Com flagrante oportunidade e acertada providência ordeou o decreto n.º 18.099, 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 do 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 reacções apresentadas e numerosos os alvitre 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.

Mostram o estudo daqueles subsídios e de outros elementos dignos de atenção que o plano proposto é digno do ser aprovado, salvo num ou noutro detalhe, sendo de toda a justiça reconhecer que se atendeu ao passado, dêle aproveitando os respectivos ensinamentos, que se procurou garantir de já de hábil economia e o concursos de uma rede de caminhos de ferro compatível com os recursos do erário, e que não foi esquecido o futuro, porquanto, acertada previsão, se indicam as principais directrizs 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 trços de Montijo a Coruche, de Portalegre a Pratel, 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 trço 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 Esparras, bem como a da Régua a Viseu, cujo traço 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 directrizs 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 trço do Pocinho a Vila Franca das Naves (porque a via estreita garantirá ali o prolongamento natural da grande linha iniciada na região dos montes de Vímioso e do plano de Miranda), e que, passando pelos jazigos de ferro de Moncorvo e pela pér-til ribeira da Vilangra, por Foz Côa, 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, daí, prolongar-se, pela transversal da Sertã, até o litoral, já o mesmo não se verifica na linha de Lamego à Régua, que, por ser a continuação natural da linha do Vale do Corpo, 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 beirães das linhas tramistantas do Corpo e Tua adoptar também a via estreita, um e outro tendendo a cidade de Viseu e também Vila Franca das Naves a Pinhel.

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

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

Embora recobrando a conveniência do imediato prosseguimento da linha de Coimbra à Loures, por Arganil, Esparriz, Gouveia e respectiva ligação com Viseu, que visa ligar o porto da Figueria 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 desejaria estreita, enquanto a Comissão militar e 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 antecedente, também condicionada pela indicação resultante dos aludidos estudos.

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

Condena a Comissão militar a bitola normal na linha de Castelo Branco a Vila Franca. Por outro lado, vez, surgia no Conselho Superior de Caminhos de Ferro a percepção de que poderia ser de via estreita, se a visada ligação internacional, com a adoção de via larga ali, fosse substituída pela construção integral da linha do Sorraia, que, além de outras ponderosas razões, encoraria o trânsito internacional por Cães. O Governo, resoluvo classificar a linha do Sorraia, opta pela via estreita na citada linha de Castelo Branco a Idauba, porque assim satisfaz aos dois critérios, militar e ecuménico, e permite o esta-
belecimiento 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, Serpa, Castelo Branco e Idanha, para depois flecêr 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 Vímose.

Ajustam-se os aladidos parcerces a respeito da necessidade de uma transversal tramontana, que procura a ligação das linhas do Tâmega, Corgo, Tua e Sabor com Leixões. O Governo, concordando com a respetiva classificação, reserva, contudo, a aprovação definitiva do itinerário desde Cavado à linha do Corgo, e desta à Miran
dela, até que estudos mais detalhados se pronunciem pela fórmula da melhor conjugação dos interesses econônicos e militares com a capacidade financeira do erário.

Registam-se também os pareceres contrários daqueles Conselhos acerca da linha do Câvado e consequentemente do seu troço de ligação com a do Ave, desde Crespos a Lanhoso, aspiração antiga da cidade do Bragança.

Entende, contudo, o Governo que, adoptando para direcção da transversal do Minho (que dos Arcos há de prolongar-se até Penalva do Alto e Entre-os-Rios, depois de passar por Braga, Távias, Guimarães, Vizela, Felgueiras e Lousada) um traçado que a aproxime de Anais, e o, assim, tocaria em Crespos, não seria difícil, nem incomportável 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 o norte do Minho com Barroso, Busto e Trás-os-Montes, e satisfazer as referidas aspirações da capital minhota.

Tais as razões por que o também classificou o troço de Crespos a Lanhoso.

Não se pronunciou o Conselho Superior de Caminhos de Ferro acerca da direcção a adoptar no prolongamento da linha da Póvoa de Varzim a Famalicão, apontando, contudo, as soluções que a levaram a entroncar na de Guimarães, ou na futura linha do Ave. Não obstante, a importância dos elementos económicos que se acumulam nas freguesias de Requijão, Vernoim, Pousada, Jão e Ronfe, conjuga-se com as condições favoráveis do território e as vantagens do enquadramento da ligação dos portos da Póvoa de Varzim a Vila do Conde com o Alto Minho, Busto e Trás-os-Montes; determinaram o Governo a preferir, desde já, a segunda solução e, assim, aprovar a direcção Famalicão, Ronfe.

Por último, entende o Governo que vantagens do ordenamento económico aconselham a classificação do troço 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 concluir os trabalhos já iniciados, propôs a comissão revisora que os 3.745 quilómetros previstos no seu projecto, e agora ligeiramente reduzidos, se construísem desde já 312 em via larga e 400 em via estreita; mais 407 e 814 uma segunda fase; e os restantes à medida que as circunstâncias o aconselharem e os recursos permitirem.

A exemplo da política seguida com os portos, interessa-nos o Governo a execução do um programa ferroviário suscetível 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-eletricos e do desenvolvimento da rede nacional elétrica, 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 a sua actual rede ferroviária, manifestamente incompleta e insuficiente, tanto mais que na respectiva electrificação, se não total, pelo menos em grande parte, encontrarão vantagens empolgantes milhães do kilowatts hora que as nossas centrais não tardarão a produzir.

Não pretende o Governo construir desde já cerca de 3.700 quilómetros classificados.

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

Reconhece, contudo, não bastarem os 772 quilómetros que, para a primeira fase, propôs a comissão revisora, e por isso junta-los 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 constituírem apreciáveis factores económicos para fixação dos habitantes e desenvolvimento dos recintos locais. Idêntica raciocínio nortea o Governo na sua política ferroviária, e ao traçar a primeira fase do caminhos de ferro já pensou na execução das restantes, a qual será conduzida por indicadores do ordem financeira, económica e técnica.

Perante a impossibilidade do 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 Sornia, por exemplo, prevê-se a construção da grande ponte do Montijo sobre o Tejo; na de Almodôvar será construído o primeiro troço para garantir a ligação do campo azenheiro a dois jazigos de minério; e o do Tejo, através de Mértola, e com subsequente utilização da via fluvial do Guadiana.

Da linha de Aljezur construir-se há a parte que mais directamente interessa ao pôrto de Lagos. O pôrto do Setúbal será ultimamente valorizado com o ramal de Santa Susana. O pôrto de Peniche encontrará na linha do Rio Maior a Setú fácil escadouro para o seu pescado. O mesmo se dará com a Nazaré e zona industrial de Leiria, por intermédio da grande transversal da Serra, da qual será construída, na primeira fase, o extenso troço Nazaré-Fátima-Tomar; ao qual, gradualmente, se seguirá o dos Tomar a Castelo Branco, e, daí, a Idanha, Penamacor, Sabugal, Guarda, Pinhel e Foz Coa, podendo este último troço iniciar-se logo após a conclusão da linha do Sabor, de que é prolongamento.

O pôrto da Figueira, além de outros, será conveniência 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 pôrto do Avoiro, com as suas novas ligações ferroviárias para Cantanhede, Lamego, Foz Tua e Gouveia, bem como para o norte através da região de Crestuma, dispôr-me de meios de transporte condignos da sua futura importância.

Leixões, além da linha de via larga para Contumil e Ermesinde, 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 beirua pela linha de Crestuma.

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

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

Empreendimento de grande culto que demanda um considerável esforço financeiro, felizmente repartido por alguns anos, e que irá dominando com o aumento de produção e consequente afluência de tráfego, não deixará a Nação de o bem-avizer 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:

Rei 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 bítolas relativamente aos casos citados nas considerações que precedem este decreto.

Art. 4.º O Ministro do Comércio e Comunicações, mediante pareceres consultivos da Direção Geral dos Caminhos de Ferro e das empréstima 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 cumprir e fazer cumprir e guardar tam inteiramente como não se contém.

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

**MAPA N.º 1**

**Zona ao Norte do Douro**

**Via larga**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Designação</th>
<th>Pontos extremos</th>
<th>Principais estações intermediárias</th>
<th>Parte construída</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Linha do Minho</td>
<td>Porto a Melgaço</td>
<td>Ermezinde, Nine, Viana, Caminha, Valenca, Monção.</td>
<td>Porto a Monção</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal da Alfândega</td>
<td>Campanhã a Porto-A</td>
<td>—</td>
<td>Está construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Braga</td>
<td>Nine a Braga</td>
<td>—</td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Douro</td>
<td>Ermezinde a Barca de Alva</td>
<td>Penafl, Livração, Régua, Tua, Poidinho.</td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha da Circunvalação</td>
<td>Leixões, Ermezinde e Contumil</td>
<td>—</td>
<td>Em construção</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha Marginal</td>
<td>Pala a Contumil</td>
<td>Entres-Rios</td>
<td>—</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Via estreita

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vale do Lima</th>
<th>Viana a Ponte da Barca</th>
<th>Ponte do Lima</th>
<th>Em construção</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Linha do Câvado</td>
<td>Esposende a Braga</td>
<td>Barcelos</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Leixões</td>
<td>Senhora da Hora a Leixões</td>
<td>Matozinhos</td>
<td>Pertaince ao Porto do Leixões</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Ave</td>
<td>Caniços ao Arco de Basílihe</td>
<td>Riha de Ave, Taipas, concelhos de Lanhoso e Vizela, Casares, Caboceiras de Basto.</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Lanhoso</td>
<td>Tronco de ligação da transversal do Minho, em Crespos, com a linha do Ave.</td>
<td>Lanhoso</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Tâmega</td>
<td>Livração à Linha do Corgo, nas Pedras Salgadas, ou onde for julgado mais conveniente.</td>
<td>Amarante, Celorico, Basílihe, Cazez, Ribeira de Pena.</td>
<td>Em construção até Celorico</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Famalicão</td>
<td>Póvoa do Varzim à Linha do Ave, em Roufe.</td>
<td>Famalicão, Requião, Vermoim, Jouve.</td>
<td>Póvoa a Famalicão</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Corgo</td>
<td>Régua à fronteira</td>
<td>Vila Real, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves.</td>
<td>Régua a Chaves</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Tua</td>
<td>Foz Tua a Bragança</td>
<td>Mirandela, Macedo de Cavaleiros.</td>
<td>Construída</td>
</tr>
</tbody>
</table>

10 DE ABRIL DE 1930

661
<table>
<thead>
<tr>
<th>Designação</th>
<th>Pontos extremos</th>
<th>Principais estações intermediárias</th>
<th>Parte construída</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Transversal de Valpaços</td>
<td>Linha do Corgo (Pedras Salgadas ou Vila Pouca de Aguiar, conforme resultado de estudos a fazer) a Mirandela.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Transversal do Chacim</td>
<td>Macedo a Mogadouro</td>
<td>Chacim</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Vinhais</td>
<td>Valpaços a Vinhais</td>
<td>Tôrre de D. Chama</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Crestuma</td>
<td>Senhora da Hora à Linha do Vouga, onde os estudos determinaram.</td>
<td>S. Pedro da Cova, Crestuma</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Designação</th>
<th>Pontos extremos</th>
<th>Principais estações intermediárias</th>
<th>Parte construída</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Linha do Norte</td>
<td>Entroncamento a Campanhã</td>
<td>Pombal, Alfafões, Coimbra, Pamplhosa, Aveiro, Espinho, Gaia.</td>
<td>Construída, mas carece de melhorar a ligação entre Gaia e Campanhã.</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Coimbra</td>
<td>Coimbra-B a Coimbra</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha da Beira Alta</td>
<td>Figueira da Foz a Vilar Formoso</td>
<td>Pamplhosa, Santa Comba, Mangualde, Vila Franca das Naves, Guarda.</td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Transversal de Ourém</td>
<td>Leiria a Chão de Maçãs</td>
<td>Ourém</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Leste</td>
<td>Lisboa à fronteira</td>
<td>Setil, Santarém</td>
<td>Parte compreendida entre Lisboa e Entroncamento. Orestante percorrerá o zona do sul do Tejo.</td>
</tr>
<tr>
<td>Lisboa, Sintra, Tôrres</td>
<td>Alcântara a Tôrres Vedras; Cacém a Sintra.</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha Urbana</td>
<td>Lisboa-Rossio a Campolide</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Santa Apolónia e Bomfica</td>
<td></td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Tôrres, Figueira, Alfafões</td>
<td>Tôrres Vedras, Figueira e Alfafões.</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Alverca</td>
<td>Campo Grande a Alverca</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Cascais</td>
<td>Cais do Sodré, Cascais</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha da Marinha</td>
<td>Cascais, Guincho</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Transversal de Caxias</td>
<td>Caxias, Cacém</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Rio Maior</td>
<td>Petiche a Setil</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha da Beira Baixa</td>
<td>Abrantes à Guarda</td>
<td></td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Tomar</td>
<td>Lamarosa a Tomar</td>
<td></td>
<td>Construída, deve ser dotada também com vía estreita.</td>
</tr>
<tr>
<td>Designação</td>
<td>Postos extremos</td>
<td>Muíños e Dous intermedios</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------------</td>
<td>---------------------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Cantanhede</td>
<td>Aveiro a Coimbra-B.</td>
<td>Ílhavo, Vagos, Mira, Cantanhede, Ançã.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Vouga</td>
<td>Espinho a Viseu.</td>
<td>Feira, Oliveira de Azeméis, Sanaída, Olhão e Oeiras, Vouzela, S. Pedro do Sul.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Aveiro</td>
<td>Sarnada a Aveiro.</td>
<td>Agenuda.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Santa Comba a Foz Tua</td>
<td>Santa Comba à linha do Duero (Tua).</td>
<td>Tomelna, Viseu. O restante traçado depende do estudo.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Lamego</td>
<td>Régua por Vila Franca (linha da Beira Alta) a Pinhel.</td>
<td>Lamego, Tâmega, Mominenta, Vila da Ponte, Sernancelho, Frangan.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Tomar</td>
<td>Entroncamento a Miranda do Corvo</td>
<td>Tomar, Avezar, Espinhal, Ponela.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Penaçova</td>
<td>Portela a Santa Comba (ligação das linhas de Arganil e Beira Alta) na Portela e Santa Comba Dão.</td>
<td>Penaçova.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Martingança a Montemor</td>
<td>Martingança.</td>
<td>Battala, Porto de Mos.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Leiria</td>
<td>Battala, Leiria (estação).</td>
<td>Leiria.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Montemor</td>
<td>Alqueidão, Montemor.</td>
<td>—</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha da Ericeira</td>
<td>Carriço, Eirêcia.</td>
<td>Loures, Loure, Mafra.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Carriço</td>
<td>Carriço, Canaças.</td>
<td>—</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Montemor</td>
<td>Loures, Cabeço de Montemor.</td>
<td>—</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Freixial</td>
<td>Loures, Freixial.</td>
<td>—</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Via Estrela

Uso de Govêrno da Republica, 25 de Março de 1930. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães.
### MAPA N.º 3
**Zona ao sul do Tejo**

**Via larga**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Designação</th>
<th>Pontos extremos</th>
<th>Principais estações intermediárias</th>
<th>Parte construída</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Linha de Leste</td>
<td>Lisboa à fronteira do Badajoz</td>
<td>Entroncamento, Abrantes, Tórreo das Vargens, Portalegre e Elvas.</td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Cáceres</td>
<td>Tórreo das Vargens à Valência de Alcântara.</td>
<td>Castelo de Vide e Marvão</td>
<td>Por construir apenas o troço do Seixal a Cacilhas.</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Aldegalaga</td>
<td>Pinhal Novo a entroncar na linha do Sorrail.</td>
<td>Aldeia Galega</td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Sado</td>
<td>Pinhal Novo à Funchelera</td>
<td>Setúbal, Alcácer e Ermidas</td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Transversal de Vendas Novas</td>
<td>Tórreo da Gadanha a Montemor</td>
<td>Vendas Novas e Quinta Grande</td>
<td>Vendas Novas e Setil</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Montemor</td>
<td>Alcácer a Setúl</td>
<td>Ramal de Mora</td>
<td>Construída</td>
</tr>
<tr>
<td>Transversal de Santa Susana</td>
<td>Alcácer a Casa Branca</td>
<td>Minas de Santa Susana</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Sorrail</td>
<td>Lisboa a Ponte de Sór</td>
<td>Alcochete, Quinta Grande e Coupo</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Évora</td>
<td>Casa Branca a Vila Viposa</td>
<td>Évora, Estremoz e Vila Viposa</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Mora</td>
<td>Évora a Couço</td>
<td>Arredios e Mora</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Guadiana</td>
<td>Évora ao Pomarão</td>
<td>Reguengos, Mourão, Amareleja, Moura, Pias, Aldela Nova e Mina de S. Domingos</td>
<td>De Évora até Mora</td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Portalegre</td>
<td>Estremoz a cidade de Portalegre</td>
<td>Souzel, Fronteira, Cabeço do Vido e Portalegre</td>
<td>Até Souzel</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Avis</td>
<td>Fronteira à Estação de Cabeção</td>
<td>S. Coelho, Almodóvar, Querença e Loulé.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Redondo</td>
<td>Estação de Montoito a Redondo</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Portel</td>
<td>Estação de Viana a Portel</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Transversal de Sines</td>
<td>Beja a Sines</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha do Sueste</td>
<td>Beja a Pias</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Serpa</td>
<td>Estação de Serpa a Serpa</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Almodóvar</td>
<td>Carregueiro a Val Formoso na linha do Sul.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Mértola</td>
<td>Castro Verde a linha do Guadiana</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Linha de Aljezur</td>
<td>Valdivia a Lagos</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Portimão</td>
<td>Tunes a Lagos</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ramal de Aljustrel</td>
<td>Estação de Aljustrel à transversal de Sines.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Via estreita**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tejo—Oceano—Sado</th>
<th>Cacilhas, Serimbra e Setúbal</th>
<th>Azéição</th>
</tr>
</thead>
</table>

*Paços do Governo da República, 28 de Março de 1930. — O Ministro do Comércio e Comunicações, João Antunes Guimarães.*
### MAPA N.º 4

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

**1.ª FASE**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Via</th>
<th>Designação da linha</th>
<th>Troço incluído na 1.ª fase</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Via larga</td>
<td>Circunvalação</td>
<td>Leixões a Contumil e Ermezinho</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Transversal do Minho</td>
<td>Arcos de Valdevez a Guimarães</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Lima</td>
<td>Viana a Ponte da Barca</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Guimarães</td>
<td>Trindade à Boa Vista</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ave</td>
<td>Caniços a Arco de Baúlhe</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Famalicão</td>
<td>Famalicão a Roufe</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tâmega</td>
<td>Celeriço à linha do Corgo (Pedras Salgadas ou onde os estudos determinarem)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Transversal de Lanhoso</td>
<td>Linha do Ave no concelho de Lanhoso à transversal do Minho em Crepos</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Litoral do Minho</td>
<td>Póvoa de Varzim a Viana do Castelo</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Sabor</td>
<td>Mogadouro a Vimioso</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Entre Douro e Tejo

<table>
<thead>
<tr>
<th>Via larga</th>
<th>Rio Maior</th>
<th>Setúl a Penúncio</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Lamêgo</td>
<td>Régua ao local de encaixe com a linha de Santa Comba Dão a Foz Tua</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Santa Comba Dão a Foz Tua</td>
<td>Viseu a Foz Tua</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Cantanhede</td>
<td>Aveiro a Cantanhede</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Sertã</td>
<td>Nazaré a Tomar</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Entroncamento a Rio Maior</td>
<td>Entroncamento a Alqueidão</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ramal da Mendiga</td>
<td>Alqueidão à Mendiga</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Ramal de Leiria</td>
<td>Batalha a Leiria</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gouveira</td>
<td>Viseu a Gouveira</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Arganil</td>
<td>Lousã a Esperiz</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### A sul do Tejo

<table>
<thead>
<tr>
<th>Via larga</th>
<th>Portalegre</th>
<th>Sesel a Portalegre (Cidade)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Aljezur</td>
<td>Lagos a Aljezur</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Serraia</td>
<td>Ponte do Tejo</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Guadiana</td>
<td>Reguengos a Mourão</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Transversal de Sines</td>
<td>Santiago a Sines</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Transversal de Santa Susana</td>
<td>Alcácer a Casa Branca</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Aljustrel-Castro Verde-Mértola</td>
<td>Aljustrel a Pomarão</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Tejo-Oceano-Sado</td>
<td>Cacilhas a Seixal e Azeitão a Setúbal</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

**Imprensa Nacional de Lisboa**