

N 3/14A

BIBLIOTECA PROFISSIONAL DOS FUNCIONÁRIOS  
TELÉGRAFO-POSTAIS

# Condução de malas do Correio

E

## Posta Rural

POR

*ALFREDO HERMÍNIO DE SOUSA*

INSPECTOR DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

ARQUIVO HISTÓRICO



12309  
CO 11859  
2012/03/20

COTA - CO - 0 - 57

1930

EDITADO PELO JORNAL «A ACÇÃO»

LISBOA

*Este opúsculo não se destina somente aos funcionários dos quadros do pessoal maior dos Correios e Telégrafos.*

*Destina-se também aos arrematantes das conduções das malas do correio e seus fiadores, os quais, vivendo em completa ignorância dos deveres e das responsabilidades a que estão ligados, cometem, por vezes, inconscientemente, irregularidades de que as disposições legais se não compadecem.*

*Mas—e pelos mesmos motivos—tanto ou ainda mais do que aos condutores de malas, interessa o livro aos distribuidores rurais.*

*Com efeito o distribuidor rural não é somente um distribuidor de correspondências. Representa, de certo modo, uma rudimentar repartição postal ambulante, pelo que lhe são indispensáveis umas ideias gerais sobre os serviços a seu cargo.*

*Uns e outros encontrarão neste modesto trabalho de compilação o arrimo de que carecem.*

*Lisboa, 5 de Outubro de 1930.*

**Alfredo Herminio de Sousa**

# Condução de malas do correio e Posta Rural

## 1.ª PARTE

### **Do transporte das malas**

#### CAPÍTULO I

#### Generalidades

1 — **Exploração do serviço de conduções de malas** — A Administração Geral dos Correios e Telégrafos não explora as conduções das malas do correio, conquanto esteja autorizada a fazê-lo, cumulativamente com o transporte de passageiros, pelo § único do artigo 52.º do Decreto n.º 5.786, de 10 de Maio de 1919.

Entrega-as a particulares, por meio de concurso público, podendo dispensar-se desta formalidade quando as conveniências do serviço o exijam ou a isso aconselhem.

— O serviço das conduções das malas do correio é dirigido pela Direcção dos Serviços da Exploração Postal, por intermédio da sua 5.ª Divisão. (1)

2 — **Modos de condução** — A condução das malas do correio é feita: (2)

1.º Pelas vias terrestres:

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

---

(1) Para os devidos efeitos se comunica que S. Ex.ª o Administrador Geral em seu despacho com data de 28 do mês findo, ao abrigo do art. 26.º da Organização vigente, determinou o seguinte:

Que transitem para a 5.ª Divisão desta Direcção os serviços relativos a conduções de malas, estações e caixas postais, giros rurais e ambulâncias postais que até aqui se encontravam a cargo da 1.ª Divisão da mesma Direcção.

Como consequência devem todos os srs. Chefes de Serviços, a partir de 9 do corrente, encaminhar para a 5.ª Divisão todos os processos referentes aos aludidos serviços, ainda mesmo aqueles que anteriormente tenham recebido da 1.ª Divisão, devendo, porém, os sacos de serviço destinados aos Refugos, trazerem no enderêço, em letra bem visível, a tinta vermelha, a seguinte indicação: «Serviço de Refugos». — O Director M. Albuquerque. (Oficio n.º 847, de 2 de Novembro de 1925, da 1.ª Divisão da D. S. P.).

(2) Artigo 52.º da Organização dos Serviços. (Decreto 5.786 de 10 de Maio de 1919).

b) Em ambulâncias postais ou nas carruagens e vagões ordinários, nos caminhos de ferro.

2.º Pelas vias fluviais e marítimas: em barcos de qualquer espécie.

3.º Pelas vias aéreas: por meio de cabos, em aeroplanos e dirigíveis.

— Neste opúsculo trataremos apenas da condução das malas nas estradas ordinárias e caminhos, por ser aquela que mais interessa directamente aos funcionários dos serviços externos da Administração Geral.

Sobre o transporte das malas nas vias férreas e por intermédio de transportes fluviais ou marítimos, reportamos o leitor aos artigos 327.º a 372.º do regulamento dos correios e ao artigo 132.º da Tarifa Geral para transportes em grande e pequena velocidade. (1)

Quanto à posta aérea está o assunto tratado na Convenção de Londres de 1929.

3— **Conduções obrigatórias**— As carreiras permanentes são obrigadas ao transporte das malas postais mediante remuneração fixada pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos e aprovada pelo Conselho Superior de Viação. (2)

4— **Conduções que interessam a mais de um distrito**— Quando os pontos extremos de uma condução de malas sirva localidades de distritos diferentes, deve o Chefe dos Serviços do distrito a cargo de quem essa condução estiver, quando posta em praça, dar conhecimento aos Chefes dos outros distritos dos dias em que se realizará a praça, a fim de que, na parte que lhes respeita, procedam também nos termos legais, remetendo depois ao primeiro os documentos respectivos.

Uma cópia do contrato e do horário é, oportunamente, enviada

(1) Artigo 132.º O serviço do correio é feito nos termos dos contratos de concessão e de convênios especiais. Em cada combóio ordinário em que não houver carruagem de repartição postal será posto à disposição da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, quando ela o requisitar, pelo menos um compartimento de carruagem de 2.ª ou 3.ª classe, conforme o serviço o permita, para transporte de correspondência e respectivos condutores.

§ 1.º Nos compartimentos reservados para o serviço do correio só podem transitar os empregados em serviço da respectiva Administração.

§ 2.º Os empregados do correio não podem transportar nas carruagens da repartição postal, nem nos compartimentos reservados, volumes que não sejam os pertencentes ao mesmo serviço ou a roupa e mantimentos para uso dos próprios empregados durante a viagem.

§ 3.º Os veículos e compartimentos do correio ficam sujeitos à revisão feita pelo pessoal do caminho de ferro.

(2) Artigo 112.º do Decreto n.º 18.406, de 31 de Maio de 1930.

a cada um dêles pelo Chefe dos Serviços que superintende na carreira. (1)

5— **Conduções gratuitas**— Para as conduções de malas gratuitas não se lavram contratos selados. Êstes substituem-se por declarações escritas devidamente autenticadas (2).

6— **Conduções que não se realizam**— Como aos domingos e dias feriados não há serviço de Posta rural, não se podem efectuar as conduções de malas que dela dependam.

Nestes dias não devem, portanto, ser abonados os respectivos arrematantes, quando no contrato o preço esteja estabelecido por dia ou carreira. (3)

Semelhantemente se deve proceder com as conduções subsidiárias do caminho de ferro, quando êste, em dias estabelecidos, suspende certas conduções de malas como succede, por exemplo, nas linhas de Cascais e Sintra.

— Quando as conduções de malas se não efectuem por caso de força maior não se faz o abono, mas se se fizer incompleta, faz-se. Quando o vencimento fôr diário o desconto é proporcional ao equivalente à carreira que deixar de se efectuar. (Circular n.º 1948, de 22 de Dezembro de 1903, da 4.ª Repartição).

7— **Autoridades estranhas ao serviço**— Artigo 370.º do regulamento dos Correios:

*As autoridades civis e militares devem sempre facilitar o livre e rápido trânsito dos condutores de malas, não os embaraçando no cumprimento da sua missão, seja qual fôr o fundamento, e, em caso de acidente no transporte de malas, são obrigadas a prestar todo o auxilio aos empregados telégrafo-postais e aos condutores de malas, sempre que por êstes lhes seja pedido.*

(1) Para os fins convenientes se comunica que . . . . . foi determinado o seguinte: Quando os pontos extremos de uma condução de malas pertencerem cada um a seu distrito e essa condução tenha de ser posta em praça, deve o sr. D. T. do distrito a que a condução pertença dar conhecimento ao do outro distrito do dia em que se realizar a praça, a fim dêste, na parte que lhe respeita, proceder nos termos legais, remetendo depois ao primeiro os documentos respectivos.

Pelo sr. D. T. a cargo de quem esteja a condução deve ser enviado ao do outro distrito uma cópia do contrato e do horário. (Circular n.º 317, de 11 de Junho de 1926, da 5.ª Divisão da D. S. P.).

(2) Circular n.º 271, de 1924, da 1.ª Divisão da D. S. P.

(3) Não devem ser abonados os arrematantes dependentes da posta rural nos domingos e dias feriados, em vista do que dispõe o decreto n.º 11:195, quando no contrato o preço esteja estabelecido por dia ou carreira. (Circular n.º 92, de 13 de Fevereiro de 1926, da 5.ª Divisão da D. S. P.).

8 — **Fiscalização aduaneira** — Artigos 371.º e 372.º do regulamento dos Correios:

*Art. 371.º Nos termos do artigo 48.º do Decreto com força de lei de 24 de Dezembro de 1901, (1) nenhuma autoridade pode abrir ou fazer abrir as malas, cestos ou sacos do correio, qualquer que seja o fundamento ou razão alegada. Quando, porém, os funcionários aduaneiros suspeitarem de que nas malas, cestos, sacos ou maços de correspondência se incluem objectos sujeitos a impostos ou direitos fiscaes, farão acompanhá-las até à estação de destino, onde, na presença do empregado fiscal, serão mandadas abrir pelo respectivo chefe, lavrando-se do facto o competente auto que será assinado pelo chefe da estação, pela autoridade fiscal e mais um empregado telégrafo-postal, quando o haja.*

*§ único. Quando, feito o exame de que trata o presente artigo, por forma sempre que o funcionário fiscal não tome conhecimento das correspondências contidas nas malas, cestos, sacos ou maços, sejam encontrados objectos sujeitos a impostos ou direitos fiscaes, serão estes apreendidos pelo empregado telégrafo-postal, mencionando-se o facto no auto, o qual, com os objectos apreendidos, será remetido à mais próxima casa fiscal. Desta ocorrência será dado conhecimento, pelas vias competentes, à Direcção Geral dos Correios e Telégrafos.*

*Art. 372.º Os condutores de malas e os empregados das ambulâncias postais não são isentos das buscas que os empregados aduaneiros tiverem de praticar nas suas pessoas e bagagens.*

*§ 1.º As buscas nas pessoas dos empregados das ambulâncias postais e suas bagagens sómente podem efectuar-se fora das carruagens ambulâncias postais, sendo defesa a entrada dos empregados aduaneiros nas mesmas carruagens.*

*§ 2.º Tanto as buscas de que trata o § 1.º, como aquelas que se realizem nas pessoas dos condutores de malas ou nas suas bagagens, serão feitas por forma que não retardem nem prejudiquem o serviço.*

9 — **Interrupção nas conduções de malas** — Quando qualquer circunstância eventual e de força maior impedir o transporte das malas, o funcionário — seja qual for o seu grau hierárquico — mais próximo do lugar do sinistro, deve tomar as providências extraordinárias que o caso requeira, a fim de evitar a interrupção do serviço, dando logo

(1) Artigo 48.º da Organização de 1901. — A nenhuma autoridade é permitido abrir ou fazer abrir as malas ou sacos do correio, qualquer que seja o fundamento ou razão alegada. Os regulamentos determinarão, porém, os casos em que, por suspeita fundamentada, essa abertura deva ser feita perante alguma autoridade pelos empregados telégrafo-postais.

A este artigo corresponde o artigo 45.º da actual Organização, só diferindo d'ele pela maneira como termina: pelos empregados dependentes da Administração Geral.

conhecimento ao seu chefe imediato; e se não providenciar fica sendo responsável pelas consequências resultantes.

## CAPÍTULO II

### Das arrematações

10 — **Abertura dos concursos. Locais. Anúncios** — Os concursos para as arrematações de conduções de malas são abertos em locais superiormente designados, em dias e horas anunciados por meio de avisos afixados nas estações extremas da condução, nas intermédias e em quaisquer outros lugares públicos, (1) ou publicados na imprensa periódica quando assim for autorizado, com uma antecipação, pelo menos, de cinco dias.

Os concursos para a renovação dos contratos só poderão ser abertos mediante ordem prévia da Administração Geral dos Correios e Telégrafos ou do Chefe dos Serviços de quem dependa a condução, se esta estiver nas condições legais de poder ser posta em praça. (2)

11 — **Hasta pública** — Normalmente é costume abrir três praças para cada arrematação, sendo, em geral, escolhidos os domingos e dias feriados.

A duração de cada praça não pode ser inferior a uma hora, ainda que não haja concorrentes; e, depois de encerrada, não se aceitam mais propostas.

No acto do concurso devem achar-se patentes as condições a que fica sujeito o serviço da condução ou conduções de que se tratar.

Os candidatos à adjudicação só são admitidos a licitar desde que se façam acompanhar dos seus fiadores que devem ser pessoas idó-

(1) Tendo aumentado consideravelmente, nos concursos de conduções de malas, os preços da respectiva arrematação, relativamente ao custo anterior do mesmo serviço, determina S. Ex.ª o Conselheiro Director Geral que se recomende instantemente a todos os funcionários encarregados dos referidos concursos o maior zelo na defesa dos interesses do Tesouro, empregando as diligências precisas, que nem sempre se realizam, para obtenção de preços favoráveis. Como meio para conseguir tal fim é indispensável tornar bem conhecida a abertura dos aludidos concursos, não só nos lugares extremos e intermédios das conduções, como também nas localidades próximas, e quando haja de proceder-se a ajuste particular deverá consultar-se sempre mais de um individuo.

Aos Srs. Chefes de Serviço lembra-se-lhes que o preço médio quilométrico, estabelecido por esta Direcção Geral como remuneração do serviço de conduções, obedece apenas a fins de estatística e não a tabela de pagamento, devendo por isso procurar sempre o seu barateamento, embora esse preço se conserve dentro da referida média. (Circular n.º 4.289, de 14 de Novembro de 1905, da 4.ª Repartição, 1.ª Divisão).

(2) Esta Divisão autoriza a mandar proceder à abertura de praças para as conduções de malas dependentes d'esses Serviços que estejam legalmente nas condições de pedirem rescisão sem dependência de autorização prévia para abrir concurso como até aqui. (Officio n.º 77, de 4 de Fevereiro de 1925, da 1.ª Divisão da D. S. P.).

neas e possuidoras de bens, de modo a garantirem as responsabilidades dos arrematantes.

Das condições das ofertas, devendo as importâncias ser expressas em escudos e centavos <sup>(1)</sup>, lavra-se termo em duplicado, no impresso modelo 139, o qual é assinado pelo funcionário encarregado de presidir ao acto, por todos os licitantes, pelo fiador daquele que ofereceu menor preço e por duas testemunhas idóneas, previamente convidadas a assistir aos trabalhos.

Quando não houver concorrentes deve este facto ser anotado nos referidos modelos 139 que serão assinados pelo funcionário e pelas testemunhas já indicados.

12 — **Ajuste particular** — Depois de encerrado o concurso, isto é, depois de realizada a última praça anunciada, o empregado encarregado do serviço deve tentar fazer baixar o preço obtido, por meio de ajuste particular, consultando-se sempre mais de um indivíduo. <sup>(2)</sup>

13 — **Repetição do concurso** — Se, em virtude do ajuste particular ou por qualquer outro motivo, convenha ou seja necessário repetir o concurso, deve servir de base de licitação a proposta mais favorável já obtida — na hasta pública ou por ajuste particular — não se aceitando consequentemente ofertas superiores a essa base; e o indivíduo que apresentou a proposta mais favorável não deve considerar-se desligado dela pelo facto do concurso ser repetido. <sup>(3)</sup>

14 — **Expediente** — Logo que o processo possa ser dado por concluído pelo funcionário que o orientou deve ser remetido à Secretaria dos Serviços de que depender a condução, acompanhado de officio minuciosamente elucidativo de tudo quanto se passou, da idoneidade dos concorrentes e seus fiadores, citação de pareceres que ao assunto possam interessar, etc.

<sup>(1)</sup> Os lanços devem ser em escudos e centavos, não se admitindo fracções de centavo. (*Circular telegráfica de 28 de Junho de 1913, da 3.ª Direcção. Não vem no Boletim.*)

<sup>(2)</sup> Determina-se que nos processos para arrematação de condução de malas, depois dos resultados obtidos na abertura das praças, se procure sempre, por ajuste particular, conseguir o seu barateamento. (*Circular 743, de 31 de Maio de 1921, da 1.ª Divisão da D. S. P.*)

— *Veja-se a circular n.º 4.280, transcrita na nota <sup>(1)</sup>, a páginas 9.*

<sup>(3)</sup> Recomenda-se que, quando tenha de se repetir o concurso para arrematação de condução de malas, por se julgar excessivo o preço obtido nos concursos anteriores, a base da licitação seja o menor preço oferecido, não devendo ser admitidas propostas que excedam esse preço. Neste caso o indivíduo que tiver apresentado proposta mais vantajosa em concursos anteriores não deverá considerar-se desligado da sua licitação que poderá ser aceite, caso assim seja resolvido superiormente. (*Circular n.º 22, de 20 Junho de 1916, da 1.ª Divisão da 3.ª Direcção.*)

O Chefe dos Serviços, por seu turno, procede por forma idêntica ao remetê-lo à 5.ª Divisão da Direcção dos Serviços da Exploração Postal, se o achar conforme.

### CAPÍTULO III

#### Dos contratos

15 — **Organização dos contratos** — Depois do processo ter obtido a sanção legal volta novamente ao Chefe dos Serviços a fim de que elabore ou mande elaborar o respectivo contrato.

Os contratos são feitos em triplicado <sup>(1)</sup>, em impresso modelo 140, não se devendo preencher a parte destinada à indicação da época em que principiam a vigorar porque esta parte é depois preenchida pela 5.ª Divisão já citada. <sup>(2)</sup>

Em um dos exemplares do contrato afixa-se, em cada uma das meias fôlhas que o compõem, um selo fiscal da taxa de \$30, e na última afixa-se mais um selo de \$60. Todos estes selos — em um total de 1\$20 — são inutilizados pelo funcionário que fizer o contrato. <sup>(3)</sup>

Os contratos são assinados pelo funcionário encarregado de os elaborar, pelo arrematante, pelo fiador e por duas testemunhas idóneas.

<sup>(1)</sup> *Em boa verdade os contratos são feitos em duplicado. Como, porém, na Secretaria do distrito deve ficar uma cópia, é o motivo por que nós dizemos que devem ser feitos em triplicado.*

— Em virtude da administração autónoma que aos serviços dos correios, telégrafos, telefones e fiscalização das indústrias eléctricas, foi dada pelo Decreto de 24 de Maio de 1914, e em consequência do disposto no regulamento da contabilidade e da Tezouraria da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, aprovado por Decreto de 26 de Junho do citado ano, torna-se desnecessário remeter à 9.ª Repartição da Contabilidade Pública os originaes dos contratos de conduções de malas a que se refere o § 4.º do art. 319.º do regulamento para os serviços dos correios, aprovado por Decreto de 14 de Junho de 1902, originaes que, em virtude do disposto no § 3.º do art. 19.º do segundo dos decretos citados, devem ficar arquivados nesta Direcção.

Desta maneira, são dispensáveis os triplicados dos aludidos contratos; o que se lhe comunica para seu conhecimento e devidos efeitos. (*Circular n.º 2.474, de 5 de Novembro de 1914, da 3.ª Direcção, 1.ª Divisão.*)

<sup>(2)</sup> *Veja-se a circular n.º 2.178, transcrita na nota <sup>(1)</sup>, a páginas 13.*

<sup>(3)</sup> Nos termos do Decreto n.º 16.304, de 28 de Dezembro findo, o imposto de selo por contratos de condução de malas do correio, é o fixado na legislação anterior à lei 1.552, de 1 de Março de 1924.

A citada legislação é a que consta do Decreto n.º 7.772, de 3 de Novembro de 1921 e que na epigrafe 82 da respectiva tabela, manda aplicar em cada meia fôlha de papel dos contratos o selo da taxa de \$50 e, por cada contrato, o selo da taxa de \$60.

Nesta conformidade serão dadas as convenientes ordens às estações, a fim de que nos futuros contratos a realizar, as taxas de imposto de selo sejam satisfeitas em harmonia com a legislação citada. (*Circular n.º 33, de 19 de Janeiro de 1929, da 5.ª Divisão da D. S. P.*)

A cada um dos exemplares junta-se um horário modelo 199 e uma nota das malas que o condutor recebe e entrega, tanto nos pontos extremos da carreira como nos intermédios. (1)

— Além das condições a que ficam sujeitos os arrematantes, deve constar dos contratos o seguinte:

- a) O preço da condução; (2)
- b) O dia em que começa a vigorar, (preenchido pela 5.ª Divisão da D. S. P.);
- c) Os pontos extremos da condução, começando pelo que na ordem alfabética estiver em primeiro lugar, ficando entendido que, quando um dos pontos extremos fôr uma estação de caminho de ferro ou estrada, deverá indicar-se em primeiro lugar o outro; (3)
- d) A extensão quilométrica do percurso entre os pontos extremos;
- e) A natureza do caminho a percorrer;
- f) As povoações que se acharem situadas no caminho a percorrer;
- g) O número de carreiras a fazer por dia, semanalmente ou mensalmente.

Quando as carreiras forem semanais, deverão indicar, além do seu número, os dias em que se efectuam; quando forem mensais, indicar-se-hão as datas em que se realizam. (4)

(1) Ofício aos Chefes dos Serviços, n.º 540, de 21 de Abril de 1921, da 1.ª Direcção da D. S. P.

— Como não há impresso próprio para a confecção desta nota, aconselhamos que ela seja feita conforme o modelo que damos no fim do livro.

— Sempre que o funcionamento das caixas ou estações mandadas criar, para as quais haja de estabelecer-se novo serviço de condução de malas, depender do fornecimento do material, deverá esta circunstância ser indicada no officio de remessa dos contratos das referidas conduções, a fim de evitar que nestes se marque, antes de tempo, o dia em que as mesmas devem entrar em execução, o qual fica dependente de prévia informação por parte dos Chefes dos Serviços. (Circular n.º 783, de 2 de Abril de 1906, da 4.ª Repartição, 1.ª Divisão).

(2) Estabelecendo-se actualmente nos contratos para conduções de malas preços por carreira, por dia ou por mês, dando-se até o caso de ser estabelecido preço diário para conduções que se não realizam diariamente, mas apenas duas ou três vezes por semana, e convindo muito que se estabeleça a este respeito uma maneira de proceder uniforme, determina-se, de ordem superior, que daqui por diante nas licitações para a adjudicação de conduções de malas por qualquer sistema se obtenha sempre preço por carreira completa de ida e volta. (Circular n.º 365, de 8 de Julho de 1926, da 5.ª Divisão da D. S. P.).

(3) O final de uma condução só poderá ser estrada quando essa condução permute malas somente, em um dos seus extremos (ou em ambos), com outra condução ou com um distribuidor rural.

— Veja-se a circular n.º 2.178 transcrita na nota (1), a páginas 13.

(4) Veja-se a circular n.º 365 transcrita na nota (2), desta página.

16 — **Horários** — No horário modelo 199 devem ser indicadas as distâncias compreendidas entre os vários pontos da carreira onde a paragem é obrigatória para descanso ou permuta de malas, o tempo concedido para o percurso entre esses pontos e o destinado à demora em cada um dêles.

A média do tempo concedido para os percursos é a seguinte, por quilómetro: (1)

Para as conduções a pé .....	13 a 15 minutos
Para as conduções a cavalo.....	11 a 13 minutos
Para as conduções em hipomóvel..	8 a 10 minutos
Para as conduções em automóvel..	2 a 3 minutos

Convém notar que o rigor destas médias depende da qualidade dos caminhos.

Todas as vezes que fôr alterado o horário de uma condução de malas, deve o respectivo exemplar modelo 199 ser substituído por outro com as novas indicações, remetendo o Chefe dos Serviços à 5.ª Divisão da D. S. P. uma cópia do referido impresso, modelo 199.

As propostas que subirem àquela Divisão, sobre alterações nos horários das conduções existentes ou estabelecimento de novas carreiras, deverão ser acompanhadas do impresso, modelo 199, devidamente preenchido, e, neste último caso, devem ser ministrados esclarecimentos circunstanciados sobre a natureza do caminho a percorrer, povoações que existem no percurso e distância quilométrica entre os pontos extremos.

(1) Notando-se com frequência que os modelos 199 não são devidamente preenchidos, comunica-se-lhe que de futuro serão devolvidos todos os que não indiquem as distâncias entre o ponto da partida da respectiva condução e cada uma das estações ou caixas pela mesma servidas, a distância intermédia entre cada uma das mesmas, o dia em que o horário foi estabelecido, etc, e ainda aqueles em que o tempo concedido para o percurso não esteja em harmonia com as seguintes médias há muito estabelecidas:

para condução a pé, 13 a 15 minutos por quilómetro;
para condução a cavalo, 11 a 13 minutos por quilómetro;
para condução em carro, 8 a 10 minutos por quilómetro;

médias que só poderão ser alteradas em casos especiais e devidamente justificados.

Igualmente serão devolvidos os contratos de condução de malas, modelo 140, quando não indiquem no ângulo superior esquerdo da primeira página o distrito telegrapho-postal a que respeitam, bem como o que se acha determinado no art. 317.º do Regulamento dos Correios, especialmente na sua alínea c), ficando entendido que, quando um dos pontos extremos de qualquer condução de malas fôr uma estação de caminho de ferro, deverá indicar-se em primeiro lugar o outro.

Também se recomenda que os selos dos referidos contratos sejam sempre rubricados e datados. (Circular n.º 2.178, de 17 de Setembro de 1914, da 3.ª Direcção).

— A indicação de 2 a 3 minutos por quilómetro para a condução das malas em transporte mecânico encontra-se no modelo 199.

17 — **Duração dos contratos e sua validade** — Os contratos podem ser lavrados por tempo determinado ou por tempo indeterminado, conforme previamente tenha sido autorizado. <sup>(1)</sup>

No primeiro caso, no lugar próprio, indica-se no modelo 140 a sua duração; no segundo caso, escreve-se: *por tempo indeterminado*.

A validade de todos os contratos dura sempre até além de três meses a contar da data em que uma das partes o rescinde.

Os contratos só são válidos depois de aprovados pela Administração Geral, e desde o dia por ela designado.

18 — **Alterações nos contratos** — As alterações de qualquer natureza feitas em contratos exigem selos como se fossem novos contratos. <sup>(2)</sup>

#### CAPÍTULO IV

##### Dos deveres e direitos dos arrematantes e dos fiadores

19 — **Condições a que ficam sujeitos os arrematantes** — Os arrematantes de conduções de malas ficam sujeitos às seguintes condições:

a) Fazerem êles próprios a condução ou mandá-la fazer, sob sua responsabilidade e do respectivo fiador, por pessoa de sua confiança, que não poderá ser menor de quinze anos;

b) Entregarem e receberem malas nas estações intermédias, que existirem na data em que fôr lavrado o contrato ou em quaisquer outras que se estabelecerem na linha do percurso, bem como nas estações extremas do mesmo percurso; <sup>(3)</sup>

c) Proverem à sua custa por forma que o serviço não se interrompa nem se demore quando, por motivo extraordinário, a marcha seja impedida;

d) Serem responsáveis por tôda a despesa que a Administração Geral dos Correios e Telégrafos houver de fazer para transporte das malas, quando êles, arrematantes ou quem suas vezes fizer, deixarem de comparecer às horas marcadas para a expedição das mesmas malas ou por qualquer motivo não as conduzirem ao seu destino;

<sup>(1)</sup> Os contratos lavrados por tempo determinado, deverão ser rescindidos com noventa dias de antecedência, e os lavrados por tempo indeterminado, em regra, somente cessarão quando por um dos outorgantes fôr denunciado com igual período de antecedência. (*Circular n.º 203, de 24 de Março de 1928, da 5.ª Divisão da D. S. P.*)

<sup>(2)</sup> *Circular n.º 1.421, de 24 de Março de 1913, da 3.ª Direcção, 1.ª Divisão.*

<sup>(3)</sup> Não se precisando bem na condição 2.ª do artigo 318.º do Regulamento dos Correios a obrigação dos arrematantes de conduções de malas entregarem estas nas estações extremas do respectivo percurso, determina-se que nos contratos relativos a este serviço, sob a epígrafe «condição 5.ª», se especifique sempre a obrigação de que se trata. (*Circular n.º 769, de 30 de Março de 1906, da 4.ª Repartição, 1.ª Divisão.*)

e) Examinarem, no acto de lhes serem entregues as malas, se elas se acham convenientemente fechadas e em estado que ofereçam segurança, e reclamarem que o sejam quando se dê essa falta. Exigirem que nas estações onde entregarem as malas, os chefes ou encarregados as examinem, a fim de verificarem se são apresentadas sem indício de violação;

f) Obrigarem-se a conduzir as malas com todo o cuidado, ficando responsáveis por qualquer prejuízo, desvio ou perda dos objectos contidos nas mesmas, e a resguardá-las por forma que em tempo chuvoso se não molhem; <sup>(1)</sup>

g) Obrigarem-se a apresentar nas estações servidas pela condução a caixa que lhes houver sido entregue para receberem correspondências durante o trânsito;

Se a condução fôr feita em carruagem, a caixa a que se refere esta condição será, nas localidades onde haja distribuidores, aberta por êstes, ficando assim o arrematante dispensado de a apresentar nas estações.

h) Sujeitarem-se a todas as alterações que a Administração Geral dos Correios e Telégrafos entender conveniente fazer, assim nos dias e horas da partida como da chegada;

i) Obrigarem-se, se as conduções forem para estações de caminhos de ferro por onde transitarem as ambulâncias postais, a apresentar nas mesmas ambulâncias as caixas de recepção de correspondências que estiverem nas respectivas estações e a colocá-las nos sítios competentes, logo que lhes sejam restituídas;

j) Trazerem êles próprios, ou quem suas vezes fizer, ao peito; do lado direito, uma chapa de metal com o escudo nacional e o leitreiro — *correio*, e sem a qual não podem ter acesso nas gares do caminho de ferro; <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Os Chefes de Serviços recomendarão aos arrematantes de condução de malas de correio que sejam cuidadosos no acondicionamento das mesmas malas, de modo que não sejam damnificadas, sob pena de indemnizarem o Estado pelos estragos que elas sofrerem, quando se prove que não atenderam a esta recomendação. (*Circular n.º 1.677, de 27 de Julho de 1906, da Inspeção Geral dos Telégrafos.*)

— Tendo sido por despacho de 4.º de Outubro último, determinado que os condutores de malas sejam obrigados a pagar as que estragam por sua culpa, ordena-se aos Chefes de Serviços mandem fiscalizar nas estações da sua dependência se quaisquer malas inutilizadas o são por culpa dos respectivos condutores, devendo comunicar a esta Inspeção Geral os factos desta natureza, a fim de ser exigida dos responsáveis a importância de tais malas. (*Circular n.º 8.642, de 28 de Novembro de 1907, da Inspeção Geral dos Telégrafos.*)

<sup>(2)</sup> Alegando por vezes os condutores de malas que são infundadas as queixas apresentadas contra êles por falta de chapa distintiva do correio, foi determinado que os condutores que incorram naquela falta sejam interrogados verbalmente pelo pessoal das ambulâncias ou das estações onde os mesmos se apresentem, devendo as

Esta chapa é fornecida pelo Chefe dos Serviços ou da estação onde se houver lavrado o contrato, sendo a sua importância satisfeita pelos respectivos arrematantes, por meio de desconto feito na folha de vencimentos. (1)

k) Empregarem, quando a condução fôr feita a cavalo ou em carro, boas cavalgaduras e convenientemente aparelhadas;

suas respostas ser exaradas na participação do facto. (Circular n.º 2.742, de 19 de Agosto de 1909, da 4.ª Repartição, 1.ª Divisão).

— Tendo deliberado a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no uso do seu pleno direito e com o fim de evitar a repetição de conflitos de que podem advir conseqüências de maior gravidade, entre o pessoal ferro-viário das estações e os arrematantes condutores de malas do correio, que a estes só seja permitida a entrada gratuita nas respectivas gares quando tragam a competente placa-distintivo do serviço postal, e unicamente aos combóios que transportem as referidas malas, mas sendo certo que as placas do novo modelo ainda não foram distribuídas por não estar concluído o seu fabrico, os Chefes dos Serviços fornecerão aos referidos arrematantes condutores um cartão em que se encontre afixado o selo ou carimbo dessa secretaria e a designação dos pontos «terminus» da condução, devidamente datado e assinado, o qual será sempre, quando exigido, apresentado aos empregados das estações ferroviárias. (Circular n.º 1.853, de 9 de Julho de 1912, da 3.ª Direcção, 1.ª Divisão).

— Para que aos arrematantes de conduções de malas seja facultada a entrada nas gares dos caminhos de ferro e para que os mesmos possam ser reconhecidos pelos empregados das ambulâncias e das estações limites ou de trânsito, das respectivas conduções, ou por qualquer autoridade ou funcionário em qualquer ponto onde precisem de fazer valer os privilégios do serviço e os seus próprios (artigos 36.º e 242.º, § 4.º da Organização de 24 de Maio de 1911), recomenda-se que os referidos arrematantes sejam obrigados a usar a chapa metálica com as armas nacionais e a legenda «correio», a que se refere a condição 12.ª dos seus respectivos contratos, ficando entendido que o facto de os condutores serem antigos no serviço, ou já conhecidos, não os dispensa daquele distintivo. (Circular n.º 27, de 3 de Julho de 1915, da 3.ª Direcção, 1.ª Divisão).

— ... S. Ex.ª o Administrador por seu despacho com data de 21 do corrente, determinou que se faça observar com rigorosa exactidão o que adiante se transcreve:

— da condição 10.ª do art. 318.º ..... que obriga os arrematantes da condução de malas, ou quem suas vezes fizer, a trazerem a respectiva chapa de metal destinada a provar a sua identidade.....

— que da falta do cumprimento destas ordens serão nas ambulâncias postais formulados os respectivos termos a fim de serem pedidas as devidas responsabilidades. (Circular n.º 50, de 6 de Outubro de 1922, da 1.ª Divisão da D. S. P.).

— Chama-se a atenção de V. S.ª para ..... a condição 10.ª do art. 318.º do regulamento dos correios, a fim de não causar embaraços ao pessoal dos serviços das Ambulâncias Postais facilitando-lhes a execução do serviço. (Circular n.º 539, de 11 de Maio de 1928, da 1.ª Divisão da D. S. P.).

(1) Comunica-se para os fins convenientes que, por despacho de 25 de Junho último, foi determinado que as chapas para condutores de malas sejam apenas fornecidas a requisição dos Chefes de Serviços respectivos, no intuito de que possa assegurar o desconto da importância das que forem vendidas, nas folhas de vencimentos dos arrematantes das conduções. (Circular n.º 2.350, de 10 de Agosto de 1908, da Inspeção Geral dos Telégrafos).

l) Não abandonarem a condução que contratarem, ainda que tenha findado o prazo do contrato ou da denunciação, sem que se apresente quem legalmente os substitua;

m) Sujeitarem-se às multas que a Administração Geral dos Correios e Telégrafos lhes impuzer pela falta do exacto cumprimento das condições do contrato;

n) Sujeitarem-se à rescisão do contrato, quando, depois de multados por três vezes, a Administração Geral dos Correios e Telégrafos o entender, ou logo que tenham cometido falta de maior gravidade, ou ainda nos casos indicados no artigo 27;

o) Apresentarem fiador idóneo.

— Este artigo foi composto em face do artigo 318.º do regulamento dos correios e das circulares que, sobre o assunto, conhecemos.

Como, porém, as condições a que ficam sujeitos os arrematantes, estipuladas no novo impresso, modelo 140, se afastam um pouco da legislação de 1902, convém que sejam cotejadas com estas pelo que as trasladamos no fim do livro.

20 — **Fornecimento das chapas** — Conforme vimos na alínea j) do artigo antecedente, as chapas são pagas pelos arrematantes, mediante desconto do seu custo feito no respectivo vencimento.

As chapas devem ser pedidas, em officio, pelos Chefes das estações aos Chefes dos Serviços de que dependa a condução, indicando-se o nome desta, o do arrematante e o número de chapas necessárias.

O Chefe dos Serviços, por seu turno, requisita-as aos Armazéns Gerais, mediante impresso modelo 150, não para cada caso de fornecimento mas em quantidade calculada de maneira a possuir sempre um pequeno depósito.

Como nada há estabelecido sobre a forma como os serviços das Secretarias devam estar montados, aconselhamos (aos futuros Chefes dos Serviços, porque dos actuais precisamos nós dos seus doutos ensinamentos) que escreturem o movimento das chapas pela maneira como exemplificamos na terceira parte deste livro.

21 — **Indemnizações aos arrematantes** — Quando o arrematante de uma condução de malas não seja substituído ao fim de três meses, após a data da rescisão do contrato, continuando por isso ao serviço nos termos da alínea l) do artigo 19, tem direito a uma indemnização correspondente à diferença dos vencimentos, se o novo contrato fôr feito por importância superior à que se pagava, a partir do 91.º dia contado da referida data de rescisão, se assim o requerer. (1)

(1) Deliberação do Conselho da Administração Geral, sessão de 14 de Fevereiro de 1918.

No fim do livro damos uma minuta dos termos aproximados em que o requerimento deve ser feito.

Esta indemnização é concedida ao arrematante quer êle continui ou não com a carreira a seu cargo.

22 — **Responsabilidades do fiador** — O fiador a que alude a condição o) do artigo 19 deve declarar que obriga a sua pessoa e bens para responder por todas as faltas que o seu afiançado possa cometer, ficando sujeito a continuar a executar o serviço, como se fosse o próprio arrematante, seu afiançado, no caso de impossibilidade, desaparecimento ou falecimento dêste ou abandono voluntário do serviço.

23 — **Desistência do fiador** — O regulamento dos correios nada diz a êste respeito mas a Administração Geral dos Correios e Telégrafos, conquanto não tenha estabelecido doutrina, tem atendido os requerimentos dos fiadores, pedindo para se desligarem dos contratos, quando os arrematantes apresentam pessoa idônea para os substituir.

O novo fiador deve declarar em papel selado que toma o arrematante como seu afiançado e que se sujeita a todas as cláusulas do contrato. A declaração deve ser reconhecida por notário. (1)

24 — **Irregularidades** — Acêrca de todas as irregularidades cometidas pelos condutores das malas deve organizar-se o respectivo processo. Antes, porém, da imposição de qualquer penalidade devem os arrematantes ser convidados a apresentar, por escrito, dentro de cinco dias, as razões que atenuem ou justifiquem as faltas cometidas, sendo consideradas como não justificadas quando, dentro dêste prazo, não satisfaçam a esta formalidade. (2)

25 — **Faltas ao serviço** — Quando um condutor não compareça à hora designada no horário da condução, deve o empregado encarregado de expedir as malas providenciar no sentido de não haver qualquer interrupção.

Se não lhe fôr possível intimar o fiador a fazer o serviço, ou não haja tempo para intimá-lo, ajustará, pelo preço que lhe seja possível obter, pessoa idônea que se encarregue do transporte das malas,

(1) Veja-se no fim do livro a minuta do requerimento.

(2) Para que se sirva comunicar a todas as estações e caixas postais suas dependentes, chama-se a atenção de V. S.<sup>a</sup> para o rigoroso cumprimento dos horários das conduções de malas, cumprindo aos respectivos CE CE, EE EE, e depositários de caixas, participarem superiormente todas as irregularidades praticadas pelos condutores de malas.

Estas participações devem ser sempre acompanhadas pelo depoimento do respectivo condutor arguido da falta.

V. S.<sup>a</sup> recomendará aos referidos CE CE no sentido desta determinação não ser descuidada, sob pena de serem chamados à responsabilidade pela sua falta de cumprimento. (Circular n.º 551, de 11 de Julho de 1929, da 5.<sup>a</sup> Divisão da D. S. P.).

dando conhecimento do ocorrido ao seu superior imediato, não só para que seja organizado o respectivo processo como, também, para que o individuo contratado seja incluído na fôlha de vencimentos e ao arrematante deduzidas as importâncias dispendidas.

CAPÍTULO V

Da rescisão dos contratos

26 — **Prazos para as rescisões dos contratos** —

Artigo 315.º do regulamento dos correios:

§ 2.º Os contratos lavrados por tempo indeterminado, em regra, sòmente cessarão, quando por um dos outorgantes fôr denunciado com noventa dias de antecedência. (1)

Artigo 316.º do regulamento dos correios:

Os contratos por tempo determinado poderão renovar-se, por igual ou diferentes prazos, quando convenha a ambos os outorgantes, mas nunca por preço mais elevado, e podem de comum acôrdo passar a ser por tempo indeterminado.

— Convêm esclarecer que, desde há muito, foi dada ao artigo 316.º uma latitude simplista que nem a sua redacção nem a redacção dos contratos consentiam:

Os contratos por tempo determinado não se renovavam. No dia em que terminavam passavam a vigorar como contratos por tempo indeterminado, sem qualquer acôrdo ou entendimento, sem que nas suas condições estivesse consignada esta circunstância.

Últimamente é que nos novos impressos, modelo 140, appareceu uma condição, a 6.<sup>a</sup>, que ressalva esta prática.

— Os artigos 315.º e 316.º e ainda a circular n.º 203 que transcrevemos em nota, precisam de ser conjugados e interpretados pela seguinte forma:

Nos contratos por tempo indeterminado, a rescisão faz-se em qualquer altura, prolongando-se a validade do contrato por mais noventa dias a contar da data da denúncia.

Nos contratos por tempo determinado, a rescisão não pode fa-

(1) Determino que o § 2.º do art. 315.º do regulamento para o serviço dos correios seja alterado para o seguinte:

Os contratos lavrados por tempo determinado deverão ser rescindidos com noventa dias de antecedência, e os lavrados por tempo indeterminado, em regra, sòmente cessarão quando por um dos outorgantes fôr denunciado com igual período de antecedência. (Circular n.º 203, de 24 de Março de 1928, da 5.<sup>a</sup> Divisão da D. S. P.).

zer-se sem que faltem noventa ou menos dias para que terminem, sendo sempre válidos até ao 90.º dia contado desde a data em que a rescisão foi declarada.

27 — **Rescisões por ordem da Administração Geral** — Conforme já ficou dito na alínea *n*) do artigo 19, a Administração Geral dos Correios e Telégrafos reserva-se o direito de rescindir os contratos quando o entender, desde que o arrematante tenha sido multado por três vezes ou logo que haja cometido qualquer falta grave.

Também se reserva o direito de denunciá-los com dez dias de antecedência quando haja de ser suprimida alguma condução, para ser criada nova em sua substituição ou por qualquer motivo urgente.

Fora destes casos a rescisão de contratos faz-se nos prazos indicados no artigo antecedente.

As rescisões feitas pela Administração Geral são determinadas em officio aos Chefes das estações que, por seu turno, devem dar delas conhecimento aos respectivos interessados, procedendo depois nos termos dos artigos 10 a 14 no caso da condução ser posta em praça.

28 — **Rescisões a pedido dos arrematantes** — Os arrematantes que, por qualquer motivo, desejem a rescisão do contrato, e estando ao abrigo das disposições citadas no artigo 26, limitam-se a apresentar ao Chefe da estação de que dependerem uma declaração escrita em papel comum, pouco mais ou menos nos termos da minuta que damos na terceira parte deste livro.

A assinatura deve ser reconhecida como autêntica pelo Chefe da estação ou por notário.

29 — **Rescisões a pedido de pessoas estranhas aos contratos** —

— *Repartição dos Correios* — 1.ª Secção — *Para conhecimento das Repartições, Tribunais e autoridades a quem pertencer, e das partes interessadas se declara, para os devidos efeitos, que na data abaixo indicada se effectuou o seguinte despacho:*

*Portaria de 11 do corrente mês — Tendo-se dado frequentemente o facto de determinados indivíduos requererem à Direcção dos Serviços Telégrafo-Postais para serem postos em praça serviços de condução de malas, oferecendo encarregarem-se d'elles por preço inferior ao pago pelo Estado, não se apresentando depois a licitar ou recusando assinar o contrato, quando esses serviços lhe são adjudicados; e reclamando semelhantes ocorrências a adopção de providências tendentes a assegurar a seriedade das propostas apresentadas e a tornar efectiva a responsabilidade dos apresentantes:*

*Manda Sua Magestade El-Rei, pela Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o seguinte:*

1.º *As propostas ou pedidos para a adjudicação do serviço de condução de malas de correio por preço inferior ao pago pelo Estado, só poderão ter seguimento:*

a) *Se forem formuladas em requerimento escrito em papel selado, assinado pelo proponente e com a assinatura reconhecida por tabelião, devendo indicar a condução de que se tratar, o preço oferecido e o nome do fiador apresentado;*

b) *Se forem acompanhadas de declaração, no mesmo requerimento ou em documento anexo escrito em papel selado, em que o fiador se obrigue a tomar nessa qualidade a responsabilidade pelas faltas do proponente, no caso do serviço lhe ser adjudicado, devendo a assinatura do fiador ser reconhecida por tabelião;*

c) *Se a redução do preço oferecido representar, pelo menos, 10 por cento do preço existente.*

2.º *Recebido qualquer requerimento nos termos indicados no n.º 1 será mandado lavrar na estação competente termo de contrato provisório, pelo qual o requerente se obrigará a fazer o serviço por dois anos pelo preço por elle indicado quando posto o mesmo em praça, esta fique deserta ou o menor preço ali oferecido não seja inferior ao indicado pelo requerente.*

*Este termo será assinado pelo requerente, pelo fiador e por duas testemunhas, devendo as assinaturas ser reconhecidas por tabelião. Os selos e os reconhecimentos serão pagos pelo requerente.*

3.º *Recebido o termo em devida forma, mandar-se-há abrir praça para a tomada de lanços. Se não houver quem ofereça preço inferior ao oferecido pelo requerente, será o serviço adjudicado a este, tornando-se em definitivo o contrato provisório.*

*Paço, 14 de Junho de 1894. Para o Conselheiro Director dos serviços telégrafo-postais.*

Esta portaria foi publicada no Diário do Governo n.º 135, de 19 de Junho de 1894.

CAPÍTULO VI

**Dos abonos e descontos**

30 — **Vencimentos** — Os arrematantes das conduções de malas são pagos mensalmente, effectuando-se o pagamento do serviço feito em cada mês no decurso do mês seguinte.

31 — **Processos das fôlhas. Descontos** — As fôlhas de vencimentos são processadas nas Secretarias dos distritos, pelas importâncias líquidas que cabem a cada um dos arrematantes, devendo-se indicar, na casa das observações, o motivo dos descontos que, porventura, tenham sido feitos. (Veja-se artigo 25).

No modelo 128-B também devem ser indicadas as datas da apro-

vação dos contratos cujos preços sejam iguais ou superiores a 10.000\$00 anuais (27\$35 ou mais diários), podendo utilizar-se para esse fim a coluna do citado impresso correspondente ao preço por mês.

A epígrafe desta coluna e as datas de aprovação dos contratos referidos fazem-se com tinta encarnada. (1)

— Das importâncias deduzidas aos arrematantes por virtude de multas que lhe tenham sido impostas, processa-se uma fôlha a favor da Caixa de Auxílio dos Empregados Telégrafo-Postais.

## 2.ª PARTE

### **Da Posta Rural**

#### CAPÍTULO I

##### Generalidades

32— **Estabelecimento da Posta rural em Portugal**—A Posta rural foi mandada estabelecer em Portugal por Decreto de 23 de Setembro de 1880 (Regulamento geral provisório).

A 28 do mesmo mês e ano, o Director Geral dos Correios, Dr. Guilhermino Augusto de Barros, dava ordem ao Inspector dos Correios, Ernesto Madeira Pinto, para que estudasse no distrito de Aveiro o meio de se pôr em prática, nos diversos concelhos daquela área territorial, o que dispõe os artigos 13.º, 14.º e 15.º do regulamento geral provisório do serviço telegráfico postal e de faróis com respeito à Posta rural, tendo em vista uma série de instruções (onze) nas quais se precisam, de maneira sucinta mas concreta, os vários pontos a atender para uma eficiente montagem de um serviço novo.

O desempenho da incumbência deveria ter sido árduo porque as condições para a execução do serviço da posta rural diferem profundamente de concelho para concelho, e às vezes de freguesia para freguesia; os acidentes do terreno, a natureza do solo, o grau de desenvolvimento da viação, a densidade da população, o agrupamento ou a disseminação das habitações, a densidade da correspondência em relação à área e ao número de habitantes, influem por formas tão diversas no modo por que tem de ser feita a distribuição nas freguesias rurais, que é impossível subordinar a organização deste serviço a princípios ou regras uniformes. Todavia o relatório do Inspector Madeira Pinto, que foi mais tarde um digno sucessor do Dr. Guilhermino Augusto de Barros, encontra-se datado de 18 de Novembro de 1880, o que bem demonstra — principalmente se atendermos à perfeição do seu trabalho — que o ilustre funcionário não se poupou a esforços nem a dispêndio de tempo para levar a cabo a sua espinhosa missão.

Em 22 de Dezembro uma portaria aprovou a proposta da Direcção Geral dos Correios e Telégrafos no sentido de ser estabelecida a Posta rural no distrito de Aveiro, e, no dia imediato, foi publicado o anúncio estabelecendo as condições de admissão do pessoal.

Finalmente, a 29 de Dezembro, apareceram as *Instruções para o serviço da Posta rural*, sensivelmente modificadas mais tarde por portaria de 4 de Agosto de 1887.

São estas que ainda vigoram, enquadradas nos artigos 608.º a 625.º do regulamento dos correios, Decreto de 14 de Junho de 1902. (1)

(1) A documentação relativa ao estudo a que nos referimos neste artigo encontra-a o leitor no 1.º Suplemento ao Repositório Postal Telegráfico número III, 1.º Ano, Dezembro de 1880.

(1) Circular n.º 510, de 19 de Julho de 1928, da 5.ª Divisão da D. S. P.