

# JANEIRO DE 2013



Tiago Henriques  
<http://www.trainlogistic.com>  
[webmaster@trainlogistic.com](mailto:webmaster@trainlogistic.com)

# Índice

<b>Apresentação .....</b>	<b>Pag 03</b>
<b>Fotografia Nacional .....</b>	<b>Pag 04</b>
<b>Locomotivas – Fichas Técnicas .....</b>	<b>Pag 07</b>
<b>Biografia de Robert Stephenson .....</b>	<b>Pag 09</b>
<b>Artigo – A Origem dos Apitos .....</b>	<b>Pag 11</b>
<b>Fotografia Estrangeira .....</b>	<b>Pag 13</b>
<b>Entroncamento – História da Povoação .....</b>	<b>Pag 15</b>
<b>Biografia de Richard Trevithick .....</b>	<b>Pag 18</b>
<b>Ficha Técnica .....</b>	<b>Pag 21</b>

# Apresentação

A marca Trainlogistic surgiu pela recuperação de um antigo site, inicialmente designado por <http://fotocomboio.no.sapo.pt> que esteve on-line desde 03 de Maio de 2002 até Janeiro de 2005. Nessa altura passou a designar-se <http://www.fotocomboio.com> e durou até Julho de 2006.



Em finais de 2011 surgiu a ideia de recuperar todo o trabalho que tinha sido desenvolvido anteriormente e, com a espectacular colaboração de Cláudio Amendoeira, a página voltou finalmente aos carris em Fevereiro de 2012.



# Fotografia Nacional



Locomotiva da Série 1550 na  
Linha da Beira Baixa.



Automotora da Série 9630 na  
Linha do Vouga.



Emgarramento de Comboios  
devido a uma avaria na  
Locomotiva do comboio de  
Mercadorias, à entrada da  
Estação de Coimbra-B





Sérgio Rodrigues

Obras na Linha do Norte



Tiago Henriques

Fábrica de Cimento de Pataias



Alberico Duarte

Alfa Pendular em Contumil, a aguardar novo serviço rumo a Lisboa.



Locomotiva 2501 resguardada na Estação da Pampilhosa. Esta locomotiva, que agora faz parte do espólio do Museu Nacional Ferroviário, ainda se encontrava ao serviço.



Cruzamento entre o Comboio Internacional Sud-Expresso e um InterCidades proveniente do Porto e com destino Lisboa.



Automotora da Série 0450 em S. Martinho do Porto, com um InterRegional proveniente de Caldas da Rainha e destinado à estação da Figueira da Foz.

# Locomotivas – Fichas Técnicas (Série 2600/20)

A **Série 2600**, também conhecida como **Nez-Cassée**, corresponde a um tipo de locomotiva a tracção elétrica, que serviu a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e que continua a ser utilizado pela sua sucessora, a empresa Comboios de Portugal.

## História

---

Esta série de locomotivas entrou ao serviço em 1974, tendo sido fabricadas 12 unidades.

Em 15 de Maio de 1982, uma locomotiva desta série rebocou uma composição especial, organizada pela operadora Caminhos de Ferro Portugueses para transportar o Papa João Paulo II desde Lisboa a Braga.

## Caracterização

---

Estas locomotivas fizeram serviços de passageiros, como Alfas, Intercidades, e o Sud Expresso; em Abril de 1993, uma destas locomotivas estava a rebocar o rápido internacional, originário do Porto, que se iria incorporar ao Sud Expresso na Pampilhosa.

## Ficha técnica

---

- **Dados de exploração**
  - **Ano de entrada ao serviço:** 1974
  - **Bitola de via:** 1668 mm
  - **Número de unidades construídas:** 12
  - **Tipo de Tração:** Eléctrica
- **Fabricantes**
  - **Motores:** Alsthom
  - **Partes mecânicas:** Alsthom
  - **Transmissão:** Alsthom
- **Informações gerais**
- **Tipo de locomotiva (construtor)** CP 6
- **Potência nominal (rodas)** 2870 kW
  - **Disposição dos rodados:** Bo'Bo'
  - **Diâmetro das rodas (novas):** 1140 mm
  - **Tensão de Catenária:** 25 kV – 50Hz
- **Dados de funcionamento**
  - **Velocidade máxima:** 160 km/h (em regime de grande velocidade)
  - **Esforço de tracção:**

- No arranque: 205 kN (em grande velocidade) ou 245 kN (em pequena velocidade)
  - **Pesos**
    - **Em ordem de marcha:** 78 t
  - **Equipamento elétrico de tracção:**
    - **Tipo:** TAB 660 A1
    - **Número:** 2
- 





## Biografia – Robert Stephenson



Robert Stephenson nasceu a 16 de Outubro de 1803 em Willington Key e é o único filho do célebre engenheiro e inventor George Stephenson. Em 1804 a família Stephenson mudou-se para Killingworth onde George integrou a equipa da mina de carvão local. Acabou por ser criado apenas por ele quando a sua mãe, vítima de tuberculose, faleceu em 1806. Ainda em criança diz-se que terá brincado ao colo de Richard Trevithick quando este era visita de seu pai.

Iniciou a vida académica na escola de Long Benton mas o crescente sucesso de seu pai como construtor de locomotivas permitiu que este lhe pagasse o ingresso na Bruce Academy, uma instituição privada de Newcastle, onde permaneceu de 1814 a 1819. Em

1819 tornou-se aprendiz de Nicolas Wood, gerente da Killingworth Colliery\* e, 3 anos depois, juntou-se ao seu pai para o ajudar a supervisionar os trabalhos na construção da Stockton & Darlington Line. No ano seguinte inscreve-se na Universidade de Edinburgh, que frequenta durante 6 meses e onde conhece George Bidder de quem se torna bom amigo. Em 1823, após ter concluído os seus estudos, funda, em sociedade seu pai, Edward Pease e George Bidder a "Robert Stephenson & Company" vocacionada para a construção de locomotivas. A sociedade, que durou até meados do século 20 foi a responsável pela construção de grande parte das primeiras locomotivas. As instalações originais ainda existem e são actualmente designadas como "Centro Robert Stephenson".

Condicionado pela sua fraca saúde, vê-se obrigado a abandonar Inglaterra e, em 1824 acaba por navegar rumo à América do Sul. Trabalhou em minas de ouro e prata na Colômbia e terá sido durante esse período que encontrou novamente o então empobrecido Richard Trevithick a quem acaba por pagar o bilhete de regresso a Inglaterra.

Após os 3 anos de estadia do outro lado do oceano, Robert regressa para continuar o seu trabalho como engenheiro ajudando o seu pai a desenvolver a Rocket para a linha Liverpool-Manchester. As habilidades de Robert foram, em grande parte, a justificação para o sucesso que esta locomotiva teve durante as etapas a que se sujeitou nas provas de Rainhill, em 1829. Durante os anos que se seguiram, tanto pai como filho, foram mantidos ocupados com as sucessivas encomendas de locomotivas para as linhas Liverpool-Manchester e Bolton-Leigh.

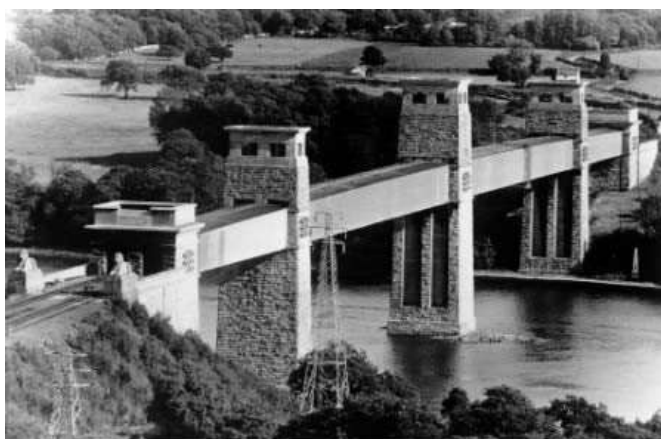
Casou a 16 de Junho de 1829 com Frances Sanderson de quem nunca chegou a ter nenhum filho. Frances acabou por morrer em 1842 com apenas 39 anos e Robert não voltou a casar.

Tornou-se activo participante na "Guerra das Bitolas" defendendo a medida tradicional contra a então apresentada por Brunel. Apesar destes desentendimentos, Robert e Isambard Kingdom Brunel eram amigos próximos e partilharam o desenvolvimento de alguns projectos.



Em 1833 foi nomeado Engenheiro Chefe da London and Birmingham Railway (primeira linha a chegar a Londres) onde teve de enfrentar numerosos desafios técnicos (tais como o túnel de Kilsby) até 1838, ano em que as obras foram dadas como concluídas. Nos anos que se seguiram ajudou a desenvolver redes de caminhos-de-ferro um pouco por todo o mundo.

Foi, no entanto, no ramo da engenharia civil que ficou realmente famoso. Em 24 de Maio de 1847, o desabamento de uma das pontes por si projectadas, poderia ter ditado a sua ruína. Ultrapassou com sucesso o problema e assinou inúmeros projectos tais como a High Level Bridge em Newcastle (1849), Royal Border Bridge em Berwick (1850) e, provavelmente a sua maior obra, a Britannia Bridge sobre os Estreitos de Menai. Robert construiu uma ponte semelhante em Montreal, Canadá, que, durante muitos anos, foi a maior ponte do mundo.



A partir de 1847 tornou-se Membro Permanente do Parlamento, por Whitby. Nunca participou muito activamente na Câmara dos Lordes sendo que as suas intervenções eram quase sempre relacionadas com assuntos da engenharia (opôs-se, por exemplo, aos planos de construção do Canal do Suez). Foi presidente do Instituto dos Engenheiros Civis entre 1855 e 1857. Aconselhado logo nos inícios de 1859 a retirar-se da vida activa por motivos de saúde, acabou por morrer a 12 de Outubro desse mesmo ano. Os seus restos mortais encontram-se sepultados na Abadia de Westminster.

# A Origem dos Apitos



Existem algumas versões sobre como terão surgido os primeiros apitos das locomotivas. De todas elas, a que reúne maior consenso remonta ao ano 1833, muito antes de terem sido colocadas as primeiras barreiras protectoras ou contratados os primeiros guardas que garantissem a segurança no atravessamento das passagens de nível. Era comum, nessa altura, os maquinistas usarem uma corneta, à semelhança do que se passava com os condutores de diligências, para avisar da aproximação dos comboios e evitar eventuais acidentes.

Corria o dia 4 de Maio quando, numa passagem de nível situada em Leicestershire (a Este de Leicester, entre Bagworth e Thornton), um comboio conduzido pelo maquinista Martin Weatherburn não conseguiu evitar a colisão com uma carroça que, carregada de manteiga e ovos, se destinava ao mercado de Leicester. Apesar de no incidente não terem resultado danos mais graves que a morte do cavalo e a total destruição da carga, na sequência deste acontecimento deu-se o envolvimento pessoal de George Stephenson (célebre construtor de máquinas a vapor, incluindo da locomotiva "Samson", protagonista do acidente) na busca de uma solução para futuros problemas do mesmo género.

Consta que algum tempo depois Martin Weatherburn foi suspenso por ter causado um acidente ao conduzir a sua loco-motiva "Victory" demasiado perto de uma outra (a "Comet") que seguia à sua frente. Este acontecimento vem trazer algum peso às insinuações de que o sucedido em Leicester também se terá devido a uma condução descuidada.



Entretanto, tendo sido convocada uma reunião com a direcção da companhia dos caminhos de ferro, foi sugerido pelo director a construção de uma buzina que pudesse aproveitar os vapores da caldeira. Stephenson achou a ideia satisfatória e contactou um fabricante de instrumentos musicais, Ashlin Bagster, que sob suas instruções construiu uma "trompeta soprada a vapor". Passados dez dias o invento estava pronto a ser testado com resultados tão interessantes que a direcção mandou instalar mecanismos semelhantes em todas as máquinas da companhia. Algum tempo depois surgiram os primeiros regulamentos que proibiam a circulação de material que ainda não estivesse equipado com avisadores sonoros. Foram, assim, postos ao serviço em Inglaterra no ano de 1836 e, posteriormente, em França em 1837.

Os primeiros apitos tinham o aspecto de um tubo muito alto com base plana, emitindo um som grave. Mais tarde, o cilindro foi substituído por uma campânula de forma hemisférica, dando-lhe um som mais agudo. Algum tempo depois as máquinas de maior potência passaram a adoptar dois apitos que soando, em simultâneo, tinham um som mais grave.



## Fotografia Estrangeira



Intercity Genere – Brig, à passagem por Lausanne (Pully).



Locomotiva da Série 6000 da SNCF à passagem por Saint Sulpice.



Locomotiva 333.336 com uma composição Talgo, na estação de Granada.



Locomotiva 354.008 com uma composição Talgo, em Madrid, Gare de Chamartin.



Tram 880 nas ruas de Geneve.



Locomotiva da Série 63500 da SNCF, semelhante às locomotivas 1200 da CP, manobrando um Regional na estação de Hendaye.

## Entroncamento – História da Povoação



O Entroncamento é cidade e sede de concelho com 13,8 quilómetros quadrados e 18.174 habitantes (Censos 2001). Localiza-se no Vale do Tejo e pertence à Região Centro, sub-região do Médio Tejo. Situado no centro do Ribatejo, beneficia da sua inserção geoestratégica na região do Vale do Tejo e de boas acessibilidades ferroviárias e rodoviárias. Tem duas freguesias, uma de cada lado da linha férrea que atravessa o concelho. Confina com o concelho da Golegã a sul, com o de Torres Novas a poente e a norte, e com o concelho de Vila Nova da Barquinha a nascente. Dista 7 km de Torres Novas, 19 km de Tomar, 43 km de Santarém e 120 km de

Lisboa.

Nasceu em meados do séc. XIX, com os alvares da construção ferroviária, e começou por ser uma simples estação de caminhos de ferro. Por perto existiam dois lugarejos de poucos habitantes (o Casal das Vaginhas e o Casal das Gouveias), onde se vieram estabelecer os primeiros trabalhadores. Os técnicos eram, na sua maior parte, estrangeiros, a mão de obra veio, numa primeira fase, de diversos pontos do país, depois acentuou-se o afluxo de trabalhadores vindos da Beira Baixa e Alentejo.

O nome da cidade deriva do entroncamento ferroviário que aqui se formou, com a junção das Linhas do Norte e do Leste, em 1864. Charneira das ligações com o Leste e Beira Baixa, a estação do Entroncamento foi, durante décadas, ponto de paragem obrigatória para quem mudava da linha do Norte para a do Leste e vice-versa, quando o comboio era o meio de transporte mais utilizado. Nesse tempo, muitos viajantes ilustres vindos da Europa pela Linha do Leste, ou fazendo o percurso inverso, almoçaram ou jantaram no restaurante da estação. Nas suas obras literárias, vários escritores se lhe referiram: Hans Christian Andersen, Ramalho Ortigão, Eça de Queiroz, Alberto Pimentel, Luzia (pseudónimo de Luísa de Freitas Lomelino) e Eduardo Meneres.

A estação do Entroncamento conheceu figuras da cena política, desde a realeza até ao pós-25 de Abril. Assistiu, em 1915, ao atentado a João Chagas, político e jornalista, que seguia para Lisboa para assumir a direcção de um novo governo, após a ditadura do general Pimenta de Castro.

Embora pequena, a povoação nascente pertencia a duas freguesias e a dois concelhos, porque a via férrea assim determinara: a poente das linhas, situava-se na freguesia de Santiago, concelho de Torres Novas, a nascente da via, o território pertencia à freguesia de Nossa Senhora da Assunção da Atalaia, concelho de Vila Nova da Barquinha.





A pequena aldeia foi crescendo, devido ao desenvolvimento dos transportes ferroviários e às respectivas estruturas de apoio aqui construídas – oficinas e escritórios. A instalação de aquartelamentos militares, a partir de 1916, determinada pela situação geográfica e as acessibilidades ferroviárias, aumentou ainda mais a importância estratégica deste lugar em pleno desenvolvimento e, conseqüentemente, aumentou também a população. Aos ferroviários vieram juntar-se os militares e respectivas famílias.

Em 25 de Agosto de 1926 a povoação foi elevada a freguesia, em 1932 a vila e em 24 de Novembro de 1945 foi promovida a concelho. Aos 20 dias do mês de Junho de 1991 o Entroncamento é elevado a cidade. Entre estas datas, o percurso foi de emancipação progressiva dos concelhos a que tinha pertencido, libertando-se, em primeiro lugar, de Torres Novas e depois da Barquinha. Ser, no mesmo século, aldeia, vila e cidade talvez seja um destino pouco comum na história das terras portuguesas.

Do pequeno núcleo de operários e respectivas famílias que povoaram esta terra no final do século passado, chegou-se aos anos trinta com mais de 3.000 habitantes, em 1945 eram já 8.000 e esta progressão foi continuando ao longo do tempo. Em Março de 2005, estima-se a população actual em cerca de 18.780 residentes (cálculo efectuado com base no número de eleitores, multiplicado pelo índice 1,2). O aumento populacional e a expansão contínua da área habitada justificaram que, em 2003, fosse criada uma segunda freguesia (Lei 68/2003, de 26 de Agosto). Voltou-se, assim, à situação inicial: uma freguesia a poente da via férrea (Nossa Senhora de Fátima), a outra a nascente (São João Baptista), mas as duas pertencendo agora ao concelho do Entroncamento.

A taxa de crescimento demográfico desta localidade, entre 1981 e 1991, foi de 18,8%, a mais elevada do Médio Tejo, contrariando a tendência geral nesta região para um declínio acentuado da fecundidade e acentuado envelhecimento populacional. De 1991 a 1996, a população aumentou de 14.226 habitantes para 15.500, com uma taxa de crescimento mais baixa do que nos anos anteriores (9%), mas que fez do Entroncamento o concelho do Médio



Tejo com maior densidade populacional. O número estimado para a população actual (18.780) não contempla os residentes recenseados noutras localidades nem a população flutuante, dependente de trabalhos temporários. Efectivamente, é tido como certo que o Entroncamento tem mais de 20.000 habitantes.



Nos anos quarenta do século XX, o Entroncamento era, depois do Barreiro, o segundo meio operário do país, representando o operariado mais de metade da sua população. A CP dotara a povoação de uma série de estruturas de apoio social, de uma dimensão talvez única a nível nacional, criando bairros para os empregados, uma escola, um

armazém de víveres, um dispensário anti-tuberculoso que funcionava como um centro de saúde, e ainda fomentava actividades desportivas. Paralelamente, com a evolução das tecnologias e o desenvolvimento das actividades ferroviárias, ia expandindo a área oficial e reforçando a formação de pessoal, que teve o seu ponto alto na criação de um centro de formação, hoje designado por FERNAVE, um enorme edifício criado de raiz para estas funções, e que albergou o Instituto Superior de Transportes.

A partir dos anos setenta, devido a alterações conjunturais ditadas pela história e pelo passar do tempo, esta situação inverteu-se. Com a gradual substituição da tracção a vapor pelo equipamento diesel e eléctrico e a introdução de novas tecnologias, assistiu-se à diminuição da mão de obra e à implementação de novas profissões, surgiram outros centros de interesse e de actividade profissional. Hoje, o Entroncamento ainda tem muitos residentes ligados profissionalmente aos caminhos de ferro, mas sem a dimensão do passado. As principais actividades do concelho são agora o comércio e serviços, e indústrias ligadas à construção civil. Dados recentes, do INE, sobre o poder de compra concelhio em 2004, apresentam o Entroncamento como o concelho que evidencia maior poder de compra no distrito de Santarém.

Neste novo quadro social e económico, a matriz primeira do Entroncamento não está esquecida. Consciente das suas raízes e da importância do seu complexo ferroviário na história dos caminhos de ferro portugueses, a 24 de Novembro de 2004, data de aniversário da fundação do concelho, a cidade acolheu com entusiasmo e expectativa a apresentação da proposta preliminar de ordenamento (revisão do plano director) do Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado e da Fundação que o vai gerir, sua legítima aspiração desde os anos setenta do século passado.

# Richard Trevithick

Nasceu a 13 de Abril de 1771 em Illogan, Cornwall, numa casa de campo perto da mina onde o seu pai trabalhava como engenheiro. Foi educado na Cambourne School mas sempre se mostrou mais interessado no desporto do que na vida académica. Aos 18 anos era um rapaz forte, capaz de feitos surpreendentes tendo chegado a conseguir a reputação de ser um dos melhores lutadores de Cornwall. Ainda jovem começou a trabalhar com seu pai na Wheal Treasury Mine. Já anteriormente habituado ao ambiente da mina e a ver, desde pequeno, algumas máquinas bombeando água do fundo das galerias, depressa revelou uma enorme aptidão para o ramo da engenharia. Acabou por ser destacado como



Engenheiro para a Ding Dong Mine, em Penzance, onde veio a criar uma máquina usando vapor a alta pressão para extrair minério.

Até à época, todas as máquinas a vapor funcionavam por condensação. Eram resultado do aperfeiçoamento por James Watt (o qual possuía a patente de inúmeros modelos) da máquina de condensação desenvolvida por Thomas Newcomen. Consistiam num sistema de êmbolo que era empurrado para cima usando vapor a baixa-pressão que, posteriormente era condensado através do uso de um jacto de água fria. A diferença de pressão causada pela condensação do vapor obrigava o êmbolo a regressar à sua posição original. Trevithick apercebeu-se de que era possível extrair mais potência da caldeira, produzindo vapor a alta pressão e usando-o directamente para movimentar o êmbolo para um lado e depois para o outro. Desta forma era possível construir máquinas muito mais pequenas mas, ainda assim, bastante mais potentes.

A partir de 1796, Trevithick começou a fazer experiências com modelos de locomotivas e por volta de 1801 aplicou o seu trabalho na criação de um veículo rodoviário movido a vapor e destinado ao transporte de passageiros. Terá sido um dos primeiros a mover-se pela sua própria fonte de energia. Este veículo, predecessor do automóvel, andava pelas ruas de Camborne passeando os amigos de Trevithick mas, como não conseguia manter a pressão do vapor durante muito tempo, não teve grandes efeitos



práticos. Este invento que ficou localmente conhecido como "The Puffing Devil" ou "Captain Dick's Puffer" teve, no entanto, um final inglório quando, entretido com os amigos num bar local, deixou esvaziar a caldeira e esta explodiu.

Ansioso por provar as suas ideias, construiu, em 1802, uma máquina estacionária para as minas de Colbrookdale. A companhia acabou por lhe financiar o desenvolvimento de uma locomotiva da qual, no entanto, pouco ou nada se sabe e nem chega a haver consenso sobre se alguma vez chegou a funcionar. Até à data, as únicas informações que se conhecem provêm de um esboço conservado no Museu da Ciência de Londres e de uma carta dirigida ao seu amigo D. Giddy.

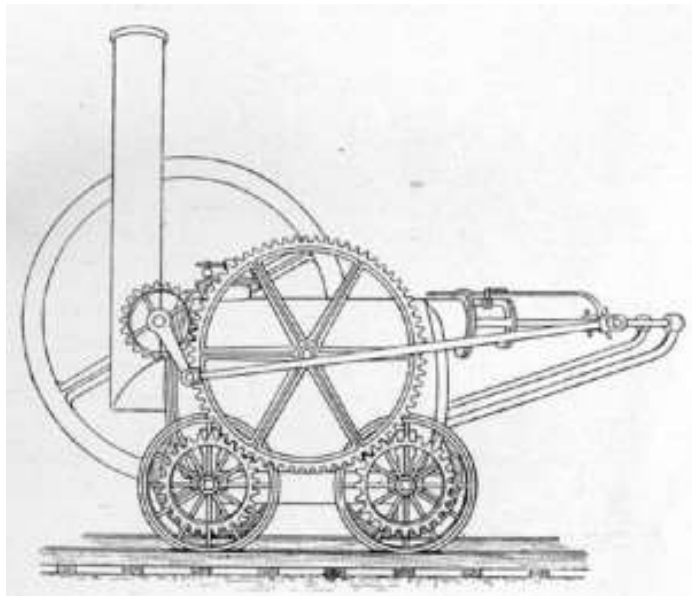
Apesar de todos os problemas iniciais, Trevithick deslocou-se a Londres para apresentar os seus projectos a alguns cientistas de renome incluindo Humphrey Davy e o próprio James Watt que haveria igualmente considerado a hipótese de usar vapor a alta-pressão para movimentar uma locomotiva. Watt, ao contrário de Trevithick, acabou por abandonar a ideia convencido de que o manuseamento de vapor a tão grandes pressões poderia criar sérios riscos de explosão. Trevithick veio mais tarde a acusar Watt e o seu sócio Matthew Boulton de usarem as suas influências para convencerem o Parlamento a boicotar as suas pesquisas.

Em 1803, com o apoio financeiro de uma empresa chamada Vivian & West, Trevithick construiu outro veículo auto propulsionado. Chamava-se "London Steam Carriage" e era basicamente uma carruagem com um motor a vapor acoplado. Esta nova máquina atraiu bastante a atenção do público e da imprensa mas não teve sucesso devido aos seus custos que eram muito superiores ao das tradicionais carruagens puxadas por cavalos. O aparente fracasso do projecto levou a Vivian & West a retirar os seus apoios.

Entretanto, enquanto empregado nas minas de ferro de Pen-Y-Darren no País de Gales, construiu aquela que veio a ser a primeira locomotiva a vapor funcional do mundo. Teve a sua viagem inaugural a 21 de Fevereiro de 1804, era capaz de rebocar 10 toneladas de minério juntamente com 5 vagões e atingia uma velocidade de 8 kms/h. Movido pela necessidade de arranjar uma forma eficaz de expelir o vapor dos cilindros, foi igualmente com esta máquina que Trevithick inventou uma forma revolucionária de desviar esse vapor para uma chaminé. Ignorando a importância desse pormenor nunca se lembrou de patentear a ideia. Embora tivesse funcionado, o sucesso da máquina foi efémero e esta acabou por realizar apenas 3 viagens. As avarias constantes e o seu peso que partia os carris, pensados para serem utilizados por carruagens puxadas a cavalo, fizeram com que a experiência fosse considerada um fracasso comercial.

Regressou a Cornwall onde em 1808, após mais algumas experiências, acabou por desenvolver um novo projecto a que chamou de "Catch Me Who Can". Montou uma linha com traçado circular na Euston Square e tornou-a no centro das atenções para os membros da alta sociedade que pagavam pelo prazer de andar nela. Atingia velocidades de quase 19 kms/h mas, mais uma vez, as avarias constantes e o peso excessivo que levava à sucessiva ruptura dos carris levaram ao abandono da ideia.

Sem financiamentos para continuar os seus projectos, Trevithick viu-se forçado a abandonar parte dos seus sonhos. Veio a trabalhar numa empresa que lhe encomendou uma máquina para levantamento de areia do fundo do Tamisa. Era pago por cada tonelada removida mas esta revelou-se uma forma muito pouco eficaz de conseguir sustento. Acabou, portanto, por aceitar em 1816 uma proposta de trabalho como engenheiro numa mina de prata no Peru. Após os



primeiros tempos que se revelaram difíceis, acabou por conseguir bastante sucesso com a maquinaria que produziu. Sucesso esse que lhe garantiu a possibilidade de adquirir as suas próprias minas de prata e de criar uma imensa riqueza pessoal. Infelizmente, em 1826 estalou a guerra civil e Trevithick viu-se obrigado a abandonar tudo o que possuía. Após uma incursão sem sucesso pela Costa Rica acabou por se mudar para a Colômbia onde veio a conhecer Robert Stephenson que se encontrava a desenvolver um sistema de Caminhos-de-Ferro para aquele país. Acabou por ser Stephenson a pagar-lhe o bilhete de regresso a Inglaterra. Apesar de inventores de renome, como George Stephenson, terem declarado que as experiências de Trevithick foram fundamentais para o desenvolvimento dos Caminhos-de-Ferro, este viu recusada, pela Câmara dos Lords, uma petição sugerindo que era merecedor de uma pensão estatal. Continuou, entretanto, as suas experiências, que passavam pela construção de barcos autopropulsionados, mecanismos de arrefecimento mecânicos, etc... Nenhum destes novos projectos conseguiu reunir as condições necessárias para ver aprovado qualquer tipo de apoio financeiro.

Apesar da sua enorme importância para a revolução nos meios de transportes que hoje todos conhecemos, Trevithick veio a morrer de pneumonia, em extrema pobreza, num quarto de Hotel de Dartford, a 22 de Abril de 1833. Sem ter deixado dinheiro para pagar o próprio funeral, foi devido a um movimento solidário de alguns operários locais que acabou por ser enterrado no cemitério da capela.



# Ficha Técnica

<http://www.trainlogistic.com> foi criado a 03/05/2002 por Tiago Henriques e é actualmente desenvolvido por Tiago Henriques e Cláudio Amendoeira, com a participação de Bruno Belém na secção de Modelismo Ferroviário e de Roberto Sousa na Fotografia Internacional.

A presente edição conta com fotografias de Tiago Henriques, Sérgio Rodrigues, Albérico Duarte e Andy Sparks.

Os Artigos sobre os apitos das locomotivas e a cidade do Entroncamento são da autoria de Tiago Henriques.

As Fichas Técnicas das Locomotivas 2600/20 e da Automotora NOHAB 0100, são da responsabilidade de Cláudio Amendoeira.

As Biografias de Richard Trevithick e Robert Stephenson são da autoria de Tiago Henriques.