



I CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

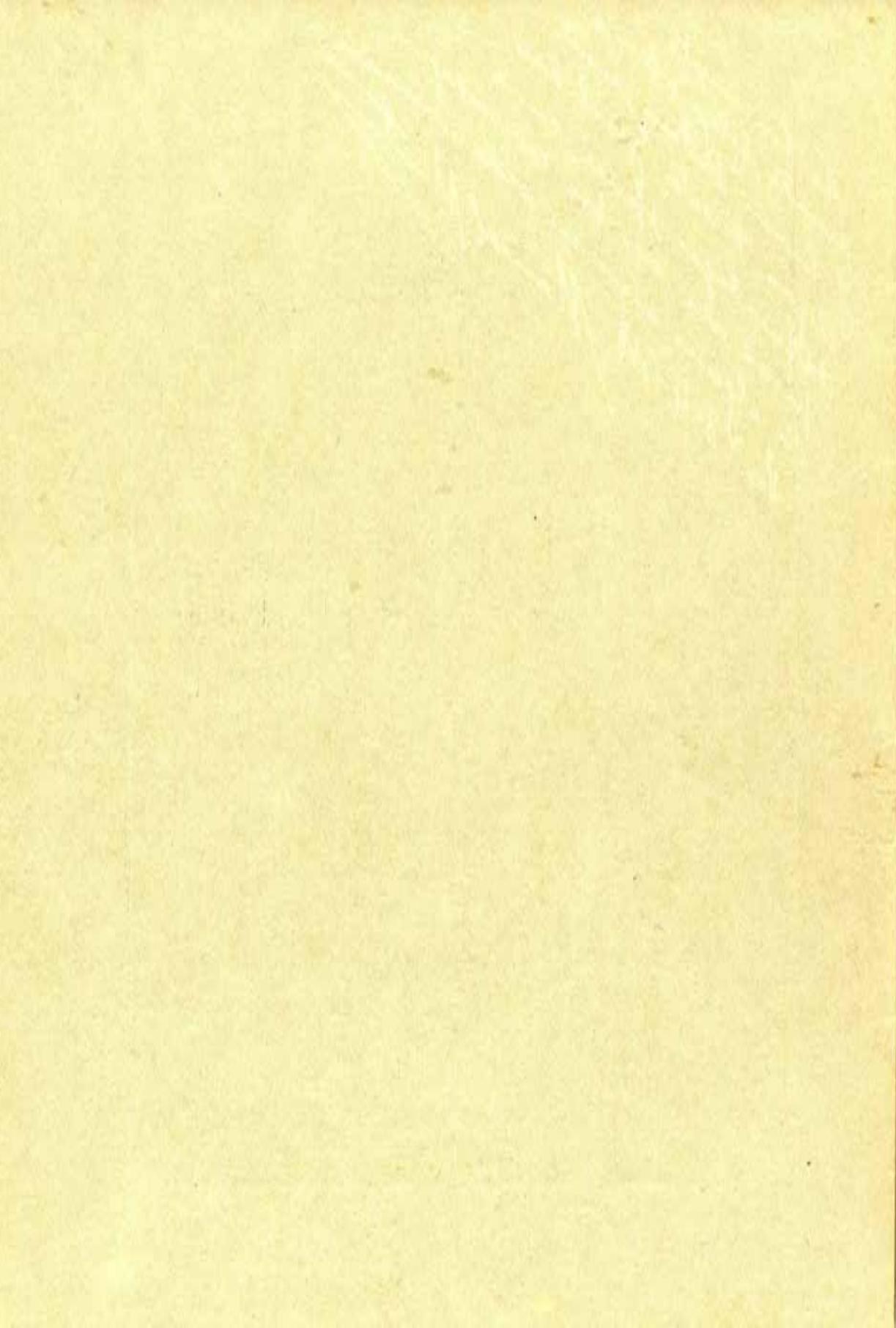
I SECÇÃO

# AS ALFANDEGAS NAS SUAS RELACÕES COM O TURISMO

TESE APRESENTADA POR MANUEL GONÇALVES MONTEIRO



LISBOA  
1 9 5 6



Ao seu muito apreço,  
Presidente da  
Câmara de Lisboa,  
J. Carvalho Pinto,  
digno director geral das  
alfanegas, oferece, como  
nova obra sua  
de alguma utilidade  
a 8.º 9.º

CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

I SECÇÃO



Superior de Hotelaria e Turismo  
BIBLIOTECA  
1936

# AS ALFANDEGAS NAS SUAS RELACÕES COM O TURISMO

TESE APRESENTADA POR MANUEL GONÇALVES MONTEIRO



LISBOA

1936

E.S.H.T.E.

Nº INV. 2046

BIBLIOTECA CELESTINO  
DOMINGUES

Escola Superior de Hotelaria e Turismo  
do Esteril

Registado 28.09.2014  
Gota: CND 23 Entrada gm.

As ligeiras considerações que aqui vou apresentar, acerca do tratamento aduaneiro a que devem ser sujeitas as bagagens dos passageiros que entram no País por qualquer via, constituem, por assim dizer, um complemento do meu trabalho «As Alfândegas nas suas relações com o turismo automobilístico», que tive a honra de relatar para o I Congresso de Automobilismo e de Aviação Civil realizado no Porto em Abril p. p.

Assim, tendo sido expostas naquele trabalho as condições que me pareceram que deviam servir de base ao diploma legal que viesse a ser promulgado sobre as facilidades aduaneiras a conceder aos veículos automóveis à sua passagem pelas nossas fronteiras, torna-se indispensável que, a par daquelas facilidades, sejam também concedidas outras respeitantes à revisão das bagagens que acompanham os passageiros, introduzindo-se na nossa legislação um conjunto de disposições que tornem essa revisão um serviço rápido e perfeito, evitando escusados incômodos e dispensando certas exigências legais e regulamentares, por forma a deixar no espírito daqueles que visitam o nosso país, com maior ou menor demora, uma agradável impressão logo à sua chegada.

Depois da apresentação do referido trabalho que me proporcionou o ensejo de poder fazer a defesa em público de certos princípios que muito favorecem o turismo automobilístico e em que tive a felicidade de me ver acompanhado, sem reservas de qualquer espécie, por todos os membros da Comissão nomeada pela portaria de 14 de Dezembro de 1933 e cuja presidência me foi confiada, é com o maior prazer que venho constatar que tais princípios mereceram superiormente o melhor acolhimento, encontrando-se integrados nos decretos n.º 26080 e 26081, de 22 de Novembro findo, diplomas estes que há-de contribuir, sem dúvida, para dar um grande incremento ao turismo nacional e que colocam o nosso país na vanguarda de todos os outros quanto à concessão de facilidades aduaneiras ao automobilismo.

Contraí, por esse efeito, a obrigação moral de vir a este Congresso apresentar algumas sugestões e alvitres que julgo deverem ser tomados em conta nas soluções que vierem a ser dadas ao problema do desenvolvimento do turismo nacional.

De entre todas as modalidades e aspectos que apresenta esse problema e que, certamente, vão ser objecto de largo estudo e apreciação por parte do I Congresso Nacional de Turismo, cuja oportunidade de realização neste momento é indiscutível, ocupa um dos primeiros lugares, sem dúvida, o do estudo das facilidades aduaneiras a conceder aos passageiros na revisão das suas bagagens, quer venham pela via marítima quer venham por qualques outra, visto que, na saída, tal revisão foi já dispensada por despacho ministerial de 11 de Junho de 1930, ficando, porém, a fiscalização com o direito de proceder aos exames que, por suspeitas ou motivos fundamentados, se julguem necessários neste caso.

Na apreciação que aqui vou fazer sobre os vários aspectos que apresenta o problema das facilidades a estabelecer na legislação que regula o serviço da revisão das bagagens dos passageiros que entram no país, tratarei tão sómente da parte que interessa ao serviço aduaneiro.

por entender que os outros aspectos, que embora com ele se relacionem directamente, como sejam aqueles que se referem à identificação dos passageiros, devem ser tratados separadamente, visto a sua realização não estar sob a alcada das alfândegas.

O problema da identificação dos passageiros apresenta-se, na época actual, com um aspecto muito delicado e bastante complexo.

Para que o passageiro, e em especial o turista, não vá aborrecer o país para que se dirige com o objectivo de uma simples visita ou para nela fazer uma grande estadia, é indispensável que as formalidades legais a que tem de ser submetido na sua entrada, quer digam respeito à sua identificação, quer se trate da revisão aduaneira dos volumes que o acompanham, sejam exercidas sem grandes incômodos e com a maior rapidez possível.

Estas formalidades estão cometidas a autoridades distintas e independentes umas das outras, embora estreitamente relacionadas nas suas funções, visto que a accção de todas elas se completa, sendo seu dever coadjuvarem-se mutuamente para atingirem aquele fim.

Na tese que apresentei ao já citado Congresso, salientei a importância e o interesse que tem para o nosso país o movimento de turistas que nos pode vir do país vizinho — a Espanha.

Não devemos, de forma alguma, perder de vista essa importante fonte de turismo, talvez a maior de todas, circunstância esta que impõe às várias entidades, a quem incumbe o estudo das condições tendentes a promover o desenvolvimento do País, o dever de não descararem todos os meios de atrair esses visitantes.

O problema reveste-se, porém, de uma extraordinária delicadeza na parte que se refere à identificação dos passageiros, em virtude da Espanha não possuir um meio tão simples e tão perfeito de efectuar, como sucede entre nós com o bilhete de identidade.

E' de desejar que os governos dos vários países interessados dêem realização prática aos votos já aprovados sobre este assunto, pelos vários Congressos Internacionais, conforme as propostas apresentadas pelo ilustre director do Automóvel Club de Portugal, sr. Joaquim Roque da Fonseca, que tem sido, em tais Congressos, um infatigável e denodado paladino da divulgação do nosso bilhete de identidade.

Só assim o problema da identificação dos espanhóis, na sua entrada em Portugal, encontrará a sua perfeita e lógica solução, de que muito virá a beneficiar o intercâmbio turístico entre os dois países, mas em especial o nosso, que para elas oferece, neste momento, excepcionais condições de atração de vária ordem, acrescidas ainda da tradicional e franca hospitalidade da nossa gente.

Embora o problema da identificação dos passageiros me ofereça uma larga margem para interessantes e curiosas considerações, julgo do meu dever fazer incidir este estudo e a minha crítica, como já disse, tão sómente na parte que está a cargo das alfândegas, isto é, sobre o serviço da revisão de bagagens, visto tratar-se de um serviço que tem estreitas relações com o turismo.

Este tão importante assunto já tem ocupado a atenção de alguns distintos e competentes funcionários aduaneiros, que o têm estudado e tratado com toda a amplitude nas suas teses e dissertações exigidas para os concursos que têm a realizar para efeitos de promoção.

Não há dúvida de que para serem atingidos os importantes objectivos a que venho fazendo referência, é necessário dispor de instalações apropriadas e que possuam as condições estritamente indispensáveis por forma a poder efectuar-se nelas uma perfeita revisão das bagagens, o que não sucede com a maior parte das actuais, visto não apresentarem a mais pequena comodidade e conforto aos passageiros que nelas entram, como mais adiante teré occasião de demonstrar, quando tiver de lhes fazer uma mais larga referência.

A par da montagem de instalações modernizadas deve efectuar-se também não só a revisão como também a codificação da nossa legislação sobre bagagens que se apresenta, como quase toda a que ainda vigora nas alfândegas, dispersa por várias leis, decretos, circulares e determinações ministeriais, que se tornam, por esse efeito, de difícil consulta, não só por parte dos funcionários, como também do público interessado.

Julgo por isso da maior conveniência apresentar aqui uma ligeira resenha da nossa legislação em vigor sobre o regime aduaneiro das bagagens, a qual abrangerá apenas a parte que a elas se refere tal como são definidas no n.º 1 do artigo 87 das Instruções Preliminares das Pautas, para efeitos da isenção de direitos, isto é, aquelas que são constituidas

por roupas e objectos de uso pessoal, livros e utensílios próprios da profissão dos passageiros. Não tem interesse de maior para o objectivo deste trabalho o regime aduaneiro a que estão sujeitas as bagagens que sejam constituídas por móveis, roupas e outros objectos de uso doméstico compreendidos no N.<sup>o</sup> 2 do referido artigo 87., embora possa interessar em parte o regime referente a algumas dessas roupas e objectos de uso doméstico.

Pela ordem cronológica dessa legislação aparece-nos em primeiro lugar o decreto de 4 de Junho de 1886, que nos seus artigos 54.<sup>o</sup> a 58.<sup>o</sup> dispõe que «os passageiros podem sair de bordo dos navios, de dia, com as suas bagagens. De noite, só os passageiros de paquetes podem desembarcar com pequenos volumes de bagagem».

«As bagagens serão acompanhadas para a Alfândega com uma guia, onde o passageiro indicará o número e qualidade dos volumes e se contém tabaco ou outros géneros sujeitos a direitos. As bagagens que se destinam para fora do país não serão examinadas, sendo seladas».

«As bagagens dos chefes de missão, poderão seguir para qualquer cais. As bagagens dos passageiros que por mar saírem do país serão descritas por marcas, quantidade, qualidade e conteúdo de volumes em guias assinadas pelos passageiros».

Vem a seguir o Regulamento dos Serviços Aduaneiros de 31 de Janeiro de 1889, cujos artigos 336.<sup>o</sup> e 348.<sup>o</sup>, constituinte a sua Secção VIII, contêm a matéria legal sobre o serviço das bagagens, embora uma parte se encontre alterada por disposições e determinações posteriores.

Temos depois o decreto de 31 de Dezembro de 1897, que, com as suas instruções complementares de 18 de Janeiro de 1898, fixam as normas e procedimento a observar por parte dos funcionários aduaneiros na revisão das bagagens dos passageiros, encontrando-se ainda em vigor na maior parte.

Parece-me interessante transcrevê-las aqui, embora sumariamente, visto que são desconhecidas de uma grande parte do público, não sendo ousadia afirmar-se que a maioria das pessoas que viajam pelo estrangeiro também as ignoram.

É frequente ouvir dizer a compatriotas nossos, quando forçados a patenteiar, nas estações fiscais, as suas bagagens aos agentes da fiscalização aduaneira, que a nossa acção fiscal nesta matéria se torna mesquinha e vexatória, por ser demasiado minuciosa e morosa.

É certo que também alguns, ao contrário dos primeiros, elogiam os nossos serviços que, apesar das deficiências com que lutam, especialmente no que respeita a instalações, não deixam, todavia, de ser executados com correção, boa vontade e urbanidade por parte do respectivo pessoal, que necessita de dispor de uma preparação e aptidões especiais para bem se desempenhar das suas funções, visto que tem de lidar com um público possuindo os grados de cultura e educação os mais variados.

São essas disposições, quanto ao decreto de 1897, as seguintes:

«No acto da, chegada dos navios ou cembolos, os funcionários das alfândegas encarregados da visita fiscal aos navios entrados e os chefes das delegações aduaneiras nas estações do caminho de ferro mandarão distribuir, pelos passageiros, notas escritas em português e francês, contendo a indicação resumida do que se entende por bagagem e mencionando as disposições seguintes deste decreto: Que aos passageiros compete declarar se trazem ou não, nas suas bagagens, objectos sujeitos a direitos e, no caso afirmativo, apresentá-los; que aos mesmos é permitido trazer até 5 quilogramas de tabaco manipulado para despacho, devendo, caso o tragam, fazer a competente declaração; que as bagagens vindas por mar ou por terra, embora não acompanhem os passageiros, quando forem por estes recebidas dentro de um mês, gozarão no respectivo despacho do tratamento concedido às que acompanham seus donos; que o tráfego dos volumes de bagagem é gratuito.

«Os objectos separados das bagagens para pagamento de direitos serão imediatamente despachados pelas estações aduaneiras.

«Para a separação e classificação dos objectos sujeitos a direitos, vindos nas bagagens, atender-se-á a que sejam evidentemente novos, ou em excessiva quantidade, ou que representem considerável valor em relação à posição social dos passageiros.

«No caso de contestação sobre esta separação e classificação, cabe voto deliberativo ao director da alfândega, ouvido o chefe da repartição do despacho, e nas delegações, aos respectivos chefes.

«Os objectos sujeitos a direitos, incluídos em bagagens, só serão con-

siderados em tentativa de descaminho, quando vierem escondidos em fundos falsos ou evidentemente ocultos em roupas usadas. O vestuário com que os passageiros se apresentarem não ficará sujeito a exame, a fim de se averiguar se novo ou usado, e as joias de ouro e obras de prata que se reconheça serem de uso pessoal dos viajantes são exceptuadas das disposições do regulamento para o serviço das contrairribas.

De harmonia com a disposição expressa no parágrafo único do artigo 3.<sup>o</sup> deste decreto, expediu a extinta Administração Geral das Alfândegas uma nota-circular, em 18 de Janeiro de 1898, às alfândegas, contendo as instruções especiais que a seguir se transcrevem, sobre o modo de proceder no exame das bagagens, a fim de que este seja o mais rápido e sumário possível.

«1.<sup>o</sup> — Que os passageiros, devendo estar suficientemente instruídos pela nota em que se declara o que é bagagem para os efeitos fiscais, sejam convidados a declarar se trazem ou não objectos sujeitos ao pagamento de direitos;

«2.<sup>o</sup> — Que, no caso de responderem negativamente, possa limitar-se a verificação ao exame de um só dos volumes; se, porém, declararem que trazem alguns dos aludidos objectos, serão convidados a apresentá-los, e a verificação, conquanto rápida, será então feita em mais de um volume de bagagem;

«3.<sup>o</sup> — Que, nos termos do artigo 5.<sup>o</sup> do citado decreto, se tenha sempre em vista a relação entre a posição social dos passageiros e a quantidade e valor dos objectos que os acompanham.

«E' este um ponto rudimentar do descrenimento fiscal, a que tem de presidir a maior tolerância, apenas subordinada às restrições do artigo 7.<sup>o</sup> do decreto;

«4.<sup>o</sup> — Que, derivando a promulgação do decreto de que se trata, da autorização concedida ao Governo pelo número 1 do artigo 32.<sup>o</sup> da Carta de Lei de 3 de Setembro último, e dizendo-se ai, que as providências a adoptar serão tendentes a simplificar as formalidades aduaneiras, claro é que os métodos de fiscalização, neste assunto, devem nortear-se pelas franquias bem entendidas, o que não é difícil, pois nada há mais compatível com o escrupulo do que o bom senso;

«5.<sup>o</sup> — Que, para mais seguramente se alcançar o fim proposto, cumpre que a verificação das bagagens, nas estações aduaneiras, seja feita sob a superintendência dos respectivos chefes, ou dos empregados que legalmente os substituam».

O exame das disposições legais aqui transcritas demonstra-nos claramente que uma grande parte delas satisfaz as exigências do turismo actual, tornando-se necessário apenas que seja dispensada a aplicação, aos passageiros e às suas bagagens, de determinados preceitos da legislação geral que incide sobre vários objectos de consumo imediato, como mais adiante teremos ocasião de observar.

Estão ainda em vigor, como já afirmei, muitas das disposições atras transcritas; outras, porém, foram alteradas, substituídas ou simplesmente revogadas, como sucedeu com a determinação 2.<sup>a</sup> da circular de 18 de Janeiro de 1898, cuja doutrina continha justos preceitos que muito interessavam ao desenvolvimento do turismo pelas facilidades que dispensavam aos passageiros, e aos quais faço, por isso, especial referência agora.

Tão interessantes preceitos foram, porém, revogados em Abril de 1927, tendo sido determinado, então, que todos os volumes de bagagem fossem sujeitos a exame, que deverá ser feito com critério e prudência, evitando vexames inúteis e incômodos dignos de reparo, pois que tal exame visa tão somente a defesa dos interesses da Fazenda Nacional.

Compreende-se perfeitamente as razões justificativas de tal determinação superior, que deve, em minha opinião, manter-se, quer para os passageiros nacionais, quer para os estrangeiros, residentes no país. Ela encerra apenas uma medida de ordem fiscal que tem por principal objectivo evitar que, à sombra das facilidades confitas na legislação sobre bagagens, sejam introduzidas no consumo, sem o pagamento dos correspondentes direitos de importação, alguns objectos que, embora de uso pessoal, se poderiam destinar, todavia, à especulação comercial, os quais, vindo de pessoa, propositadamente, pelos diversos volumes de que os referidos passageiros se fazem acompanhar no seu regresso, passariam assim despercebidos à fiscalização.

Porém, para as bagagens dos turistas que vêm de visita ao país, e não é difícil aos funcionários aduaneiros fazer a distinção entre estes e os outros passageiros, é minha opinião que deve fazer-se reviver a dou-

trina da já citada determinação 2.ª da circular de 18 de Janeiro de 1898, pondo-a novamente em execução pelas razões por mim expostas.

Só com medidas desta natureza, que não revelem um critério estreito e um espírito mesquinho, poderemos procurar atrair os turistas estrangeiros ao nosso país, com a convicção firme de que elas em pouco ou nada virão afectar os rendimentos fiscais, pela presumível introdução fraudulenta, no consumo, de um ou outro artefacto, sujeito ao pagamento de direitos que haja sido transportado nas bagagens daqueles passageiros.

Os presumíveis prejuízos que de tal regime fiscal possam advir, encontrão a suficiente compensação nos grandes benefícios a colher pelas inúmeras actividades que vivem à sombra da indústria do turismo e cujo progresso e desenvolvimento se manifestarão devidamente.

É de esperar ainda que uma tal orientação venha a criar no estrangeiro um óptimo ambiente, que muito concorrerá para facilitar a propaganda que têm de efectuar os organismos oficiais lá existentes, como sejam os Consulados e as Casas de Portugal, especialmente estas, que foram criadas com o fim exclusivo de propaganda, e ainda os organismos particulares, como o Automóvel Club de Portugal e a Sociedade de Propaganda de Portugal, cuja obra de propaganda turística do país tem sido deveras notável, sobressaindo a do primeiro, em virtude das relações que mantêm com organismos idênticos no estrangeiro, que, como élle, fazem parte de uma federação internacional.

\*  
\* \*

Detengo-me aqui na citação da legislação que regula o serviço aduaneiro da revisão de bagagens, por não oferecerem um interesse de maior para o objectivo a que se aspira neste modesto trabalho as disposições legais publicadas posteriormente a 18 de Janeiro de 1898, embora ascendam a mais de duas dezenas as circulares, determinações ministeriais, declarações, etc., que contêm doutrina sobre este mesmo assunto.

Parece-me assim bem justificada a necessidade de modificar este estado de coisas, promulgando um diploma onde, a par da codificação de toda a legislação que regula este tão importante ramo de serviço aduaneiro, se introduzem também os preceitos que coloquem essa legislação perfeitamente integrada no espírito da época presente, como se fez recentemente para o automobilismo.

Existem ainda, além da legislação especial de que tenho feito menção, disposições constantes de outros diplomas legais, que, não fazendo especial referência aos passageiros e às suas bagagens, têm, no entanto, de lhes ser aplicadas, por sua elaboração de tais diplomas se não ter tomado em consideração, ou por mero esquecimento, ou, o que é mais natural, por desconhecimento do caso, a situação muito excepcional em que elas se encontram e de que resultam, as mais das vezes, grandes dificuldades e dão origem a complicações no desembarço fiscal das bagagens.

**Sélo** — Tratarei, em primeiro lugar, das exigências da lei e do respetivo regulamento para estes casos.

As disposições desta lei, na parte referente a passageiros, obrigam à aposição de um sélo de estampilha, da taxa de 2\$50, nos boletins de entrega das bagagens vindas por caminho de ferro, quando estas bagagens vêm despachadas, visto que para a via marítima já o caso se encontra hoje regulado.

Há também a exigência do sélo de estampilha para as guias respeitantes a volumes em trânsito ou transferência. Se os passageiros encarregam algum agente aduaneiro ou um bagageiro de tratar destes despachos na alfândega, não surge, em geral, nenhuma dificuldade, porque esses intermediários se apressam sempre a ir procurar tais sélos às casas comerciais que os vendem, quando não seja em dia que as mesmas se encontrem fechadas, por ser domingo ou feriado, pois então o caso ainda se complica mais, visto as estações aduaneiras não terem a seu cargo essa venda, com exceção da Sede da Alfândega.

Se, porém, é o passageiro que directamente vai proceder ao desembarço da sua bagagem na alfândega, é caso normal começar por apresentar os seus protestos contra a exigência da aposição do sélo no respetivo boletim, que lhe é feita pelo empregado de serviço.

Parece-me da maior conveniência que, a não se abolirem pura e simplesmente tais disposições da legislação sobre o sêlo, na parte referente às bagagens dos passageiros, abolição que poucos prejuízos trará para a Fazenda Nacional, se faça então a sua substituição por sêlo de verba.

A adopção desta última modalidade, embora acarretando maior soma de trabalho para o pessoal aduaneiro, apresenta sobretudo a vantagem de não causar quaisquer incômodos aos passageiros.

*Especialidades farmacéuticas* — Sucede frequentemente no acto da revisão das bagagens nas competentes estações aduaneiras, fazer-se a separação para pagamento de direitos, a passageiros vindos do estrangeiro, turistas ou não, de algumas unidades de especialidades farmacéuticas, de que muitas vezes elas se fazem acompanhar, ou para seu consumo próprio ou de alguma pessoa de família especialidades que as mais das vezes têm dificuldade de encontrar no país.

A legislação que regula actualmente a importação de especialidades farmacéuticas — decreto N.º 19:331, de 6 de Fevereiro de 1931 — permite, é certo, em determinados casos, a entrega aos interessados dessas especialidades com o pagamento dos respectivos direitos e taxa de sêlo, embora elas não satisfaçam às condições exigidas naquela diploma legal.

Tal entrega é, porém, demorada, visto o interessado ter de requerer, directamente ou por intermédio de um médico, a quem endossa o respectivo título de propriedade, à Direcção Geral de Saúde, para obter autorização que lhe permita despachar os seus medicamentos, a qual é concedida, na maior parte das vezes, submetendo-a, porém, às exigências da lei da selagem, o que acarreta ainda mais demoras e dificuldades.

Julgou, porém, da maior conveniência que se estabeleça para os medicamentos, trazidos pelos passageiros, um regime idêntico ao que vigora para o tabaco, permitindo-se-lhes o despacho de uma certa quantidade de unidades, com o pagamento dos respectivos direitos, acrescidos de uma percentagem correspondente à taxa do sêlo que lhes competeria pagar, e sendo selados com um sêlo idêntico ao que se apõe nos volumes de tabaco, com o fim de evitar que sejam apreendidos depois da sua saída da alfândega.

Com a adopção deste alívio todos terão a lucrar, desde o Estado, que não deixará de receber a parte que lhe compete, até ao passageiro que pagará sem refutação o que lhe for legalmente exigido sem grandes incômodos, e ainda o próprio funcionário aduaneiro que deixará assim de ter de aturar os passageiros pela exigência do cumprimento de certas formalidades legais, como neste caso, mas que o obrigam a deixar ficar retidos na alfândega, por alguns dias, objectos de que tem urgente necessidade as mais das vezes.

Tratará, ainda que muito ligeiramente, dos casos das *armas*, que algumas vezes originam também dificuldades, especialmente quando o passageiro as deseja despachar para consumo, pois neste caso há uma série de formalidades a cumprir que bastante o embarrancam.

Todavia, para os turistas o caso não oferece dificuldades de maior, visto que são obrigados, à sua chegada, a declará-las, sendo-lhes então separadas e ficando em depósito na alfândega até à saída dos seus proprietários para o estrangeiro, não podendo, porém, o prazo desse depósito exceder 6 meses.

Há ainda a considerar o caso dos *cães*, de que muitos passageiros se fazem acompanhar, geralmente, quando vêm fazer uma estadia mais demorada.

A lei exige que estes animais sejam vacinados. Porém, como não é possível efectuar essa vacinação na ocasião da saída dos animais, dos vapores ou comboios em que viajam, quando estes chegam de noite, por não estar presente o competente médico veterinário, foi determinado superiormente em Setembro de 1931 que, quando os passageiros que se façam acompanhar de cães, cheguem a horas a que não é possível requisitar a comparecência de médicos veterinários, nas estações aduaneiras, elos possam ser entregues aos seus proprietários antes do exame sanitário desde que estes se comprometam a mantê-los sob sequestro. Os cães chegados fóra das horas do expediente, serão presentes nas respectivas casas de despacho no dia seguinte, das 11 às 16 horas, no caso dos seus proprietários desembarem em Lisboa; se estes seguirem para o Estoril ou para qualquer outra localidade, torna-se necessário o conhecimento da morada para procedimento da inspecção sanitária.

Algumas palavras vou dedicar ainda a um dos aspectos que apresenta o problema da revisão das bagagens na parte referente aos *delitos fiscais*.

A legislação que regula estes casos, quanto às bagagens é, fundamentalmente, a que consta do decreto n.º 2 de 27 de Setembro de 1894, com algumas alterações introduzidas posteriormente.

Parece-me conveniente citar aqui algumas dessas disposições cujo conhecimento muito interessa divulgar:

«Quando se encontrarem nas bagagens dos passageiros, envolvidos em roupa ou de qualquer modo ocultos, e quando os passageiros conduzirem ocultos no vestuário que tragam vestido, ou por debaixo dele, objectos sujeitos a direitos, aplica-se em qualquer dos casos citados a pauta máxima para liquidação dos direitos e multas».

A multa a aplicar nestes casos, por virtude de disposição legal recente, é o dobro até ao quintuplo dos direitos da pauta máxima, acrescida ainda das respectivas adicionais.

É minha opinião que a punição dos delitos fiscais cometidos pelos passageiros, tal como a impõe a legislação fiscal em vigor, é bastante pesada se atendermos a que se não trata de indivíduos que possam considerar-se como descaminhadores ou contrabandistas vulgares. Para estes, sim, a lei deve ser bastante rigorosa.

O decreto de 1894, já por mim citado, fazia evidentemente a distinção entre uns e outros, como ainda hoje se faz na legislação que se encontra actualmente em vigor.

Assim dispunha-se naquél decreto que a multa a aplicar aos passageiros que trouxessem objectos ocultos nas condições aíradas, seria igual ao valor dêles, enquanto que para os outros casos de descaminho essa multa era bastante mais pesada, sendo regulada em função do quantitativo dos direitos devidos pelos objectos apreendidos. Posteriormente, como já disse, foi modificada aquela disposição agravando-se extraordinariamente as multas impostas pelos delitos fiscais cometidos pelos passageiros.

A situação destes como infractores das leis fiscais é, em dúvida, bastante diferente da de qualquer outro indivíduo; por isso defendo o princípio de que as penas a aplicar-lhes devem sem bastante mais leves do que as dos outros.

A pena estabelecida por aquél decreto de 1894 é, a meu ver, a que mais se coaduna com a natureza do delito praticado, pelo que sou de opinião que se volta ao regime nele estatuído.

É certo que este regime apresenta o inconveniente de exigir um exame de peritos para efeitos da fixação dos valores dos objectos apreendidos, o que acarreta demoras, enquanto que o regime actual não exige, as mais das vezes, esses exames em virtude das multas serem fixadas em função do quantitativo dos direitos.

Apesar destas circunstâncias é minha opinião que há tóda a conveniência em modificar-se o regime actual das penalidades a aplicar aos passageiros infractores das leis fiscais, substituindo-o pelo que esteve em vigor até à publicação do decreto n.º 18:895, de 4 de Outubro de 1930.

\*

\* \* \*

As instalações onde se realizam actualmente os serviços da revisão de bagagens são quase todas acanhadas, impróprias para o fim a que se destinam e não apresentam qualquer comodidade para os passageiros.

Para os que chegam a Lisboa vindos pela via marítima são as suas bagagens verificadas pelas delegações da Rocha do Conde de Obidos ou de Alcântara, se procedem do estrangeiro, e pela do Jardim do Tabaco, se procedem das Colónias.

Nenhuma das dependências anexas a estas estações aduaneiras, onde se efectua essa revisão, satisfaz às condições exigidas pela natureza especial de tal serviço. A própria delegação aduaneira da Rocha do Conde de Obidos, expressamente construída para receber passageiros, apresenta ainda bastantes deficiências; quanto às de Alcântara e do Jardim do Tabaco são também precárias as condições em que nelas se efectua o serviço da revisão de bagagens, visto tratarse de armazéns que a Administração Geral do Porto de Lisboa pôs à disposição da alfândega e que, pela colocação nelas de uns simples balcões, se adaptaram áquèle fim.

Deficientes e sem oferecerem qualquer comodidade são também as

instalações da sub-delegação de Santos, onde se recebem os passageiros vindos das Ilhas Adjacentes.

Mas mais inferiores do que todas as que acabo de citar são ainda as da delegação de Santa Apolónia, onde desembarcam, geralmente, os passageiros vindos de Inglaterra, pelos vapores da carreira semanal da «Yeoward Lines», visto que esta delegação nenhuma condições possue para os receber.

Uma das deficiências que se nota nas actuais dependências das estações aduaneiras onde se efectua a revisão de bagagens, consiste na falta de indicação dos locais onde os passageiros devem procurar os volumes que lhes pertencem e que nêles hão-de estar convenientemente arrumados, o que não sucede hoje, que são empilhados sem obedecerem a qualquer método ou ordenação.

Esta falta poderá ser facilmente remediada, e estou convencido que as direcções das alfândegas não deixarão de tomar oportunamente em consideração qualquer alvitre a este respeito, que lhes seja apresentado, ordenando a colocação, nas paredes dessas dependências, de umas placas com as letras do alfabeto, que servirão de indicadores para os passageiros, que tenham nomes ou apelidos correspondentes às letras constantes dessas placas, procurarem as suas bagagens.

Nestas condições é fácil ao pessoal fazer a arrumação desses volumes, pois disporá aquêles que tenham qualquer indicação do nome ou apelido do seu possuidor junto da placa que contenha a letra correspondente a esse nome ou apelido; e, assim, fácil será também ao passageiro, nestas condições, encontrar os volumes que lhe pertencem.

Creio que este procedimento se encontra muito em uso nas alfândegas estrangeiras onde é grande o movimento de passageiros.

O problema das instalações para o serviço da revisão das bagagens dos passageiros, vindos pela via marítima, vai ter a sua solução na devida oportunidade, o que me apraz constatar aqui, por estar já integrado no plano de realizações da Administração Geral do Porto de Lisboa e de que nos dá conta o interessante relatório referente aos anos de 1933/1934, no seu capítulo «Gares Marítimas».

Mas se já aqui salientei devidamente as deficientes condições em que se realizam os serviços aduaneiros de revisão das bagagens dos passageiros, vindos pela via marítima, devido à falta de instalações apropriadas, não posso deixar de referir-me também aquelas em que são recebidos os passageiros que vêm pela via férrea ou pela via aérea.

Quasi toda a gente conhece o recinto situado no pavimento superior da estação Lisbon-Rossio e onde se efectua o serviço da revisão das bagagens dos passageiros chegados pelos comboios internacionais, por ter assistido casualmente a uma dessas revisões, que são efectuadas à vista do público, num balcão vedado por uma simples cancela. Julgo que aquelle recinto não é um lugar muito próprio para nêle se patentearem à fiscalização os volumes pertencentes aos passageiros do único comboio de luxo que possuímos, o «Sud-Express», visto que nêle se transportam pessoas da mai alta categoria social dos vários países. O actual recinto vedado para a revisão de bagagens apresenta os seguintes inconvenientes:

«1.º — O recinto destinado à recepção da bagagem estrangeira é o mesmo para a bagagem nacional e em tal promiscuidade que, por mais cuidadosa que seja a vigilância, não é impossível a troca ou o desaparecimento de pequenos volumes;

«2.º — O facto de não haver um local destinado exclusivamente à recepção, embora provisória, de bagagens e de alguns volumes que vêm como carga, dá lugar a que, enquanto se procede à revisão da bagagem, os carregadores da C. P. andem constantemente por entre os funcionários aduaneiros e fiscais, à procura de volumes nacionais entre os que se encontram espalhados e empilhados por todo aquelle recinto;

«3.º — Muitas vezes a condução dos volumes, a cargo dos empregados da C. P., faz-se não imediatamente à chegada do comboio, mas só algum tempo depois, por falta de pessoal e por vezes de vagonetas».

Estou convencido que as entidades dirigentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses têm todo o desejo de remediar estas dificuldades e estão vivamente empenhadas em arranjar, no actual edifício, as instalações condignas para receber os passageiros dos comboios internacionais.

Lutam, porém, como é notório, com a falta de espaço para a realização desse objectivo. Todavia, parece-me que não será, talvez, muito difícil encontrar na estação de Lisboa R., o espaço necessário, que não precisa de ser muito extenso, para nêle se instalar o serviço da revisão de bagagens, o que é de grande importância para a solução do problema do desenvolvimento do turismo que tenha por base o transporte em via férrea, desde

que haja uma decidida boa vontade de dar a este caso a conveniente solução que ele exige.

Quanto à instalação da delegação aduaneira de S. Bento, no Pórtio, direi que ela satisfaz, senão em absoluto pelo menos relativamente, em virtude do pouco movimento de passageiros que por ela transita.

Montou-se há pouco tempo junto da Estação do Estoril um posto especial de despacho para nélle se efectuar a revisão das bagagens dos passageiros que vêm no «Sud-Express», com destino àquela localidade. Essa instalação também satisfaz, apesar de bastante pequena, em virtude do movimento de passageiros naquela comboio não ser muito grande.

Para finalizar vou fazer uma ligeira referência ao posto de despacho aduaneiro, junto do aérodromo internacional de Alverca. Encontra-se ele instalado numa dependência que o Ministério da Guerra obsequiosamente cedeu à alfândega. É bastante deficiente e acanhada essa instalação, onde tem chovido copiosamente neste inverno, devido a defeitos de construção dos seus telhados. Está longe de satisfazer às condições que requer uma alfândega onde haja serviço de passageiros.

Como, porém, se está procedendo urgentemente à instalação de um aérodromo na Portela de Sacavém, que presumivelmente virá a ser o futuro aérodromo internacional de Lisboa, é de esperar que não seja esquecida então a construção nélle de um edifício onde fiquem convenientemente instalados os serviços aduaneiros.

Verifica-se pelas últimas estatísticas um notável aumento quanto à entrada de automóveis estrangeiros, conduzindo pessoas que vêm de visita ao nosso País, o qual manifesta ainda certas tendências para um mais amplo desenvolvimento, que certamente virá a dar-se, por virtude das facilidades recentemente promulgadas e a que já aludi neste trabalho.

Nem todas as estações aduaneiras situadas junto das estradas internacionais, por onde se efectua a entrada daqueles veículos, dispõem, porém, de instalações condignas para receber os passageiros por eles transportados, pelo que se impõe a necessidade de se iniciar a construção dos edifícios destinados às referidas estações aduaneiras, de harmonia com o plano já estudado pela Comissão Administrativa do Fundo de Obras e Melhoramentos da Direcção Geral das Alfândegas.

Do que ficou dito podem tirar-se as seguintes

## CONCLUSÕES

1.<sup>o</sup> — O procedimento fiscal a adoptar, pelos funcionários aduaneiros, na revisão das bagagens dos turistas entrados no País, por qualquer via, deve nortear-se pelos princípios do bom senso, da delicadeza e do escrúpulo, presidindo sempre a ele uma grande tolerância.

2.<sup>o</sup> — Para a satisfação dos objectivos previstos na conclusão anterior, convém pôr novamente em execução a determinação 2.<sup>a</sup> da Circular de 18 de Janeiro de 1898, da extinta Administração Geral das Alfândegas.

3.<sup>o</sup> — Devem os passageiros e em especial os turistas, ser exceptuados, dentro de certos limites, do cumprimento de determinadas disposições e restrições da legislação geral promulgada para a importação de mercadorias.

4.<sup>o</sup> — As penas a aplicar aos passageiros que cometam quaisquer delitos fiscais devem ser, por virtude da sua situação especial, inferiores às que se aplicam aos outros infractores das leis fiscais.

5.<sup>o</sup> — De harmonia com o critério estabelecido na conclusão anterior, reconhece-se a conveniência de se voltar ao regime penal, quanto a passageiros, estatuído na parte final do § 2.<sup>a</sup> do art. 8.<sup>o</sup> do decreto n.º 2 de 27 de Setembro de 1894.

6.<sup>o</sup> — As estações aduaneiras por onde transitam passageiros devem dispor de instalações condignas e apropriadas às funções que têm a desempenhar.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1935.

*Manuel Gonçalves Monteiro*

SOCIEDADE NACIONAL DE TIPOGRAFIA  
Rua do Seculo, 59 — LISBOA



