

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Secção de Expediente

Decreto n.º 18:190

Com flagrante oportunidade e acertada providência ordenou o decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, a elaboração do plano da rede ferroviária do continente, confiando os respectivos trabalhos a uma comissão, já louvada em portaria de 27 de Fevereiro de 1930, que, após longos e bem orientados estudos, organizou o respectivo projecto, o qual, acompanhado de um relatório elucidativo, foi alvo de largo inquérito administrativo.

Muitas foram as reclamações apresentadas e numerosos os alvitreos sugeridos, os quais, devidamente apreciados, determinaram uma série de alterações ao primitivo projecto, que, assim modificado, foi submetido, sucessivamente, ao estudo da Comissão Superior de Caminhos de Ferro, do Ministério da Guerra, e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, do Ministério do Comércio e Comunicações.

Produziram aqueles organismos valiosos trabalhos sobre o importante problema ferroviário.

Mostra-nos o estudo daqueles subsidios e de outros elementos dignos de atenção que o plano proposto é digno de ser aprovado, salvo num ou noutro detalhe, sendo de toda a justiça reconhecer que se atendeu ao passado, dele aproveitando os respectivos ensinamentos, que se procurou garantir desde já à economia nacional o concurso de uma rede de caminhos de ferro compatível com os recursos do erário, e que não foi esquecido o futuro, porquanto, com acertada previsão, se indicam as principais directrizes para o desenvolvimento ferroviário, construída que seja a primeira fase aconselhada.

A não ser a reprovação de ligações internacionais e uma ou outra discordância acerca de bitola de vias e sobre alguns traçados de linhas, ajustam-se os pareceres definitivos da Comissão e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, militar e civil.

É insignificante a discordância daqueles pareceres no que respeita à zona ao norte do rio Douro, o mesmo podendo dizer-se acerca da zona litoral. Mas manifesta-se na que fica a sul do rio Tejo, relativamente aos troços de Montijo a Coruche, de Portalegre a Fratel, de Monsaraz a Mourão e Moura, e de Pias a Mértola, aconselhados pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro e reprovados pela Comissão militar.

Na zona de entre Douro e Tejo surgem divergências importantes sobre traçados e bitolas. Se, no troço de Vila Franca das Naves ao Pocinho, o Conselho Superior concorda se adopte a via estreita aconselhada pela Comissão militar, caso as exigências estratégicas superem as económicas, já na linha de Castelo Branco à fronteira aquele Conselho discorda do parecer militar, propondo a via larga.

Segundo a Comissão do exército, deveriam ser de via larga, entre outras, as linhas de Tomar a Miranda do Corvo, de Coimbra por Lousã e Arganil a Santa Comba Dão, a de Viseu por Mangualde, Gouveia e Seia a Esparriz, bem como a da Régua a Viseu, cujo traçado deveria, em seu parecer, ir de Lamego a Viseu, sem passar por Castro Daire. O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, além de se pronunciar pelas directrizes propostas no projecto da comissão revisora, opta pela via estreita em todas aquelas linhas.

Estas divergências assumem particular importância nas linhas indicadas para a primeira fase, porque carecem de ser imediatamente resolvidas. Se o critério militar deve prevalecer no troço do Pocinho a Vila Franca das Naves (porque a via estreita garantirá ali o prolongamento natural da grande linha iniciada na região dos mármoreos de Vimioso e do planalto de Miranda, e que, passando pelos jazigos de ferro de Moncorvo e pela fértil ribeira da Vilariga, por Fozcoã, região de Pinhel e Guarda, poderá, mais tarde, valorizar a extensa zona da Beira Baixa, constituída pela metade oriental dos distritos da Guarda e Castelo Branco, e, dali, prolongar-se, pela transversal da Sertã, até o litoral), já o mesmo se não verifica na linha de Lamego à Régua, que, por ser a continuação natural da linha do Vale do Corgo, deve adoptar idêntica bitola, solução já favorecida pelos importantes trabalhos executados na grandiosa ponte sobre o Douro e na longa rampa que leva a Lamego, uma e outra obedecendo a características de via estreita.

Devem, pois, os prolongamentos beirões das linhas trasmontanas do Corgo e Tua adoptar também a via estreita, um e outro visando a cidade de Viseu e também Vila Franca das Naves a Pinhel.

São concordantes os pareceres das referidas entidades sobre os traçados daquelas linhas, mas o Governo entende que, embora classificando-as desde já, para serem incluídas na primeira fase, deve, contudo, aguardar-se que urgentes estudos estabeleçam definitivamente se a directriz Viseu, Paiva, Moimenta poderá substituir vantajosamente a que fôra proposta, isto é, a que passa por Aguiar e Sernancelhe.

Como acerca da transversal de Castro Daire divergem completamente os referidos pareceres, o Governo não se pronunciará sobre a respectiva classificação, que ficará suspensa até mais detalhados estudos.

Embora reconhecendo a conveniência do imediato prosseguimento da linha de Coimbra a Lousã, por Arganil, Esparriz, Gouveia e respectiva ligação com Viseu, que visa ligar o porto da Figueira da Foz com a respectiva zona de influência, o Governo, confirmando a sua classificação no plano ferroviário, aguarda, contudo, para decidir acerca da respectiva bitola (que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro deseja estreita, enquanto a Comissão militar a pretende normal) o resultado de estudos que importa realizar urgentemente.

A bitola da linha de Miranda do Corvo, por Tomar, ao Entroncamento, complemento recomendável da anterior, será também condicionada pela indicação resultante dos aludidos estudos.

Ainda na zona entre Douro e Tejo não é claro o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro acerca do troço de Arrifana, Crestuma e Senhora da Hora, tanto no que respeita a bitola, como até sobre a respectiva classificação. Entende, porém, o Governo que aquela linha, constituindo ligação dos sistemas ferroviários, de bitola reduzida, das Beiras e do Norte, deve adoptar as mesmas características para facilidade das ligações de Leixões e da região carbonífera do Norte com a vasta e fértil zona das Beiras, entroncando na linha do Vouga em ponto a determinar.

Condena a Comissão militar a bitola normal na linha de Castelo Branco a Idanha. Por sua vez, surgiu no Conselho Superior de Caminhos de Ferro o parecer de que poderia ser de via estreita, se a visada ligação internacional, com a adopção de via larga ali, fôsse substituída pela construção integral da linha do Sorraia, que, além de outras ponderosas razões, encurtaria o trajecto internacional por Cáceres. O Governo, resolvendo classificar toda a linha do Sorraia, opta pela via estreita na citada linha de Castelo Branco a Idanha, porque assim satisfaz aos dois critérios, militar e económico, e permite o esta-

belecimento de uma grande transversal, sempre em bitola estreita, que, iniciada na Nazaré e atravessando a zona industrial e turística do distrito de Leiria, passará por Tomar, Sertã, Castelo Branco e Idanha, para depois flectir para o norte por Penamacor, Sabugal, Guarda, Pinhel e Foz Coa, e entroncar no Pocinho com a linha da mesma bitola que dali segue para Miranda e Vimioso.

Ajustam-se os aludidos pareceres a respeito da necessidade da transversal trasmontana, que procura a ligação das linhas do Tâmega, Corgo, Tua e Sabor com Leixões. O Governo, concordando com a respectiva classificação, reserva, contudo, a aprovação definitiva do itinerário desde Cavez à linha do Corgo, e desta a Miranda, até que estudos mais detalhados se pronunciem pela fórmula da melhor conjugação dos interesses económicos e militares com a capacidade financeira do erário.

Registam-se também os pareceres contrários daqueles Conselhos acêrca da linha do Cávado e consequentemente do seu trço de ligação com a do Ave, desde Crespos a Lanhoso, aspiração antiga da cidade de Braga.

Entende, contudo, o Governo que, adoptando para directriz da transversal do Minho (que dos Arcos há-de prolongar-se até Penafiel e Entre-os-Rios, depois de passar por Braga, Taipas, Guimarães, Vizela, Felgueiras e Lousada) um traço que a aproxime de Amares, o qual, assim, tocaria em Crespos, não seria difícil, nem incomportavelmente onerosa, a construção de uma dúzia de quilómetros de linha até Lanhoso, para entroncar na do Ave, com a dupla vantagem de facilitar as comunicações do centro e norte do Minho com Barroso, Basto e Trás-os-Montes, e satisfazer as referidas aspirações da capital minhota.

Tais as razões por que é também classificado o trço de Crespos a Lanhoso.

Não se pronunciou o Conselho Superior de Caminhos de Ferro acêrca da directriz a adoptar nò prolongamento da linha da Póvoa de Varzim a Famalicão, apontando, contudo, as soluções que a levariam a entroncar na de Guimarães, ou na futura linha do Ave. Não obstante, a importância dos elementos económicos que se acumulam nas freguesias de Requião, Vermoim, Pousada, Joane e Ronfe, conjugada com as condições favoráveis do terreno e as vantagens do encurtamento da ligação dos portos da Póvoa de Varzim a Vila do Conde com o Alto Minho, Basto e Trás-os-Montes, determinaram o Governo a preferir desde já a segunda solução e, assim, a aprovar a directriz Famalicão, Ronfe.

Por último, entende o Governo que vantagens de ordem económica aconselham a classificação do trço Chaves-Fronteira, uma vez que razões de ordem militar não a contra-indicam formalmente.

*

Alvejando o desenvolvimento do tráfego dos portos (ligando-os com os centros de produção e consumo) e o da exploração das regiões mineiras, como também a conveniência de se concluírem as linhas já iniciadas, propusera a comissão revisora que dos 3:745 quilómetros previstos no seu projecto, e agora ligeiramente reduzidos, se construíssem desde já 312 em via larga e 460 em via estreita; mais 407 e 814 numa segunda fase; e os restantes à medida que as circunstâncias o aconselhassem e os recursos permitissem.

A exemplo da política seguida com os portos, interessa ao Governo a execução de um programa ferroviário susceptível de ser integrado na primeira fase do seu plano de fomento, e que, para isso, deverá realizar-se simultaneamente com as obras dos portos, das estradas, dos grandes aproveitamentos hidro-eléctricos e do desen-

volvimento da rede nacional eléctrica, para que à intensificação da produção agrícola, industrial e mineira corresponda uma rede completa de transportes, capaz de garantir o abastecimento de matérias primas e o escoamento dos produtos da terra e das oficinas.

Se do automobilismo muito há a esperar, nem por isso seria admissível que Portugal se limitasse à sua actual rede ferroviária, manifestamente incompleta e insuficiente, tanto mais que na respectiva electrificação, se não total, pelo menos em grande parte, encontrarão vantajoso emprego bastantes milhões de kilowatts hora que as nossas centrais não tardarão a produzir.

Não pretende o Governo construir desde já cêrca de 3:700 quilómetros classificados.

Excederem as possibilidades do erário sem corresponderem a comprovadas exigências económicas imediatas.

Reconhece, contudo, não bastarem os 772 quilómetros que, para a primeira fase, propusera a comissão revisora, e por isso junta-lhes alguns indicados pela Comissão militar e Conselho Superior de Caminhos de Ferro, e ainda os que julga serem também exigidos para garantia do plano de fomento económico do Governo.

E não se diga que a inclusão de determinados troços ferroviários na primeira fase traduz indiferença pelos restantes. Ao distribuir por seis portos a primeira verba destinada a obras marítimas, o Governo traçou desde logo o plano de, oportunamente, atender a outros que, no continente e ilhas, se mostram susceptíveis de constituir apreciáveis factores económicos para fixação dos habitantes e desenvolvimento dos recursos locais. Idêntico raciocínio norteia o Governo na sua política ferroviária, e ao traçar a primeira fase de caminhos de ferro já pensou na execução das restantes, a qual será condicionada por indicadores de ordem financeira, económica e técnica.

Perante a impossibilidade de financiar na primeira fase a construção total de algumas linhas importantes, mas consideravelmente extensas, procurou o Governo iniciá-las desde já, para, em seguida, com método e regularidade, lhes acrescentar novos troços. Na linha do Sorraia, por exemplo, prevê-se a construção da grande ponte de Montijo sobre o Tejo; na de Almodôvar será construído o primeiro trço, para garantir a ligação dos campos alentejanos e dos jazigos de minérios com Mértola, e consequente utilização da via fluvial do Guadiana.

Da linha de Aljezur construir-se há a parte que mais directamente interessa ao porto de Lagos. O porto de Setúbal será altamente valorizado com o ramal de Santa Susana. O porto de Peniche encontrará na linha de Rio Maior a setil fácil escoadouro para o seu pescado. O mesmo se dará com a Nazaré e zona industrial de Leiria, por intermédio da grande transversal da Sertã, da qual será construído, na primeira fase, o extenso trço Nazaré-Fátima-Tomar, ao qual, gradualmente, se seguirão os de Tomar a Castelo Branco, e, dali, a Idanha, Penamacor, Sabugal, Guarda, Pinhel e Foz Coa, podendo este último trço iniciar-se logo após a conclusão da linha do Sabor, de que é prolongamento.

O porto da Figueira, além de outros, será convenientemente ligado com o respectivo *hinterland* pela linha de Arganil, a qual, depois de atingir, na primeira fase, aquela localidade, avançará até à Serra da Estrela e região de Viseu.

Também o porto de Aveiro, com as suas novas ligações ferroviárias para Cantanhede, Lamago, Foz Tua e Gouveia, bem como para o norte através da região de Crestuma, disporá de meios de transporte condignos da sua futura importância.

Leixões, além da linha de via larga para Contumil e Ermeziende, que a ligará com a rede do Minho e Douro e da Companhia Portuguesa, pôr-se há em comunicação

com toda a sua vasta zona de influência através das malhas da rede secundária do norte, que, em breve, se estenderão ao Alto Minho, à região fabril do Ave, a Basto e Trás-os-Montes, bem como à região beiroa pela linha de Crestuma.

Por sua vez, a Vila do Conde e a Póvoa do Varzim, mercê das linhas do litoral do Minho e de Lamalicão ao Ave, fica garantido mercado bastante para as suas pescarias e cómodo meio de transporte para os respectivos banhistas.

O porto de Viana do Castelo ficará ligado com todo o vale do Lima, Arcos, Vila Verde e outras regiões férteis em vinho verde, cereais e madeiras, mercê das linhas do Lima e transversal minhota.

Empreendimento de grande vulto que demanda um considerável esforço financeiro, felizmente repartido por alguns anos, e que irá diminuindo com o aumento de produção e consequente afluxo de tráfego, não deixará a Nação de o bemdizer quando puder apreciar os seus inevitáveis e importantes benefícios.

Nesta ordem de ideias:

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto com força de lei n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o plano ferroviário apenso a este decreto.

Art. 2.º As linhas constantes da relação também apensa são incluídas na primeira fase do programa ferroviário, sendo-lhes reconhecida prioridade para a respectiva construção.

Art. 3.º O Ministro do Comércio e Comunicações promoverá imediatamente os estudos e reconhecimentos necessários para a urgente fixação de traçados e designação de bitolas relativamente aos casos citados nas considerações que precedem este decreto.

Art. 4.º O Ministro do Comércio e Comunicações, mediante pareceres consultivos da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e das empresas concessionárias, indicará, para cada agrupamento, os prazos e ordem a seguir na construção das linhas referidas no artigo 2.º

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêlo se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 28 de Março de 1930. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira* — *António Lopes Mateus* — *Luís Maria Lopes da Fonseca* — *António de Oliveira Salazar* — *João Namorado de Aguiar* — *Luís António de Magalhães Correia* — *Fernando Augusto Branco* — *João Antunes Guimarães* — *Gustavo Cordeiro Ramos* — *Henrique Linhares de Lima*.

Plano geral da rede ferroviária, aprovado por decreto n.º 18:190

MAPA N.º 1

Zona ao Norte do Douro

Via larga

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	Parte construída
Linha do Minho	Pôrto a Melgaço	Ermezinde, Nine, Viana, Caminha, Valença, Monção.	Pôrto a Monção
Ramal da Alfândega	Campanhã a Pôrto-A	—	Está construída
Ramal de Braga	Nine a Braga	—	Construída
Linha do Douro	Ermezinde a Barca de Alva	Penafiel, Livração, Régua, Tua, Pocinho.	Construída
Linha da Circunvalação	Leixões, Ermezinde e Contumil	—	Em construção
Linha Marginal	Pala a Contumil	Entre-os-Rios	—

Via estreita

Valc do Lima	Viana a Ponte da Barca	Ponto do Lima	Em construção
Transversal do Minho	Entre-os-Rios a Arcos de Valdevez	Penafiel, Lousada, Felgueiras, Vizela, Guimarães, Taipas, Braga, Amares, Vila Verde, Ponte da Barca.	Vizela a Guimarães (Trôço da linha de Guimarães).
Linha do Litoral do Minho	Senhora da Hora a Viana do Castelo.	Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Apúlia, Fão, Esposende, Darque	Senhora da Hora à Póvoa de Varzim.
Linha do Cávado	Esposende a Braga	Barcelos	—
Ramal de Leixões	Senhora da Hora a Leixões	Matosinhos	Pertence ao Pôrto de Leixões
Linha de Guimarães	Pôrto (Trindade) a Fafe	Boa-Vista, Senhora da Hora, Trofa, Santo Tirso, Caniços, Vizela, Guimarães.	Para estar concluída falta o trôço Trindade-Boa-Vista.
Linha do Ave	Caniços ao Arco de Baúlhe	Riba de Ave, Taipas, concelhos de Lanhoso e Vieira, Casares, Cabeceiras de Basto.	—
Ramal de Lanhoso	Trôço de ligação da transversal do Minho, em Crespos, com a linha do Ave.	Lanhoso	—
Linha do Tâmega	Livração à Linha do Corgo, nas Pedras Salgadas, ou onde for julgado mais conveniente.	Amarante, Celorico, Baúlhe, Cavez, Ribeira de Pena.	Em construção até Celorico
Linha de Famalicão	Póvoa de Varzim à Linha do Ave, em Ronfe.	Famalicão, Requião, Vermoim, Joane.	Póvoa a Famalicão
Linha do Corgo	Régua à fronteira	Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves.	Régua a Chaves
Linha do Tua	Foz Tua a Bragança	Mirandela, Macedo de Cavaleiros	Construída

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	Parte construída
Linha do Sabor	Pocinho a' Vimioso	Moncorvo, Mogadouro, Lagoaça, Duas Igrejas, Miranda, Pedreiras de Santo Adrião.	Do Pocinho a Lagoaça; em construção até Mogadouro.
Transversal de Valpaços	Linha do Corgo (Pedras Salgadas ou Vila Pouca de Aguiar, conforme resultado de estudos a fazer) a Mirandela.	—	—
Transversal de Chacim	Macedo a Mogadouro	Chacim	—
Linha de Vinhais	Valpaços a Vinhais	Tôrre de D. Chama	—
Linha de Crestuma	Senhora da Hora à Linha do Vouga, onde os estudos determinarem.	S. Pedro da Cova, Crestuma	—

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1930. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *João Antunes Guimarães*.

MAPA N.º 2

Zona de entre Douro e Tejo

Via larga

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	Parte construída
Linha do Norte	Entroncamento a Campanhã	Pombal, Alfarelos, Coimbra, Pampilhosa, Aveiro, Espinho, Gaia.	Construída, mas carece de melhorar a ligação entre Gaia e Campanhã.
Ramal de Coimbra	Coimbra-B a Coimbra	—	Construída
Linha da Beira Alta	Figueira da Foz a Vilar Formoso	Pampilhosa, Santa Comba, Mangualde, Vila Franca das Naves, Guarda.	Construída
Transversal de Ourém	Leiria a Chão de Maçãs	Ourém	—
Linha de Leste	Lisboa à fronteira	Setil, Santarém	Parte compreendida entre Lisboa ao Entroncamento. O restante percurso figura na zona do sul do Tejo.
Lisboa, Sintra, Tôrres	Alcântara a Tôrres Vedras; Cacém a Sintra.	Cacém, Dois Portos	Construída
Linha Urbana	Lisboa-Rossio a Campolide	—	Construída
Santa Apolónia e Bemfica	—	—	Construída
Tôrres, Figueira, Alfarelos	Tôrres Vedras, Figueira e Alfarelos.	Caldas, Valado, Leiria	Construída
Linha de Alverca	Campo Grande a Alverca	Loures	—
Linha de Cascais	Cais do Sodré, Cascais	Caxias, Estoril	Construída
Linha da Marinha	Cascais, Guincho	Marinha	—
Transversal de Caxias	Caxias, Cacém	—	—
Linha de Rio Maior	Pexiche a Setil	Óbidos, Rio Maior	—
Linha da Beira Baixa	Abrantes à Guarda	Fratel, Castelo Branco, Covilhã	Construída
Ramal de Tomar	Lamarosa a Tomar	—	Construída. Deve ser dotada também com via estreita.

De ignação	Pontos extremos	Principaes e taçoe Intermediarias	
Via estreita			
Linha de Cantanhede.	Aveiro a Coimbra-B.	Ílhavo, Vagos, Mira, Cantanhede, Águeda.	
Linha do Vouga.	Espinho a Viseu.	Feira, Oliveira de Azeméis, Sarnada, Oliveira do Prades, Vouzela, S. Pedro do Sul.	Construída.
Ramal de Aveiro.	Sarnada a Aveiro.	Águeda.	Construída.
Linha de Santa Comba a Foz Tua.	Santa Comba à linha do Douro (Tua).	Tondela, Viseu. O restante traçado depende de estudos.	Santa Comba a Viseu.
Linha do Lamego.	Régua por Vila Franca (linha da Beira Alta) a Pinhel.	Lamego, Tarouca, Moimenta, Vila da Ponte, Sernancelhe, Trancoso.	Em construção da Régua a Lamego.
Transversal de Castro Daire.	Lamego à linha do Vouga.	Está dependente de estudos.	
Linha de Gouveia.	Viseu a Espariz (continuação da linha de Arganil).	Mangualde, Gouveia, Seia S. Romão, Torreselo.	Bitola a determinar.
Linha de Arganil.	Coimbra-B a Santa Comba Dão.	Miranda, Lousã, Góis, Arganil, Espariz.	Construída em via larga até à Lousã. Bitola a determinar no restante percurso.
Linha de Tomar.	Entroncamento a Miranda do Corvo	Tomar, Avelar, Espinhal, Penela.	De Lamarosa a Tomar aproveita o leito da via larga já construída.
Linha da Sertã.	Nazaré à Idanha.	Alcobaça, Pôrto de Mós, Fátima, Ourém, Chão de Maçãs, Tomar, Ferreira do Zêzere, Sertã, Proença-a-Nova, Castelo Branco, Idanha.	Entre Chão de Maçãs e Fátima deve receber também a via larga.
Linha de Penacova.	Portela a Santa Comba (ligação das linhas de Arganil e Beira Alta) na Portela e Santa Comba Dão.	Penacova.	
Transversal de Figueiró dos Vinhos.	Pombal à Sertã.	Ancião, Figueiró dos Vinhos.	
Linha do Côa.	Pocinho a Idanha-a-Nova.	Pinhal, Guarda, Sabugal, Penamacor.	
Linha de Martingança a Mendiga.	Martingança.	Batalha, Pôrto de Mós.	Construída.
Ramal de Leiria.	Batalha, Leiria (estação),	Leiria.	
Linha do Entroncamento a Rio Maior.	Entroncamento, Rio Maior.	Tôrres Novas, Alcanena, Alqueidão.	
Ramal de Mendiga.	Alqueidão, Mendiga.	—	
Linha da Ericeira.	Carriche, Ericeira.	Loures, Lousa, Mafra.	
Ramal de Caneças.	Carriche, Caneças.	—	
Ramal de Montachique.	Lousa, Cabeço de Montachique.	—	
Ramal do Freixial.	Loures, Freixial.	—	

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1930.—O Ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães.

MAPA N.º 3
Zona ao sul do Tejo
Via larga

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermediárias	Parto construída
Linha de Leste	Lisboa à fronteira de Badajoz	Entroncamento, Abrantes, Torre das Vargens, Portalegre e Elvas.	Somente se alude ao percurso do Entroncamento à Fronteira—O percurso de Lisboa ao Entroncamento, vai citado na zona de Entre-Douro e Tejo.
Linha de Cáceres	Torre das Vargens a Valência de Alcântara.	Castelo de Vide e Marvão	Construída
Linha do Sul	Cacilhas a Vila Real	Barreiro, Pinhal Novo, Vendas Novas, Torre da Gadanha, Casa Branca, Beja, Aljustrel, Funcheira, Tunes e Faro.	Por construir apenas o troço do Seixal a Cacilhas.
Ramal de Aldegalega	Pinhal Novo a entroncar na linha do Sorraia.	Aldeia Galega	Construída
Linha do Sado	Pinhal Novo à Funcheira	Setúbal, Alcácer e Ermidas	Construída
Transversal de Vendas Novas	Alcácer a Setil	Vendas Novas e Quinta Grande	Vendas Novas e Setil
Ramal de Montemor	Torre da Gadanha a Montemor	—	Construída
Transversal de Santa Susana	Alcácer a Casa Branca	Minas de Santa Susana	—
Linha do Sorraia	Lisboa a Ponte de Sôr	Alcochete, Quinta Grande e Couço	—
Linha de Évora	Casa Branca a Vila Viçosa	Évora, Estremoz e Vila Viçosa	Construída
Linha de Mora	Évora a Couço	Arraiolos e Mora	De Évora até Móra
Linha do Guadiana	Évora ao Pomarão	Reguengos, Mourão, Amareleja, Moura, Pias, Aldeia Nova e Mina de S. Domingos.	De Évora a Reguengos e de Moura a Pias.
Linha de Portalegre	Estremoz à cidade de Portalegre	Sousel, Fronteira, Cabeço do Vide e Portalegre.	Até Sousel
Ramal de Avis	Fronteira à Estação de Cabeção	Avis	—
Ramal de Redondo	Estação de Montoito a Redondo	Alandroal	—
Ramal de Portel	Estação de Viana a Portel	Viana	—
Transversal de Sines	Beja a Sines	Ferreira, Ermidas e Santiago	De Ermidas a Santiago
Linha do Sueste	Beja a Pias	Estação de Serpa	Construída
Ramal de Serpa	Estação de Serpa a Serpa	—	Em construção
Linha de Almodóvar	Carregueiro a Val Formoso na linha do Sul.	Castro Verde, Almodóvar, Querença e Loulé.	—
Linha de Mértola	Castro Verde à linha do Guadiana	S. Marcos e Mértola	—
Linha de Aljezur	Valdisca a Lagos	Odemira, S. Teotónio e Aljezur	—
Ramal de Portimão	Tunes a Lagos	Silves e Portimão	—
Ramal de Aljustrel	Estação de Aljustrel à transversal de Sines.	Aljustrel	—
Via estreita			
Tejo-Oceano-Sado	Cacilhas, Sezimbra e Setúbal	Azeitão	—

MAPA N.º 4

Programa de construção, aprovado por decreto n.º 18:190

1.ª FASE

Via	Designação da linha	Troço incluído na 1.ª fase
A norte do rio Douro		
Via larga	Circunvalação	Leixões a Contumil e Ermezinde
Via estreita	Transversal do Minho	Arcos de Valdevez a Guimarães
Via estreita	Lima	Viana a Ponte da Barca
Via estreita	Guimarães	Trindade à Boa Vista
Via estreita	Ave	Canigos a Arco de Baulhe
Via estreita	Famalicão	Famalicão a Ronfe
Via estreita	Tâmega	Celorico à linha do Corgo (Pedras Salgadas ou onde os estudos determinarem)
Via estreita	Transversal de Lanhoso	Linha do Ave no concelho de Lanhoso à transversal do Minho em Crespos
Via estreita	Litoral do Minho	Póvoa de Varzim a Viana do Castelo
Via estreita	Sabor	Mogadouro a Vimioso
Entre Douro e Tejo		
Via larga	Rio Maior	Setil a Peniche
Via estreita	Lamêgo	Régua ao local de cruzamento com a linha de Santa Comba Dão a Foz Tua
Via estreita	Santa Comba Dão a Foz Tua	Viseu a Foz Tua
Via estreita	Cantanhede	Aveiro a Cantanhede
Via estreita	Sertã	Nazaré a Tomar
Via estreita	Entroncamento a Rio Maior	Entroncamento a Alqueidão
Via estreita	Ramal da Mendiga	Alqueidão à Mendiga
Via estreita	Ramal de Leiria	Batalha a Leiria
Via a determinar	Gouveia	Viseu a Gouveia
Via a determinar	Arganil	Lousã a Espariz
A sul do Tejo		
Via larga	Portalegre	Sousel a Portalegre (Cidade)
Via larga	Aljezur	Lagos a Aljezur
Via larga	Sorraia	Ponte do Tejo
Via larga	Guadiana	Reguengos a Mourão
Via larga	Transversal de Sines	Santiago a Sines
Via larga	Transversal de Santa Susana	Alcácer a Casa Branca
Via larga	Aljustrel-Castro Verde-Mértola	Aljustrel a Pomarão
Via estreita	Tejo-Oceano-Sado	Cacilhas a Sezimbra e Azeitão a Setúbal

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1930. — O Ministro do Comércio e Comunicações, *João Antunes Guimarães*.