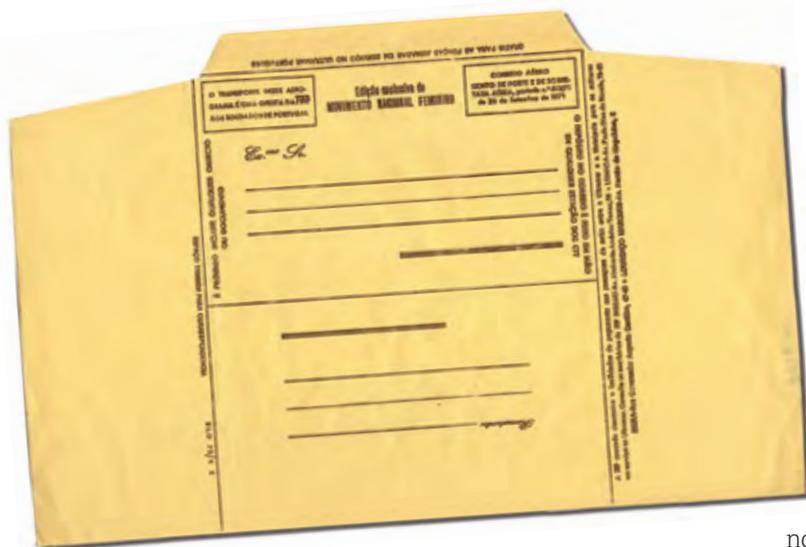
Em *Diário do Governo* de 23 de junho de 1961, do Ministério do Ultramar e do Ministério das Comunicações, saiu a portaria 18 545, cujo ponto 1.º salvaguardava: «Que sejam isentos temporariamente do pagamento de porte e de sobretaxa aérea as cartas e bilhetes-postais com correspondência de índole

familiar que forem expedidos para qualquer ponto do território português pelo pessoal dos três ramos das forças armadas ou das corporações militarizadas destacadas nas províncias ultramarinas, bem como os expedidos do continente e ilhas adjacentes para aquele pessoal pelos familiares e madrinhas de guerra...», e outros regulamentos complementares.

O aerograma é editado pelo próprio movimento, muito embora ao longo dos anos outros modelos tenham surgido, motivando descontentamento da parte do Movimento Nacional Feminino que reivindicava a sua criação, em exclusivo.

Aerograma

A Guerra Colonial, desencadeada em três frentes – Angola, Moçambique e Guiné, províncias que não possuíam uma estrutura de correio que, repentinamente, pudesse fazer frente ao volume de correspondência entre Portugal e os seus espaços (território europeu e colónias), sendo quase exclusivamente esta a única forma de contacto entre os milhares de jovens e suas famílias e amigos, obrigou à implementação e desenvolvimento de outros serviços. Com a premente necessidade de criar



condições adaptáveis a esta realidade, são criados, para o efeito, os Serviços Postais Militares que se mantêm até 1974, não só em Portugal, Guiné, Angola e Moçambique, mas também em Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Timor, Macau e Índia.

Nas centrais e distribuidoras dos correios, a correspondência é verificada por agentes da PIDE mais ou menos camuflados e, nalguns casos, instalados em gabinetes próprios, criados e adaptados ao trabalho que desenvolviam, como, por exemplo, as ligações telefónicas directamente à sede, na Rua António Maria



Cardoso, como no caso do Entreposto Postal Aéreo e em outros, onde a correspondência, depois de dividida por países, era passada a «pente fino» por esses agentes.

Os trabalhadores dos correios, sobretudo nos setores de tratamento e também nos de encaminhamento de correspondência, trabalhavam sob um clima de desconfiança e, muitas vezes até, sob um clima de ameaças veladas.

Simultaneamente, dá-se um movimento de êxodo, sobretudo para a França e a Alemanha, no sonho futuro de uma vida melhor. A maior parte dos emigrantes, sobretudo homens, partia clandestinamente, a «salto», como então se dizia.

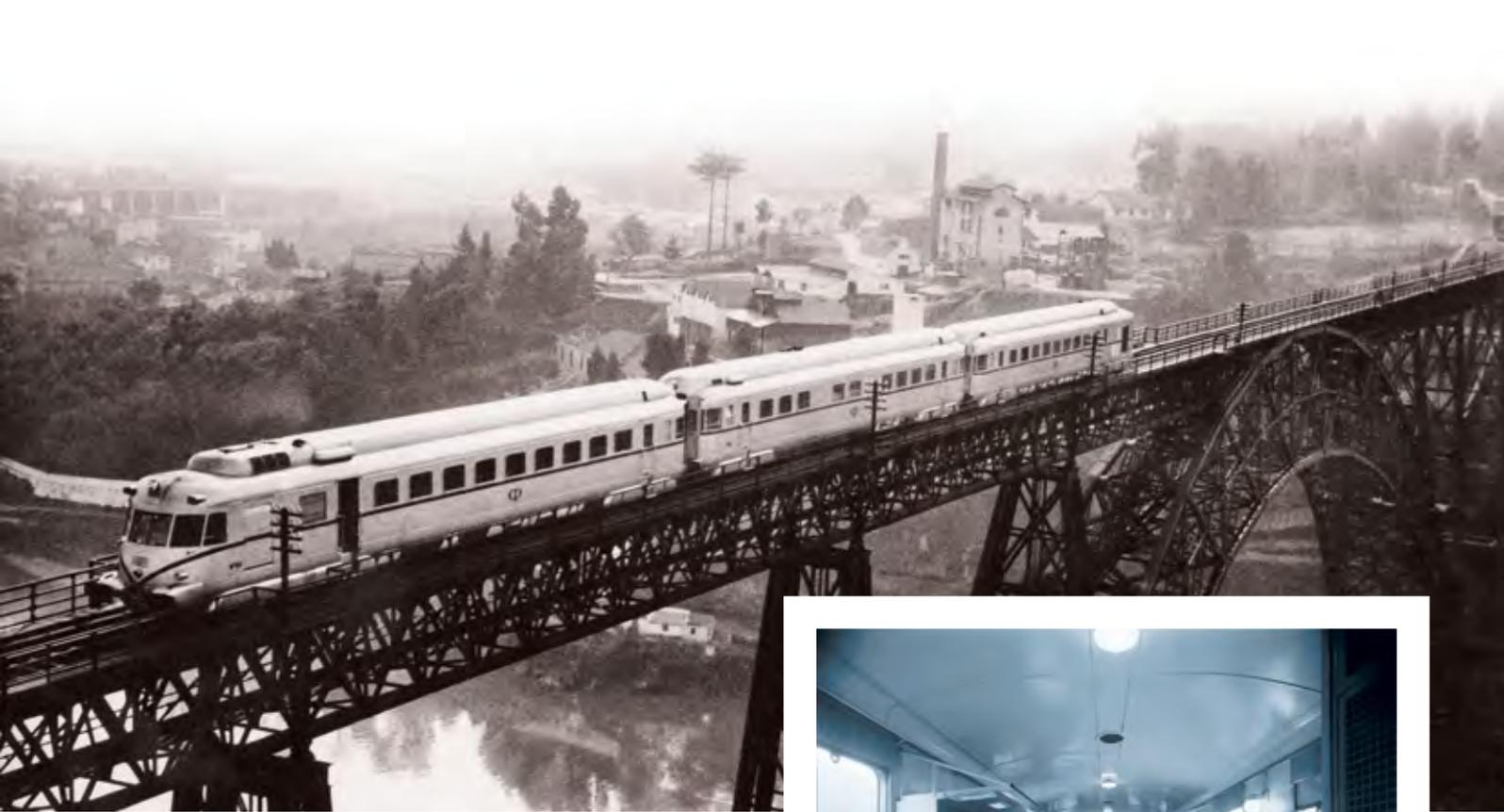
A guerra e a emigração despovoam os campos, tornando ainda mais difícil a vida dos que ficavam, insuficientes para fazer crescer, ou mesmo manter, o setor primário. Esta situação traz para os centros urbanos uma nova população que se instala sobretudo nas cinturas do Porto e de Lisboa e também na faixa litoral, onde se havia fixado em maior força a industrialização e que traz consigo também o desenvolvimento de «serviços».

Este fenómeno vai contribuir para um maior crescimento económico que, ao proporcionar melhores condições de vida, traz consigo também uma nova mentalidade, um

nova consciencialização da realidade, uma maior preocupação por parte dos progenitores, no sentido de proporcionarem aos filhos condições para um futuro melhor, que passava, prioritariamente, pela escolaridade a níveis mais avançados.

O mesmo acontece com a população emigrante, que investe o fruto do seu trabalho na melhoria das condições de vida dos que deixaram e até do País, trazendo divisas e ajudando também a desenvolver as regiões de origem.

Foi o setor postal, através da troca de mensagens, seja via postal ou telefónica, que garantiu a comu-



nicação neste momento da diáspora. Investindo-se num forte crescimento destes setores e também na necessidade de uma eficiente aposta, em meios mais modernos, adequados e adaptados às novas realidades, as novas tecnologias aceleram os serviços postais. Neste período, cresce exponencialmente o setor feminino no trabalho.

Em 1967, dado o aumento de tráfego e a crescente oferta dos serviços de correios e telecomunicações, o

ministério da tutela autoriza um programa que visa a ampliação e renovação das estações de atendimento, recorrendo à automatização de alguns equipamentos de serviço. Em 1969, é introduzido, nos serviços mecanográficos, o computador IBM.

A partir de 1 de janeiro de 1970, a Administração-geral dos Correios, Telégrafos e Telefones passa a empresa pública do Estado (Correios e Telecomunicações de Portugal – CTT), alavancando com esta fase, em 1971, a criação de novos serviços (Organização e Métodos, Gestão do Pessoal, Instituto de Formação, Direção dos Serviços de Edifícios e outros).

Em 1971 dá-se a regulamentação dos serviços de transportes postais motorizados e tem início a distribuição postal motorizada, permitindo, com a adoção deste meio, que nenhuma população fique privada dos serviços postais.

Em 1972 é inaugurado o primeiro comboio expresso postal. Utilizando a via férrea, o expresso postal Lisboa-Porto vai permitir uma muito maior rapidez no tratamento e permuta das correspondências. Funcionando em complementaridade com as ambulâncias rodoviárias, consegue abranger um maior espaço geográfico.

O primeiro barco expresso postal, ligando Portugal, Madeira e Açores, é inaugurado no início de 1974.