

50

coleção PARLAMENTO

DICIONÁRIO DE HISTÓRIA DA
I REPÚBLICA E DO REPUBLICANISMO
VOLUME I: A-E

50

coleção PARLAMENTO

DICIONÁRIO DE HISTÓRIA DA
I REPÚBLICA E DO REPUBLICANISMO
VOLUME II: F-M

50

coleção PARLAMENTO

DICIONÁRIO DE HISTÓRIA DA
I REPÚBLICA E DO REPUBLICANISMO
VOLUME III: N-Z



colecção PARLAMENTO

DICIONÁRIO DE
HISTÓRIA DA
I REPÚBLICA E DO
REPUBLICANISMO
VOLUME III: N-Z

Foi condecorado com as medalhas militar de prata da classe de Bons Serviços, de ouro, comemorativa das Campanhas do Exército Português, e da Vitória. Recebeu ainda a comenda da Ordem de Avis.

Sócio correspondente da Academia de Ciências de Lisboa e do Instituto de Coimbra, foi professor da cadeira de condutor e demonstrador de máquinas na Escola Naval e na Escola Auxiliar de Marinha.

Deixou uma vasta obra publicada: *As radiações ultravioletas e infravermelhas: seu estudo e aplicações* (1913); *As últimas descobertas da ciência: oração proferida em 19 de novembro de 1916* (1917); *Angola: memória* (1920) e *Madeira* (s/d.), primeiro texto, e único, que procurou editar sob um tema mais vasto e que designou, *O Trabalho Português*. Escreveu sobre os hábitos e costumes dos povos do Oriente e colaborou em inúmeros jornais e revistas.

Francisco Peres Trancoso foi membro da Comissão Executiva da Conferência da Paz. Em novembro de 1921 Carlos Maia Pinto chamou-o a integrar o executivo que presidiu, convidando-o a ocupar a pasta das Finanças. Peres Trancoso aceitou, permanecendo no cargo que exerceu, juntamente com o de ministro do Trabalho interino, entre 5 de novembro e 16 de dezembro de 1921.

Reformou-se a 31 de março de 1923.

Morreu na Malveira a 5 de fevereiro de 1952.

Bibliografia: MARQUES, A. H. de Oliveira [*et al.*] (coord.), *Parlamentares e Ministros da 1.ª República (1910-1926)*, Lisboa/Porto, Assembleia da República/Edições Afrontamento; *Diário da Câmara dos Deputados* e AA.VV., *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, Vol. XXXII, Lisboa, Editorial Enciclopédia Limitada, s.d., p. 482.

[Ana Paula Pires]

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE MERCADORIAS

No início do século, Portugal tinha perto de 2,4 mil quilómetros de vias férreas que, na sua quase totalidade, eram de via larga. Os grandes eixos ferroviários do sistema encontravam-se definidos, sendo o seu desenvolvimento, nas décadas seguintes, marcado pela construção de linhas de densificação, de fecho de redes e transversais (GOMES, 2004, 12). Uma parte importante desse traçado – as linhas do Sul e Sueste, do Minho e do Douro e os ramais de Setúbal, Estremoz e de Portimão, num total de 861 quilómetros – era explorada diretamente pelo Estado e perto de meio milhar de quilómetros era explorada por companhias privadas que operavam com «garantia de juro». Como resultado das falências das companhias privadas ocorridas anteriormente, que obrigara o Estado a assumir a sua gestão, o acesso ao setor encontrava-se fortemente regulado. O debate ferroviário, desde finais de oitocentos, centrou-se, tanto no programa e calendário de construção de novas linhas, pensadas no quadro do desenvolvimento regional, como na «questão tarifária» que, à semelhança do que ocorria noutros países europeus, afetava empresários agrícolas e agricultores, empreendimentos mineiros e industriais. Efetivamente, os elevados custos dos transportes terrestres e

portuários pesavam nas possibilidades de expansão de muitas empresas, afetavam o consumo de produtos químicos agrícolas e a competitividade dos produtos agrícolas de exportação (nomeadamente os vinhos e os azeites) ou vocacionados para o mercado interno (cereais), enfim, era determinante para a viabilidade dos empreendimentos mineiros. Por outro lado, o país, esmagado pela dívida externa e pela dívida pública contraída no passado recente, mostrava-se cauteloso na apreciação das virtudes dos caminhos de ferro. Em 1913, Ezequiel de Campos escrevia: «Todos os nossos caminhos de ferro, especialmente o do Minho que vai através duma região densamente povoada e disposta para as mais variadas produções agrícolas e industriais, tiveram uma ação muito lenta na modificação da autonomia regional, que dispensava transportes ferroviários por quase lhe bastar de todo o carro de bois, e não provocaram uma vida muito mais intensa e civilizada, comparável à dos outros povos do noroeste da Europa (...). Viu-se bem que o silvo da locomotiva afinal, quando só, não arreda as populações que quotidianamente acorda, das práticas rotineiras, sem que uma campanha intensa [e] educativa venha atrás do assentamento dos carris – o que não fizemos.» (CAMPOS, 1913, 581-582). Mas, apesar disso, Ezequiel de Campos não deixava de considerar urgentes a conclusão da rede ferroviária da região central e de algumas linhas na grande malha da Beira Alta ao Douro, a linha do Soraia e «mais algumas linhas transtaganas», a par de melhorias nos portos de Lisboa e de Leixões, assim como a construção de um porto no Algarve. Seguindo essa linha, a atuação do Estado republicano privilegiou a expansão da rede com base em recursos próprios, recorrendo ao crédito interno e dando continuidade a programas anteriores. Deste modo, apesar do esforço desenvolvido pelo jovem governo republicano com o equilíbrio nas contas do Estado, em 1913 estavam em vias de conclusão a linha de Valença a Monção, acelerara-se a construção da linha do Vale do Sado até Setúbal, iniciara-se a construção de linhas de Portimão a Lagos e de Évora a Reguengos e a eletrificação das estações (PORTUGAL, 1913, 201). Em pouco mais de duas décadas, a extensão das linhas exploradas pelo Estado ultrapassou 1,3 mil quilómetros, enquanto que o aumento nas linhas exploradas por companhias privadas, nesse período, mal atingiu os 200 quilómetros (tabela 1).

O crescimento regular no traçado ferroviário foi acompanhado por um aumento regular do serviço de passageiros e de mercadorias, que garantiram às companhias lucros operacionais elevados, permitindo-lhes satisfazer os pesados encargos financeiros acumulados (GOMES, 2004, 14-16). Na linha do Sul e Sueste, por exemplo, o movimento de passageiros ao longo do ano cresceu de forma sustentada nas duas primeiras décadas, passando de meio milhão (1901) para dois milhões (1922). Na linha do Minho e Douro, o aumento foi de 1,2 para os 3,4 milhões, no mesmo período. Na linha da Beira Alta, o movimento de passageiros mais do que triplicou, entre 1914 e 1926, e, na linha do Leste e do Norte, passou, no mesmo período, dos 4 para os 6 milhões de passageiros (*V. Anuários Estatísticos*). Igualmente expressivo foi, durante esse período, o movimento de mercadorias transportadas. Na linha do Sul e Sueste, por exemplo, passou-se das 349 mil toneladas, em 1901, para mais de 600 mil, em 1914, situando-se nesse patamar na década seguinte. No conjunto, as mercadorias transportadas nos caminhos de ferro de serviço público passam dos 2 para os 6,7 milhões de toneladas.

Ferreira, José Medeiros – 609-615
 Freire, Dulce – 27-28; 58-59; 221-222;
 534-535; 1119-1123; 1138-1142

G

Garnel, Maria Rita Lino – 282-286
 Garrido, Álvaro – 251-258
 Gonçalves, Eduardo Cordeiro – 568-571
 Guimarães, Paulo – 398-402; 794-799;
 978-987

H

Henriques, Raquel Pereira – 751-752;
 827-828; 849-850; 850-851; 920-921;
 1103-1104
 Homem, Amadeu Carvalho – 388-397

J

Jerónimo, Miguel Bandeira – 441-442

L

Leal, Ernesto Castro – 54-55; 127-129;
 167-168; 170-171; 177-179; 179-183;
 195-196; 198-204; 262-265; 725-728;
 900-903; 903-905; 1042-1043;
 1046-1048

Leandro, Sandra – 272-273; 1090-1094

Leite, José Guilherme Reis – 41-42;
 916-918

Leite, Rita Mendonça – 412-424; 820-822;
 837-838; 847-849; 920; 946-947

Loff, Manuel – 502-503

Lopes, Fernando Farelo – 223-224

M

Madeira, João – 162-165
 Madeira, Lina Alves – 853-856
 Mântua, Ana – 460-461; 532-533; 723-724;
 914-915; 1100-1101
 Marques, Isabel Pestana – 362-366;
 706-707; 732-733; 734-735; 844-845
 Martins, Serafina – 343-347; 682-683
 Martins, Susana – 882-888
 Mata, Maria Eugénia – 260-261; 434-435;
 506-507; 698-699; 923; 992-994;
 1005-1006

Matos, Ana Cardoso de – 1017-1022

Matos, Sérgio Campos – 845-847
 Menezes, Filipe Ribeiro de – 384-388;
 1049-1053

Mesquita, Marieta Dá – 48-49; 816-817;
 965-966

Milhazes, José – 678-680

Monico, Reto – 562-564

Monteiro, José Luís – 857-858

Mota, Luís – 120-123

Moura, Lúcia de Brito – 892-893

N

Nascimento, Augusto – 742-751

Navarro, Bruno J. – 42-43; 528-529;
 579-580; 697-698; 1086-1087;
 1113-1114; 1114-1116

Neto, Maria João – 150-154

Neto, Vítor – 43-45; 135-139; 753-761

Ninhos, Cláudia – 537-543

Novais, Noémia Malva – 594-609

Nunes, Ana Bela – 97-100; 478-483;
 486-490; 507-509

Nunes, João Arsénio – 471-475

Nunes, Maria de Fátima – 888-892

Nunes, Teresa – 476-478; 693-694;
 779-784; 958-962

O

Oliveira, Gonçalo Antunes de – 95-97;
 934-938

Oliveira, Leonor – 115-117

Oliveira, Pedro Aires – 548-552; 830-832

P

Palacios Cerezales, Diego – 101-104;
 287-290

Paulo, Heloísa – 274-275

Peixinho, Ana Teresa – 117-120; 710-712

Pereira, David – 261-262; 733-734; 799;
 842-844; 879-880; 911-912

Pereira, Joana Dias – 86-95; 688-689;
 825-826; 859-867; 1033-1034;
 1043-1044

Pereira, José Carlos Seabra – 32-38; 972-974

Pereira, José Morgado – 425-432

Pereira, Miriam Halpern – 311-316

Pestana, Maria do Rosário – 111-115