



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 2\$10

Toda a correspondência, quer oficial quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anuamam-se gratuitamente.

ASSINATURAS		
As 3 séries	Ano 240\$	Semestre 130\$
A 1.ª série	90\$	“ 48\$
A 2.ª série	80\$	“ 43\$
A 3.ª série	80\$	“ 43\$

Avulso: Número de duas páginas 80\$;
de mais de duas páginas 90\$ por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, no resoldo do respectivo imposto de selo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento do abatimento.

SUMÁRIO

Ministério do Interior:

Decreto n.º 18:185 — Autoriza a Câmara Municipal de Viseu a aplicar uma verba, proveniente da venda de baldios, na construção de um edifício escolar no Largo de Mousinho de Albuquerque.

Decreto n.º 18:186 — Regula a adjunção de corantes aos géneros alimentícios.

Portaria n.º 6:813 — Aprova as instruções regulamentares para a execução da lei referente à coação dos géneros alimentícios.

Ministério da Justiça e dos Cultos:

Decreto n.º 18:187 — Cede definitivamente ao comando geral da guarda fiscal um terreno lavradio sito no Largo da Igreja, da freguesia da Praia do Almoxarife, concelho e distrito da Horta, para a construção de uma barraca que servirá de posto da guarda fiscal na referida freguesia.

Ministério das Finanças:

Decreto n.º 18:188 — Reforça uma verba inserida no orçamento do Ministério para o ano económico de 1929-1930, destinada a despesas resultantes da nomeação de comissões para a apresentação de quaisquer trabalhos de estudos de ramos de serviço de administração pública.

Decreto n.º 18:189 — Esclarece dúvidas suscitadas sobre a interpretação a dar à alínea c) do artigo 22.º do decreto n.º 17:555, que manda tributar as companhias de seguros estrangeiras por comparação com quatro nacionais, determinadas de certa forma, sendo uma delas a que tenha maior receita de prémios.

Ministério do Comércio e Comunicações:

Decreto n.º 18:190 — Aprova o plano geral da rede ferroviária.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Direcção Geral de Administração Política e Civil

Decreto n.º 18:185

Atendendo ao que foi solicitado pela comissão administrativa da Câmara Municipal de Viseu;

Considerando que a dita Câmara tem em cofre a verba de 46.409\$86, que é ainda insuficiente para dar cumprimento ao decreto n.º 13:229;

Considerando que a citada verba pode ser dada imediata aplicação, inserindo igual quantia no futuro orçamento, com aditamento das verbas que forem resultando da venda de baldios;

Considerando que a Câmara de Viseu tem facilidade

em obter casa por arrendamento o destiná-la aos fins do citado decreto n.º 13:229, até construir casa própria;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto 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:

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

Artigo 1.º É autorizada a Câmara Municipal de Viseu a aplicar a verba de 46.409\$86, proveniente da venda de baldios feita nos termos do decreto n.º 13:229, na construção do edifício escolar do Largo de Mousinho do Albuquerque.

Art. 2.º No futuro ano económico a Câmara de Viseu inscreverá no orçamento aquela verba, acrescida da que for obtida da mesma proveniência, para cumprimento do que dispõe a parte final do artigo 1.º do decreto n.º 13:229.

Art. 3.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 o façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 7 de Abril de 1930. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — Luis Maria Lopes da Fonseca — António de Oliveira Salazar — João Namorado de Aguiar — Luis António de Magalhães Correia — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

Direcção Geral de Saúde

Repartição de Saúde

Decreto n.º 18:185

Tendo-se mostrado quanto importava regular a adjunção de corantes aos géneros alimentícios, de modo a separar a prática licita, salvaguardando o respeito devido às imposições do consumo público e da hygiene;

Ouidas as instâncias competentes;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto 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:

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

Artigo 1.º A adição por qualquer modo de substân-

cias corantes aos géneros alimentícios destinados ao consumo e à venda é expressamente proibida fora dos casos e das condições que o presente decreto estipula.

Art. 2.º É proibida a coração artificial dos géneros alimentícios nos casos seguintes:

- a) Quando se pratique com a intenção fraudulenta de mascarar a qualidade inferior do produto ou os vícios da sua preparação ou o seu mau estado de conservação;
- b) Quando nela se empregem corantes considerados nocivos ou perigosos para a saúde.

Art. 3.º É permitida a coração artificial dos géneros alimentícios quando a adição dos corantes possa considerar-se inofensiva para a saúde e se pratique não com intenção fraudulenta mas segundo usos sabidos de preparação e exposição à venda.

§ 1.º Para o bom cumprimento das disposições deste artigo serão elaboradas instruções regulamentares suficientemente desenvolvidas e especificadas, contendo:

- a) A lista dos corantes proibidos;
- b) A lista dos corantes permitidos;
- c) A lista dos géneros alimentícios nos quais a coração é proibida ou tolerada, indicando expressamente as condições desta tolerância.

§ 2.º Estas instruções regulamentares serão elaboradas pelo Conselho Superior de Higiene, ouvido o Ministro da Agricultura, e aprovadas por portaria do Ministério do Interior, expedida pela Direcção Geral de Saúde.

Art. 4.º Considera-se alterado por falsificação todo o género alimentício corado artificialmente de qualquer modo, nos casos visados nos artigos anteriores, isto é:

- a) Aquele que fôr corado com substâncias consideradas nocivas ou perigosas para a saúde;
- b) Aquele em que a coração servir fraudulentamente para dissimular a qualidade inferior do produto ou os vícios da sua preparação o seu mau estado de conservação ou de preparação;
- c) Aquele em que a coração seja permitida, mas não obedeça às restrições qualificativas ou quantitativas impostas nas instruções regulamentares;
- d) Aquele no qual seja proibido o uso de qualquer corante.

Art. 5.º É proibido vender, expor à venda, ter em depósito, expedir, importar ou transportar os géneros nas condições do artigo anterior, sob as penas que a legislação vigente consigna contra as falsificações dos géneros alimentícios.

Art. 6.º Fica substituída pela presente a decretação anterior, relativa à coração dos artigos de alimentação pública.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpriam e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle 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. — ANTONIO OSCAR 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 Ltnhães de Lima*.

Portaria n.º 6:813

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Interior, aprovar, ao abrigo do disposto no § 2.º do artigo 3.º do decreto n.º 18:186 desta data, as instruções regulamentares para a execução da lei referente à coração dos géneros alimentícios, elaboradas e aprovadas pelo Conselho Superior de Higiene em sua sessão

de 18 de Fevereiro último e que ficam fazendo parte integrante deste diploma.

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1930. — O Ministro do Interior, *António Lopes Mateus*.

Instruções regulamentares para a execução da lei referente à coração dos géneros alimentícios

Inutilidade manifesta dada a sua substancial desvalia nutritiva, esta prática de tingir alimentos poderá parecer em rigor bem dispensável. Como para tantos outros usos e costumes, é a caprichosa natureza humana que a impõe e imperiosamente. ¿Porque é que se coram alimentos? ¿Porque se coram uns e não outros? ¿Porque se pintam uns de amarelo e outros de vermelho? Porque o público assim o quere, e porque assim lhe agrada. E um caso de psico-fisiologia, comparável a outros em que transparece a paixão das cores, para a satisfação da qual se criou um ramo activo de indústria e de comércio; a tinturaria indumentária, por exemplo, corre parelhas com a tinturaria alimentar, e até paralelamente tem obedecido a uma gama análoga. Nem sequer se trata apenas de um gosto bom ou mau de sensação visual; quanto a vista do alimento, a sua aparência e a sua apresentação influem como excitante do apetite e da digestão, é facto comum de observação e de experiência, a assemelhar ao efeito culinário dos cheiros, dos condimentos e das especiarias.

Inveterou-se de longes eras e generalizou-se por todos os países este tingimento, aplicado sobretudo aos géneros de luxo gastronómico; e não haveria que pôr embargos a tal uso, se ele por vezes não redundasse em abuso condenável. Ora esse abuso dá-se patentemente em prejuízo do consumidor em duas circunstâncias capitais — uma, quando a droga tintorial é capaz de causar dano à saúde, — outra, quando o colorido é dado dolosamente para encobrir ao comprador o género ruim ou viciado. Uns e outros destes feitos lesivos têm de reprimir-se pela acção coerciva das sanções inscritas nos Códigos Penais e em todas as legislações de bromatologia sanitária.

A nossa decretação geral de inspecção e fiscalização sanitária dos géneros alimentícios — exarada no decreto de 23 de Agosto de 1902 e nas instruções subseqüentes de 11 de Novembro de 1902, que glosam a interpretação das práticas tecnológicas e dos dados analíticos e laboratoriais, segundo as categorias bromato-legais, para regular e sistematizar a jurisprudência aplicável — versa muito expressamente esta questão da coração alimentar (capítulo I, n.º 4). Traça as linhas gerais do conceito a estabelecer e do procedimento a haver, e exemplifica os casos ocorrentes, insistindo sobre a delicadeza dos juízos a emitir, dada a sua complexidade e até as suas contradições. Receou o legislador a estatuição imediata de regras absolutas que seriam «praticamente perigosas, desde que a rigidez das fórmulas não permitisse as excepções». Ao tempo a legislação comparada não tinha chegado às concordâncias de hoje em dia e pontos havia menos aclarados e ainda pleiteados. É para notar que há países, como a Holanda, que até hoje se não ocuparam em relacionar a lista dos corantes julgados inofensivos.

Esperavam as intruções que «dos trabalhos já feitos e a fazer dimanariam as bases da apreciação das tolerâncias». Mas o critério fundamental a aplicar pelos sanitaristas químicos e médicos e pelos julgadores, esse ficou nitidamente e irrefragavelmente fixado.

«O critério de quem haja de julgar os casos ocorrentes há-de ser regido pelos dois princípios cardiais: um a nenhuma tenção manifesta de dolo, outro a satisfação de necessidades sabidas do fabrico

alimentar. As tolerâncias admissíveis para cada género não-de simultaneamente satisfazer aos dois preceitos. E daí resultam disparidades à primeira vista contraditórias ou pelo menos paradoxais. Assim há géneros em que não pode sofrer-se nenhuma mescla de substância estranha; outros em que se suporta a de muitas. Há casos em que ao mesmo género é lícito receber adição, e outros não, conforme os fins diversos a que se destina. O mesmo ingrediente, enfim, ora é admitido, ora é rejeitado, conforme o género.

Em diversas épocas a nossa colecção de leis regista disposições parcelares, alvejando alguns géneros alimentícios em particular, permitindo-lhes ou proibindo-lhes a coração, conforme a qualidade do género e do corante. A lei actual considera os géneros corados sem justificação possível como falsificados para a aplicação das penas que todos os códigos preceituam.

O ponto outrora mais espinhoso era o apartamento das tintas nocivas e inocentes. A hygiene antiga atinha-se quasi exclusivamente aos corantes vegetais, preconceito há muito derrubado; essa inocuidade das cores vegetais nem sequer é absoluta, e aí mesmo importa excluir algumas que são nocivas ou venenosas.

A discussão ateou-se com o advento das chamadas *anilinas*, os corantes derivados do alcatrão da hulha, de forte poder cromático e duma gama riquíssima de tintas. A sua nocividade, certa para alguns, desconfiava-se severamente para muitos senão para todos. Uns, eram venenosos por si mesmos, outros em grande número deviam a sua nocividade às impurezas do fabrico, e nomeadamente à presença temida do arsénico. Os progressos da tecnologia tintorial acabaram por fornecer produtos comerciais correntes de pureza garantida, extremos de tóxicos e de nocividades. E o elenco das anilinas a refugar pela mancha de dano à saúde foi-se cada vez mais reduzindo até que se cifrou, digamo-lo desde já, em cinco substâncias.

Houve pois que levantar barreiras e franquear a entrada às anilinas, que para mais inocência se utilizam em doses tenuíssimas; há muito que por toda a parte conquistaram o mercado e a aquiescência da hygiene. Até os cosméticos dos lábios, hoje em moda universal para o sexo feminino, se tingem de escarlates variados com eosinas e fucsinas, que são portanto ingeridas a toda a hora.

Temu-se certo tempo uma categoria particular, a dos corantes do grupo azóico, que hoje figuram no sortido dos corantes autorizados na legislação estrangeira, e os actualmente proibidos estão fora desse grupo.

Na admissão ou na rejeição dos corantes, os diferentes países, segundo quinze legislações, grande parte das quais foram compendiadas no inquérito a que procedeu em 1928 o *Office* Internacional do Higiene, adoptam uns, e são a maior parte, o processo da enumeração dos autorizados (França, Itália, Suíça, Estados Unidos etc.), outros o da especificação dos nocivos (Inglaterra, Japão, Polónia). Cada uma destas fórmulas tem as suas vantagens, que aliás nos pareceu poderem-se conjugar, pois que uma não exclui a outra. Perfilhado este modo mixto elaboram-se dois quadros:

O quadro A contém os corantes desesos no grupo dos derivados da hulha, mencionam-se com os seus sinónimos os cinco condenáveis, segundo a última legislação inglesa e outras. Em nota se estipula que nêles se poderão incluir quaisquer que venham a descobrir-se, cuja serventia se mostre perigosa.

O quadro B enumera os communmente utilizados e como tais autorizados nas listas de permissão pro nulgadas em diferentes países (França, Itália, Suíça, Estados Unidos, etc.). Observa-se que o rol é incompleto, tam numerosos são os componentes que por sua inocência nela

tem direito a figurar. A nomenclatura mesma torna-se emmaranhada; a rubrica química é inadequada à linguagem corrente, a comercial varia com os fabricantes, e para alguns os sinónimos são de sobejo. Na lei inglesa, americana, australiana e outras, marcou-se-lhes as cifras com que vêm nas listas da União dos fabricantes de tintas.

Entre nós não existe sombra sequer de tal indústria, e os que necessitam de corantes para as diversas preparações alimentares surtem-se nas casas estrangeiras, alemãs e francesas principalmente, fornecedoras de produtos garantidos a coberto da legislação respectiva. Os nossos produtores usariam de prudência se mandassem contrastar os corantes que utilizam em laboratórios officiais competentes, sobretudo quando não constem da lista que vai indicada.

E para preceituar que mesmo as tintas permitidas e nos géneros em que a sua adição seja licita devem usar-se em doses mínimas, suficientes à obtenção do colorido desejado. A lei canadiana preceitua que não deverão empregar-se em dose superior a dois decigramas por quilograma.

O quadro C arrola os géneros mais importantes nos quais a coração é permitida ou proibida, sobre o que convém dar explicações.

Géneros que não consentem coração artificial

Farinhas, pão, leite e outros géneros não carecem de tal ingrediente, nem o costume felizmente o introduziu. O mesmo para as carnes verdes, assim como para as carnes de conserva, nas quais há que admitir o condimento chamado colorau, tam empregado na Espanha e Portugal. Como os processos da salsicharia francesa e alemã estão já introduzidos entre nós, houve que exceptuar as tripas e as bexigas usadas como involucro corado de vermelho.

Vinhos de pasto entre nós, em algumas regiões, eram carregados de baga de sabugueiro. Esta prática sustou a lei por poder ser porta aberta a falsificações e prejudicar os interesses legítimos da viticultura. Em outro tempo, o pau de campeche primeiro e depois a fucsina prestaram-se ao fabrico fraudulento dos vinhos chamados de martelo. Esta restrição abrange os vinhos de pasto, mas não os vinhos especiais licorosos.

Géneros que admitem qualquer coração

Entram no grupo os produtos de confeitaria, doçaria e pastelaria. Assim se tolerou e tolera desde sempre e em toda a parte.

Exceptuam-se os doces de ovos ou que habitualmente contêm ovos; os corantes amarelos poderiam servir para fraude. Existe na legislação sueca um preceito idêntico.

Nos licores permitem-se os coloridos de toda a ordem com que aparecem no mercado. Para os xaropes adoptou-se a mesma norma por serem género análogo e usável em doses mais ou menos as mesmas. Para os xaropes de frutas que dão cor ao produto, esta nem sempre sai com a viveza de tons precisa e é corrente a adição de corantes do mesmo tom. O que deve exigir-se é que neste caso os rótulos das garrafas tenham a menção de *corado*.

Géneros em que as corações são restritas

Nas manteigas e nas margarinas o emprêgo de corantes amarelos tem-se generalizado, a principio somente os vegetais, como o sumo de cenoura, que aliás aumentava o peso e o volume, depois de anilinas amarelas, amarelo-naftol, amarelo manteiga e outros corantes. Entre nós o decreto de 22 de Julho de 1905 suprimiu a coração à margarina no intuito de criar um regime protecção

nista para a manteiga, como se a margarina fôsse bromatologicamente condensável, ela que tem os mesmos direitos alimentares daquela. Reconheceu explicitamente o decreto de 2 de Março de 1926, e admitiu pelo artigo 1.º, que as margarinas pudessem ser importadas, contanto que não trouxessem ingredientes nocivos à saúde. Sob o ponto de vista da coração, o justo critério será o da igualdade entre as manteigas e margarinas estrangeiras ou nacionais.

As chamadas massas de Itália tingem-se de amarelo por toda a parte como na própria Itália; exija-se apenas a rubrica de *corado* nos pacotes de venda, para todas as que tenham essa tinta, sem ser com ovos.

Ainda nesta casuística há o caso reservado do reverdecimento das conservas verdes pelo sulfato de cobre, prática tolerada em França, Itália e outros países, quando se não exceda a dose de tolerância de 100 miligramas de cobre para cada quilograma.

Em todo o caso nas latas e vasilhas tem de apor-se a menção de *Reverdecido*.

Paços do Governo da República, 29 de Março de 1930.—O Ministro do Interior, *António Lopes Mateus*.

Quadro A

Nota dos corantes proibidos na preparação e venda dos géneros alimentícios

Corantes metálicos

Os compostos inorgânicos ou orgânicos dos metais e metalóides seguintes:

Antimónio;
Arsénio;
Bário;
Cádmio;
Chumbo;
Cromo;
Cobre;
Mercúrio;
Zinco.

Ressalva-se o uso dos compostos de cobre nos casos e nas condições especificados no quadro C.

Corantes vegetais

Goma-guta e matérias corantes verdes de planta venenosa.

Corantes derivados da hulha

Nome e sinónimos:

Ácido pícrico — Trinitrofenol, ácido carbazótico;
Amarelo Vitória — Açafrão artificial, dinitrocresol;
Amarelo de Manchester — Dinitronaftol, amarelo de Marte;
Aurância — Amarelo imperial;
Aurina — Ácido rosólico, coralina amarela.

E qualquer outro de que venha a mostrar-se a nocividade.

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1930.—O Ministro do Interior, *António Lopes Mateus*.

Quadro B

Lista dos corantes permitidos na preparação e venda dos géneros alimentícios

Corantes vegetais

Clorofila e outros pigmentos de plantas, tirante a goma-guta e os sucos de plantas venenosas;
Açafrão, caramelo, anil, curcuma, orleana, urzela e semelhantes;
Extractos de sumagre, de pau-brasil, brasilina de campeche (hematoxilina).

Corantes animais

Cochenilho, carmin.

Corantes derivados da hulha

Corantes roxos:

Violeta de metilo B e 2 B (violeta de Paris);
Violeta ácido 6 B.

Corantes azuis:

Azul de anilina de água e de alcool;
Azul de alizarina;
Indigotina.

Corantes verdes:

Verde malaquite;
Verde luz S. F.

Corantes amarelos:

Amarelo-naftol S. (citronina A);
Tartarazina (amarelo tartárico);
Crisoína (amarelo resorcina, tropeolina O);
Auramina O (picoetanina áurea);
Amarelo manteiga.

Corantes alaranjados:

Alaranjado I (tropeolina 0001);
Sudan I;
Alaranjado L.

Corantes vermelhos:

Fucsina ácida (fucsina S., magenta ácida);
Fucsina (roseína, magenta);
Rocelina (vermelho I);
Coccina escarlate 4 R (vermelho cochonilha);
Ponceau 3 R;
Bordéus S e Bordéus B (Amarante);
Floxina P;
Ponceau cristalizado.

Corantes rosas:

Eosinas de alcool (eritrina e metileritrina);
Eosina de água (vermelho de flores D H);
Eosina de iodo (eritrosina, pirocina);
Rosa Bengala.

Corantes pretos:

Indulina;
Nigrosina.

Esta lista enumera os mais vulgares e mais mencionados, mas não esgota a série, que conta outros, considerados inofensivos, e que de dia para dia se enriquece com novos produtos.

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1930.—O Ministro do Interior, *António Lopes Mateus*.

Quadro C

Lista dos géneros alimentícios com a indicação das corações que são autorizadas ou proibidas para a sua preparação e venda

Carnes verdes — Proibida qualquer coração.
Carnes de conserva, carnes ensacadas, salsicharia — Permitido somente o uso do colorau. As tripas e bexigas empregadas para involucros de salpicões e línguas podem-se corar.
Ovos cozidos — Coração da casca.
Leite, natas e cremes naturais de leite — Proibida qualquer coração.
Queijos — Permitida a coração amarela da massa e a vermelha ou escura da crosta.
Manteiga — Permitida a coração amarela.
Margarinas — Idem.
Banhas e outras gorduras culinárias — Proibida toda a coração.
Farinhas — Idem.
Pão — Idem.
Sêmolas, massas de Itália (*) — Permitida a coração amarela.
Produtos de confeitaria, doçaria e pastelaria — Corações permitidas. Exceptuam-se os produtos que devam ter ou contenham habitualmente ovos ou gemas de ovos, nos quais é proibido o uso de quaisquer corantes amarelos.
Açúcar (*) — Permitidos corantes azuis, somente para obter a azulagem.
Xaropes e refrigerantes (*) — Permitida a coração correspondente à cor do fruto empregado.
Limonadas e gasosas — Permitido somente o uso do caramelo.
Vinhos de pasto — Proibida toda a coração.
Aguardentes — Permitido somente o uso do caramelo.
Licores — Permitida a coração.
Cervejas — Permitido o uso do caramelo e dos extractos obtidos pela torrefacção do malte.
Vinagres — Proibida a coração. Os vinagres destinados a conservas podem corar-se.

Azeites — Proibida a coração.

Conservas de verdura e legumes verdes (*) — Permitido o emprêgo do sulfato de cobre, contanto que o produto reverdecido não acuse depois de escorrido mais de 100 miligramas de cobre metálico por quilograma.

Conservas de frutos (*) — Permitida a coração correspondente à cor do fruto empregado.

(*) Para os gêneros marcados com o sinal (*) deve indicar-se nos vasos ou involueros para exposição à venda que o produto foi corado.

Paços do Govêrno da República, 28 de Março de 1930. — O Ministro do Interior, *António Lopes Mateus*.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E DOS CULTOS

Direcção Geral da Justiça e dos Cultos

2.^a Repartição (Cultos)

Decreto n.º 18:187

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto 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 do Ministro da Justiça e dos Cultos: hei por bem decretar, nos termos do artigo 104.º da lei de 20 de Abril de 1911, que ao comando geral da guarda fiscal sejam definitivamente cedidos 42 metros quadrados de terreno lavradio sito no Largo da Igreja, da freguesia da Praia do Almoxarife, concelho e distrito da Horta, para a construção duma barraca que servirá do pósto da guarda fiscal na referida freguesia, mediante a indemnização única, para os efeitos do citado artigo 104.º, de 4\$ por metro quadrado, que serão pagos à Comissão Jurisdiccional dos Bens Culturais, directamente ou por intermédio da comissão sua delegada no concelho da Horta, logo depois da publicação deste decreto de cedência, que será declarado sem efeito se ao terreno cedido fôr dada aplicação diferente da que aqui se lhe consigna.

O Ministro da Justiça e dos Cultos assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Govêrno da República, 5 de Abril de 1930. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Luis Maria Lopes da Fonseca*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral da Contabilidade Pública

2.^a Repartição

Decreto n.º 18:188

Considerando que se torna necessário reforçar com a quantia de 2.000\$ a verba descrita no orçamento do Ministério das Finanças, em vigor no ano económico de 1929-1930, para despesas resultantes da nomeação de comissões para a apresentação de quaisquer trabalhos de estudos de ramos de serviço de administração pública;

Considerando que igual importância pode ser anulada na verba inscrita no aludido orçamento para pagamento dos vencimentos ao pessoal dos quadros aprovados por lei da Secretaria Geral do Ministério das Finanças;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto 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 reforçada com a quantia de 2.000\$ a verba de 2.000\$ inscrita no capítulo 8.º, artigo 70.º, n.º 3), do orçamento do Ministério das Finanças decretado para o ano económico de 1929-1930, sob a rubrica «Despesas resultantes da nomeação de comissões para a apresentação de quaisquer trabalhos de estudos de ramos de serviço de administração pública».

Art. 2.º É anulada a importância de 2.000\$ na verba de 176.077\$20 descrita no capítulo 8.º, artigo 62.º, n.º 1), do orçamento do Ministério das Finanças em vigor no ano económico de 1929-1930 e destinada ao pagamento dos vencimentos do pessoal dos quadros aprovados por lei da Secretaria Geral do referido Ministério.

Art. 3.º Este decreto entra imediatamente em vigor e revoga 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 o correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 10 de Abril de 1930. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira* — *António Lopes Mateus* — *Luis Maria Lopes da Fonseca* — *António de Oliveira Salazar* — *João Namorado de Aguiar* — *Luis António de Magalhães Correia* — *Fernando Augusto Branco* — *João Antunes Guimarães* — *Gustavo Cordeiro Ramos* — *Henrique Linhares de Lima*.

Inspeccção de Seguros

Decreto n.º 18:189

Tendo-se suscitado dúvidas sobre a interpretação a dar à alínea c) do artigo 22.º do decreto n.º 17:555, de 5 de Novembro de 1929, que manda tributar as companhias de seguros estrangeiras por comparação com quatro nacionais, determinadas de certa forma, sendo uma delas a que tenha maior receita do prémio.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto 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 A receita de prémios a que se deve atender para os efeitos da alínea c) do artigo 22.º do decreto n.º 17:555 é a receita processada, liquida de estornos e anulações, relativa aos prémios de seguros directamente subscritos pela sociedade.

Art. 2.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 o correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 7 de Abril de 1930. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira* — *António Lopes Mateus* — *Luis Maria Lopes da Fonseca* — *António de Oliveira Salazar* — *João Namorado de Aguiar* — *Luis António de Magalhães Correia* — *Fernando Augusto Branco* — *João Antunes Guimarães* — *Gustavo Cordeiro Ramos* — *Henrique Linhares de Lima*.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central e de Estudos

Secção de Expediente

Decreto n.º 18:160

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 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 reclamações apresentadas e numerosos os alvites 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, dêle 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 Corche, 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 Espariz, 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 à Lousã, por Arganil, Espariz, 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 Mirandela, 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 acêrea 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 traçado 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 acêrea da directriz a adoptar nō 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 emprêgo bastantes milhões de kilowatts hora que as nossas centrais não tardarão a produzir.

Não pretende o Governo construir desde já cêrea 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 trços 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 trços. 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, Lamogo, 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 Ermezinde, 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 Lamalicao 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 affluxo de tráfego, não deixará a Nação de o bemdizer quando puder apreciar os seus inevitáveis e importantes benefícios.

Nesta ordem de ideas:

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. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira* — *António Lopes Mateus* — *Luis Maria Lopes da Fonseca* — *António de Oliveira Salazar* — *João Namorado de Aguiar* — *Luis 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 intermédias	Parto 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, Póvoa.	Construída
Linha da Circunvalação	Leixões, Ermezinde e Contumil	—	Em construção
Linha Marginal	Pala a Contumil	Entre-os-Rios	—

Via estreita

Designação	Pontos extremos	Principais estações intermédias	Parto construída
Valc do Lima	Viana a Ponte da Barca	Ponte 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 (Trço 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 trço 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	Trço 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	Peziche 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 estações Intermediárias	
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, Torrescelo.	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.	—	

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 Mora
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	Caniços 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	Viscu 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	Viscu 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*.

