

# NEWSLETTER

PEÇA DO MÊS | JANEIRO

## Elétrico nº 508

No mês em que o Museu da Carris celebra 26 anos, da sua inauguração no dia 12 de janeiro de 1999, destacamos o carro Elétrico nº 508, em exposição no Núcleo II.

Foi no dia 23 de dezembro de 1924 que o Elétrico nº 508, juntamente com mais 12 carros da sua série entraram ao serviço, dando resposta à necessidade urgente de aumentar a frota de carros elétricos da época.

Apesar da sua aparência, semelhante aos carros importados dos Estados Unidos da América, o Elétrico nº 508 faz parte da primeira série de carros elétricos construída nas oficinas da Carris. Toda a caixa foi construída nas oficinas de Santo Amaro, tendo sido importados os controllers, motores e outros componentes do elétrico. Esta série seria aumentada para 24 carros, com os elétricos numerados de 508 a 531.

Nos anos 60, os carros elétricos da série do Elétrico nº 508 viriam a ser transformados em carros unidirecionais, sendo frequente a sua utilização com atrelados, nas carreiras 17 (Alto de S. João – Martim Moniz), 19 (Santo Amaro – Arco do Cego) e mais tarde na carreira 16, que a partir de 1966 tinha o percurso Belém-Poço do Bispo.

O Elétrico nº 508 saíria de serviço em 1983, sendo posteriormente restaurado, e utilizado em circuitos turísticos. Desde 1999 que integra a coleção do Museu da Carris, e hoje é um dos Elétricos que pode encontrar na Nave 1 do Núcleo II do Museu da Carris, e que se encontra apto a circular.

No dia 11 de janeiro do presente ano, em comemoração pelo aniversário do Museu da Carris, o Elétrico nº 508 saiu da Estação de Santo Amaro com destino a Belém.



Fig. 1. Carro Elétrico nº 508 e atrelado, Martim Moniz, anos 50. Cópia presente no Arquivo do Museu da Carris, de original do Arquivo Municipal de Lisboa. Fotografia de Judah Benoiel.



Fig. 2. Carro Elétrico nº 508 junto do Alto de S. João, anos 50. Cópia presente no Arquivo do Museu da Carris, de original do Arquivo Municipal de Lisboa. Fotografia de Judah Benoiel.



Fig. 3 Carro Elétrico nº 508 restaurado, a entrar numa das linhas do Car-barn da Estação de Santo Amaro, em 1991. Arquivo Museu da Carris.

## NOVIDADES | JANEIRO

### Oficinas Férias de Carnaval 3 e 5 de Março, 10h-17h

Nos dias 3 e 5 de março, voltam ao Museu da Carris as Oficinas das Férias de Carnaval.

Em cada dia, teremos duas oficinas de criação e exploração das estórias e histórias do Museu da Carris, dedicada a crianças entre os 5 e os 12 anos, da parte da manhã e da tarde.

As inscrições estão abertas até dia 17 de fevereiro através do e-mail [museu@carris.pt](mailto:museu@carris.pt).

Pode inscrever-se individualmente para cada oficina, no valor de 9 € por criança, ou para o dia, incluindo duas oficinas e acompanhamento na hora de almoço, no valor de 20 € por criança.

Programa disponível em:

<https://museu.carris.pt/workshops-e-ferias/>





**Oficinas**  
**Férias de Carnaval**  
**no Museu da Carris**  
3 e 5 de março

---

**Oficinas**

**3 março**  
10h -12h30  
Lisboa de Outro Mundo  
14h30 -17h  
Tenho em Mim Todas as Pessoas do Mundo

**5 março**  
10h -12h30  
Construção do Mini 1001 de madeira  
14h30 -17h  
Um Museu de Enigmas

**Programa**  
Nº Participantes: 14 a 24 crianças  
Monitores: 2  
Idade: 5-12 anos  
Preço por oficina: 9 € \*  
Preço por dia: 20 € \*  
Inscrições: até 17 fev \*\*  
Programa completo:  
<https://museu.carris.pt/>

\* Acresce o valor do seguro obrigatório  
\*\* Inscrições e + informações através de: [museu@carris.pt](mailto:museu@carris.pt)

## LOJA MUSEU DA CARRIS

### Kit 25 anos Museu da Carris: Caneta, Caderno, Pin e Fita

Até 17 de fevereiro de 2025, na compra conjunta da Caneta, Caderno, Pin e Fita comemorativa dos 25 anos do Museu da Carris, recebe 10 % de desconto no valor total dos artigos.

**Kit Produtos:** Caneta, Caderno, Pin e Fita Comemorativa dos 25 anos do Museu da Carris  
**Preço Kit:** 9,85 €\*  
\*Conjunto Caneta, Caderno, Pin e Fita com 10 % desconto. Promoção válida apenas na compra na loja física do Museu da Carris.



## SABIA QUE...

No dia 29 de dezembro de 1924 saía no Diário de Notícias um artigo dedicado às Oficinas de Santo Amaro? Recuperamos o texto publicado, com o título: ***Uma Visita à Companhia Carris de Ferro de Lisboa***

***As Oficinas de Construção e Reparação – Uma entrevista com o Sr. Vasconcelos Porto, Engenheiro-Chefe.***

*Bendita seja a curiosidade humana. A curiosidade é sempre uma virtude. A curiosidade corrige as injustiças, afoga as calúnias, rectifica as acusações instintivas. Sem a curiosidade da testemunha que espreitou ou que escutou não havia tribunais, não havia juiz que ficasse tranquilo com a sua consciência, depois de condenar ou de absolver.*

*O «reporter» é o escravo atento da curiosidade. É ele quem penetra nos bastidores da vida; é ele quem traz para as «linotypes» os segredos do que não se vê e do que se desejava ver.*

*Mas o jornalista moderno não pode limitar a sua profissão à vulgaridade dum crime passional ou à reportagem frívola dum escândalo de sociedade. A existência mecânica que vivemos exige infiltrações mais profundas e curiosidades mais serias. O «reporter» de hoje deve aplicar o «raio X» da sua investigação a todos os prolemas e a todas as evoluções sociais e económicas.*

*Foi por isso que ontem nos dirigimos à sociedade da Companhia Carris de Ferro de Lisboa em Santo Amaro. Todos os serviços públicos, sujeitos como estão aos nervos e á precipitação de critério desse mesmo publico, encontram-se sujeitos a comentários diversos, a acusações melindrosas e a elogios de variado aspecto. A Carris não foge, á regra – e para falarmos com justeza e com a base sólida dos factos nos predisusemos a auscultá-la. Sabíamos vagamente que ela estava construindo em Lisboa os carros que até agora eram importados de Filadelfia; sabíamos ainda, e por experiência própria, que Lisboa, graças á Carris, oferecia os melhores «tramways» electricos da Europa – mais cómodos, mais novos, mais velozes, mais elegantes dos de Madrid, Barcelona, Paris, Bruxelas, etc., mas parecia-nos pouco, muito pouco. Queríamos saber mais.*

*Como era natural ao chegarmos a Santo Amaro procuramos o chefe das oficinas e material circulante, o ilustre engenheiro Vasconcelos Porto. Novo ainda, ligeiramente alourado, com uma calva precoce a provar a sua vida de estudo e de trabalho, o sr. Vasconcelos Porto, com o entusiasmo dos que têm a dignidade do seu «métier» e da sua missão, acolhe-nos gentilmente e oferece-se para acompanhar-nos naquela Babilonia de oficinas, cheia de «titans» e de fagulhas, de martelaços e de ritmos de motores, de guinchos das maquinas e de vozes de comando.*

*- As nossas oficinas – começa por dizer-nos o sr. Vasconcelos Porto, ao iniciar, o seu amável trabalho de «cicerone» - não possuem ainda a disposição de unidade que seria para desejar, porque fomos obrigados a aproveitar os edifícios já construídos. Em compensação podemos vangloriar-nos que nelas existem todos os apetrechos necessários – e os mais modernos.*

*Entretanto, penetrávamos na oficina de maquinaria e ferragem.*

*- Aqui... por exemplo possuímos um torno de rodas, movido com motor próprio de 40 HP, que nos permite tornear quatro rodados, dos de maior diâmetro, em oito horas... Temos ainda uma maquina de «frezar», Broom & Shasp. Tudo quanto é possível produzir em Portugal para os nossos carros, o produzimos e ... - note bem – sendo a mão de obra, o pessoal operário e o pessoal dirigente «totalmente» portugueses.*

*- Mas as oficinas não se limitam, pois, á conservação e reparação dos carros?*

*- Não, graças a Deus. É isso que o publico ignora – e é isso que o publico necessita saber. Desde a guerra que o trafico aumentou extraordinariamente e que a Companhia sentia a necessidade de aumentar o número dos seus carros – mas as dificuldades dessa época... e das que se lhe seguiu – o que ninguém ignora – impossibilitaram em absoluto de importar dos Estados Unidos. Foi então que se pensou em construir em Portugal, por várias razões, sendo as principais a de pouparmos ao país a saída de ouro e a de darmos trabalho muito trabalho, ao nosso operariado – ao operariado português. Já em tempos tínhamos feito uma experiência isolada e construiu-se um carro... para ensaio. Agora não: fazemos os carros em «série».*

«A experiência data de 1922. Nesse ano construímos doze carros atrelados, que foram postos em circulação no ano seguinte. Depois fizemos uma «série» de doze carros com motores, postos em circulação há poucos dias e a Companhia resolveu repetir a experiência com a construção de uma nova série, igualmente de doze. Os processos de trabalho empregado para essa construção representa o mais perfeito, o mais completo – e o mais moderno. O tipo desses novos carros, que podem orgulhar a indústria e operariado nacionais, foi a de oferecer ao publico maior lotação e muito maior comodidade.

«Feitos com a maior largura possível, possuem duas filas de bancos para duas pessoas – e ainda um espaço de cochia um pouco mais largo do que o dos outros carros, para que os passageiros que atravessam o carro não incomodem os que vão sentados. Além disso, as plataformas têm capacidade para quinze pessoas – porque, na nossa opinião, vale mais aos passageiros ir de pé do que aguardar eternidades nas paragens. Essas plataformas, que são exactamente como as dos carros-salões, foram envidraçadas, defendendo assim os passageiros contra o frio e a chuva. Está claro que este tipo de carro é mais pesado que os outros e por isso exige maior consumo de corrente. Mas a Companhia não teve hesitação em escolher este tipo de carro porque comportam um número maior de passageiros e lhes oferece maior comodidade.

Houve uma pausa. Tínhamos atravessado uma rua interna da Central e penetrávamos na oficina onde os operários estavam montando os leitos dos novos doze carros a construir.

- Muita gente viajada, e sobretudo os estrangeiros, admiram-se da frescura e da elegância inalterável dos nossos carros – continua o Sr. Vasconcelos Porto. É que a Companhia dos Carris cuida do seu material como poucas empresas na Europa... porque o sujeita a uma verdadeira higiene, o que permite apresentá-los em publico numa eterna mocidade e «coquetterie», como se acabassem de sair da fabrica.

«Essa «higiene» - permita-me o termo – divide-se em três partes: conservação diária, pequena reparação e grande reparação.

«Nós mantemos duas brigadas de operários nos «char-bands» encarregados da conservação diária». Uma que trabalha das onze da noite ás oito da manhã e outra que está de serviço das oito da manhã ás cinco da tarde. Além disso está sempre pronto um grupo de homens para acudir a qualquer chamada de socorro no intervalo das cinco á oito da noite.

«A brigada que realmente se encarrega da conservação diária, é a nocturna. Á medida que os carros vão entrando vão sendo revistos, desde a afinação dos travões, até á sondagem dos motores. Parafusos, roldanas, «troleys», tudo é examinado para evitar não só o desgaste do material como as possibilidades de desastre. E simultaneamente a esses exames outros operários se encarregam da limpeza dos carros.

«Há revisões, porém, que não necessitam ser feitas diariamente, mas sim em períodos afastados. Assim, por exemplo, as escovas e colectores dos motores só são revistas de cinco em cinco dias; os «controleurs» de dez em dez dias; os «boxes» de trinta em trinta dias.

«Vêm depois as reparações dos «trucks» ou «chassis». Todas as segundas-feiras recolhem cinco ou seis carros, para o levantamento das caixas ou «carrouseries», a fim de se proceder aos torneamentos dos aros das rodas ou para estes serem substituídos no caso de terem atingido o limite de gasto, aproveitando-se também para a beneficiação geral das ferragens – e tudo isto feito com os elementos e capacidade das nossas oficinas.

«Mas as que se podem realmente chamar «grandes reparações», que são realizadas de três em três anos, necessitem ou não os carros por gastos evidentes, compreendem uma beneficiação geral, novas pinturas, substituições de peças, etc. Mas em tudo o nosso trabalho, tanto no de construção como de reparação, o que nos preocupa é fazer obra portuguesa. Só excepcionalmente e quando não pode deixar de ser é que importamos trabalho ou matérias primas do estrangeiro. O aço, não temos outro remedio, excepto quando existem casas nacionais que nos possam fornecer. Os «trucks» também são importados. As madeiras que utilizamos para os «leitos» e para o restante material dos carros vem quasi toda da América, porque, infelizmente, a nossa cultura da arvore

*não permite que a madeira ofereça as extensões, a resistência e a plasticidade necessárias. Em todo o caso, sempre que é possível, aproveitamos as nossas madeiras, preferimo-las a todas as outras... O freixo português, por exemplo, que é superior ao americano, é largamente utilizado nas nossas construções. E se não usamos mais é porque não nos aparece nas condições e nas dimensões que precisamos.*

*- E o pessoal? – perguntamos.*

*- O nosso operário é admirável. Como pode ser na visita às nossas oficinas, trabalha-se aqui com disciplina e entusiasmo. E não são positivamente meia dúzia de gatos. Entre o pessoal das oficinas e dos «carn-bandes» contam-se quasi 600 homens.*

*Verdade seja que o recrutamento desse pessoal obedece a uma selecção severíssima, o que nos permite dizer que possuímos um quadro como existem poucos. Também muito concorre para isso os salários que ficamos, e a sua evolução em harmonia com a boa vontade e trabalho empregado pelo operário e ainda pelas muitas vantagens que oferecemos. Além do cumprimento restrito á lei das 8 horas de trabalho e dos acidentes, regalamos 14 dias por ano de licença; medico e medicamentos, em caso de enfermidade, com 50 % do salário nos primeiros meses; criação da caixa de reformas; chapa ou passe para passagem gratuita nos carros da Companhia, etc.*

*- E é V. Ex.<sup>a</sup> quem dirige o movimento das oficinas e do material circulante? – quisemos saber.*

*- Tenho, como adjunto, o distinto engenheiro Sr. Sande e Castro. E é preciso não esquecer Manuel Valente Junior, que está á testa das oficinas gerais há vinte anos e que merece ser citado.*

*- E as oficinas de electricidade?*

*- Estas pertencem á chefia do engenheiro Waite, que tem como adjuntos os srs. Carvalho Ferreira e Joaquim Ferraz. É interessante frisar que nessa oficina, seguindo o lema da Companhia de aproveitar o mais possível a mão de obra nacional, todos os trabalhos das armaduras, enrolamentos, bombinagens, isolamentos,*

*resistências dos carros, etc. – é tudo feito aqui. Só importamos o cobre e o algodão.»*

*Estava terminada a reportagem. O fotografo kodakisava vários aspectos da oficina – e á nossa volta, os titans e os martelos gritavam, bem alto, a canção heroica e alegre do trabalho...*