

COMPÊNDIO  
DE  
**Comunicações  
Postais**

Nacionais e Internacionais

PARA USO DOS ALUNOS DA ESCOLA DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS E AUXILIAR DE CONCURSOS

ORGANIZADO POR

**AUGUSTO VÉRAS**

LISBOA — 1925.



*Gabinete  
do Sr. D. T. de Leiria*

Preço 10\$00

112  
CORREIO E TELÉGRAFOS  
DO  
Districto  
de  
**LEIRIA**  
6 JAN 1926

## PREFÁCIO

---

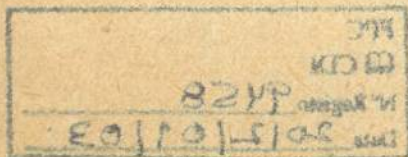
Êste modesto livro não foi, evidentemente, feito para os mestres, mas sim para os estudantes. Para os mestres não tem o autor competência para escrever; para os estudantes julga, porém, que é de sua obrigação fazê-lo.

Hão-de achá-lo insignificante e com inúmeros defeitos as pessoas competentes e também, infalivelmente, aquelas para quem é sempre fácil o trabalho alheio, mas não-de, compensadoramente achar-lhe alguns méritos aqueles que por curiosidade ou obrigação tenham de estudar comunicações postais.

É que nesta matéria, como em tantas outras dos complexos serviços do correio, raro houve entre nós curioso paciente que concatenasse o que anda disperso, pulverizado por publicações e documentos vários, em termos de facilitar o estudo àqueles a quem anime a ância louvável de concorrer aos lugares superiores da nossa Administração.

Do que se encontra no livro não será por agora utilizável para os alunos da Escola dos Correios e Telégrafos senão o que seja suficiente para que saibam encaminhar as correspondências pelas vias mais adequadas como função primária do correio; a quem estude para concursos todo êle será, por certo, de utilidade, e foi principalmente para êsses que o autor, a respeito de alguns assuntos, respigou de livros vários o que lhe pareceu indispensável andar no conhecimento corrente.

Nada se inventou porque nada há que inventar a êste respeito. Trata-se apenas duma obra de compilação que, como as anteriores, não dará ao autor foros de tratadista. Poderia, quando muito, com mais vagar e para obra de maior fôlego, ir-se à poeira dos arquivos, à provida estante da volumosa bibliografia postal buscar os elementos necessários para esmiuçar alguns assuntos.



Um dia se fará isso, caso o desânimo não venha a invalidar o intento por ora assente

Há no livro, por certo, várias lacunas, várias insuficiências que o autor é o primeiro a reconhecer, mas que as condições actuais e a urgência da sua publicação não permitem remediar por agora. Essa urgência tem as mesmas causas da que determinou a organização dos dois compêndios anteriores, — ser difícil ensinar sem livro matéria que tem de ser fixada em minúcia e não apenas apercebida no decorrer de prelecção.

A situação hierárquica do autor a dentro dos serviços da Administração Geral dos Correios e Telégrafos não lhe dá foros de mando em cousas de ordem geral e por isso neste livro não determina o quer que seja, apenas pretende ensinar a uns, pondo nisso a responsabilidade do seu cargo de professor, e elucidar a outros, pondo nisso o melhor dos seus cuidados e os melhores esforços para seguir bom critério.

Com a organização dêste livro, tão modesto como os anteriores, julga o autor ter acabado de cumprir a sua missão. Chamado a ensinar *legislação postal nacional e internacional, comunicações e geografia postal* sem papel por onde se estudasse, tomou a incumbência de suprir essa lacuna. A mais não visou nem visa, e bem satisfeito fica se o que fêz tiver alguma utilidade.

Do mesmo passo aqui manifesta o desejo de que venha adiante quem faça melhor, o que é fácil, e com a mesma boa vontade, o que será penhor de mais completa obra, agradecendo reconhecido o auxílio, e as atenções recebidas de bom número dos seus camaradas, sempre prontos a esclarecê-lo e a aturá-lo.

Lisboa, Dezembro de 1924

*Augusto Vêras*

## PRIMEIRA PARTE

### CONDUÇÃO DE MALAS

#### INTRODUÇÃO

Depois de organizadas conforme está indicado no *Compêndio de Legislação Postal Nacional* e no *Compêndio de Legislação Postal Internacional*, as malas fechadas pelas diferentes estações, sedentárias ou ambulantes, podem ser conduzidas ao seu destino:

1.º — *Pelas vias terrestres.*

a) A pé, a cavalo, em carro ou por qualquer outro meio, nas estradas ordinárias e caminhos;

b) Em *Ambulâncias Postais* ou nas carruagens e vagões ordinários, nos caminhos de ferro;

2.º — *Pelas vias fluviaes e marítimas*, em barcos de qualquer espécie;

3.º — *Pelas vias aéreas*, por meio de cabos, aeroplanos e dirigíveis.

Entre nós, para a condução de malas por qualquer dêstes meios está o Governo autorizado, pela *Organização dos Serviços dos Correios e Telégrafos*, a aproveitar as carreiras de transportes já estabelecidas, a subsidiar novas carreiras e a criar, por conta do Estado, com material por êste adquirido, as carreiras necessárias não só para êste fim como ainda para o transporte simultâneo de passageiros.

A simples enumeração dêstes meios de condução de malas utilizados actualmente pelo correio para a sua principal missão de estabelecer entre os povos comunicações rápidas e regulares, permite-nos avaliar perfeitamente dos progressos realizados pela instituição e quanto ela tem sabido adaptar às necessidades dessa missão os inventos que em matéria de transportes têm pelos séculos fora levado à merecida glorificação o nome de alguns engenhosos obreiros da Civilização e do Progresso.

A origem das comunicações postais perde-se na bruma dos tempos. Como e onde começaria o sistema de enviar por outrem comunicações a um terceiro não consta com precisão mesmo dos relatos minuciosos dos

## ÍNDICE

	Pag.
Prefácio . . . . .	3
<b>Primeira Parte</b> — Condução de malas . . . . .	5
Capítulo I — Da condução de malas por estradas ordinárias e caminhos — Resumo histórico . . . . .	7
Contratos de conduções de malas . . . . .	12
Capítulo II — Da condução de malas nos caminhos de ferro. — Como se pode fazer. — Serviços que desempenham as ambulâncias e condutores . . . . .	17
Elementos de história dos caminhos de ferro . . . . .	18
Resumo histórico da adopção do caminho de ferro em Portugal . . . . .	19
Criação das ambulâncias postais . . . . .	22
Criação das ambulâncias postais em Portugal . . . . .	23
Datas de inauguração das ambulâncias postais . . . . .	24
Obrigações das companhias de caminhos de ferro. Questão com a C. P. . . . .	25
Obrigações dos empregados das ambulâncias . . . . .	33
Capítulo III — Da condução de malas em barcos . . . . .	35
As primeiras navegações . . . . .	37
Primeiros correios marítimos em Portugal . . . . .	40
Sistemas de condução de malas. Obrigações das empresas de navegação . . . . .	41
Patentes de paquete . . . . .	42
Contratos com companhias estrangeiras . . . . .	45
Capítulo IV — Da condução de malas por via aérea — Resumo histórico . . . . .	49
<b>Segunda Parte</b> — Vias de comunicação . . . . .	55
Capítulo I — Linhas férreas do continente — Organização das ambulâncias postais. Linhas da Zona Norte . . . . .	55
Linhas da Zona Sul . . . . .	67
Capítulo II — Comunicações postais com a Espanha . . . . .	83
Composição e encaminhamento das malas . . . . .	84
Capítulo III — Comunicações postais com os países da Europa, Oriente e América do Norte e Central — O «Sud-Express» — Resumo histórico . . . . .	86
Composição e encaminhamento das malas . . . . .	89
Capítulo IV — Comunicações postais com as Ilhas Adjacentes — Composição e encaminhamento das malas . . . . .	99
Capítulo V — Comunicações postais com a África — Composição e encaminhamento das malas . . . . .	101
Capítulo VI — Comunicações postais com a América do Sul — Composição e encaminhamento das malas . . . . .	105
Capítulo VII — Encaminhamento das correspondências no continente . . . . .	108

	Pag.
Regras a que deve obedecer . . . . .	109
Capítulo VIII — Encaminhamento das correspondências para fora do continente . . . . .	111
Correspondências ordinárias: — I Para a Espanha . . . . .	111
II — Para a Europa, Oriente e América do Norte e Central . . . . .	114
III — Para as Ilhas Adjacentes e Ultramar . . . . .	115
Correspondências registadas . . . . .	115
Valores Declarados . . . . .	116
Capítulo IX — A Mala das Índias . . . . .	117
Resumo histórico . . . . .	117
<b>Terceira Parte — Tabelas . . . . .</b>	<b>123</b>
Capítulo I — Ambulâncias postais da Zona Norte . . . . .	123
Capítulo II — Condutores da Zona Norte . . . . .	140
Capítulo III — Ambulâncias postais da Zona Sul . . . . .	161
Capítulo IV — Condutores da Zona Sul . . . . .	185
Capítulo V — Malas directas de Lisboa, 3. <sup>a</sup> Secção, para as diferentes ambulâncias . . . . .	193
Capítulo VI — Principais linhas ferreas da Europa . . . . .	195
Capítulo VII — Principais linhas de navegação utilizadas para serviço postal . . . . .	202
Capítulo VIII — Malas encaminhadas pelo pôrto de Lisboa . . . . .	217
Bibliografia . . . . .	221
Alterações e Errata . . . . .	225

## ALTERAÇÕES E ERRATA

Durante a impressão do presente trabalho sofreu algumas alterações o que estava estabelecido e foram obtidas informações que faltavam sobre alguns assuntos. Delas se dá nota adiante, assim como dos mais importantes erros tipográficos.

- Página 12 — linha — 5 «entre estações» por «entre algumas estações».
- » 12 — » — 29 «tremas» por «extremas».
- » 12 — » — 35 «encerrada ela» por «encerrado êle».
- » 14 —           entre linhas 2 e 3 acrescentar a seguinte alinea *d*) «a extensão quilométrica do percurso entre os pontos extremos».
- » 23 — » — 23 «Morthern» por «Northern».
- » 48 — » — 12 «decreto» por «direito».
- » 53 — » — 1 «Kinchara» por «Kinchassa».
- » 61 — » — 10 «Carrezado» por «Carrazedo».
- » 67 —           «Linhas da Zona Norte» por «Linhas da Zona Sul».
- » 77 —           Linha do Sul. Substituir o último período pelo seguinte: Circulam nesta linha, entre Lisboa e Funcheira, as ambulâncias Sul III (ascendente) e Sul IV (descendente), desde 5 de Junho de 1925.
- Linha do Vale do Sado. Acrescentar: Circulam por esta linha, entre Lisboa e Vila Real de Santo António as ambulâncias Sul I (ascendente) e Sul II (descendente), desde 4 de Junho de 1925.
- » 78 —           Linha de Sueste. «Circulam» por «circularam» e acrescentar: até 4 de Junho de 1925.
- » 82 — » — 30 «Caruche» por «Coruche».
- » 83 —           Acrescentar à história das linhas do Sul: O lanço de Serpa a Pias foi aberto à circulação em 14 de Fevereiro de 1887; Casével a Amoreiras a 3 de Junho de 1888; Amoreiras a Faro em 1 de Junho de 1889; Pinhal Novo a Aldeia Galega em 27 de Fevereiro de 1909; Pavia a Mora em 28 de Fevereiro de 1909; Portimão a Lagos em 30 de Julho de 1922; de Setúbal a Alcácer em 13 de Dezembro de 1921. A ponte de Alcácer, que permitiu fazer o percurso sem trasbordo pela linha do Vale do Sado foi inaugurada em 4 de Junho de 1925.
- » 83 —           Substituir o último período da alinea *a*) pelo seguinte: Lisboa e Pôrto fecham agora, novamente mala para Valença-Vigo. A de Lisboa segue pela ambulância *Norte I*, seguindo depois com a do Pôrto pela ambulância *Minho I*.