

# Um Código da Estrada para 25 Anos O CÓDIGO DE 1930

Luís Miguel Pereira Farinha



Publicação editada no âmbito da Exposição  
*O Código da Estrada de 1930 a 1954*



Lisboa  
Ministério da Administração Interna  
Autoridade Nacional Segurança Rodoviária  
2010

## *Ficha Técnica*

**Organização** \_\_\_\_\_ Ministério da Administração  
Interna | Secretaria-Geral  
Direcção dos Serviços  
de Documentação e Relações Públicas

**Autor** \_\_\_\_\_ Luís Farinha

**Digitalização  
e Tratamento da Imagem** \_\_ Mola Ativism

**Capa e Design Gráfico** \_\_\_\_\_ Mola Ativism

**Pré-impressão,  
Impressão e Acabamento** \_\_ Power House Ativism

**Editor e (copyright)** \_\_\_\_\_ Autoridade Nacional  
de Segurança Rodoviária

**Data de Edição** \_\_\_\_\_ Lisboa, Maio de 2010

**Tiragem** \_\_\_\_\_ 1000 exemplares

**ISBN** \_\_\_\_\_ 978-972-95771-9-2

**Depósito Legal** \_\_\_\_\_ xxxxxxxxx



# Sumário

<i>Preâmbulo</i>	04
<i>Introdução</i>	05
<i>Os anos 30</i>	06
<i>O Tratamento de Dados Estatísticos</i>	09
<i>A Estrutura Institucional</i>	12
<i>A fiscalização do trânsito</i>	14
<i>Os transportes públicos</i>	16
<i>Segurança Rodoviária</i>	19
<i>A Responsabilidade Civil</i>	20
<i>Problemas a ponderar</i>	22
<i>O tempo da guerra</i>	23
<i>A sinistralidade rodoviária durante a guerra</i>	26
<i>O imediato pós-guerra</i>	28
<i>Os novos regimes jurídicos</i>	30
<i>A infra-estrutura</i>	31
<i>A concorrência nos transportes</i>	33
<i>Os novos tempos</i>	34
<i>Bibliografia</i>	35
<i>Legislação</i>	37

# Preâmbulo

Os problemas inerentes à segurança rodoviária, identificados e estudados do início dos anos 30 a meados dos anos 50 do século XX, apresentam uma espantosa actualidade. Já se sabia que a fiabilidade dos dados estatísticos, a protecção dos utentes vulneráveis, a adequação da legislação e a correcta fiscalização, a combinação dos vários modos de transporte e, de um modo geral, as intervenções ao nível dos três pilares tradicionais da segurança rodoviária (infra-estrutura, veículo e comportamento humano) eram determinantes para o desenvolvimento do país e o bem-estar das populações.

Por isso, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária empenhou-se na apresentação de uma exposição relativa ao Código da Estrada de 1930, que tem o objectivo de dar a conhecer as “lições aprendidas”, de chamar a atenção para questões que, afinal, são de todos os tempos, e para perspectivar aquilo que pode sempre ser feito em prol da segurança rodoviária.

*Paulo Marques*

Presidente da Autoridade Nacional  
de Segurança Rodoviária

# Introdução



*No processo instaurado na comarca de Águeda, sob a participação de A e outros, contra B e C, o Ministério Público promoveu a folha..., com fundamento nos artigos 31 e 61, n.ºs 2 e 4 do Código da Estrada e 482 e 34, n.º 19, do Código Penal que o primeiro arguido fosse julgado em polícia correccional, porque no dia 11 de Julho de 1935, cerca das três horas, na estrada nacional Lisboa-Porto e área da freguesia de Aguada de Baixo, levando fora de mão e com excesso de velocidade a camioneta que guiava, deu lugar a que esta fosse chocar com o carro do primeiro queixoso, causando a morte de um dos bois que ao mesmo carro ia atrelado, e a seguir colidiu ainda com outro veículo, danificando-o e ferindo um dos bois que o puxava.<sup>1</sup>*

Este excerto constitui a parte inicial de um acórdão relativo a um acidente de viação, ocorrido no já distante ano de 1935, numa época em que estava em vigor o Código da Estrada publicado em 31 de Maio de 1930.

A sumária descrição dos factos transporta-nos a um ambiente rodoviário muito diferente do que hoje conhecemos; os carros de tracção animal tinham uma presença significativa na estrada mas, já

nessa época, como hoje, o acidente de viação podia ter consequências graves.

O acidente<sup>2</sup> ou o desastre<sup>3</sup>, representavam o lado negativo da motorização dos transportes. Tido por alguns como consequência natural do aumento do número de veículos em circulação e de pessoas transportadas, ver-se-á que, já no início dos anos 30, se tomavam medidas que, coordenadas entre si, permitiam conhecer a realidade, disciplinar a sua convivência entre os utentes das vias de comunicação, identificar aqueles que transgrediam e sancioná-los.

O responsável pelo acidente de viação podia ser responsabilizado civil e penalmente, sem embargo de a interpretação da legislação nem sempre ser pacífica, como se pode concluir, neste caso, em que o processo chegou ao pleno do Supremo Tribunal de Justiça.

Neste processo judicial houve necessidade de interpretar conjugadamente as disposições penais e do Código da Estrada, discutia-se se o artigo 442.º do Código Penal de 1886 era, ou não, aplicável aos autores de prejuízos causados por acidentes de viação, tendo sido decidido que era.

<sup>1</sup> Assento 2/1937 do Supremo Tribunal de Justiça, in [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>2</sup> Acontecimento fortuito casual, inesperado.

<sup>3</sup> Acontecimento funesto, sobretudo o que ocorre subitamente e provoca danos graves.

# Os anos 30

**O Código da Estrada de 1930<sup>4</sup> foi publicado numa época especial<sup>5</sup>, em que, apesar da grave crise económica que o mundo atravessava, se estavam a reunir condições que eram favoráveis ao desenvolvimento do transporte rodoviário no nosso país.**

O desenvolvimento técnico que os veículos automóveis apresentavam no início desta década estava a conduzir a uma nova etapa, a um novo estágio de desenvolvimento no qual os construtores apresentaram produtos mais fiáveis, mais sofisticados, mais confortáveis, dotados agora maioritariamente de uma carroçaria fechada, dando atenção aos aspectos aerodinâmicos.

Acresce que as dificuldades económicas propiciaram o aparecimento de modelos mais pequenos e mais económicos, susceptíveis, portanto, de maior difusão.

Por outro lado, no nosso país, já no início da década de trinta do século XX, estavam a dar frutos os trabalhos desenvolvidos pela Junta Autónoma das Estradas, criada em 1927<sup>6</sup>.

Com efeito, estava em vigor um plano rodoviário que previa a existência de

dezasseis mil quilómetros de estradas nacionais, sendo que, em 1927, existiam doze mil quilómetros de estradas, dez mil dos quais completamente arruinados ou em via de ruína.

Entre 1928 e 1933, a Junta Autónoma das Estradas reconstruiu três mil e oitocentos quilómetros de estradas, construiu de raiz mil cento e quarenta quilómetros e reparou e construiu grande número de pontes.

De acordo com o legislador, “...a política das estradas mudou quasi completamente a fisionomia do País, desenvolvendo o tráfego de passageiros e mercadorias, permitindo o escoamento dos produtos agrícolas e industriais de regiões antes isoladas, imprimindo uma vida nova aos povos, contribuindo para a melhoria das suas relações sociais, enfim estimulando e promovendo o progresso e o bem-estar dos povos”<sup>7</sup>.

O investimento nas estradas foi alicenciado na década de trinta nas dotações anuais atribuídas à Junta Autónoma das Estradas que, sabendo à partida as suas disponibilidades financeiras para vários anos, podia planear e executar convenientemente os trabalhos.

<sup>4</sup> Decreto n.º 18406, de 31 de Maio de 1930, Diário do Governo, I Série, n.º 125.

<sup>5</sup> O Código da Estrada, designadamente o de 1928, é publicado num momento em que o conhecimento relativo às matérias do trânsito, assim como o acentuado progresso da indústria automobilística e a crescente utilização dos automóveis para os transportes individuais e colectivos já permitiam codificar as regras principais, como se verificou em vários países; em França com a publicação do Code de la Route de 1922 e em Itália com o Codice della Strada, de 1929.

<sup>6</sup> Decreto n.º 13.969, de 20 de Julho de 1927.

<sup>7</sup> Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 23.236, de 20 de Novembro de 1933, Diário do Governo, I Série, n.º 265.



No mesmo sentido, como mais tarde observou o Conselho Superior de Viação<sup>8</sup>, “o desenvolvimento de um largo plano de reconstrução, reparação e ampliação da rede de estradas nacionais, iniciado em 20 de Julho de 1927 com a criação da Junta Autónoma das Estradas, como supremo orientador dessa obra de vasta envergadura, trouxe como imediata consequência a intensificação brusca dos transportes por estrada, até então quasi reduzidos a uma função de serventia meramente local. A este progresso, quasi fulminante correspondeu, como consequência lógica, a apresentação em foco de alguns dos mais graves problemas que até hoje têm surgido no ramo das actividades nacionais de transportes.

Não admirará, portanto, que a par das vantagens de ordem material que advieram para a Nação desse desenvolvimento, se verificasse a publicação de notáveis diplomas legais, atacando a solução de alguns dos mais instantes problemas por eles levantados, tais como, a organização dos serviços de viação, a codificação das disposições relativas à circulação (Código da Estrada), a concentração dos vários impostos do trânsito, que constituíam forte obstáculo à deslocação livre em todo o território nacional, num

único, lançado sobre a gasolina, o óleo e pneumáticos, e finalmente a publicação do Regulamento Especial do Transporte em Automóveis Pesados que, a par das disposições relativas ao funcionamento desses serviços públicos, contém as bases fundamentais em que se apoia a solução, em Portugal, do problema da coordenação dos transportes ferroviários e por estrada.”

Para além da publicação do Código da Estrada e do seu Regulamento<sup>9</sup> é, ainda, importante assinalar a publicação de um conjunto de outros diplomas, como fez o Conselho Superior de Viação.

À época assumiu especial importância a legislação que procedeu à supressão do imposto de trânsito e licenças camarárias para veículos automóveis e à criação do imposto único sobre a gasolina, óleos e pneus<sup>10</sup>, à criação das conservatórias do registo da propriedade automóvel, posteriormente reorganizadas<sup>11</sup>. Foi também de grande significado o primeiro Regulamento Especial de Transportes em Automóveis Pesados<sup>12</sup>, assim como o decreto-lei que reúne todas as normas relativas ao imposto de trânsito nas estradas dos solípedes e das viaturas não automóveis<sup>13</sup>.

<sup>8</sup> Direcção dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1935, Lisboa, Imprensa Nacional, 1937, pág. 3.

<sup>9</sup> Decreto n.º 19.545, de 31 de Março de 1931, que aprovou o regulamento para a execução do Código da Estrada.

<sup>10</sup> Decreto n.º 17.813, de 30 de Dezembro de 1929, regulamentado pelo Decreto n.º 18.319, de 14 de Maio de 1930.

<sup>11</sup> Decreto n.º 18.479, de 18 de Junho de 1930, e Decreto n.º 21.087, de 14 de Abril de 1932.

<sup>12</sup> Decreto n.º 22.718, de 22 de Junho de 1933, posteriormente alterado pelo Decreto n.º 23.499, de 24 de Janeiro de 1934.

<sup>13</sup> Decreto-Lei n.º 24.326, de 9 de Agosto de 1934.

# Os anos 30

Em termos de direito internacional público há a assinalar a publicação de diversos instrumentos. Logo em 1929, a publicação da Carta de Confirmação e Rectificação de uma Convenção Internacional, assinada entre Portugal e outras nações, relativa à circulação por estrada<sup>14</sup>.

No ano seguinte foi publicada a Carta de Confirmação e Ratificação acerca da Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinada em Paris entre Portugal e outras nações em 24 de Abril de 1926<sup>15</sup>.

Em 1932 verificou-se a publicação no Diário do Governo da Carta de Confirmação e Ratificação relativa a uma Convenção e Protocolo Anexo sobre o regime fiscal dos veículos automóveis estrangeiros<sup>16</sup> e da Convenção Internacional sobre a unificação da sinalização das estradas, concluída em Genebra em 30 de Março de 1931<sup>17</sup>.

Além dos veículos de tracção animal, há que atender à importância que o velocípede ia ganhando, em várias zonas do país, como transporte barato, ao alcance das classes trabalhadoras.

A II guerra mundial, como se verá mais adiante, veio alterar esta situação devido à escassez de materiais e de mão-de-obra, interrompendo, assim, a contínua melhoria da rede rodoviária portuguesa, e criando dificuldades à manutenção do parque automóvel no nosso país, seja por falta de peças e escassez de combustíveis, seja em razão das dificuldades de colocar novos veículos em circulação.

<sup>14</sup> Diário da República, I Série, n.º 36, 14 de Fevereiro de 1929.

<sup>15</sup> In Diário do Governo, I Série, n.º 27, 3 de Fevereiro de 1930.

<sup>16</sup> In Diário do Governo, I Série, n.º 38, 5 de Fevereiro de 1932.

<sup>17</sup> In Diário do Governo, I Série, n.º 212, 8 de Setembro de 1932, Suplemento.



# O tratamento de dados estatísticos



**Durante a década de 30, com oscilações, pode afirmar-se que a evolução da viação e dos transportes foi positiva, em resultado do aumento dos números de veículos, de detentores de carta de condução, de carreiras de transportes públicos, de estradas servidas por estes, pelo crescente consumo de pneus, de câmaras-de-ar, de óleos e de gasolinas, etc.**

O Conselho Superior de Viação foi publicando os seus relatórios através dos quais tentava dar a conhecer os progressos que a circulação automóvel e de outros veículos ia registando no nosso país. Não podemos afirmar em rigor que registasse só os progressos pois, a sinistralidade, de uma maneira geral, foi aumentando com os anos.

A recolha e o tratamento dos dados estatísticos tinham na época o objectivo de por em justo destaque os benefícios que resultavam para o país do desenvolvimento do automobilismo, não só do ponto de vista da riqueza pública mas também pelo que este propiciava relativamente à coesão nacional, "...à colaboração com diferentes elementos da actividade nacional"<sup>18</sup>.

Os dados recolhidos e o seu tratamento foram sofrendo alterações ao longo dos anos atentos ao conhecimento e aos meios disponíveis, bem como aos dados que, em concreto, eram mais adequados ao conhecimento da realidade.

Comparando o relatório de 1931 com os seguintes, facilmente se verifica que a quantidade dos dados, o tratamento, a sistematização e a apresentação melhoraram.

As informações e os dados estatísticos tratados pelo Conselho Superior de Viação eram, em muitos casos, fornecidos por terceiras entidades.

Os dados estatísticos, então como agora, "*...uma vez bem estudados e assentes em normas científicas de trabalho... encerram em si mesmos o conhecimento de vários aspectos da realidade, princípios de comparação e medida que permitiam e permitem chegar a conclusões válidas aplicáveis na gestão do sector e no planeamento estratégico*".

Quanto à recolha dos dados relativos a acidentes de viação há que ter em atenção as medidas tomadas em 1935.

<sup>18</sup> Vide Conselho Superior de Viação, Relatório de 1931, pág.5.

# O tratamento de dados estatísticos

Com efeito, a criação do boletim de acidentes e a sua distribuição por todas as entidades com competências relacionadas com o trânsito, a que se somavam as participações dos hospitais, a adequada divulgação dessas medidas entre as diversas entidades e a conjugação de boas vontades das mesmas permitiram, depois de um período de formação e experiência, que se melhorassem os dados publicados pelo Conselho Superior de Viação no seu Relatório, em termos de novidade, de qualidade e de quantidade.

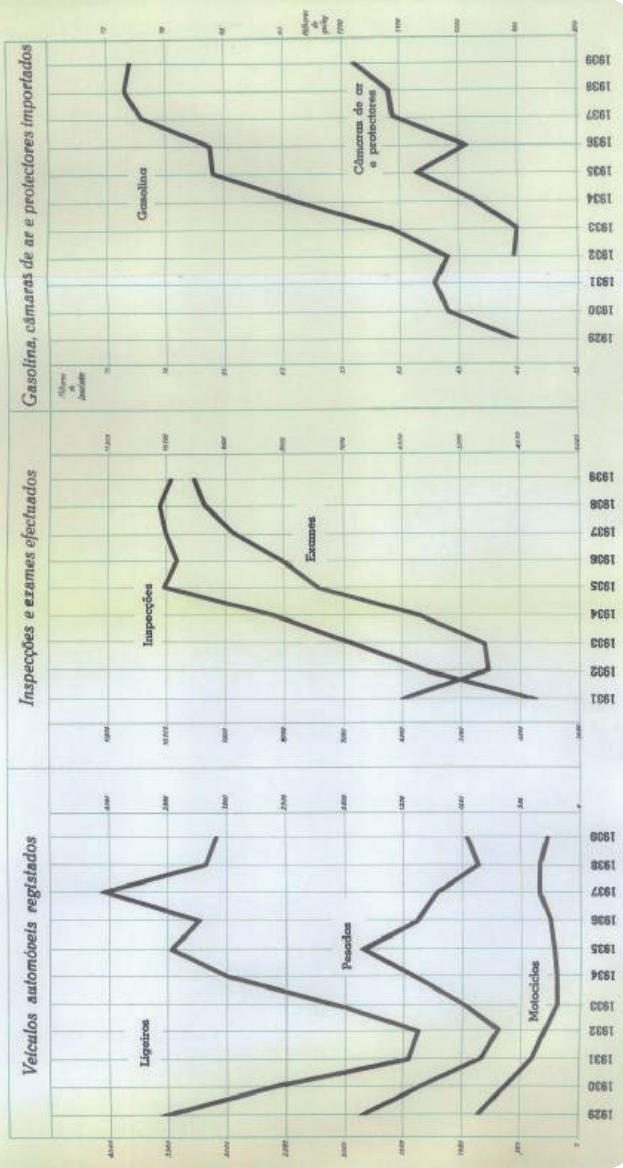
Importa também referir que o novo boletim estatístico e as novas normas de compilação dos dados, foram aplicadas a partir do segundo semestre de 1936.

Estas melhorias introduzidas na recolha e tratamento dos dados criaram condições que permitiam, no dizer do Conselho Superior de Viação, o início do estudo do problema da sinistralidade rodoviária com um nível de rigor que “...permita não se duvidar das suas conclusões”<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Conselho Superior de Viação, Relatório referente ao ano de 1936 Lisboa: Papelaria Fernandes, 1937, pág. 8.



### Evolução das principais variáveis de que a viação automóvel é função de 1929 a 1939



# A estrutura institucional

**Em resultado da importância do transporte rodoviário e dos consequentes problemas, mas também do maior conhecimento em torno destas matérias, a legislação, designadamente o (novo) Código da Estrada, teve de se adaptar, apresentando-se significativamente mais maduro, mais estribado na realidade e melhor orientado no sentido de dar soluções mais justas às necessidades das pessoas.**

Genericamente, a liberdade de circular, ainda que não afirmada com a clareza de um preceito construído pela positiva, a regulação do trânsito, com a criação de um corpo especial de polícia de trânsito encarregado da fiscalização e manutenção da disciplina na estrada, com normas que contêm sanções aplicáveis aos prevaricadores, algumas de natureza penal, as inspeções aos veículos, a formação dos condutores, assim como a carreiras de serviço público e os impostos são as matérias que se encontram reguladas no Código da Estrada de 1930.

Debruçando-nos sobre as razões apresentadas pelo legislador para a publicação do novo diploma, diz-se expressamente no preâmbulo do

Código que se verificou a necessidade de alterar as áreas fixadas para a jurisdição das comissões técnicas de automobilismo<sup>20</sup>, tendo em vista a comodidade, a economia de tempo e desnecessárias despesas para os utentes, assim como a conveniência de adequar a organização dos serviços ligados ao automobilismo à realidade dos tempos que corriam.

A estrutura institucional dos serviços de viação tinha no seu topo o Conselho Superior de Viação<sup>21</sup> que, sob dependência directa do Ministro do Comércio e Comunicações, exercia uma acção coordenadora e de unificação para a regulamentação do trânsito de peões, animais e veículos de tracção animal e mecânica nas vias públicas<sup>22</sup>.

O Conselho Superior de Viação compreendia uma comissão executiva, com a respectiva secretaria e as comissões técnicas de automobilismo, também dotadas de secretarias. Ao primeiro, foram conferidas competências de gestão e de orientação dos trabalhos das segundas. À secretaria competia, a preparação do expediente a submeter à decisão do Conselho Superior de Viação.

<sup>20</sup> As circunscrições, tal como já se verificava no Código da Estrada de 1928 eram cinco, a saber: Norte, Centro, Sul, Açores e Madeira.

<sup>21</sup> O Conselho Superior de Viação existiu entre 1928 e 1945. Neste ano foi criado o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

<sup>22</sup> Cfr. o artigo 1º do Código da Estrada de 1930 e o artigo 1º do Regulamento para a execução do Código da Estrada, apenso ao Decreto n.º 19.545, de 31 de Março de 1931, Diário do Governo, I Série, n.º 75.

# A estrutura institucional



O Conselho tinha, ainda, a atribuição de organizar os serviços do corpo especial de polícia de trânsito.

Às comissões técnicas de automobilismo, uma por cada circunscrição, foram conferidas vastas competências relativas a condutores e veículos, designadamente, exames de condução, bem como registo inicial e inspecção de automóveis, sem esquecer as inspecções às carreiras de serviço público.

Esta estrutura orgânica sofreu profundas alterações em 1933, com a criação da Direcção de Serviços de Viação, com cinco circunscrições, Norte, Centro Sul, Açores e Madeira, mantendo-se o Conselho Superior de Viação como órgão consultivo<sup>23</sup>.

Em 1934 a Direcção de Serviços de Viação foi elevada à categoria de direcção geral, com a designação de Direcção Geral dos Serviços de Viação, o que indicia a crescente importância deste sector.<sup>24</sup> No ano seguinte foi novamente alterada a organização dos serviços de viação, agora no âmbito de uma reorganização geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações<sup>25</sup>.

Em 1938, dirigindo-se ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações<sup>26</sup>, o Engenheiro José António Miranda Coutinho, então Director Geral dos Serviços de Viação, elogiou a dedicação e o maior esforço que os seus funcionários põem no desempenho dos serviços de que estão incumbidos em consequência do aumento do volume de trabalho, que resultava do “desenvolvimento sempre acentuado da viação acelerada e a conseqüente necessidade de a ir regulamentando”<sup>27</sup>.

A actividade da Direcção Geral dos Serviços de Viação caracterizar-se-á normalmente pela escassez dos meios em face das solicitações, seja em resultado do aumento do volume de trabalho em consequência do desenvolvimento da viação e trânsito e dos transportes rodoviários, seja pela intervenção em novas áreas de actuação.

<sup>23</sup> Decreto n.º 22.604, de 31 de Maio de 1933.

<sup>24</sup> Decreto n.º 23.948, de 1 de Junho de 1934.

<sup>25</sup> Decreto-Lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1935.

<sup>26</sup> O Eng.º Duarte Pacheco foi ministro das Obras Públicas e Comunicações de 5 de Julho de 1932 a 18 de Janeiro de 1936, e de 25 de Maio de 1938 a 16 de Novembro de 1943.

<sup>27</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1937, Lisboa: Imprensa Nacional, 1938, pág. 1.

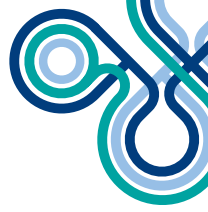
# *A fiscalização do trânsito*

**A fiscalização do respeito pelas normas de trânsito, que tinham em vista estabelecer as regras indispensáveis à sã convivência entre os diferentes utentes da estrada, foi uma preocupação de sempre. Sem fiscalização não havia como garantir um mínimo de disciplina nas estradas.**

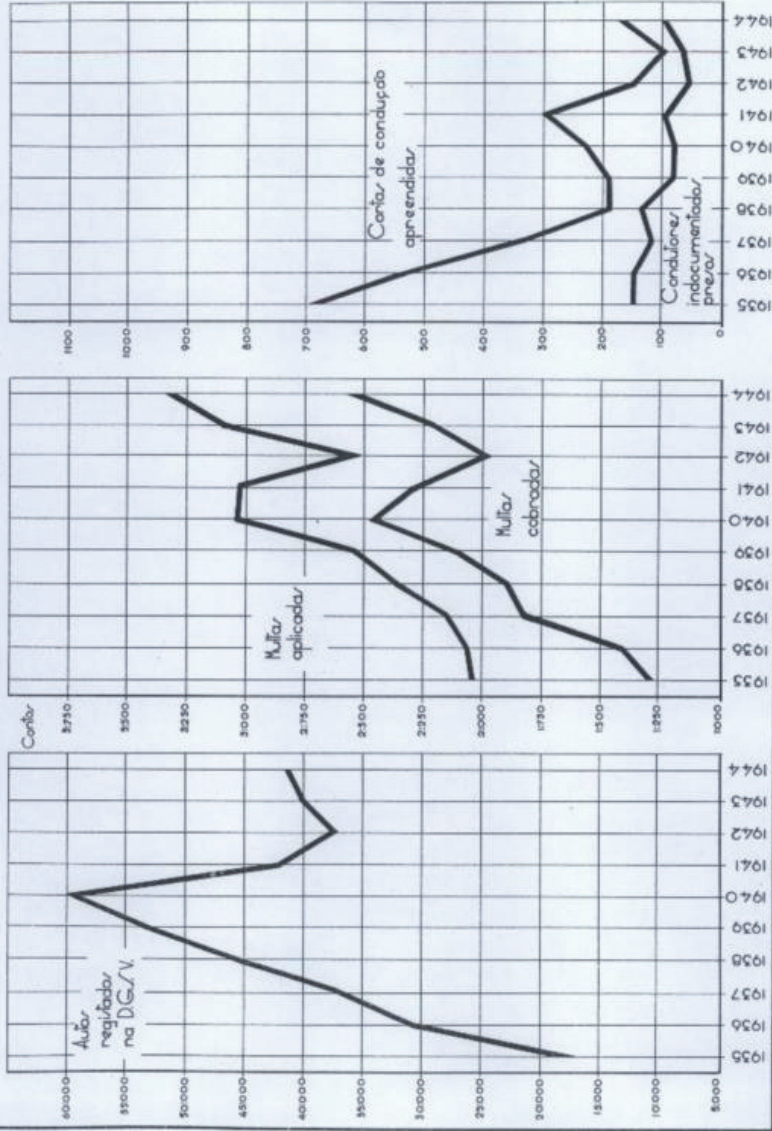
A fiscalização do trânsito e o consequente levantamento dos autos de transgressão competia a várias forças de segurança; “...aos guardas da polícia de segurança pública ou de qualquer outra secção, à guarda nacional republicana, (a) o pessoal privativo da polícia das estradas e (a) os agentes especiais de fiscalização do trânsito...”, a polícia de viação e trânsito.

As multas por infracção às normas do Código da Estrada eram aplicadas ao abrigo do processo de transgressão, de natureza penal, o que se manteve até praticamente ao final do século XX.

Ao tempo, no Código da Estrada, já se previa a cassação da carta; isto é, previa-se a apreensão da carta, nuns casos acompanhada de impossibilidade de obter nova carta, para sempre, ou por determinado período de tempo.



# Transgressões ao Código da Estrada



# Os transportes públicos

**O fim da década de mil novecentos e vinte, com a reconstrução das estradas, permitiu o emprego de veículos automóveis em transportes colectivos de pessoas e de mercadorias, com manifestos benefícios para a economia nacional. As pessoas, assim como as mercadorias, passaram a ter condições para se deslocarem no território nacional. Nas cidades de maior importância existiam transportes públicos urbanos.**

Este progresso levou ao estabelecimento de várias carreiras de transportes públicos - de passageiros, de mercadorias e mistas - mas conduziu à necessidade de intervenção do Estado no sentido de assegurar que o transporte rodoviário não se concentrava apenas nas zonas do território mais apetecíveis do ponto de vista económico, nem que os industriais do transporte rodoviário fizessem demasiada concorrência, entre si, nem ao transporte ferroviário.

O Código da Estrada de 1930, assim como o Regulamento para a sua execução, estabelecem um conjunto de regras aplicáveis ao transporte rodoviário colectivo, definido como aquele que faculte a indeterminada pessoa ocupar um lugar da lotação de um veículo, ou nele fazer transportar bagagens ou mer-

cadorias correspondentes a uma parcela da respectiva carga.

A referida coordenação dos transportes por estrada e por caminho-de-ferro, assim como a regulamentação da indústria dos transportes de aluguer, exigiam novas normas mais detalhadas e, para além daquelas que o Código e o seu regulamento já previam, designadamente normas que regulamentassem a indústria de transportes de aluguer em automóveis pesados de mercadorias, uma vez que os transportes colectivos de passageiros e mercadorias já estavam adequadamente regulados.<sup>28</sup>

O fim da década de mil novecentos e vinte, com a reconstrução das estradas, permitiu, portanto, o nascimento de um novo sector de actividade económica, a indústria dos transportes rodoviários.

O desenvolvimento deste novo ramo de actividade, com emprego de veículos automóveis, trouxe manifestos benefícios para a circulação de pessoas e bens e para a economia nacional.

De ano para ano, até ao início da II Guerra Mundial, verificou-se um constante desenvolvimento dos transportes colectivos em automóveis pesados, a par da contínua melhoria do material utilizado<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1938, Lisboa: Imprensa Nacional, 1939, pág. 1.

<sup>29</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1938, pág.4.

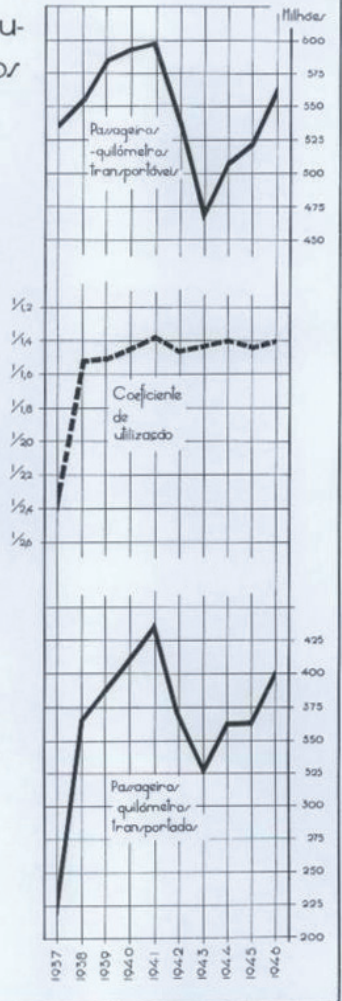
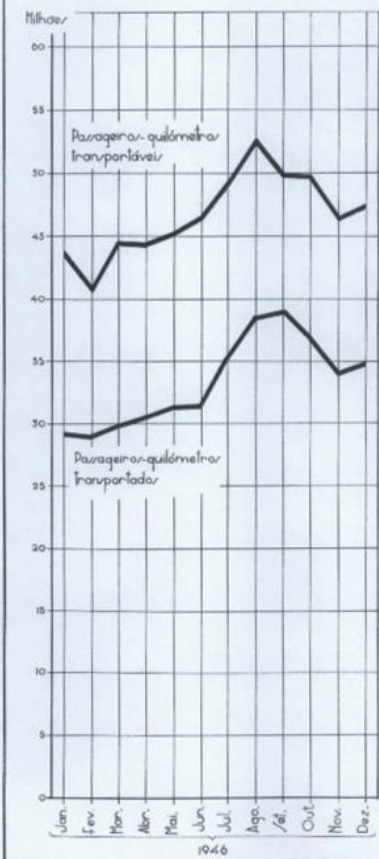


# Os transportes públicos



Genericamente aumentou o número de quilómetros da rede rodoviária servido por transportes colectivos, com o inerente crescimento do número de veículos em circulação e de carreiras concessionadas. Já quanto aos concessionários foi feito um esforço no sentido de evitar a sua multiplicação, de forma que as empresas pudessem ter uma dimensão e um mercado adequados ao desenvolvimento da actividade, mantendo-se a concorrência em níveis que não contribuíssem para a diminuição da qualidade do serviço.

# Utilização das carreiras regulares de serviço público nos anos de 1937 a 1946





**A segurança rodoviária, a adoção de normas que reduzissem a verificação de causas que contribuíam para a ocorrência de acidentes foram uma preocupação do legislador ao longo do tempo.**

sessenta anos, o que denota já a importância que certos aspectos relativos à segurança já mereciam.

Em 1930 introduziram-se limites de velocidade. Com efeito, em meio urbano, “...dentro das cidades e povoações...”; estabeleceu-se o limite de 30 km/h em geral, sem prejuízo da redução desse mesmo limite sempre que a prudência e a segurança o exijam, com possibilidade de aumentar a velocidade máxima admissível até 50 km/h “...nos locais e horas em que o trânsito seja com isso compatível”.<sup>30</sup>

Deve registar-se também a previsão no Regulamento de doze sinais adoptados por Convenção Internacional. Como se viu atrás, foi dada atenção às convenções internacionais que eram concluídas relativamente às matérias de trânsito e segurança rodoviária.

Ao tempo já se exigia, por exemplo, que os motoristas de veículos automóveis empregues em carreiras de serviço público estivessem habilitados com licença de condutor de automóveis pesados da qual constasse a indicação de serviço público e que tivessem idades compreendidas entre os vinte e um e os

<sup>30</sup> Cfr. o artigo 61º do Código da Estrada de 1930.

# A responsabilidade civil

## O legislador apresenta o instituto da responsabilidade civil como uma preocupação presente na preparação do novo Código da Estrada.

O número de acidentes rodoviários e de vítimas foi crescendo, como já se referiu, à medida que o país se ia dotando de estradas, de automóveis e de condutores no que parecia ser uma inquebrável relação de causa-efeito, que conferia especial importância económica e social à matéria da responsabilidade civil, tanto mais que o seguro automóvel não era obrigatório, nem sequer a contratação das respectivas apólices constituía uma prática generalizada.

Ademais, a disciplina prevista nos preceitos reguladores da responsabilidade civil constantes do Código de 1928, não foi a mais adequada, era mesmo geradora de injustiças. A título de exemplo, pode referir-se que assumiu especial importância a discussão da responsabilidade do condutor perante o passageiro transportado gratuitamente que é vítima de acidente, assim como a fixação do quantitativo máximo da indemnização.

O Código de 1930 estabeleceu o princípio de que todo o desastre ou acidente causado por veículo ou meio de transporte em circulação nas vias públi-

cas, que atinja a integridade física ou o património de qualquer pessoa, confere ao lesado o direito a uma indemnização. Porém, a aplicação deste preceito podia ser afastada desde que o autor do acidente ou os responsáveis por este fizessem prova de que as causas do acidente eram da responsabilidade do lesado.

Acresce, ainda, a responsabilidade solidária do proprietário do veículo sinistrado com o autor do acidente no que respeita ao pagamento de indemnizações a lesados.

O legislador estabeleceu, ainda, a possibilidade de os responsáveis pela indemnização transferirem a sua responsabilidade para companhias de seguros.

A fixação do montante da indemnização devida ao lesado por acidente de viação, isto é, a aplicação da norma constante do segundo parágrafo do artigo 33º, em que se deixava ao prudente arbítrio do julgador a fixação da quantia indemnizatória decorrente do acidente de viação, sem taxativas limitações, revelou-se especialmente desajustada à realidade da época.

Na verdade, o preceito referido apenas mandava atender às circunstâncias do acidente, sua gravidade e consequências, assim como à situação do lesado

# A responsabilidade civil



e do causador do desastre, o que terá levado, por certo, e em pouco tempo, a soluções casuísticas injustas.

Esta situação foi corrigida no novo Código, em 1930, pela fixação de um montante máximo de duzentos contos para a indemnização, com excepção dos casos em que se provasse ter havido intenção criminosa por parte do responsável pelo acidente.

O legislador teve, ainda, a visão de que o automóvel, se utilizado incorrectamente, poderia constituir um instrumento apto à prática de actos especialmente prejudiciais para a sociedade, ao cometimento de crimes. Por isso estabeleceu penalidades mais duras para sancionar os casos mais graves, em que se provasse a vontade de atropelar outrem, com a intenção de ferir ou de matar.

Aos comportamentos mais reprováveis eram aplicáveis as penas resultantes do Código Penal, designadamente as penas relativas ao homicídio, ferimentos e outras ofensas corporais voluntárias.



# Problemas a ponderar

**O legislador dá, ainda, nota no preâmbulo do Código da Estrada de 1930 da necessidade de amadurecer, de ponderar e, por isso, de deixar para decisão posterior, a possibilidade de criar tribunais especializados em transgressões ao Código da Estrada, atento aos valores representados pelo automobilismo, ao seu número e multiplicidade, assim como à necessidade de uniformizar o critério julgador, a bem da segurança rodoviária; “...da segurança do público e dos próprios automobilistas”.**

codificação das disposições relativas a direitos sobre propriedade automóvel<sup>32</sup>.

Ficou também pendente a criação de conservatórias especializadas no registo dos automóveis, que se destinassem a assegurar a propriedade dos veículos, matérias que foram efectivamente alvo de atenção nos meses seguintes.

Com efeito, em Junho de 1930, determinou-se que as viaturas automóveis, tal como estavam definidas no artigo 47º do Código da Estrada, passavam a ser consideradas bens móveis para todos os efeitos jurídicos. Ao mesmo tempo foi criada uma Conservatória de Registo Automóvel junto de cada uma das comissões técnicas de automobilismo<sup>31</sup>. Pouco depois, em 1931, procedeu-se à

<sup>31</sup> Decreto n.º 18.479, de 18 de Junho de 1930, já anteriormente referido.

<sup>32</sup> Decreto n.º 19.832, de 4 de Junho de 1931.

# O tempo da guerra



## **A Segunda Guerra Mundial trouxe dificuldades à vida quotidiana dos portugueses, apesar de o país não ter sido beligerante.**

A oferta do país em matéria de transportes sofreu forte regressão, já que a importância que o transporte automóvel assumiu durante a década de trinta tornou mais sensíveis a toda a população as dificuldades especialmente sentidas por empresários de transportes mecânicos e por automobilistas.

Em 1941 observou-se uma paralisação progressiva dos automóveis ligeiros de passageiros, primeiro os particulares e depois os de aluguer, não obstante o seu abastecimento não ter sido proibido.

A administração teve necessidade de tomar providências quanto a abusos cometidos contra o público por motoristas e industriais de transportes e, tendo como objectivo racionalizar a utilização de combustíveis e acessórios, de molde a garantir condições mínimas de funcionamento dos transportes que se revelassem mais importantes do ponto de vista económico e social.

Em 1942, a Direcção Geral dos Serviços de Viação considerou que se verificava uma situação anormal “...quanto às condições em que se

efectuaram os transportes públicos e particulares”, que tornavam impossível qualquer comparação dos dados estatísticos tratados nesse ano, com os dos anos anteriores, designadamente os que precederam o início da guerra<sup>33</sup>.

As dificuldades na obtenção de peças de substituição e na consequente realização de reparações, de pneus e câmaras-de-ar, assim como de combustível para os automóveis criaram sérios constrangimentos que obrigaram à tomada de medidas restritivas da circulação automóvel e à intervenção de serviços do Estado em actividades que antes não necessitavam da mesma.

Com efeito, a partir de 1942 houve necessidade de racionar a gasolina. Regista-se também um aumento do número de automóveis adaptados a funcionar a gás pobre, que neste ano provocou a quase duplicação do número dos veículos em circulação que consumiam este tipo de combustível.

No final deste ano de 1942 foi publicada legislação que determinou a feitura do cadastro de todos os automóveis ligeiros de passageiros, o que aumentou o serviço na Direcção Geral dos Serviços de Viação<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1942, Lisboa: Imprensa Nacional, 1944, pág. 1.

<sup>34</sup> Cfr. a Portaria 10.273, de 3 de Dezembro de 1942.

# O tempo da guerra

A partir de fins de 1943, a mesma Direcção Geral viu aumentar novamente as tarefas a seu cargo, desta vez com a distribuição no continente e nas ilhas adjacentes, hoje Região Autónoma dos Açores e Região Autónoma da Madeira, das câmaras-de-ar e protectores importados<sup>35</sup>.

Atento ao cenário traçado, não é de estranhar que se verificassem sérias dificuldades com os transportes colectivos. Com efeito, “apesar de ter melhorado sensivelmente o abastecimento do país em combustíveis líquidos, a exploração das carreiras de serviço público durante o ano de 1943 não pode normalizar-se, em virtude da falta de pneumáticos.”

Os fornecimentos feitos, muito aquém das necessidades dos concessionários, não permitiram o restabelecimento das condições normais de exploração das concessões, continuando assim a nossa rede de transportes por estrada a sofrer as consequências da anormalidade do momento que passa.<sup>36\*</sup> As dificuldades com a manutenção de veículos afectos a serviço particular não eram menores.

A fiscalização do trânsito, designadamente a que era feita a partir de brigadas móveis, decresceu devido às dificuldades sentidas com o apetrecha-

mento destas brigadas em veículos, seja por dificuldades de manutenção, seja de substituição.

Mantém-se pois, em 1943, um grande número de concessões com horários reduzidos, que não satisfaziam as necessidades de transporte das populações que serviam.<sup>37\*\*</sup>

Contrariamente ao automóvel, verificou-se um significativo aumento de passageiros transportados em eléctricos. Efectivamente, os transportes públicos de tracção eléctrica, que circulavam sobre carris, viram muito incrementado o número de passageiros e a sua importância social e económica.

Durante o período em análise, existiam eléctricos circulando sobre carris em Lisboa, Porto, Coimbra, Sintra (Praia das Maças) e Braga que, em termos gerais, de ano para ano, transportavam mais passageiros.

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa era a que transportava mais passageiros e tinha ao serviço mais do dobro dos eléctricos que todas as outras entidades que exploravam transportes colectivos em veículos circulando sobre carris. Em 9 de Abril de 1944, a Carris de Lisboa iniciou a exploração de carreiras em

<sup>35</sup> Cfr. a Portaria 10.427, de 26 de Junho de 1943.

<sup>36</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1943, Lisboa, Imprensa Nacional, 1944, págs. 1 e 2.

<sup>37</sup> Vide nota anterior



# O tempo da guerra



autocarros, o que constituiu o começo da exploração de transportes urbanos de passageiros em automóveis pesados no continente.

As dificuldades referidas com os transportes em automóveis determinaram um acréscimo dos transportes efectuados em animais e veículos não automóveis.

No final da guerra, em 1945, a Direcção Geral dos Serviços de Viação apresentava já uma diminuição sensível de expediente, não obstante ter tido intervenção directa no esforço desenvolvido durante a guerra tendo em vista a distribuição de acessórios<sup>38</sup>.

<sup>38</sup> Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação, ano de 1945, Lisboa: Imprensa Nacional, 1947.



# A sinistralidade rodoviária durante a guerra

**Não obstante as referidas dificuldades de abastecimento e as restrições à circulação a que a guerra conduziu, entre 1939 e 1945, a sinistralidade rodoviária apresentou uma tendência crescente<sup>39</sup>, em número de acidentes e relativamente às mortes verificadas. É importante referir que, ao tempo, já se distinguiam as mortes ocorridas nas vinte e quatro horas seguintes ao acidente das que ocorriam nos trinta dias que se lhe seguiam<sup>40</sup>.**

O fenómeno da sinistralidade rodoviária era alvo de atenção pelas autoridades, que procuravam caracterizá-lo, analisá-lo e combatê-lo com recurso aos meios disponíveis, ao conhecimento técnico e às boas práticas.

Com efeito, “...temos ainda de chamar a atenção do leitor para o aumento verificado nos acidentes de trânsito em 1940, em relação ao número de acidentes ocorrido em 1939”.

“Todos os anos formulamos o voto de ver, senão diminuído, pelo menos estabilizado o número de acidentes. Vã esperança, breve desfeita, à medida que no decorrer do ano vamos anotando os números que vão servir para a confecção dos quadros publicados neste capítulo.

*E contudo o problema não nos parece insolúvel.*

*Continuamos convencidos de que um conjunto de medidas preventivas e repressivas poderá contribuir eficazmente para a resolução de tam magno problema, de tam tristes e tam graves consequências.*

*Como medida preventiva, o policiamento e sinalização dos lugares onde os acidentes são mais frequentes.*

*Como medida repressiva, a punição rápida e exemplar dos causadores de acidentes.*

*É fácil conhecer os locais das vias urbanas, e até das vias rurais, onde os acidentes ocorrem com uma periodicidade alarmante.*

*A regularização do trânsito nestes locais, feita por um agente, não seria fácil remédio para obviarmos ao mal a que nos referimos?*

*É facto que numa cidade com ruas acanhadas para uma circulação intensa, quer de veículos quer de peões, há um grande número de acidentes de consequências ligeiras, sempre impossível de evitar. Mas uma maior disciplina no trânsito, não só dos veículos, mas muito principalmente dos peões, só poderia tra-*

<sup>39</sup> Em 1941, o número de acidentes decresceu 4,6% relativamente ao ano anterior, tendo ascendido a 8.352.

<sup>40</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1941, Lisboa: Imprensa Nacional, 1943, págs. 9 e 10.

# A sinistralidade rodoviária durante a guerra



*zer benéficos resultados para o trânsito e muito contribuiria para a resolução do problema de que vimos tratando. Todos nós conhecemos a inconsciência com que a maioria dos peões circula em Lisboa.*

*Até em ruas largas e amplas avenidas vemos os peões abandonar os amplos passeios e placas que lhe são reservados, para circularem pelas faixas de rodagem!*

*Os veículos de tracção animal circulam também em geral fora da linha de trânsito que lhes compete, e os velocípedistas bem caro pagam a inconsciência com que circulam nas estradas.*

*São sempre as cidades de Lisboa e Porto que mais contribuem para os acidentes.<sup>41</sup>”*

Este quadro caracteriza-se, em primeiro lugar pela identificação de problemas quanto à infra-estrutura que, em certos locais, se apresentava ainda pouco adaptada à circulação automóvel, e ao comportamento humano, especialmente dos utentes vulneráveis, que não atendia ao risco inerente à circulação.

Analisando, agora, os dados disponíveis, registavam-se como mais significativos,

em termos numéricos, os acidentes resultantes da queda dos carros eléctricos<sup>42</sup>, os atropelamentos e os choques.

Quanto ao apuramento de culpas, aos culpados pela verificação do acidente, aparecem em primeiro lugar os peões, em segundo os condutores de veículos não automóveis e, por fim, em terceiro lugar, os motoristas.

As deficiências mecânicas também eram causadoras de número significativo de acidentes, desde logo, os rebentamentos de pneus e de câmaras-de-ar, a que não era certamente alheia a penúria destas peças, a que se aludiu<sup>43</sup>.

As análises da sinistralidade afirmam claramente, como se viu, a importância do problema do envolvimento dos utentes vulneráveis em acidentes, sendo referidas a indisciplina de peões e de ciclistas, assim como a queda de passageiros dos eléctricos.

A sinistralidade nos maiores centros urbanos assumia uma expressão mais importante que no resto do país devido à maior concentração de utentes das vias<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1940, Lisboa: Imprensa Nacional, 1941, pág. 10.

<sup>42</sup> Não será despidendo observar a evolução da carroçarias dos carros eléctricos, desde logo, o passarem de abertas a fechadas, nem as condições que propiciavam a muitos passageiros viajar nos estribos.

<sup>43</sup> Direcção Geral dos Serviços de Viação, Relatório referente ao ano de 1944, Lisboa: Imprensa Nacional, 1945.

<sup>44</sup> A Câmara Municipal de Lisboa publicou, em 1935, um regulamento por meio do qual se pretendia atender a este problema.

# O imediato pós-guerra

## **A Direcção Geral dos Serviços de Viação encarou o ano de 1946 com uma visão optimista do sector rodoviário, bem diferente já das dificuldades resultantes da guerra.**

“O expediente da Direcção Geral dos Serviços de Viação durante o ano findo (1946) foi o reflexo do recrudescimento dos transportes em automóveis, verificado após a suspensão das restrições e impedimentos que dificultaram, quando não impediram, a utilização desses mesmos transportes.

Com o reabastecimento assegurado de combustíveis líquidos, lubrificantes, câmaras-de-ar e pneumáticos, a que se juntava a importação franca de automóveis, produziu-se, simultaneamente, uma afluência extraordinária de requerimentos para se legalizarem novos veículos e se firmarem situações de propriedade, a par de muitos outros para o reconhecimento legal da capacidade de condução, constituindo uma verdadeira avalanche que caiu sobre esta Direcção Geral, com os danos próprios e inevitáveis, representados, neste caso, e em virtude da insuficiência de pessoal, pela desorganização dos serviços e consequente atraso dos respectivos expedientes.<sup>45</sup>”

As condições verificadas no ano de 1946 permitiram que, em Portugal, se desse início à reorganização dos transportes por meio de veículos automóveis, a ritmo acelerado, com consequências imediatas na maior disponibilidade, na ampliação dos serviços públicos de transportes.

Esta reorganização incluiu também a da própria Direcção Geral dos Serviços de Viação, não obstante, no ano seguinte, em 1947, a situação ser extremamente difícil, caracterizada por grande acumulação de serviço, atrasos significativos e inoportáveis no expediente.

As dificuldades na contratação de pessoal, em razão dos inerentes trâmites processuais, impediram a dotação dos serviços com o pessoal indispensável para assegurar o seu regular funcionamento<sup>46</sup>.

Ao mesmo tempo, a sinistralidade rodoviária aumentou, apesar de ter também aumentado a acção da fiscalização, não obstante, em 1947, ainda não se terem atingido os níveis de 1939, 1940.

A actividade de fiscalização era exercida nesta época com base em postos fixos e em brigadas móveis, a que incumbiam missões diferentes. Aos primeiros competia principalmente dis-

<sup>45</sup> Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação, ano de 1946, Lisboa, Imprensa Nacional, 1948, pág. 13.

<sup>46</sup> Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação, ano de 1947, Lisboa: Imprensa Nacional, 1949, pág. 14.

# O imediato pós-guerra



ciplinar toda a circulação que se fazia em obediência a horários ou a velocidades limitadas, bem como fiscalizar o respeito devido aos preceitos relativos a características técnicas e, às segundas, incumbiam sobretudo as acções de fiscalização em plena estrada, isto é, a aplicação das regras de trânsito e o registo dos acidentes.

Ao tempo era sobretudo por três meios distintos que a Administração intervinha em matérias de prevenção e segurança rodoviária; através da actividade de fiscalização, da regulação do trânsito e da incorporação nas vias de equipamentos de segurança.

Com a actividade de fiscalização operava-se a repressão dos excessos ou do incumprimento das regras legais aplicáveis, com a regulação do trânsito criavam-se condições adequadas de utilização dos veículos e, através de intervenções na infra-estrutura rodoviária incorporavam-se nesta os meios de prevenção e de resguardo do tempo.

Não obstante os esforços desenvolvidos pela Administração, a sinistralidade continuava a aumentar, o que implicava a necessidade, em primeiro lugar, de conhecer melhor a realidade do acidente para, em seguida, se poder actuar de uma forma mais certa.

Para o agravamento da sinistralidade contribuía naturalmente o aumento da circulação de veículos e de peões, que o fim da guerra propiciava, o que agravava o nível de risco a que os utentes das vias estavam expostos.

Acrescia que os registos dos acidentes eram pouco precisos, por não se registarem todos os acidentes, ou pela pouca precisão dos registos. A título de exemplo, importa relevar que se registava como acidente desde o mais leve abalroamento até ao choque mais violento, o que não permitia um conhecimento mínimo do que efectivamente se passava.

O estudo estatístico, afirmava então a Direcção Geral dos Serviços de Viação, para ser útil, exige o estabelecimento de comparações por períodos longos, com base em dados comparáveis, que efectivamente traduzam a realidade subjacente.

Em consequência, o efectivo conhecimento da evolução da indústria dos transportes e das condições do trânsito, estava, ao tempo, dificultado. Tanto mais que, a situação de guerra tinha criado condições anormais na circulação rodoviária e, bem assim, no sector dos transportes.

# Os novos regimes jurídicos

**Antes mesmo do fim da guerra iniciou-se a preparação e a publicação de legislação estruturante do sector do rodoviário, seja no que se refere ao sector empresarial e laboral dos transportes, às infra-estruturas, à actividade transportadora propriamente dita, ou mesmo à adequação dos serviços tendo em vista a sua organização e a consequente dotação com os meios adequados.**

ração do regime fiscal aplicável aos transportes.

Veja-se, a título de exemplo, a legislação relativa ao Grémio dos Industriais dos Transportes em Automóveis publicada ente 1942 e 1945<sup>47</sup>.

Em relação à estrada, importa assinalar a reorganização dos serviços da Junta Autónoma das Estradas em 1945 e a publicação do Plano Rodoviário no mesmo ano, que viria a ser substituído em 1985, o Estatuto das Estradas Nacionais de 1949, já várias vezes alterado, mas ainda não integralmente revogado.

Quanto aos transportes, há a referir a criação do Conselho Superior dos Transportes Terrestres e a publicação do novo regime jurídico da coordenação dos transportes, assim como a alte-

<sup>47</sup> Decreto n.º 32.015 de 13 de Maio de 1942, que reorganiza o Grémio, Portaria n.º 10.493, que toma extensiva às Ilhas Adjacentes a acção do Grémio, Portaria n.º 10.882, de 1 de Março de 1945, que regulamenta o Decreto n.º 32.015 e, já de pois da guerra, a Portaria n.º 10.882, de 20 de Fevereiro de 1947 e o Decreto n.º 38.944, de 10 de Outubro de 1952, que altera o Decreto n.º 32.015.

# A infra-estrutura



**Em 1944 foi publicado o Plano Rodoviário<sup>48</sup> que, por força de lapsos e erros nele contidos, teve que ser rectificado, tendo o legislador optado pela publicação de um novo decreto<sup>49</sup>.**

Este novo plano resultou, em primeiro lugar, dos trabalhos efectuados desde 1927, nos termos da política de fomento, que permitiram dotar o país de novas infra-estruturas.

Por outro lado, houve necessidade de adequar a classificação das estradas à sua função, bem como às necessidades de desenvolvimento, de acordo com os interesses gerais do país, de forma a possibilitar que as diversas zonas fossem adequadamente servidas por vias de comunicação.

Foi, então, introduzida uma nova classificação de estradas nacionais, que as dividia em estradas de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes. O plano previa, ainda, a existência de estradas municipais e de caminhos públicos e estabelecia as respectivas características.

A extensão total das estradas nacionais passou a 20.597 quilómetros. A nova repartição das estradas por estas três categorias correspondia à função económica

efectivamente desempenhada, conforme a orografia da região e as respectivas características técnicas das vias.

No final do ano de 1945 foram reorganizados os serviços da Junta Autónoma das Estradas.

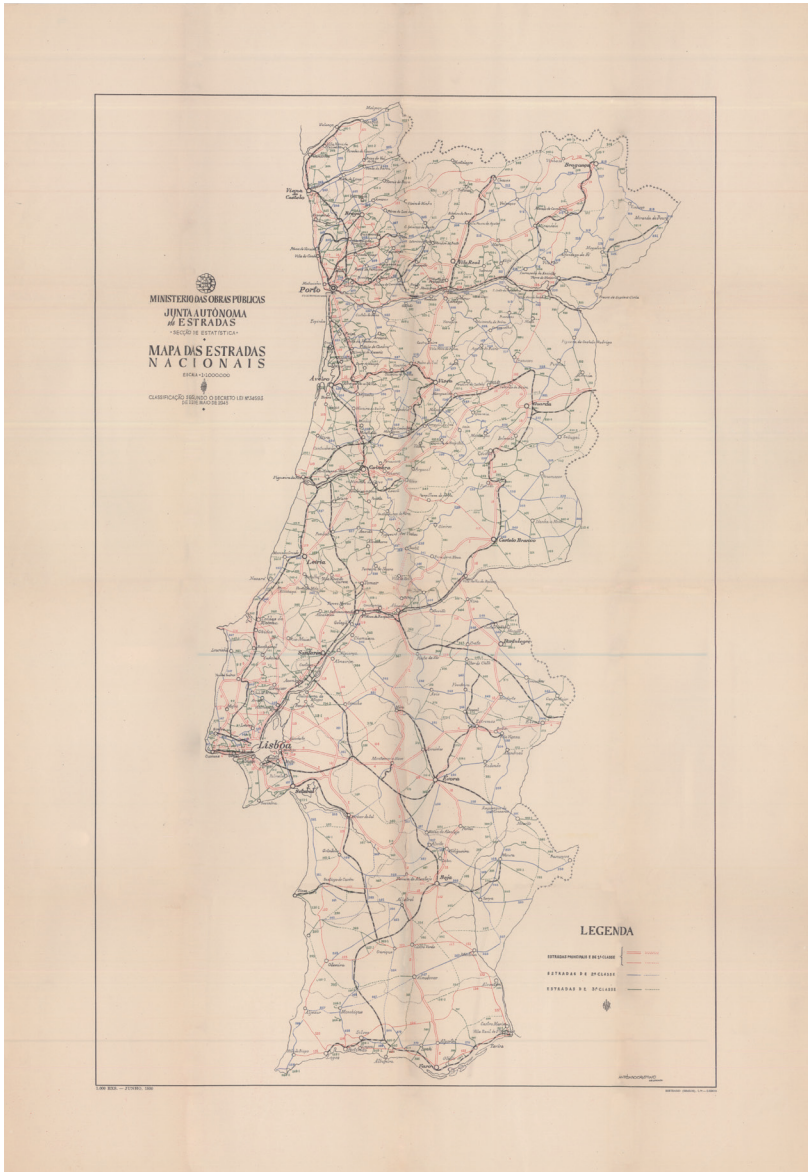
Esta reorganização tornou-se necessária por terem já decorrido mais de dez anos sobre a última reorganização e também pelo acréscimo de trabalho que resultou da aprovação do novo Plano Rodoviário do continente, assim como dos planos de estradas das ilhas adjacentes, que exigiam o reforço do pessoal técnico e administrativo de carácter permanente<sup>50</sup>.

O Estatuto das Estradas Nacionais, publicado em 1949, completou a estrutura basilar do edifício legislativo relativo à infra-estrutura rodoviária, revogando expressamente um conjunto de diplomas e unificando num diploma as principais normas relativas à estrada, designadamente as relativas a pessoal, demarcação, sinalização, protecção e defesa da estrada, fiscalização e sancionamento, segurança rodoviária, arborização, conservação, licenciamento, fiscalização, taxas e penalidades.

<sup>48</sup> Decreto-Lei n.º 33.916, de 4 de Setembro de 1944.

<sup>49</sup> Decreto-Lei n.º 34.593, de 11 de Maio de 1945.

<sup>50</sup> Decreto n.º 22.239, de 20 de Novembro de 1933, Decreto-Lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1935 e Decreto-Lei n.º 35.434, de 31 de Dezembro de 1945.





# A concorrência nos transportes



**Os problemas originados pelos diversos meios de transporte, designadamente o rodoviário e o ferroviário, foram, desde cedo, uma preocupação do Governo, como se verificou, logo em 1933, com a publicação do Regulamento de Transportes em Automóveis Pesados.**

A regulação dos transportes foi feita pela Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945, que tem na sua origem a proposta de lei de coordenação de transportes terrestres, apresentada pelo Governo à Assembleia Nacional em 30 de Janeiro desse ano.

A coordenação pretendida consistia no que hoje se designa por inter-modalidade, isto é, na conjugação dos diversos modos de transporte de forma a aproveitar ao máximo as capacidades e a função de cada um deles.

A intervenção legislativa, completada três anos mais tarde com o Regulamento de Transportes em Automóveis<sup>51</sup> assentava na necessidade de “...fomentar o desenvolvimento das diversas formas de transporte onde for aconselhável a sua utilização e impedi-la onde não oferecer interesse económico e, por outro, repartir o tráfego de

*modo que for mais útil e menos oneroso para a colectividade. Quer dizer: é necessário uma política de fomento e de coordenação dos transportes*<sup>52</sup>”.

Com a entrada em vigor desta legislação criaram-se condições para a coordenação dos transportes em novos moldes, assentes no princípio da repartição do tráfego e na obrigatoriedade de celebração de contratos de serviço combinado.

Ao mesmo tempo promoveu-se a concentração de empresas ferroviárias e o agrupamento de empresas concessionárias de transportes em automóveis nos casos em que razões de interesse público o aconselhassem, sem prejuízo de uma sã concorrência.

Estabeleceu-se, ainda, que não seriam feitas novas concessões a empresas diferentes das já existentes, salvo casos especiais derivados das exigências de tráfego<sup>53</sup>.

Por último, em relação aos impostos sobre os transportes, a Lei 2080 estabeleceu que, a todos os transportes automóveis colectivos ou de alugar, deveria ser aplicado um sistema tributário escalonado, que conduzisse ao equilíbrio económico em que devia assentar a coordenação dos transportes terrestres.<sup>54</sup>

<sup>51</sup> Decreto n.º 37.272, de 31 de Dezembro de 1948.

<sup>52</sup> In preâmbulo do Decreto 37.272.

<sup>53</sup> Neste sentido vide preâmbulo do Decreto-Lei n.º 45.331, de 28 de Outubro de 1963.

<sup>54</sup> Vide a Base XII.

# Os novos tempos

**Em meados dos anos 50 do século XX, as exigências dos anos 30 relativas a limites de velocidade, bem como a requisitos e características técnicas dos veículos, o conhecimento acumulado relativo a sinistralidade rodoviária, a nova classificação das estradas, os requisitos exigíveis aos condutores, a importância do instituto da responsabilidade civil, o peso e a importância da legislação avulsa e muitos outros aspectos, levaram a Administração a concluir que o Código de 1930 tinha esgotado a sua missão enquanto acervo de legislação disciplinadora do trânsito.**

A necessidade de revogar o Código da Estrada de 1930 e de o substituir por outro diploma pode sintetizar-se, como o fez o legislador em 1954, da forma seguinte:

“A medida que o tráfego cresce – principalmente o tráfego automóvel – e surgem inovações de ordem técnica que possibilitam uma utilização mais ampla dos veículos, nasce também a necessidade de definir com mais precisão, em novas regras de conduta o comportamento a exigir aos diferentes usuários da estrada.”<sup>55</sup>

Em consequência, no dia 20 de Maio de 1954, foi publicado o novo Código da Estrada, que entrou em vigor no dia 1 de Janeiro de 1955.

<sup>55</sup> Vide o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 39.672, de 20 de Maio de 1954, que aprovou o Código da Estrada de 1954.



Academia das Ciências de Lisboa  
- *Dicionário da língua Portuguesa Contemporânea*. Lisboa: Verbo, 2001.

*As Estradas em Portugal: memória e História* / Coord. Amélia Aguiar Andrade. [s. l.]: Centro Rodoviário Português, 2002 (Legislação; n.º 3).

CORREIA, M. J. Pupo, Camionagem. In *Dicionário Jurídico da Administração Pública*, Vol. 2, Lisboa: [s. ed.], 1991.

CORREIA, M. J. Pupo - Rodoviário (Direito). In *Verbo Enciclopédia Luso Brasileira*, Vol. 16, Lisboa: Verbo, [199\_].

*Dicionário Jurídico da Administração Pública* / dir. José Pedro Fernandes, Vol. 2, Lisboa: [s. ed.], 1990.

FARINHA, Luís Miguel Pereira - *O Código da Estrada de 1928*. [em linha] 2008. [Consult. em 20 Abr. 2010]. Disponível em: <http://www.ansr.pt>

*Nova Enciclopédia Ilustrada do Automóvel* / org. David Burgess Wise. Lisboa: Estampa, 2001.

PORTUGAL. Conselho Superior de Viação - *Relatório de 1931*.

PORTUGAL. Direcção dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1935*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1937.

PORTUGAL. Conselho Superior de Viação - *Relatório referente ao ano de 1936*. Lisboa: Papelaria Fernandes, 1937.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1937*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1938.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1938*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1939.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1940*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1941.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1941*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1943.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1942*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1944.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1943*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1944.

# Bibliografia

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório referente ao ano de 1944*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1945.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório do ano de 1945*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1947.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório do ano de 1946*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1948.

PORTUGAL. Direcção Geral dos Serviços de Viação - *Relatório do ano de 1947*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1949.

RAMOS, J. Costa; SIMÕES, Carlos - *Transportes em Automóveis: manual de legislação*. Lisboa: Edição de Autor, 1965.



Decreto n.º 13969, de 20 de Julho de 1927. *Diário do Governo* n.º 236 - 1.ª Série. Ministério do Comércio e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 17813, de 30 de Dezembro de 1929. *Diário do Governo* n.º 300 - 1.ª Série. Ministério das Finanças. Lisboa.

Decreto n.º 18319, de 14 de Maio de 1930. *Diário do Governo* n.º 110 - 1.ª Série. Ministério das Finanças. Lisboa.

Decreto n.º 18406, 31 de Maio 1930. *Diário do Governo* n.º 125 - 1.ª Série. Ministério do Comércio e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 18479, de 18 de Junho de 1930. *Diário do Governo* n.º 139 - 1.ª Série. Ministério da Justiça e dos Cultos. Lisboa.

Decreto n.º 19545, de 31 de Março de 1931. *Diário do Governo* n.º 75 - 1.ª Série. Ministério do Comércio e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 19832, de 4 de Junho de 1931. *Diário do Governo* n.º 272-Supl. - 1.ª Série. Ministério da Justiça e dos Cultos. Lisboa.

Decreto n.º 21087, de 14 de Abril de 1932. *Diário do Governo* n.º 88 - 1.ª Série. Ministério da Justiça e dos Cultos. Lisboa.

# Legislação

Decreto n.º 22604, de 31 de Maio de 1933. *Diário do Governo* n.º 120 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 22718, de 22 de Junho de 1933. *Diário do Governo* n.º 138 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 22239, de 20 de Novembro de 1933. *Diário do Governo* n.º 265 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 23499, de 24 de Janeiro de 1934. *Diário do Governo* n.º 20 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 23948, de 1 de Junho de 1934. *Diário do Governo* n.º 127 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 32015, de 13 de Maio de 1942. *Diário do Governo* n.º 110 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto n.º 37272, de 31 de Dezembro de 1948. *Diário do Governo* n.º 303 – 1.ª Série. Ministério das Comunicações. Lisboa.



Decreto n.º 38944, de 10 de Outubro de 1952. *Diário do Governo* n.º 227 – 1.ª Série. Ministério das Comunicações. Lisboa.

Decreto-Lei n.º 23236, de 20 de Novembro de 1933. *Diário do Governo* n.º 265 – 1.ª Série. Ministério das Finanças. Lisboa.

Decreto-Lei n.º 24326, de 9 de Agosto de 1934. *Diário do Governo* n.º 186 – 1.ª Série. Ministério das Finanças. Lisboa.

Decreto -Lei n.º 26117, de 23 de Novembro de 1935. *Diário do Governo* n.º 272-Supl. – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto-Lei n.º 33916, de 4 de Setembro de 1944. *Diário do Governo* n.º 196-Supl. – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de Maio de 1945. *Diário do Governo* n.º 102-Supl. – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Decreto-Lei n.º 35434, de 31 de Dezembro de 1945. *Diário do Governo* n.º 291 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

# Legislação

Decreto-Lei n.º 39672, de 20 de Maio de 1954. *Diário do Governo* n.º 110 -Supl. – 1.ª Série. Ministério do Ultramar e das Comunicações. Lisboa.

Decreto-Lei n.º 45331, de 28 de Outubro de 1963. *Diário do Governo* n.º 253 – 1.ª Série. Ministério das Comunicações. Lisboa.

Portaria n.º 10273, de 3 de Dezembro de 1942. *Diário do Governo* n.º 279 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Portaria n.º 10427, de 26 de Junho de 1943. *Diário do Governo* n.º 133 - 1.ª Série. Ministérios das Finanças, das Obras Públicas e Comunicações, das Colónias e da Economia. Lisboa.

Portaria n.º 10493, de 18 de Setembro de 1943. *Diário do Governo* n.º 202 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Portaria n.º 10882, de 1 de Março de 1945. *Diário do Governo* n.º 44 – 1.ª Série. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa.

Portaria n.º 11723, de 20 de Fevereiro de 1947. *Diário do Governo* n.º 41- 1.ª Série. Ministério das Comunicações. Lisboa.