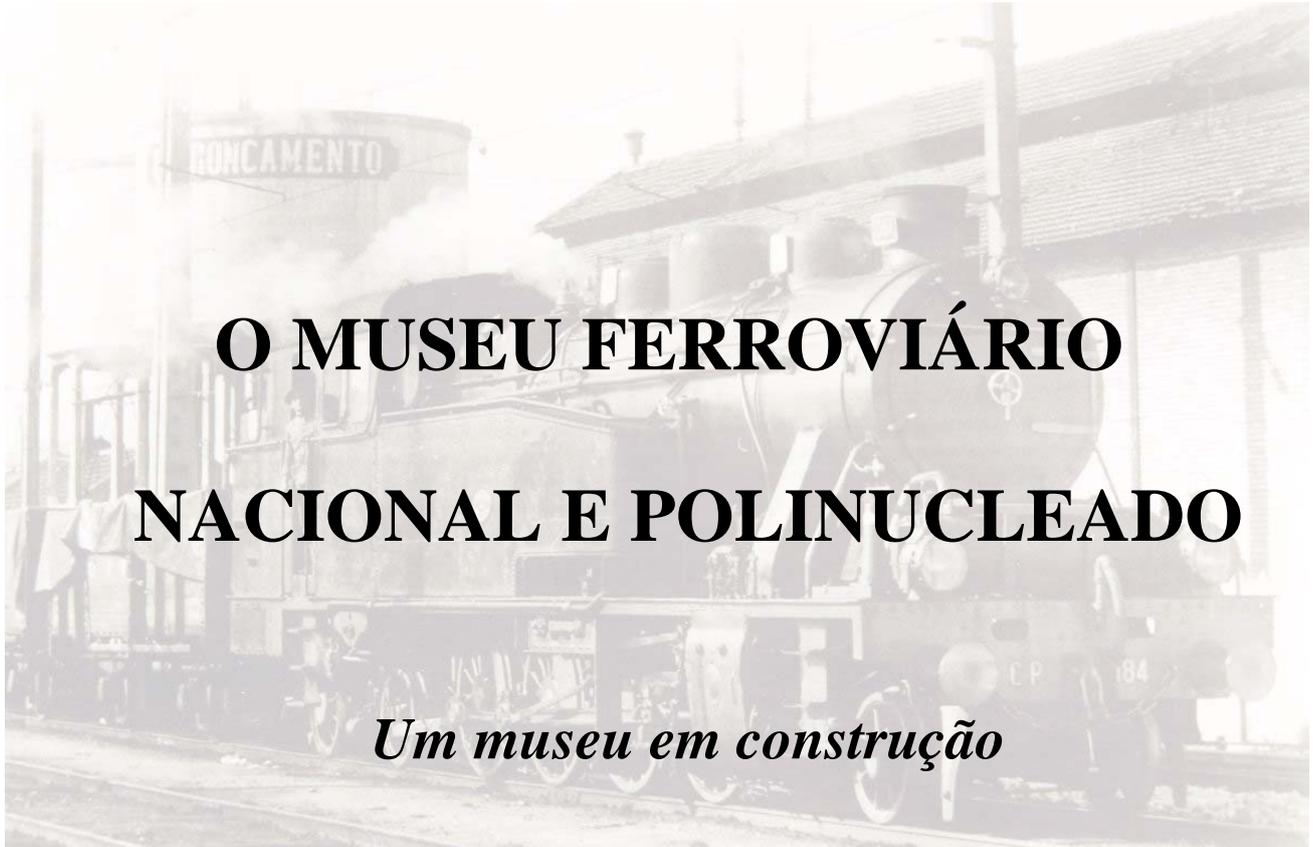


Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia
Departamento de Ciências Sociais e Humanas



O MUSEU FERROVIÁRIO NACIONAL E POLINUCLEADO

Um museu em construção

ANTÓNIO JOÃO PINTO PIRES

Dissertação apresentada na U.L.H.T. para
Obtenção do Grau de Mestre em Museologia

Orientador: Professor Doutor J. M. Amado Mendes

Lisboa
2004

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia
Departamento de Ciências Sociais e Humanas

O MUSEU FERROVIÁRIO NACIONAL E POLINUCLEADO

Um museu em construção

ANTÓNIO JOÃO PINTO PIRES

Dissertação apresentada na U.L.H.T. para
Obtenção do Grau de Mestre em Museologia

Orientador: Professor Doutor J. M. Amado Mendes

Lisboa
2004

O MUSEU FERROVIÁRIO NACIONAL E POLINUCLEADO



Fonte: Ateliê Jorge dos Reis, 1999.

UM MUSEU EM CONSTRUÇÃO



Foto 1 – Locomotiva Alco 1501 “Almeida e Castro” (Foto de P. Pires)

Ter nas mãos as rédeas de um cavalo enfurecido, uma besta humana, ou quase humana, um ser vivo que respira e que nada esconde por detrás da sua pele. É precisamente a metáfora da vida que está contida em cada uma destas máquinas, que no seu conteúdo formam um conjunto museológico avassalador e de grande densidade expositiva. São episódios do vulgar quotidiano da estação do Entroncamento onde se fixam fragmentos do carácter vernacular do nosso património ferroviário, que não se deseja para ver mas para viver num museu vivo e emotivo.

Jorge dos Reis



Foto 2 – Locomotiva Whitcomb 1311 (Foto de P. Pires)

DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação ao Entroncamento, às suas gentes, de uma cidade ferroviária, onde cedo constatei a expectativa e ânsia de se ver fazer e construir um museu, que contivesse máquinas, quais dinossauros fumegantes, que povoaram o imaginário de muitas gerações.

Colhi este anseio e vontade quase exacerbada nas conversas que tinha com os mais velhos, os menos velhos e os de agora, que não gostavam de se render ao desânimo de um não querer que teima em persistir.

ÍNDICE

- Índice de Quadros p. 8.

- Listagem de Abreviaturas p. 9.

- Índice de Figuras p. 10.

- Prefácio p. 11.

1. INTRODUÇÃO p. 16.

1.1. Desafios p. 17.

1.2. Museologia p. 18.

1.3. Museu como centro de educação p. 20.

1.4. Museu no presente p.21.

1.5. Nova museologia p. 22.

1.6. Museu polinucleado com sede no Entroncamento p. 25.

2. OBJECTIVOS PARA A INSTALAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO

2.1. Museu em construção p. 29.

2.2. Museu nacional em rede p. 31.

2.3. Visão e objectivos do museu p. 33.

3. HISTORIAL DO PROCESSO MUSEOLÓGICO FERROVIÁRIO

3.1. Museu do caminho de ferro em Lisboa? P. 39.

3.2. Museu ferroviário no Entroncamento p. 41.

3.3. Museu ferroviário nacional p. 44.

3.4. Volte face das secções museológicas p. 46.

3.5. Um museu ferroviário para o país p. 48.

- 3.5.1. Criação do Museu Nacional Ferroviário - A Lei 59/91 de 13 de Agosto p. 50.
- 3.6. Museu Nacional Ferroviário: A ver passar os comboios p. 51.
- 3.7. Jornadas pelo MNF p. 53.
- 3.8. Rearranque diferenciado p. 56.
- 3.10 Falsas partidas? P. 61.

4. ENTRONCAMENTO COMO PROJECTO

- 4.1. Porquê da localização no Entroncamento p. 65.
- 4.2. Museu como factor de desenvolvimento local p. 67.
- 4.3. Acessibilidades e enquadramento p. 70.
- 4.4. Actuações no âmbito da legislação p. 73.
- 4.5. O museu e a sua relação com as secções museológicas p. 77.
 - 4.5.1. Museus congéneres p. 79.
- 4.6. Âmbito de actuação do MNF p. 80.
- 4.7. A políticas das colecções p. 81.
- 4.8. Documentação e política de conservação p. 82.
- 4.9. Serviços para o público p. 83.
- 4.10. Públicos-alvo p. 87.
- 4.11. Projecto e imagem institucional p. 89.
 - 4.11.1 Parte gráfica p. 90.
- 4.12. Plano interpretativo p. 92.
- 4.13. Aspectos do projecto museográfico e museológico p. 94.
- 4.14. Aspectos do conteúdo expositivo p. 98.
 - 4.14.1 O mundo ferroviário p. 98.
 - 4.14.2 O aparecimento do caminho de ferro p. 99.
 - 4.14.3 A construção do caminho de ferro p. 99.
 - 4.14.4 O sistema ferroviário p. 99.
 - 4.14.5 A evolução técnica e tecnológica p. 100.
 - 4.14.6 Os instrumentos ferroviários p. 101.

- 4.14.7 Os novos ofícios e as categorias profissionais p. 101.
- 4.14.8 O caminho de ferro dos viajantes p. 101.
- 4.14.9 O caminho de ferro do futuro p. 102.

- 5. ASPECTOS DO PLANO ECONÓMICO p. 103.
 - 5.1. Análise financeira p. 105.
 - 5.2. Aspectos do investimento e da rentabilização p. 106.
 - 5.3. Aspectos da gestão e da exploração p. 108.
 - 5.4. Financiamento e receitas p. 110.
 - 5.5. Exploração de uma secção museológica p. 112.

- 6. UM PLANO DIRECTOR PARA O ENTRONCAMENTO p. 114.
 - 6.1. Serviços para o público p. 116.
 - 6.2. Espaços exteriores p. 116.
 - 6.3. Objectivos e realização do projecto p. 118.
 - 6.4. Base programática e estratégia de intervenção p. 120.
 - 6.5. Programa funcional e estratégia de intervenção p. 121.
 - 6.5.1. Sede do Museu p. 124.
 - 6.5.2. Edifício do Núcleo de Tracção Eléctrica e Material Rebocado p. 125.
 - 6.5.3. Edifício do Vapor p. 127.
 - 6.5.4. Rotunda de Locomotivas p. 130.
 - 6.5.5. Central Eléctrica p. 131.
 - 6.5.6. Instalações Oficiais – Antiga Casa dos Maquinistas p. 132.
 - 6.5.7. Cobertura Norte de Material Circulante p. 132.
 - 6.5.8. Casa da Báscula p. 133.
 - 6.5.9 Casa do Poço p. 134.
 - 6.5.10. Cais Coberto de Mercadorias p. 134.
 - 6.5.11. Instalações dos Ex-Serviços de Segurança p. 135.
 - 6.6. Em síntese p. 135.

7. SECÇÕES MUSEOLÓGICAS

- 7.1. Arco do Baúlhe p. 136.
- 7.2. Enquadramento regional p. 136.
 - 7.2.1. Estrutura física e demográfica p. 136.
 - 7.2.2. Aspectos sócioeconómicos p. 137.
 - 7.2.3. A vila de Arco do Baúlhe p. 139.
- 7.3. Razões estruturais de uma escolha p. 140.
- 7.4. Animação do espaço museológico p. 142.
 - 7.4.1. Movimentação de veículos – Iniciativas de animação p. 142.
- 7.5. Gestão de espaços existentes p. 145.
 - 7.5.1. Estratégia de utilização dos diferentes espaços p. 146.
 - 7.5.2. Espaços a criar p. 149.
- 7.6. Forma de articulação MNF Secções Museológicas p. 149.
- 7.7. Lousado p. 151.
- 7.8. Apostar no turismo ferroviário – Linha do Tâmega p. 152.
- 7.9. Exemplos viáveis p. 153.
- 7.10. Sernada do Vouga, o “entroncamento” da via estreita p. 154.

8. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

- 8.1. Aspectos da função educativa do MNF p. 157.
- 8.2. O comboio pedagógico p. 159.
- 8.3. Expectativas p. 160.

NOTAS p. 161

BIBLIOGRAFIA p. 167.

ANEXOS, p. 172.

ANEXOS:

A – Museu Nacional Ferroviário - Cenário 1 – Planeamento

B – Museu Nacional Ferroviário - Fontes de Financiamento – Hipótese 1

C – Museu Nacional Ferroviário - Fontes de Financiamento – Hipótese 2

D – Museu Nacional Ferroviário - Exploração de uma secção museológica tipo -
Conta de exploração previsional em ano de funcionamento normal

E – Museu Nacional Ferroviário – Plano Director – Faseamento – Planta de
Síntese

ÍNDICE DE QUADROS

1. Evolução da população residente em Cabeceiras de Basto
2. Cabeceiras de Basto / 1998 – Estrutura da população por idades
3. População residente segundo o nível de instrução



Foto 3 – Locomotiva Henschel & Sohn 0187 (Foto de P. Pires)

LISTAGEM DE ABREVIATURAS

- ACFA – Associação de Amigos do Caminho de Ferro de Aveiro Vouga
- APAC – Associação Portuguesa de Amigos do Caminho de Ferro
- APOM – Associação Portuguesa de Empresas com Museus
- CEC – Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro
- CEI/MNF – Comissão Executiva Instaladora para a Instalação do Museu Nacional Ferroviário
- CP – Caminhos de Ferro Portugueses
- EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamentos Ferroviários
- ETAR – Estação de Tratamento de Águas Residuais
- GTI – Grupo de Trabalho Informal
- ICOM – *International Council of Museums*
- IFE – Intervenção Ferroviária
- PDM – Plano Director Municipal
- PRD – Partido Renovador Democrático
- PSD / CDS – Partido Social Democrata / Centro Democrático Social
- REFER – Rede Ferroviária Nacional
- RENFE – Rede Ferroviária Nacional Espanhola
- V.E. – Via estreita – bitola de linha métrica

ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1 Locomotiva Alco 1501 “Almeida e Castro”
- Figura 2 Locomotiva Whitomb 1311
- Figura 3 Locomotiva Henschel & Sohn 0187
- Figura 4 Curso de maquinistas de vapor promovido pelo MNF – Museu Basco – Azpeitia 1998
- Figura 5 Fonte de letra: Via Estreita
- Figura 6 Linguagem icónica
- Figura 7 Edifício da Sede Nacional do MNF
- Figura 8 Edifício do vapor
- Figura 9 Locomotiva 070 construída nas oficinas gerais da CP
- Figura 10 Locomotiva Societé John Cockerill 004
- Figura 11 Locomotiva Societé John Cockerill 005
- Figura 12 Central Eléctrica – Estação do Entroncamento
- Figura 13 Cobertura de material circulante – Estação do Entroncamento
- Figura 14 Automotora diesel CP ME 5
- Figura 15 Locomotiva Mallet Henschel & Sohn E 161
- Figura 16 Ciclorails
- Figura 17 Automotora diesel via estreta Nohab
- Figura 18 Edifício da antiga secção museológica de Lousado
- Figura 19 Estação de Sernada do Vouga
- Figura 20 Automotora diesel via estreita CP
- Figura 21 Automotora diesel via larga Allan 304

PREFÁCIO

1. Porquê o Museu Nacional Ferroviário?

Um tema deveras apaixonante, muito de uma vida à roda dos comboios e, sobretudo, deste “valioso” património tão menosprezado pela sociedade portuguesa, que deixou escapar autênticos tesouros museológicos, cheios de vida e hoje esvaziados de coisa nenhuma.

Quando iniciei em força algumas deambulações por esse país fora, nomeadamente para norte do rio Douro, à descoberta desse mundo ferroviário onde predominava a “via estreita”, deparei com inúmeras jóias do património ferroviário, completamente à mercê do tempo ou do vandalismo!

E começaram as interrogações e questionamentos.

Em Fevereiro de 1993, em Chaves, a estação encerrada havia pouco mais de três anos, estava cheia de material circulante. Deparei com três belíssimas carruagens de passageiros, de via estreita, peças únicas, votadas ao maior dos abandonos, mas ainda num estado impecável de conservação.

Passados dias questioneei por escrito o presidente do conselho de gerência da CP, Caminhos de Ferro Portugueses, por que motivo os referidos veículos não eram resguardados em local seguro, por forma a poderem ser aproveitadas para comboios turísticos!

Passados poucos meses, as mesmas carruagens foram removidas de Chaves para Lousado, por via rodoviária; era perigoso reabrir a linha do Corgo para o efeito, pois as populações poderiam exigir o regresso do comboio, segundo apurei posteriormente.

Passados mais alguns meses, as mesmas carruagens são levadas para as oficinas da EMEF, em Guifões, onde se procedeu a uma reparação geral, para que ficassem aptas a circular.

Actualmente, integram um comboio turístico sediado na estação da Régua, que opera no trajecto aberto da mesma linha do Corgo, até Vila Real.

Este acto constituiu um dos motivos para que as perguntas continuassem, ora à CP, ora no Entroncamento, ora junto das associações de amigos do caminho-de-ferro, que, considerei poderem assumir um papel importante, na preservação do património.

Está “escrito” na Lei nº 59/91, que cria o Museu Nacional Ferroviário, a qual prevê a participação das referidas associações, neste museu.

Afinal, pensei, estamos perante um “puzzle” desorganizado, havendo que reunir as peças. Em face do meu envolvimento do seio do associativismo ferroviário e tendo participado em tertúlias diversas, na cidade do Entroncamento, “ousei” propor o retomar de

um processo que me parecia adiado, acabando por chegar à fala com o presidente da autarquia, antigo ferroviário.

A ideia foi bem aceite e daí ao rearranque do museu, foi um ápice, como se percebe nos pontos 3.8 e 3.9, da presente dissertação. Afinal, a sociedade civil tinha meios e capacidade para retomar a questão do MNF.

Depois, tratava-se de cumprir o legislado e procurar implementar o Museu Nacional no Entroncamento.

Iniciados os estudos prévios, e em colaboração com a CP e autarquia do Entroncamento, foram elaborados os primeiros esboços para identificação de um território, onde o museu pudesse ser implantado, surgindo a ideia do aproveitamento do espaço identificado no anexo 5, no seio da própria estação ferroviária.

A ideia deste local, consensual entre diversos representantes das associações, era a de reaproveitar todo um conjunto de edifícios emblemáticos, ligado à exploração ferroviária.

Colhendo diversas sugestões, iniciaram-se os contactos com as autarquias e os museus congéneres, de modo a aferir, não apenas das respectivas realidades, mas sobretudo das principais dificuldades sentidas, ou erros que pudessem ser evitados na instalação deste museu.

Todas as autarquias com secções museológicas manifestaram sempre o maior interesse em aderir a este processo.

2. O plano seguido

Definidos os objectivos, considerei importante efectuar um historial do processo museológico ferroviário, por forma a retratar todos os passos desenvolvidos desde que se começou a falar de um museu ferroviário.

Tendo por base todos os estudos efectuados, propostas de musealização, seminários efectuados no Entroncamento, análise de outros projectos museológicos, procederia à elaboração de um projecto de musealização para o “pólo Entroncamento”, sede nacional, de um museu polinucleado, sempre ancorado na legislação até então produzida, como se tornava fundamental.

Os únicos suportes legislativos eram a Lei 59/91, o despacho de nomeação da primeira comissão executiva instaladora e as diferentes propostas de decreto regulamentar já elaboradas.

Fazendo uso de todos os instrumentos disponíveis, procurei, no capítulo 4, apresentar um programa exequível para o território museológico identificado.

Metodologia idêntica foi a seguida no capítulo 6, a propósito do “plano director”, que se revelou um instrumento fundamental para a prossecução deste projecto, que conduziu a um estudo aturado de todas as edificações, passíveis de integrar o núcleo museológico central; era necessário programar as respectivas finalidades de cada um deles, bem como intervenções a efectuar para que fossem recuperados..

As questões dos aspectos económico e financeiro tiveram por base dois estudos económicos elaborados em momentos diferentes, mas procurando encontrar uma situação original para este museu, que não dependesse do factor Estado.

Recorrer às parcerias com empresas do sector, a REFER a CP, nomeadamente esta última, que despende anualmente verbas bastante significativas com a sua área museológica, as quais poderiam ser integralmente canalizadas para o MNF, seria uma das soluções possíveis.

Esta solução poderia resolver, na quase totalidade, a questão do orçamento de funcionamento do museu, um dos principais quebra-cabeças deste tipo de instituições.

Na área das secções museológicas, a maioria das dez autarquias com secções museológicas não colocava obstáculos significativos, a ter que suportar o orçamento de funcionamento das respectivas secções; solução que aliviaria, e descentralizava, o modo de funcionamento do MNF.

Por outro lado, era vantajoso potencializar todas as secções, ligando-as mais directamente ao processo de gestão, através das autarquias respectivas.

Tornando-se fastidioso abordar individualmente cada uma das secções museológicas, optei por incluir o caso de “Arco do Baúlhe”, por me parecer um campo fértil e poder desenvolver uma museologia muito ancorado no respectivo território, bem como pelo especial interessado manifestado pela respectiva autarquia.

Procurar demonstrar ainda, como se refere a seguir no caso de Sernada do Vouga, como o “museu” pode constituir um factor de desenvolvimento nas zonas mais desfavorecidas, e até debilitadas do ponto de vista económico e cultural.

O MNF pode assumir uma postura inovadora nesse campo, exactamente pelos territórios ferroviários, onde se pode instalar, de Norte a Sul do país. Daí a proposta de um museu nacional e plinucleado.

A questão do turismo ferroviário poderia dar grande visibilidade e suporte económico ao museu, mediante a realização de circulações especiais, em praticamente todas as linhas ferroviárias, ou revitalizando as mais debilitadas, recorrendo aos veículos do próprio museu, tornando-o num museu vivo e ligado a todo o território nacional.

Por fim, alguns aspectos da função educativa que um museu desta índole deve assumir. Para além do factor integração na comunidade, recorrendo a especialistas locais das diferentes áreas de saber, deverá proporcionar fortes envolvimento com as comunidades locais, como sucedeu, por exemplo, em Lousado.

A proposta de criação de um comboio pedagógico, muito ligado à ciência e tecnologia, poderia constituir uma aposta inédita no modo de levar o museu junto das comunidades mais recônditas do país, estimulando a interactividade e o desenvolvimento de competências ao nível da interpretação.

3. Agradecimentos

Agradeço em especial ao Sr. José Pereira da Cunha, que foi ferroviário e anterior Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, que manifestou sempre a maior abertura e empenho à concretização do projecto MNF, no Entroncamento.

Ao meu grande amigo Hélder Bonifácio, veterinário de profissão, inextinguível amigo do caminho-de-ferro, que esteve sempre a meu lado, em todos os momentos que tenho vivido à volta deste processo.

À Associação Portuguesa de Amigos do Caminho de Ferro – Núcleo Regional do Norte, de cujos dirigentes recebi sempre os maiores apoios no cargo e projectos que desenvolvi.

Ao José Silva, que um dia teve a ousadia de me acompanhar à autarquia do Entroncamento e, sem me avisar, ter proposto o meu nome para conduzir o processo de implementação do MNF e que foi aceite.

Aos maquinistas José Salgado, Carlos Moita e José Gil, que sonham vir a dedicar o resto das suas vidas à causa do museu, movimentando as respectivas locomotivas.

A todos os ferroviários que, de forma desinteressada, mas empenhada, me deram sempre o seu incondicional apoio.

Aos meus amigos espanhóis, directores de outros museus, que sempre manifestaram a sua disponibilidade: o Juanjo Ellordi, o Javier Fernandez, o José Maria Valero, o Salmeron e Bosch, e tantos outros, que se tornaria fastidioso enumerar.

Aos meus colaboradores Luís Filipe e Paula Vieira, pela solidariedade demonstrada nos cinco anos que trabalhamos em equipa.

Aos meus colegas da comissão executiva instaladora, António Portela e Francisco Abreu, pela inextinguível colaboração, disponibilidade e amizade, que caracterizou esse trio de duros.

Aos presidentes de todas as câmaras municipais com secções museológicas.

Ao Sr. Professor Mário Moutinho e restantes professores deste Mestrado em Museologia, os quais contribuíram para a aquisição de uma forma diferente de encarar a museologia.

Ao Sr. Professor Amado Mendes, amigo de longa data, mais que um mestre metodólogo, um impulsionador por excelência, nos combates que continuamos a travar, pela preservação do património.

À Ana Paula, que me incitou a que escrevesse esta dissertação.

À Ana Carolina, minha neta, que já gosta de comboios.



Foto 4 - Curso de maquinistas de vapor promovido pelo MNF

Museu Basco – Azpeitia 1998

1. INTRODUÇÃO

Pensar a museologia pode ser um exercício dos mais fascinantes. Pode-se partir de qualquer uma das disciplinas ligadas às Ciências Humanas, trabalhando o museu como objecto de estudo e a museologia como resultado de ‘construtor’ temático que tome como base qualquer uma destas ciências. Mais difícil é partir da própria museologia, trabalhando-a de ‘dentro para fora’, fazendo dela o sujeito do pensar científico e construindo, por meio dele e para ele, uma teoria. Difícil por não existir ainda uma linguagem museológica devidamente estruturada, fora do objecto. Pois, o ‘método museológico’ é sobretudo voltado para o objecto enquanto referência de cultura do homem e não para o museu em si mesmo, enquanto fenómeno cultural e categoria de representação (Tereza Cristina Scheiner, 1999, Rio de Janeiro) ¹.

Escolhi este pensamento de Teresa Scheiner para, de alguma forma, o relacionar com o propósito com que parti para este Curso de Mestrado em museologia, utilizando-o um pouco como fio condutor, que vou procurar expressar nesta dissertação.

A procura deste mestrado deu-se por uma necessidade própria de abordar, com alguma profundidade, este tema pelo facto de, em 1997, ter sido indigitado para dirigir a instalação de um museu, o Museu Nacional Ferroviário, criado pela Lei 59/91 de 13 de Agosto ², o qual nunca passou da referida Lei. Considerei que era chegado o momento.

Não obstante as diversas oportunidades que já tive de abordar a temática da museologia, considero que esta ligação mais estreita e as competências que adquiri, no âmbito deste mestrado, me suscitaram inúmeras perspectivas acerca da forma como, a partir de agora, partirei para qualquer abordagem da temática museológica.

E, como certamente irei ilustrar ao longo deste trabalho com o tema da minha dissertação *O Museu Ferroviário Nacional e Polinucleado – Um Museu em Construção*, esta contribuição pretende apenas ser um ante-projecto, de alguma forma demolidor dos conceitos tradicionais da museologia.

Procurarei, com os princípios provenientes da “nova museologia” - porque a entendo como uma forma diferente de encarar esta temática -, propor a implementação de um projecto amplamente sustentado no meio em que o museu se insere.

Um museu polinucleado, em rede, mercê das dez secções museológicas disseminadas pelo país, será um museu diferente, a partir de um e vários territórios (núcleo central e

secções), das suas gentes, de uma cultura que se foi edificando, podendo contribuir para o desenvolvimento das regiões onde se insere.

E que sentido dar a tudo isto? Foi o que procurei descobrir nas leituras que efectuei, quais percursos desafiantes nas diversas teses abordadas sob os mais diferentes pontos de vista, descortinando o desafio de escolas, que fundaram a “museologia como status”.

Tentar ultrapassar conceitos estabelecidos, estar atento à ruptura epistemológica nos conceitos museológicos, sobretudo a partir da crise renovadora dos anos 70 do século XX, a que não são alheias as manifestações desencadeadas pelas mesas-redondas efectuadas na América Latina.

Sobretudo a partir da Mesa-Redonda de Santiago do Chile (1972), concluiu-se que os museus deviam apostar na mudança e procurar dirigir a sua atenção aos problemas globais das sociedades contemporâneas, convertendo-se em instrumentos úteis aos seus intervenientes, quando se reconhece o valor de novos patrimónios gerados pelas sociedades recentes, particularmente o património industrial.

Ante uma colecção tão vasta (todo o espólio ferroviário), um território significativo e depois de ouvidos alguns especialistas e colaboradores neste processo, registo com alguma acuidade as advertências de Mário Moutinho, formuladas através dos contactos pessoais, que hoje percebo como sérias cautelas a ter neste processo; cuidados a ter com a carga do património face ao excesso do mesmo; procurar montar um plano de serviços, definir bem os recursos que se pretendem, os quais têm a ver com a funcionalidade das colecções, dos espaços e dos saberes.

1.1. Desafios

Na actual sociedade avançada e consumista, e também num tempo em que o homem corre sôfrego à procura da preservação da sua identidade, criando museus de toda e espécie e feitio, uma das principais ameaças que se abate sobre o património é a sua perda de sentido pelo uso. Este facto origina-se devido a várias circunstâncias, nomeadamente quando transformamos os bens patrimoniais em mais um objecto de consumo.

Quando o património é visto apenas como um recurso economicista, tende a tornar-se prioritário no uso consumista do universo e a converter-se em mercadoria.

No contexto da modernidade do nosso tempo o património é potencialmente o recurso primário de uma indústria potente, a indústria do turismo e, como tal, gera rendimento. É óbvio que existe uma dimensão do património que tem a ver com a economia e o gerar de recursos económicos, mas esta dimensão não deve ter um carácter predominante.

Curiosamente, os escritos de Teresa Scheiner suscitaram-me inúmeras questões, sobretudo ao nível da teoria museológica, a partir de uma teoria do património. Para dar solução a um dilema básico, estrutural, a teoria museológica teria que ser parte integrante de uma estrutura mais ampla do pensamento.

Noutra perspectiva, o fenómeno museu, em todas as suas manifestações que vem tentando estabelecer, para a museologia, assume uma identidade enquanto filosofia ou ciência, procurando criar a própria base da estrutura disciplinar da museologia.

Ou como refere Chagas: *A musealização é uma cristalização do olhar museológico e implica no estabelecimento de um determinado recorte dentro do universo do museável. [...] potencialmente tudo é museável...mas, em verdade, apenas determinado recorte da realidade será musealizado. [...] A musealização é sempre resultado de um acto de vontade [...] é uma construção voluntária, de carácter selectivo e político, vinculada a um esquema de atribuição de valores: culturas ideológicas, religiosas, económicas, etc*³.

1.2. Museologia

A museologia é a ciência do museu. Uma definição etimológica que requer a adequada confirmação conceptual mediante uma análise e desenvolvimento, conhecidas as sínteses de evolução e estabelecimento dos princípios desta disciplina.

A consolidação da museologia como ciência e a sua definição propiciaram, na segunda metade do século XX, um forte debate, ainda não encerrado. Não obstante as posições encontradas e de alguma confusão gerada entre os termos museologia e museografia, o ICOM definiu assim museologia: *Museologia é a ciência do museu; estuda a história e a razão de ser dos museus, a sua função na sociedade, os seus peculiares sistemas de investigação, educação e organização, relação que estabelece com o meio ambiente físico e classificação dos diferentes tipos de museus*⁴.

Para Georges H. Rivière, a museologia é: *Uma ciência aplicada, a ciência do museu. Estuda a história e a função da sociedade, as formas específicas de investigação e conservação física, de apresentação, animação e difusão, de organização e funcionamento, a arquitectura nova ou musealizada, os tempo ou lugares admitidos ou seleccionados, a tipologia, e deontologia*⁵.

Numa formulação académica, cabe referir que as ciências se especificam pelo seu objecto formal. Nesta perspectiva, o museu é o objecto próprio e específico da museologia e da museografia.

A museologia entra no campo científico como uma disciplina histórica, uma vez que tem por objecto a análise da realidade histórico-social demarcada pelos postulados que se

situam num espaço e tempo determinados, de se manifestar com material do passado e exercer uma acção sobre o futuro a partir da dimensão histórica do presente.

Também como ciência histórica nasceu de um apoio à cultura, que ajuda a procurar novas propostas e a comportar os meios mais eficazes de divulgação do conhecimento e da criação da sensibilidade artística ou científica.

O pensamento e dinamismo que devem dinamizar a arte repercutem-se de forma directa na experimentação museológica que, sem perder um corpo ou doutrina cada vez mais sólida, pela reflexão e correcção das experiências museográficas, manifesta um carácter experimental, o que se repercute nos seus métodos operativos de análise sempre fundamentados numa exposição histórico-crítica.

A finalidade da ciência museológica, como de toda a disciplina científica, radica na obtenção de resultados que forneçam dados reais e eficazes para a sua utilização.

Os dados, só por si, não constituem ciência. Quando os factos se explicam entre si e se conexionam e quando desaparece a natureza irracional do facto, passam a ter um sentido concreto surgindo como ciência do inteligível.

A museologia nasceu, por um lado, da consciência que o homem tem da sua própria actividade histórico-social e, por outro, da necessidade de estruturar o museu cientificamente e de ordenar todo o material respeitante à ciência, à técnica, para além de outros campos. A razão de ser da museologia radica no museu, na ideia de que os responsáveis desse museu devem dar uma directriz teórica, no estudo científico e na normativa disciplinar que a sua natureza dinâmica comporta.

Uma razão fundamental do museu, que é a de apresentar o seu conteúdo, não constitui argumento para que os preceitos sejam dogmáticos e insubstituíveis, mas que respondam às questões, sujeitas à mudança e ao ritmo do progresso, articulados com a realidade da entidade museística.

Sendo o museu a essência da museologia, este não pode definir-se como algo cerrado em si mesmo, mas deve assumir uma permanente autocrítica por parte dos seus responsáveis que, reflectindo sobre os seus próprios recursos, realidades e sensibilidades, transforme e enriqueça a realidade museística.

A teorização da ciência museológica consiste, pois, em definir postulados substanciais e alcançar a meta proposta para todo o museu, procurando evidenciar uma conservação científica, apresentação razoável e sistematizada das obras.

Essa tarefa deve ser levada a cabo no âmbito da estrutura interna da instituição, de forma a capacitar um ensinamento eficaz para o público.

O sujeito e o objecto da museologia turística são ultimamente os que mais têm influído na mutação dos valores museísticos.

A vivência do público no museu move-se entre o domínio e a dependência, entre a “escravidão” e a liberdade criadora, manipulação directa sobre a obra, experimentações sobre os objectos, participação activa na visita.

Esta mutação sujeito-objecto conduziu inevitavelmente o museu a abrir-se de dentro para fora e a preocupar-se mais substancialmente com as pessoas que sobre os objectos. Estes, ao serviço do homem, assumem um papel mais do domínio do contacto directo, que supõe o começo de um novo humanismo.

Como objecto da museologia, a peça museística e sem conservação constitui-se num dos campos mais interessantes e apetecidos do estudo. Trata-se de tutelar as obras que a história legou às civilizações. Tutela que abarca todo o estudo científico e sistematização até à protecção material da peça do museu.

1.3. Museu como centro de educação

Fazendo eco do tema central da Conferência Internacional do ICOM realizada em Barcelona, em Julho de 2001, que adoptou o tema “ O Museólogo educador frente aos desafios económicos e sociais da actualidade”, e na impossibilidade de aprofundar estas questões como seria desejável, Judite Primo chama a atenção para a perda de identidade, não como um fenómeno uniforme, mas o qual tende a variar de acordo com a intensidade com que esse fenómeno se manifesta localmente.

Citando: O processo de verificação de cultura tem-se generalizado e tem sido sentido tanto pelos Países que geram a globalização como por aqueles que são submetidos por essa mesma globalização. [...] O processo é dado como sendo a chave para buscarmos entender todas as mudanças (ou pelo menos grande parte delas) que têm vindo a ocorrer no Ocidente e, como consequência dessas mudanças, é possível perceber a progressiva perda de identidades culturais, ou seja, a progressiva redução de valores que são próprios e caracterizam cada nação⁶.

Quiçá um dos novos desafios que se apresenta ao museu, como centro iniludível de educação e informação, é a sua projecção didáctica junto do público, ao defrontar-se ante a heterogeneidade de níveis culturais, a variedade e a intensidade do seu conteúdo.

Ao oferecer-se um museu didáctico, de leitura acessível para o maior número de possível de público, não podemos esquecer a questão dos diferentes códigos de interpretação, um problema que tem de ser resolvido por cada museu, ao confrontar-se com o seu tipo de público específico.

1.4. Museu no presente

Partindo da obra de Hernández Hernández ⁷, pode referir-se, face à progressiva mundialização, ascensão da democracia social, aceleração dos processos de regionalização e descentralização, extensão e renovação pedagógica, explosão consumista, surgimento de uma cultura de ócio, que são enormes os desafios que se colocam aos museus, tais como: o seu crescimento e a procura de conservação; a regionalização a diferentes níveis que eleva o fenómeno da conservação e valorização do património em todos os locais do mundo; o incremento extraordinário das audiências do património e dos museus; a renovação das mensagens, das formas de comunicação que se efectua através de meios muito distintos, desde a exposição convencional à internet; a gestão administrativa que progride pressionada pelo desenvolvimento industrial de uma genuína cultura empresarial, com o objectivo de prestar um serviço melhor a mais gente, com um custo mais ajustado.

O museu, templo do saber (finais do séc. XIX), não sobrevive à crise dos anos 30/40, do séc. XX. Com o surgimento da UNESCO em 1946, assumindo uma missão inter-governamental de carácter científico e técnico, de forma a contribuir para a melhoria da conservação do património mundial, formar técnicos e proporcionar serviços de conservação aos países mais necessitados, a sua intervenção à escala internacional, no plano institucional, adquire um valor de referência. São feitas recomendações aos Estados sobre como abordar a salvaguarda do património, assim como as convenções que promove, que conduzem à criação de legislação inédita de âmbito internacional de conteúdo conservacionista.

O museu, ícone mais respeitado da civilização, com mais de dois séculos de história, conhece uma grave crise de identidade. O museu tradicional traduz-se numa situação de impasse, superado pela vida e, por fim, obsoleto. Alguns responsáveis pelos museus acostumaram-se a servir só os poderosos e nunca os mais desfavorecidos. Reproduzem os convencionalismos da cultura estabelecida.

O museu desenha-se em duas novas perspectivas: o museu educador, que coloca a ênfase na educação das pessoas, imbuído de uma função pedagógica, de modo a agitar as massas e facilitar as tomadas de consciência ante os problemas do mundo; o museu social, que pretende ser acima de tudo um lugar de integração sociocultural, ao serviço das classes mais desfavorecidas; o museu de bairro.

É neste contexto de mutação que se refere a importância da Mesa-Redonda de Santiago do Chile, realizada em 1972. Conclui-se que os responsáveis pelos museus deviam apostar na mudança e dirigir a sua atenção aos problemas globais das sociedades

contemporâneas, convertendo-os num instrumento útil aos educandos e outros disponíveis da sociedade, isto é, um projecto de missão e formação contínua.

A cultura dos tempos modernos tende cada vez mais para uma homogeneização do comportamento dos grupos. Para esta contribuem: a massificação do consumo cultural que se vê facilitado pelos transportes; o aumento do tempo livre; o mercado da cultura favorecido pelos meios de comunicação; a extensão da escolarização; a ampliação dos interesses do mundo educativo; o auge do fenómeno turístico. Desenvolvimento que significa bom e mau, existindo o perigo da perda de substância, empobrecimento e simplificação das mensagens e banalização dos valores da cultura.

1.5. Nova museologia

O papel crescente da ecologia e das ciências ambientais conduzem ao aparecimento de novas tendências museológicas, a conservação “in situ”. O importante é que cada vez mais se privilegie esse tipo de conservação por coerência científica e honestidade profissional, não só dos grandes agregados monumentais, como também dos pequenos lugares. Não devem separar-se os testemunhos da sua envolvência, da paisagem que os explica, do lugar a que pertencem.

A nova museologia surge como herdeira do desencanto e da realidade em 1960, como consciência crítica dos museus, tornando-se uma corrente influente em França.

Na procura de uma nova linguagem e expressão, de uma maior abertura, dinamismo e participação sócio-cultural, a nova museologia preconiza e impulsiona uma tipologia distinta dos museus.

Citando Souza Chagas⁸, estas novas tendências estão intimamente relacionadas com o impulso recebido a partir do trabalho Georges H. Rivière e pela influência dos ecomuseus. Também foram motivadas por outras concepções ou experiências análogas, como a do museu da Nigéria em Niamey, ou dos museus de vizinhança nos Estados Unidos da América, Anacosta; ou a Casa Museu no México, inspirada no que foi definido em Santiago do Chile, em 1972, como “museu integral”. Estas tendências estão patentes no primeiro “atelier” dos ecomuseus e novas museologias, realizado no Quebec em 1984.

A declaração produzida em Santiago do Chile refere uma acção museológica voltada para a preservação das referências da memória de uma comunidade, baseando-se na investigação e interpretação.

Reportando-me à obra de Alonso Fernández⁹, o objectivo desse movimento é o desenvolvimento comunitário. O essencial para a nova museologia é a interdisciplinaridade. A

ideia de público é transformada na ideia de colaborador, utilizador, beneficiário. Um ano depois, em Lisboa, era criado o MINOM, Movimento Internacional para a Novas Museologia.

De acordo com A. Fernández, na obra citada, pág. 9, especialistas no tema, como André Desvalleés, destacam os aspectos da inovação na investigação de uma linguagem museográfica no âmbito das novas apresentações, referindo como pioneiros Jean Gabus, no Museu de Etnografia em Neuchâtel, Duncan Cameron na Art Gallery, em Ontário e Georges H. Rivière que foi o responsável pelo Museu Nacional das Artes e Tradições Populares de Paris e director do ICOM.

Com base na mesma obra de Fernández, pág. 9, a nova museologia surge impulsionada por uma série de circunstâncias, de carácter técnico e museográfico, e por uma evolução da mentalidade nos museólogos. Entre estas causas ou circunstâncias convém referir a abertura proveniente de uma maior investigação científica e as conseqüentes aplicações tecnológicas sobre os objectos de cultura material, em suma, sobre a conservação do património.

Conforme observam Hernández e Tresseras¹⁰, convém destacar ainda a procura e investigação de uma nova linguagem, o esforço por conseguir uma nova tipologia viva e participativa para a comunidade, em consonância com a sua natureza de instituição privilegiada que é, de conservação, análise e difusão de testemunhos naturais, culturais e originais.

De acordo com a mesma fonte, Hernández e Tresseras, pág. 78, o museu surge como um conservador de espécies, banco de dados, um instrumento especial para a educação. A animação e participação culturais estão intimamente unidas na ideia de revelação do património, na consciencialização comunitária e ecomuseu.

A nova museologia propõe três mudanças fundamentais:

- Onde víamos o edifício/museu, devemos ver agora o território no seu conjunto.
- Onde colocávamos a colecção, agora devemos colocar património.
- Onde antes falávamos de público, agora devemos falar de comunidade.

As mutações que mais afectaram a museologia contemporânea reflectem-se nos chamados museus de civilização ou sociedade.

Reportando-me à obra citada, Hernández e Tresseras, pág. 78, nos museus de sociedade, as pessoas preferem identificá-los como centros patrimoniais que colocam o indivíduo ou a comunidade como referência e não esta ou aquela disciplina ou colecção. A sua identidade são as exposições temporárias que tendem a abordar problemas actuais e mostrar as tensões sociais vigentes.

Do “Mouseion”, lugar dedicado às Musas e ao estudo, passando pelo museu mausoléu, sepulcros materiais das obras de arte; passando pelo museu tradicional, como museu de observação, chegamos ao “Museu do Espaço” segundo H. Rivière, o museu conservado em terrenos contínuos ou descontínuos, *in situ*, em edifício ou não, no seu meio ambiente, como os etnológicos, ao ar livre.¹¹

Com Hugues de Varine, chegamos ao conceito de museu banco de dados e objectos. O museu encerrado é um banco de objectos. O museu moderno, “universidade para o povo”, através dos objectos, é um museu que pode abarcar a totalidade da comunidade a que serve, como refere Alonso Fernández.¹²

Referindo ainda André Desvallés, e em oposição ao museu criado pelo simples prazer dos aficionados e instituído pelos seus conhecimentos, considerado como o cemitério de uma cultura particular ou caduca, o museu tende a tornar-se em algo útil e culturalmente vivo, ao serviço de todos e utilizado por todos, urgindo, para tal, usufruir de uma verdadeira metamorfose. Verificou-se uma ruptura epistemológica com a escola do conservador, o qual considerava que toda a comunicação constituía um risco para o objecto, não admitindo interferências vindas do exterior¹².

Como defende Marc Mauro, citado por Alonso Fernández,¹³ a museologia é um fenómeno histórico e um sistema de valores; uma museologia de acção que pode ser definida nos seguintes parâmetros:

- Democracia cultural – Nenhuma cultura dominante deve ser imposta como cultura em detrimento da variedade cultural existente ou que existiu em determinado território; há que preservar, valorizar, utilizar e difundir a própria cultura de cada grupo.
- Um novo e triplo paradigma – Da monodisciplinaridade à pluridisciplinaridade; do público à comunidade; do edifício ao território.
- A consciencialização – Respeito e valorização da existência de uma comunidade e da sua própria cultura.
- Sistema aberto e interactivo – Circular e aberto, tendo por objecto o património doado pela comunidade.
- Diálogo entre sujeitos – Participação activa dos membros da comunidade.

Citando Josep Hernández e Jordi Tresseras¹⁴, museologia e ciência do património evidenciaram novos paradigmas:

1. A integração das noções de património cultural e natural.
2. O papel distintivo do património como elemento irrenunciável na definição, identificação e reforço da personalidade colectiva e comunidades.

3. A crítica ao discurso museístico tradicional pelo seu carácter acrítico, capaz de entronizar com vulgaridade e proporcionar a mesma exclusão.
4. A consideração do museu já não como um portador de objectos vulgarmente designados, mas como uma verdadeira fábrica de património, reveladora dos seus produtos patrimoniais – exposições, publicações e actividades –, das tensões e consensos políticos, sociais e culturais da própria comunidade.
5. O papel do património como dinamizador sócioeconómico e como agente privilegiado do desenvolvimento local.

E pode acrescentar-se, na mesma linha, *um museu polinucleado com sede no Entroncamento*.

1.6. Museu polinucleado com sede no Entroncamento

Como terei oportunidade de referir, a questão do espaço-museu ferroviário tem sido inquestionavelmente um dos óbices, o qual tem gerado atrito entre populações, reivindicando a sua implementação em locais diferentes a saber, Lisboa, Barreiro e Entroncamento.

A indecisão política de corporizar este museu, não obstante os passos encetados que o davam como certo, por exemplo, já em 1972, no Entroncamento, foram sendo sucessivamente adiados, sendo que o museu se foi implementando “por si”, em pequenos núcleos, as denominadas secções museológicas, tendo-se gerado, em algumas delas, curiosamente nas situadas em lugares mais recônditos do país, como Vilar Formoso, Macinhata do Vouga, Lousado, Arco do Baúlhe, Chaves ou Bragança, uma certa empatia, ao ponto de serem as próprias populações que se organizaram localmente na defesa destes pontos museológicos.

Na actividade desempenhada no Museu Ferroviário não foi fácil este relacionamento com o Entroncamento, ao procurar demonstrar-se, à autarquia local, ser mais importante esta relação estrutural com os referidos pólos do que procurar concentrar tudo num só local, como se pretendeu em 1987, tendo-se inclusivamente concebido um projecto megalómano, na altura avaliado em um milhão de trezentos mil contos, que nunca passou de uma maquete.

Procurei transmitir esta ideia, segundo a qual era indubitavelmente mais importante potenciar o território Entroncamento, numa perspectiva de aproximação ao público natural. Como refere Marc Mauro¹⁵, *...é pois essencial descentralizar o museu e reaproximá-lo fisicamente do seu público potencial...*, o que se pretende com este projecto polinucleado.

O museu descentralizado coloca-se ao serviço exclusivo das comunidades, nas quais está instalado. Não se trata de enviar uma mensagem universal a um público indeterminado, mas de colocar a população local em contacto com a sua própria história, tradições e valores

culturais. No meio destas actividades o museu contribuirá certamente para que a comunidade reforce a consciência da sua identidade; identidade que poderá ser negada se avançar para um projecto centralizado.

As populações locais poderão participar activamente nas diversas actividades a programar no âmbito do museu. O seu desenvolvimento não pode limitar-se apenas ao contributo do bom funcionamento da instituição com mão-de-obra benévola! Ou de se deixar que uma gestão em parceria que, recorrendo à ajuda de associações de amigos, afaste as populações locais da sua participação.

As próprias comunidades deverão ser a origem das suas actividades tendo com efeito a responsabilidade na escolha do conteúdo das exposições e sua programação.

As exposições bem como outras actividades deverão ser o resultado de trabalhos de investigação dos membros da comunidade, procurando que o seu envolvimento na instituição consista essencialmente em criar as condições adequadas, de modo a fornecer à comunidade os meios de se reconhecer, de se exprimir e rever, neste museu, fundamentalmente, de território e de sociedade.

O museu deverá tornar-se assim num lugar de pedagogia viva e de educação permanente, em que não se detecte a oposição entre especialistas e não especialistas, devendo procurar criar-se uma postura em favor de uma comunicação recíproca.

Citando Tereza Scheiner, *se o Museu não é o espaço físico das musas, mas antes o espaço de presentificação das ideias, de recriação do mundo por meio da memória, ele pode existir em todos os lugares e em todos os tempos: ele existirá onde o Homem estiver e na medida em que assim for denominado – espaço intelectual de manifestação da memória do Homem, da sua capacidade de criação. [...] O verdadeiro Museu, que não está sujeito a um lugar específico, mas que é facto dinâmico, eternamente a conjugar a memória tempo e poder, recriando-se continuamente para seduzir o ouvinte pela sua voz.*¹⁶

De qualquer forma, à exposição deverá ser atribuído um importante papel de explicação do conhecimento científico, pela temática que encerra e por tudo aquilo que tenha relação com esta problemática.

Vivemos um tempo de desafios, de envolvências e de experimentações e, num museu deste género, a ausência destes primados equivalem a um retrocesso nas concepções museológicas, as quais terão, como objectivo principal, de facilitar a compreensão e transmissão de toda e qualquer mensagem neste campo.

Mas, para que essa explicação seja efectiva e se dê uma autêntica comunicação entre ciência e sociedade, com o envolvimento das próprias comunidades onde o museu se

representa, é preciso prestar atenção às distintas formas que existem de transmitir a mensagem.

Enquanto no museu tradicional a colecção é apresentada ao público para que seja contemplada, exclusivamente através do olhar e da observação, neste museu, de forte componente científica, os objectos e outros elementos de comunicação devem oferecer-se como uma possibilidade de activar todos os sentidos dos seus visitantes/participantes, oferecendo-se-lhes a oportunidade de ser protagonistas dos seus próprios descobrimentos, experimentando com os objectos que são apresentados para manipulação.

Através dos meios interactivos, os visitantes convertem-se em sujeitos activos que têm uma relação directa com os objectos, através do seu manuseamento ou da simples contemplação de como outros os manipulam.

O sujeito participante experimenta, de forma directa, viva e lúdica, o facto/experimentação científico, o que é mais atractivo para os visitantes, sobretudo se se trata de crianças e jovens que, em idade escolar, poderão receber uma ajuda pedagógica do museu como complemento da escola.

Tratando-se de oferecer uma informação científica e técnica que seja capaz de explicar, de forma inteligente significativa e lúdica, procurando desmistificar a ideia de que a ciência é um domínio exclusivo de especialistas, um museu deste género, que se pode potenciar pelos seus pólos, exercerá uma forte atracção junto do público não iniciado, criando sinergias e adaptando os meios necessários que contribuam para uma melhor explicitação da sua mensagem.

Os dispositivos interactivos impõem uma nova estratégia de comunicação, que consiste em oferecer ao visitante a manipulação e experimentação de objectos e factos científicos para uma melhor compreensão da ciência, sendo estes procedimentos considerados como aspectos pedagógicos não directivos e uma aposta forte de novos conceitos museográficos.

2. OBJECTIVOS PARA A INSTALAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO

2.1. Museu em construção

É um tema ambicioso mas que se pretende concretizável, também pelo facto de, há vários anos, como aficionado e presidente da primeira comissão instaladora, ter estado ligado a este projecto.

Projecto esse que durante bastante tempo não passou da Lei 59/91 de 13 de Agosto¹⁷, através da qual se criou o Museu Nacional Ferroviário, na sequência da proposta apresentada pelos deputados Hermínio Martinho e Armando Fernandes, pelo Partido Renovador Democrático (PRD), pelo distrito de Santarém, cujo historial é referenciado no ponto 3 que se insere no âmbito desta dissertação.

E porque se trata de um museu polinucleado, em rede, mercê das dez secções museológicas disseminadas pelo país, poderei dar o meu contributo ao caso concreto da secção museológica do Arco do Baúlhe, no concelho de Cabeceiras de Basto, da forma como este projecto poderá desmultiplicar e procurar difundir, implementar, construindo um museu diferente, a partir de um território, das suas gentes e de como este museu poderá contribuir para o desenvolvimento das regiões onde se insere.

A originalidade deste processo reside ainda no facto de, no que se refere ao pólo central, se propor ordenar e musealizar toda uma área no seio da estação do Entroncamento, de aproximadamente quatro hectares, que integra diversos edifícios emblemáticos, ligados à exploração ferroviária.

Destacam-se, para além de outros, uma rotunda de locomotivas, oficinas da tracção a vapor, uma balança (balança de pesagem), uma meleana (local onde se procedia à reparação dos rodados das locomotivas a vapor), antigos depósitos de água, combustível e materiais diversos, uma central eléctrica, em suma, um território fortemente definido.

Depois de encetadas as primeiras programações que resultaram na redacção de um programa-base, é elaborado um plano director, o qual, por sua vez, acaba por exercer uma acção determinante no reordenamento do vasto espaço ferroviário, toda a área ferroviária do Entroncamento, em forte mutação neste momento, e cuja discussão foi assumida pelo município do Entroncamento, REFER, Rede Ferroviária Nacional e Governo.

Este museu terá inevitavelmente algum material circulante em condições de funcionar, o qual permitirá aos seus visitantes perceberem como se movimentam as locomotivas dos diferentes tipos, com a componente do vapor e do diesel, sempre aliadas à exibição. A

peculiaridade das peças que se apresentam numa “exposição”, marcada por uma envolvente de forte cariz ferroviário, permite usufruir duma diversidade de objectos muito relacionados com a ferrovia, ao nível temático, e por vezes muito específicos.

Em função da apetência pelo desfrute das peças e num museu deste género, nem sempre é fácil satisfazer a curiosidade de todos; há formas práticas de solucionar esta questão. Assim, mediante um calendário estipulado, prestar-se-á a necessária atenção aos diferentes momentos de vivificação e exibição de alguns veículos emblemáticos.

Porém, uma solução de recurso sempre exequível e porque mais módica e prática, é criar um comboio turístico de pequenas dimensões, em duas das versões possíveis de tracção, vapor e diesel, estabelecer um percurso devidamente calendarizado, satisfazer a curiosidade dos potenciais utilizadores.

Existe no entanto uma outra relação importante neste território que esta dinâmica vai determinar, isto é, um forte envolvimento da comunidade ferroviária na dinamização de todo este processo, nomeadamente no manuseamento de veículos, a sua reparação e manutenção, na explicação que se exige seja fornecida aos utilizadores.

Há ainda a possibilidade de este tipo de exploração mais simplificada se estender para além dos limites do perímetro museológico e ser criada uma linha temática que não deverá exceder os três ou quatro quilómetros, direccionada para um local atractivo e de lazer.

O voluntariado, e porque estamos inseridos numa terra de forte cariz ferroviário, pode assumir um papel fundamental na mobilidade dos amigos do museu que exercem um papel interventivo e inovador, ao nível da forma como um museu se apresenta ao público, assim como na co-gestão do mesmo.

Como anteriormente referi, e convém sublinhar de novo, o funcionamento das locomotivas terá que ser assegurado por maquinistas e outros profissionais do sector que, melhor que ninguém, poderão ter um papel determinante no seu manuseamento, até mesmo pelas condições de segurança que estas práticas reclamam.

O profissionalismo, que à partida se exige num processo deste género, poderá ser determinado pela exigência que emerge do próprio museu, cujos responsáveis possam sentir a necessidade de, no contexto das suas estruturas físicas, criar as respectivas condições para que uma aprendizagem, específica e especializada, possa ter lugar.

Como adiante se especifica no que se refere à metodologia, é fundamental criar uma escola-oficina ou um centro de aprendizagem, recorrendo aos apoios necessários que existem para o efeito, através da sábia experiência profissional de muitos ansiãos que ainda é possível encontrar.

Quanto aos conhecimentos necessários que é fundamental obter nas diferentes áreas, e apenas a título de exemplo, citamos os casos de carpintaria, caldeiraria, mecânica, pintura, electricidade e outros que um museu deste género necessariamente exige para a sua prossecução.

Não estaremos apenas a formar futuros quadros, mas também mão-de-obra especializada que, indubitavelmente, pelo menos alguma dela, será absorvida não só pelo museu, mas também pelo tecido empresarial da região. Este profissionalismo, que em algumas áreas se exigirá bastante aprofundado, poderá sair reforçado, utilizando as mais-valias decorrentes do excelente relacionamento com os museus congéneres estrangeiros, nomeadamente de Espanha.

2.2. Museu nacional em rede

A originalidade deste museu, com o núcleo central no Entroncamento e as necessárias secções museológicas já existentes, ou a criar, consiste em dever proporcionar uma visão global do MNF aos seus visitantes, em qualquer destes pontos, com vista a adquirirem a percepção do que é a sua colecção, criteriosamente disseminada por todos os pólos interrelacionados com o núcleo central.

Os meios informáticos permitirão um visionamento fácil e directo de todo o acervo nacional, bem como das reservas. Neste contexto, podem surgir destacados outros pólos importantes que, mercê das suas características, similares às do Entroncamento, poderão exercer na corporização deste projecto.

Insera-se neste âmbito o complexo ferroviário actualmente existente da via estreita, situado entre Sernada / Macinhata do Vouga, uma região bastante desfavorecida, onde o envolvimento do projecto museológico poderá criar sinergias e contribuir para o desenvolvimento do tecido sócioeconómico da região.

Estes procedimentos podem ainda contribuir para um enriquecimento do espectro cultural, imprimindo dinâmicas no seio das camadas juvenis, através de uma ampla relação com o tecido escolar, proporcionando simultaneamente uma maior relação com as diferentes áreas dos saberes, imanentes às diferentes profissões. Trata-se de um território fortemente identificado com a exploração ferroviária, onde muitas actividades, ligadas ao caminho-de-ferro, estão a cair em desuso ou no próprio esquecimento.

O museu terá de ser o elo de ligação em todo este tecido social, proporcionador de novas oportunidades de aprendizagem, onde os saberes se transmitem e aprendem, entrecruzando experiências e proporcionando novas oportunidades.

Que a sociedade perceba que o museu não é algo estático, mas antes um agente dinâmico propiciador de novas oportunidades de aprendizagem que se repercutirão no desenvolvimento de regiões mais ermidas. Poderá ser assim no Arco do Baúlhe, ou no Lousado, tendo porém a consciência que, noutros locais, os pólos ou secções mais não serão do que pontos dinamizadores deste processo que se pretende dinâmico, como pode ser o caso de Chaves, Bragança, Valença, Santarém, Lagos ou Estremoz.

A presença do museu, nestes locais, será o de proporcionar conhecimentos e experiências, podendo exercer dinâmicas laboratoriais muito no âmbito das autarquias e respectivos pelouros de cultura, onde a imagem do museu pode ser privilegiada ao nível da mensagem, do papel e importância que exerce o caminho de ferro na sociedade. Estes segmentos do museu poderão crescer, mercê das dinâmicas criadas.

No âmbito nacional, deve procurar estabelecer-se uma relação cultural com a exploração comercial da CP, onde a viabilidade económica deste processo passe pela exploração concertada de iniciativas turísticas em percursos determinados, envolvendo agentes económicos e autarquias locais, bem como grupos estrangeiros como potenciais investidores e co-gestores em diversos projectos.

É fundamental criar um museu inovador, cujos objectivos só poderão ser atingidos mediante o recurso a um discurso museológico muito entrosado com a realidade ferroviária.

O discurso museográfico, a concepção de módulos expositivos e respectivos mobiliários terão que resultar de um amplo debate com especialistas, de modo a criar um discurso versátil e atraente, através do qual, para além da observação estática de alguns conteúdos, se permita um contacto ao nível do manuseamento de determinado tipo de peças, perfeitamente possível, no caso ferroviário.

Em face da magnitude da colecção, que compreende não apenas veículos, mas também outros objectos já existentes, muitos dos quais é necessário preparar, recuperar para exibição, exige-se à partida um enorme esforço da comunidade ferroviária neste aprontamento.

Como anteriormente se aludiu, deverá criar-se uma escola-oficina e/ou centro de aprendizagem que, e mediante acordos de colaboração com a autarquia, os centros de emprego e as áreas oficiais ligadas à ferrovia, poderá exercer um papel determinante não apenas na recuperação de muito do acervo, mas sobretudo na formação de pessoal especializado nas diferentes áreas. O museu estará a assumir um papel de formador especializado nesta área.

Resulta muito diferente a recuperação, restauro ou reconstrução que se efectua no seio do museu, do que se as mesmas peças fossem restauradas no exterior. Esta prática vai transformar o museu numa escola de saberes, em muitos casos recuperação desses mesmos saberes, práticas e técnicas, que vão envolver antigos profissionais do sector, na reconstrução de equipamentos, adaptação da área oficial do museu, deixando de ser uma zona meramente expositiva, para se tornar num local fortemente inter-activo e de formação.

O próprio discurso museográfico será fortemente determinado por este pulsar de algo que se vai erguendo, construindo e modificando, à medida que os objectos vão sendo colocados à disposição do museu e do público.

É fundamental perceber que o museu tem esta carga enorme de função lúdica e vivacidade, onde se pode aprender fazendo, apostando nesta forte relação museu-sociedade-comunidade, um museu proporcionador de saberes, de experiências, de descobertas, de construção, de laboratório.

Não se pode entender esta cadeia de saberes e aprendizagens apenas ao nível mais elementar das diferentes áreas de aprendizagem.

A montagem deste processo pode ser transversal a diferentes níveis de conhecimento, podendo tirar partido da proximidade de instituições de ensino superior, caso do Instituto Politécnico de Tomar, a título de exemplo, e prever a celebração de protocolos de colaboração para a concretização de diversos projectos na área da mecânica, da electrónica, da conservação e restauro, etc.

2.3. Visão e objectivos do Museu

Os museus têm uma nova oportunidade de marcar a diferença, pois são equipamentos/instituições privilegiados com potencial para desenvolver e explicar novos conhecimentos e o seu significado relativamente ao público em geral, através de uma dialéctica comunicacional sobre o seu próprio mundo.

Um museu iconograficamente forte e com um plano integrado, que desenvolva um discurso adaptado combinando: história, presença, pedagogia, descoberta, imagem, sensações e emoções provocará uma discussão integrada com a sociedade em dois níveis (local e nacional).

A liderança de um museu numa súbita mudança da sociedade é um factor testado com inúmeros sucessos a nível nacional e internacional, que importa transportar para uma realidade local, muito própria, como é o caso do Entroncamento, e transpor a sua influência para as restantes secções museológicas

Pretende-se que o museu mude a nova urbe entroncamentense, que crie orgulho e provoque uma transformação transversal nesta mesma sociedade, gerando mais-valias económicas/sociais que produzam uma significativa regeneração urbana, reconvertendo e antiga estação e todo o complexo envolvente, numa estação europeia, com o complexo museológico integrado, moderna, aberta, expansiva, atractiva e com sensibilidade.

No caso do Entroncamento e toda a região envolvente; o incremento turístico da criação de percursos turístico-ferroviários, ora direccionados para Tomar, parque do Bonito ou linhas da Beira Baixa e Marvão a título de exemplos.

Assim, como principais objectivos podemos considerar os seguintes itens:

- Urbanos: renovar a cidade, modernizando-a; o Plano Director para o museu e área envolvente deve ser disso um exemplo.
- Culturais: colocar o Entroncamento no “mapa cultural” nacional e internacional, protegendo e divulgando um património secular de todos nós; promoção desse mesmo património, criação de infra-estruturas culturais; promover o respeito pela historia do caminho-de-ferro, dando aqui os primeiros passos para a criação da 1ª universidade deste saber.
- Sociológica: um espaço de encontro de gerações e confluência de culturas; a melhoria da qualidade de das populações que coabitam com o pólo central ou as secções museológicas.
- Psicológica: orgulho na cidade, nos habitantes e visitantes do museu e seus pólos museológicos.
- Económicos: A nova geração de museus tem dado provas que, quando bem planeados do ponto de vista financeiro, são poderosos catalisadores económicos, que permitem uma revitalização do tecido social e cultural, através da criação de inúmeros postos de trabalho (directos e indirectos), dinamizando o turismo e reabilitando / criando novas imagens urbanas nas antigas cidades.

No sentido de racionalizar e otimizar a utilização dos recursos financeiros disponibilizados, o efeito e os objectivos de desenvolvimento a alcançar com esta intervenção operacional visam:

- Valorizar, difundir e preservar os valores culturais do concelho do Entroncamento e dos restantes concelhos que integram as secções museológicas.

- Divulgar o património histórico/cultural e mobilizar a sua capacidade de iniciativa e investimento.
- Reabilitar/modernizar produções tradicionais, melhorando a sua competitividade e a respectiva comercialização.
- Diversificar a base produtiva em moldes competitivos.
- Melhorar as infra-estruturas e equipamentos culturais locais.
- Fomentar as iniciativas de impacto regional, através da captação de novos fluxos turísticos de nível nacional e internacional.
- Apoiar as actividades económicas e o desenvolvimento endógeno.
- Conhecer para preservar
- Sensibilizar a população em geral
- Auxiliar os órgãos directivos do museu e respectivas autarquias envolvidas nas tarefas de planeamento e reorganização cultural
- Implicar as comunidades escolares numa pedagógica forma de aprender e ensinar a historia dos respectivos concelhos e regiões, interligando-a com a temática ferroviária
- Promover o turismo local e regional através da produção e divulgação dos ofícios tradicionais ligados à temática ferroviária ou outros
- Criar estruturas e sinergias que apoiem as actividades de criação e promoção cultural
- Possibilidade dos municípios captarem acções de formação de âmbito cultural (congressos, encontros, palestras, etc...)

A execução de um projecto que vise a criação do MNF necessita de estratégias partilhadas que obrigatoriamente envolvem alguns itens tais como:

- Imagem – Existem dois factores que são fundamentais para a imagem do museu: a arquitectura e a identidade. O primeiro é, nos dias que correm, o mais iconográfico, que pode constituir factor de sucesso ou fracasso na mais recente geração de museus. A identidade prende-se sobretudo com a tipologia do equipamento e do espólio que expõem. Por tudo isto importa definir uma estratégia que conjugue ambos e que proporcione o encontro entre o público e o museu, sendo necessário valorizar o conjunto de imóveis com elevada qualidade arquitectónica e urbanística de que se dispõe, onde exista atracção e vontade de usufruir de um espaço aprazível e lúdico.

A imagem do museu também se reflecte na variedade e tipo de serviços que oferece, destacando-se os imprescindíveis espaços de: bar/restauração, lojas, auditórios, ateliers, exposições, centros de experimentação, etc..., que muito contribuem para a publicidade e marketing da instituição.

- Arquitectura dos edifícios – Todos os imóveis possuem um papel simbólico, um carácter iconográfico de maior ou menor grau. Em pequena escala, são simples lugares de encontro que marcam a envolvência. Em grande escala, são um aspecto fundamental e praticamente obrigatório de qualquer plano de regeneração de áreas degradadas, abandonadas e em declínio populacional. Os imóveis a reconverter ou implementar, deverão ser dinâmicos, atraentes, funcionais e extremamente fortes iconograficamente.
- Recursos técnicos – Cada vez mais a profissionalização dos agentes museológicos é maior, sendo necessário um maior grau de formação e capacidades técnicas do pessoal afecto a estas actividades.

As novas tecnologias devem surgir aliadas a uma forma inovadora de educar permitindo aos museus metodologias pedagógicas específicas. É através de um corpo técnico altamente especializado que se pode aspirar a um correcto direccionamento dessas linguagens para junto do(s) público(s) apropriado(s)

- Organização – O novo museu deverá organizar-se de uma forma eficaz, procurando impulsionar as suas acções e actuações, tendo em conta os seguintes critérios:
 - Clareza nos planos e objectivos, no funcionamento e nos procedimentos.
 - Flexibilidade de resposta na procura de serviços relacionados com a divulgação, difusão, conservação, gestão do património.
 - Promoção da criatividade e desenvolvimento das capacidades das pessoas e grupos de trabalho que constituem a organização.
- Gestão – Nos museus públicos, cujos responsáveis pensam na sustentabilidade económica são os museus de sucesso e de futuro, pelo que a gestão deste projecto terá de ser altamente profissional e baseada nos seguintes factores:
 - Equipa profissional e multidisciplinar.

- Gestão com apurado sentido económico.
 - Orçamento, receitas e plano de actividades próprio.
 - Programa de marketing e “merchandising”.
-
- Localização – A importância da localização é fundamental e significa “meia chave” para o sucesso deste museu e suas secções museológicas, mas também devido às suas repercussões espaciais e funcionais. O pólo central, no seio da estação do Entroncamento, deverá ter acesso directo e subterrâneo a partir do cais de passageiros. Por sua vez, as secções museológicas, localizadas em antigas estações ferroviárias desactivadas, ou ainda em serviço, que desfrutam de excelentes localizações e edifícios de elevada qualidade e funcionalidade, oferecem as seguintes vantagens:
 - Localização estratégica.
 - Centralidade na malha urbana.
 - Pólos de forte atracção turística e cultural.
 - Possibilidade, em alguns casos necessidade, reconversão urbanística de toda a área.
 - Capacidade de atracção de públicos jovens que irão possibilitar um rejuvenescimento desses mesmos pólos museológicos.

Sem memória não existe sociedade. Sem passado não há futuro. O museu deve participar activamente na construção dos mitos, na definição de novos patrimónios, ensaiar métodos de aproximação às novas realidades identitárias, promovendo uma reflexão colectiva, que possibilite a gestão do futuro do passado. A corporização do MNF constitui a oportunidade única de criar um equipamento que seja o orgulho dos entroncamentenses e dos restantes habitantes onde se localizam as secções museológicas, zeloso na sua missão, interactivo com a comunidade e atractivo pelos seus serviços, eficaz na gestão, impedindo que o património desapareça e com ele a herança das gerações futuro.

3. HISTORIAL DO PROCESSO MUSEOLÓGICO FERROVIÁRIO

3.1. Museu de caminho-de-ferro em Lisboa?

O Boletim da CP, de Julho de 1948, dava conta da comemoração do primeiro centenário dos caminhos-de-ferro ingleses, em 1925, o qual foi motivo para que, na cidade de Darlington, se realizasse uma exposição de material ferroviário. Este acontecimento deu origem à criação do Museu dos Caminhos de Ferro Ingleses, em York, que é uma secção do Science Museum de Londres ¹⁸.

De acordo com a mesma fonte de informação, o referido acontecimento, alguns anos mais tarde, teve certas repercussões em Portugal, nomeadamente a propósito do mesmo tema, a comemoração do 1.º centenário da inauguração da linha férrea de Lisboa ao Carregado, que deveria comemorar-se em 28 de Outubro de 1956 ¹⁹.

Tendo por base o exemplo inglês, no *Boletim da CP* de Outubro de 1949, referindo-se às comemorações a realizar, lança-se a ideia de se criar um museu de caminhos-de-ferro em Lisboa. A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro deliberou proceder ao inventário de todas as peças ou documentos de interesse, ao mesmo tempo que a notícia era divulgada por toda a rede ferroviária portuguesa, apelando a todos os ferroviários e familiares a colaborar neste iniciativa.

Procurando seguir o exemplo levado a cabo pelos ingleses em Darlington, a empresa CP, Caminhos de Ferro Portugueses (doravante designada por CP), dava conta dos preparativos da comemoração do primeiro centenário dos caminhos-de-ferro portugueses, a comemorar em 28 de Outubro de 1956, como refere o mesmo *Boletim*.

Não era definido um local exacto para o museu, acabando o mesmo por cair num esquecimento que se prolongou por cerca de 20 anos. Com efeito, só em 1968 se conhece uma carta dirigida ao Presidente da Comissão Municipal de Santarém para que fosse criado um museu ferroviário naquela cidade, adaptando-se, para o efeito, uma dependência da estação local, denominada “Cocheira Real”, na qual se encontram recolhidas duas carruagens em que viajavam os soberanos portugueses e o seu séquito, a locomotiva D. Luís e o Salão Real pertencente a D. Maria Pia, que seu pai, rei de Itália, lhe havia oferecido como prenda de casamento ²⁰.

No ano de 1968 o *Diário do Ribatejo* ²¹ publica uma notícia onde refere que um museu ferroviário vai ser instalado no Entroncamento. Para o efeito, era indicada a velha “escola de maquinistas e fogueiros”, situada naquela então vila, que, uma vez desactivada, passaria, a

partir dessa data, para a Câmara Municipal que aproveitaria para o efeito as referidas instalações, bem como o material e utensílios de carácter técnico-didáctico, para um futuro museu ferroviário.

O *Boletim da CP*, órgão oficial daquela empresa, publicava em 1969 um artigo sobre o museu ferroviário, no qual referia irem ser lançadas as bases do futuro museu, baseando-se no facto de se estar a assistir no país à supressão da tracção a vapor que disponibilizava muito material para o efeito. Este era o mais representativo possível das diferentes séries de locomotiva, constituindo marcos dominantes do passado na criação e evolução do caminho-de-ferro em Portugal ²².

Não obstante o facto de o Entroncamento reivindicar, no ano anterior (1968), a criação do museu, a CP que, ao longo de todo este processo, e no *Boletim da CP* anteriormente referido, não determinava ainda uma localização futura para o mesmo, estabeleceu, no entanto, duas acções preliminares para a sua implementação. A primeira acção implicava a Direcção Geral da CP, no inventário das locomotivas, carruagens e vagões de interesse histórico, e as Relações Públicas da CP, entidade que teria de obter estudos e informações sobre a organização dos principais museu ferroviários existentes na Europa.

Aquando da inauguração do Centro de Formação de Pessoal da CP, no Entroncamento, em 1969, infra-estrutura importante para o meio ferroviário português, a CP acordou, com as restantes entidades envolvidas no processo, que o museu seria criado naquela localidade.

Em 1970, era dada a conhecer a criação da “Comissão Organizadora do Museu Ferroviário”. E é mais uma vez o *Boletim da CP* que divulga a constituição da comissão organizadora do museu que integra, fundamentalmente, elementos ligados à administração e quadros superiores da empresa ²³.

Tal como refere a mesma fonte de informação, as Relações Públicas da CP tinham a seu cargo não só a organização do mesmo, bem como efectuariam o arrolamento do material, equipamentos, objectos e documentação de valor histórico existentes na Companhia, que interessassem fundamentalmente à história do caminho-de-ferro em Portugal. Na ausência de recintos apropriados para o efeito, em instalações distribuídas pelo país, proceder-se-ia à concentração das peças recolhidas para que, mais tarde, uma equipa de peritos procedesse à recolha de material que viesse a integrar o futuro museu.

É mencionado, também, que era tomada uma medida importante e, uma vez que se assistia à desafecção de muitos veículos a vapor em Portugal, era determinado que se resguardassem as peças de valor, suspendendo-se a venda e demolição de material antigo, tão cobiçado por coleccionadores nacionais e estrangeiros, implicando sempre uma consulta

prévia à comissão organizadora do museu, para todo e qualquer tipo de abate de material tractor e circulante a retirar da exploração.

Refere-se igualmente, que era também dirigido um apelo à colaboração de todos os ferroviários portugueses, no activo e reformados, pessoas de suas famílias ou amigos do caminho-de-ferro no sentido de cederem ou proporem a cedência de objectos ou documentos antigos, de natureza ferroviária, que eventualmente possuíssem, ou conhecessem existir, os quais poderiam constituir importante achega para a valorização patrimonial do futuro museu.

Dava-se ainda a conhecer o panorama museológico ferroviário a nível europeu concluindo-se, de acordo com o levantamento anunciado pela CP no seu *Boletim*, não se registar atrasos na concretização do museu português, uma vez que os congéneres internacionais só agora conheciam o seu processo de instalação, nomeadamente em França, Molhouse; na Espanha, em Madrid; na Itália, em Milão; a Noruega possuía o museu ferroviário mais antigo da Europa, criado em 1896.

Em 1971, Eduardo Brito, funcionário da CP e jornalista ferroviário, dedicou vários escritos à temática ferroviária, nomeadamente às questões do museu e da museologia. Em artigo publicado no *Boletim da CP*, rejeita o conceito de museu-armazém de peças antigas. *O museu-vivo, activo, escola em comunicação constante com o público, é o tipo dos museus dos nossos dias, e, por consequência, aquele que se preconiza para o nosso futuro Museu Ferroviário. [...] Estes têm de ser aproveitados como elementos para lições vivas que despertam no público a mesma curiosidade e o mesmo interesse que provocam, por exemplo, as manifestações de cultura de alto merecimento. Em nenhum outro meio cultural poderemos receber lições de épocas e de figuras célebres da História, como as que recebemos através dos museus*²⁴.

3.2. Museu Ferroviário no Entroncamento

Embora não sendo uma questão pacífica, a da sua localização, o museu ferroviário vê definitivamente consagrado o local para a sua instalação, o Entroncamento. Desde o início das diligências, mais precisamente desde 1968, que a Câmara Municipal do Entroncamento se predispõe a colaborar e a participar, nomeadamente na disponibilização de instalações municipais para guarda e armazenamento de peças.

Porém, o Barreiro não aceita de bom grado que o museu se localize no Entroncamento e, em nome da sua localização e tradição ferroviária, o museu é reivindicado para aquela localidade. Porque mais próximo da capital e servido por excelentes meios de comunicação, fluviais, rodoviários e ferroviários, o Barreiro reunia as condições ideais para um melhor acesso de turistas nacionais e estrangeiros, como pode ler-se no *Jornal do Barreiro*²⁵.

Outra das razões apontadas é o da proximidade à própria sede da administração da CP, consequentemente mais eficaz na gestão do museu e com tudo o que com ela se relacionasse.

A tradição ferroviária, nomeadamente a grande influência exercida pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste que dominou todo o Sul do país, é outra das razões invocadas.

1971 é um ano importante para o arranque do museu ferroviário, nomeadamente pelo papel exercido pela sua comissão organizadora, ao nível da escolha do local, para sua instalação, e da selecção de materiais para integrar no museu e da criação de uma biblioteca privativa. Relativamente ao local, foi escolhido um terreno junto ao Centro de Formação de Pessoal da CP, no Entroncamento.

São definidas ainda algumas estratégias importantes, tais como a decisão de manter em funcionamento algumas locomotivas a vapor, pela influência turística que as mesmas poderiam exercer junto da comunidade internacional, e pelo papel pedagógico a implementar junto das camadas infanto-juvenis, de modo a inculcar-lhes o gosto pela ciência, e ainda a criação de uma associação de amigos do museu.

*Um museu para o século XXI pode ler-se no jornal A Época. A ideia de não se formar um museu exclusivamente voltado para o passado, dando-lhe carácter presente e futuro. [...] Os visitantes terão oportunidade de tomar refeições numa bela carruagem-restaurante, decorada com o sabor 'belle-époque' e instalada no próprio museu. [...] Para manter a existência da máquina a vapor em circulação será um 'atraso'! Talvez, mas essas máquinas ainda fazem as delícias dos turistas estrangeiros que nos visitam, centenas e centenas de pessoas, principalmente ingleses, que revêem com saudade essas imagens do passado nos seus países*²⁶.

Uma decisão assaz importante foi a deliberação de colocar no Entroncamento os veículos mais antigos existentes em Portugal, tais como: a locomotiva n.º 1, “Dom Luís”, construída em 1862, em Inglaterra pela casa Bayer Peacock; o furgão mais antigo construído em 1888, em França, nos Ateliers Metrotopolitains; o salão conhecido por D.^a Maria Pia, construído na Bélgica, em 1852, na Compagnie Générale de Matériel des Chemins de Fer; as locomotivas a vapor, conhecidas por “ratinhas”, 004 e 005, esta de caldeira vertical, a primeira construída em 1882 pela casa Socièté John Cockerill, e a segunda construída pela mesma casa em 1901, na Bélgica; a locomotiva a vapor 070, construída em 1944 nas oficinas gerais da CP, em Lisboa; a locomotiva a vapor 2049, a mais antiga existente em Portugal, construída em 1857 pela casa William Fairbairn e a locomotiva a vapor 550, construída 1924 pela casa Henschell & Sohn²⁷.

Como refere o *Jornal Almonda*, *A CP trabalha afanosamente para que o Museu Ferroviário, no Entroncamento, seja inaugurado no próximo ano. Mais um motivo de interesse para que a nossa vizinha e desenvolvida vila ferroviária, que proporcionará a todos a oportunidade de poderem apreciar, além do mais, grande parte das locomotivas a vapor que circularam em Portugal a partir dos fins do século passado.*²⁸.

*O museu ferroviário no Entroncamento será uma realidade em 1972, previa-se a sua abertura para o dia 28 de Outubro data em que se celebra o início do caminho de ferro em Portugal, na comemoração dos seus 116 anos, e este era o título comum a vários jornais do país e da região*²⁹.

Após tanta euforia, a criação do museu ferroviário acabará por não se concretizar apesar de todo o acervo de pequenas e grandes peças recolhidas para o efeito, as quais acabam por ser armazenadas, aí permanecendo, em instalações da CP. E a promessa de se construir um museu de considerável dimensão, junto ao Centro de Formação da CP, ficou-se pela recolha de cinco locomotivas a vapor, as quais acabaram colocadas num jardim circundante, sem qualquer protecção, onde ainda se encontram.

A CP prosseguiu na sua saga de criação das secções museológicas, sobretudo a Norte do país, onde são depositadas peças significativas de material de tracção e rebocado, proveniente da via estreita, e colocado em antigas cocheiras, tal como havia acontecido em Santarém, onde se iniciou este processo sob a orientação de Ginestal Machado, técnico da mesma empresa.

O museu ferroviário conhece mais um longo período de hibernação e adiamento sobre o qual se desconhece qualquer desenvolvimento e só na década de 80, nomeadamente em 1985, é que se volta a falar do mesmo, curiosamente a partir do Barreiro, localidade que de início contestou a sua criação no Entroncamento.

Em artigo publicado no jornal *Notícias do Entroncamento*, em 1985, contesta-se a “lógica linear” da criação de um museu ferroviário nesta localidade, ante a multiplicidade de linhas ferroviárias existentes no país, isso para defender a lógica da criação das secções museológicas. Como seria de esperar, o Entroncamento não reagiu bem a este reparo, criticando a redacção do jornal, a “linearidade” aludida quanto a este processo para o tornar numa questão de direito, no qual os entroncamentenses continuavam a acreditar como “...facto liquido dentro de algum tempo” E terminava com um apelo: *Para lá de todos estes aspectos um ponto parece importante: a necessidade do município desenvolver/desmultiplicar espaços na implementação de medidas adequadas a este grande projecto local. O Museu do Comboio tem de avançar a todo o vapor*³⁰.

3.3. Museu Ferroviário Nacional

Esta posição, oriunda do Barreiro, teve fortes repercussões no Entroncamento. Esse facto conduziu a uma tomada de posição por parte do presidente da edilidade, ao tempo, José Pereira da Cunha, que apresentou, à Assembleia Distrital de Santarém, uma moção no sentido da criação, no Entroncamento, do Museu Ferroviário Nacional, a qual foi aprovada por unanimidade pelo referido órgão. É a partir desta data que começa a falar-se em museu nacional, denominação acrescida, a qual acabou por ter sido utilizada até à actualidade, como revela o *Jornal Notícias do Entroncamento*.³¹

Fundamentando a sua proposta em diversas asserções de natureza histórica e estratégica, e reconhecendo as dificuldades que ao longo dos tempos impediram a implementação deste processo, pode ler-se no teor da mesma notícia: *Assim, e dado que o Entroncamento está desde a sua génese ligado ao caminho de ferro e é o maior centro ferroviário do país e que, por direito próprio, deve ser ali localizado um Museu Ferroviário que trará para esta vila e para toda a região um peso significativo no desenvolvimento turístico e cultural. [...] Para a sua localização, não pode ser escolhido melhor local que o Entroncamento, pois que, para além da sua aspiração e justiça, existe local e verba orçamentada para a sua concretização, mas é necessário e indispensável apoio político*³².

A ideia do edil entroncamentense teve acolhimento no meio político do distrito de Santarém e, em Dezembro de 1986, o deputado do Partido Renovador Democrático (PRD), Armando Fernandes, apresenta na Assembleia da República um projecto de Decreto-Lei para a criação do Museu Ferroviário naquela vila.

O referido deputado baseia a sua proposta de decreto-lei em três aspectos fundamentais:

- a) A situação geográfica do Entroncamento, pelo facto de se localizar no centro do país e de se ter convertido num grande nó ferroviário. Ali estavam concentradas as mais amplas oficinas de manutenção do equipamento ferroviário. Consequentemente, muito do património desafectado, estava também concentrado no Entroncamento.
- b) O segundo aspecto tinha a ver com este anseio museológico há muito justificado por aquela localidade, ou seja, o facto de nas oficinas da CP se poder dar maior atenção ao material secular possibilitando deste modo a sua conservação.
- c) O terceiro aspecto tinha a ver com as recolhas de material já efectuadas, a sua classificação, inventariação e registo, bases fundamentais para a criação de um museu ferroviário, vivo e dinâmico, que tivesse em conta as novas tecnologias museológicas³³.

Mais uma vez as vicissitudes deste museu se puseram em evidência como certamente se poderá concluir nesta dissertação. Não é por acaso que este processo sofre uma interrupção de cerca de 15 anos, quando o mesmo esteve para abrir em 1972. O processo foi subitamente interrompido, decorrendo um período de silêncio até meados da década de 80, tendo sido retomado com a anteriormente referida iniciativa autárquica, secundada pela iniciativa política do PRD de apresentação do mencionado projecto de decreto-lei.

A CP não é alheia a todos estes avanços e retrocessos. Na sequência da criação do museu ferroviário que se evidencia nos anos 70, a CP consolida, ao longo de todo este processo, a sua posição de líder, começando por descurar o Entroncamento, ao proceder à criação das secções museológicas um pouco por todo o país. Este processo atinge uma dimensão de tal ordem que a CP acaba por criar a sua estrutura museológica empresarial, onde integra o espólio museológico então destinado ao museu ferroviário, recorrendo inclusivamente à sua divisão em regiões, Norte e Sul, para a qual nomeia responsáveis com competências exclusivas de gerir as mesmas secções museológicas vinculadas às respectivas regiões.

3.4. Volte-face das secções museológicas

Em Janeiro de 1987 o responsável pela Região Sul da área museológica da CP, Arnaldo de Carvalho, vem a público manifestar-se contra a criação do museu ferroviário no Entroncamento, alegando não estar só. Pode ler-se no jornal *Correio da Manhã: Para criar um museu, seria o dos transportes e, mesmo assim, só para lá pôr algum do material existente, nem o Terreiro do Paço chegava. [...] Um museu no Entroncamento não tem cabimento. É absurdo, até porque se houvesse hipótese de criar um museu, Lisboa seria o local ideal mais indicado. A nossa história dos caminhos de ferro começou na capital. Defende*³⁴.

As razões de Arnaldo de Carvalho iam mais longe, ao referir que a criação do museu ferroviário não devia corresponder a um capricho e, a criar-se, teria que ser numa terra com outras aspirações, deixando, em jeito de interrogação, a pergunta: quem é que iria ao Entroncamento de propósito para visitar o museu?

As alegações de Carvalho fundamentavam-se no vasto património que a CP possuía, o qual, embora estivesse guardado em oficinas e armazéns enquanto não se arranjasse um local mais próprio, deveria permanecer distribuído por secções museológicas, solução mais lógica, no seu entender, do que um museu propriamente dito.

Juntar todo o material num único espaço, subentenda-se museu ferroviário, não fazia sentido, uma vez que as secções museológicas eram preferíveis pela forma que as mesmas proporcionavam uma visão da história dos caminhos de ferro e abrangendo um maior número de pessoas.

Carvalho, descurando todo o processo já encetado anteriormente, alegando que não foram as oficinas do Entroncamento que recolheram e preservaram o importante espólio ferroviário, uma vez que o interesse despertado para a preservação patrimonial, que à data contava 15 anos, tinha tido início no Norte do país, devido ao bairrismo das suas gentes.

Admitida a possibilidade de criação de um museu no Entroncamento de grandes dimensões, mas não um projecto utópico, tal como ele classificava os anseios do Entroncamento, o qual deveria obedecer a determinadas regras, no fundo relacionadas com a estrutura orgânica que o projecto de decreto-lei previa e perante as quais manifestava pleno desacordo.

Para o museu seria designado pela tutela, o então Ministério dos Transportes e Obras Públicas, um director que, por sua vez, era assessorado por um secretário. Era constituído um conselho geral composto por um representante de cada uma das entidades a seguir indicadas: Câmara Municipal do Entroncamento, Secretaria de Estado da Cultura, Associações de Defesa do Património e CP.

Esta paridade da presença de elementos referidos no conselho geral não terá agradado muito aos responsáveis da CP que, provavelmente, se vêem num plano inferior sendo aquela a detentora da maior parte do espólio, o que lhe retirava a liderança deste processo.

Não pretendendo fazer juízos de valor sobre a posição assumida por Arnaldo Carvalho, e na ausência de elementos disponíveis para o efeito, seria do máximo interesse aferir se as suas posições foram tornadas públicas a título individual ou com cobertura da empresa. Porém, e como adiante procurarei demonstrar, estas posições (individualizadas) de elementos responsáveis da área museológica da CP não serão totalmente isentas de titularidade, que a seu tempo comentarei.

As reacções do Entroncamento às posições deste responsável da área museológica da CP não se fizeram esperar, por parte da Câmara Municipal que afirmou não se querer um museu para o Entroncamento mas sim para o país, classificando a posição de Carvalho como insustentável e não se descortinando, nas posições assumidas, uma única ideia útil, conforme reportagem no jornal *Notícias do Entroncamento*³⁵.

A resposta da edilidade tem a assinatura do próprio presidente que a classifica como uma afronta à dignidade de uma terra laboriosa, reivindicando-se o direito de acrescentar algumas achegas ao debate, de forma a esclarecer a opinião pública, com base no pressuposto

de que o Museu Nacional Ferroviário é uma aspiração nacional, um desejo natural de todos os que sentem necessidade de preservar o testemunhos da memória colectiva de um dos acontecimentos mais fulgurantes na área dos transportes, de acordo com a mesma fonte, também a seguir destacada.

A polémica sugerida pelo senhor Arnaldo Carvalho – embora sem sabermos a que título prestou declarações – acerca do Museu Nacional ou das secções museológicas é uma falsa questão que, ou significa desconhecimento dos pressupostos actuais do Museu como pedagogia viva e activa, ou pretende baralhar e voltar a dar. [...] Entendemos por Museu um espaço concebido e a funcionar de acordo com as condições objectivas da realidade que o circunda, em consonância com a história e a evolução da população consumidora do produto cultural que o Museu tem para oferecer.

O presidente da edilidade, na altura ainda funcionário da CP, não assume qualquer posição contra a empresa, centrando sempre a sua resposta nas posições assumidas por Carvalho, dando origem à divulgação de uma carta que é transcrita integralmente no Jornal *Notícias do Entroncamento*, da qual se transcreve o seguinte:

Porque é que, só agora, se reergueu o espantalho, bizarramente alcunhado de fenómeno provocado, o que, logo se vê, fenómeno não poderá ser? Fenómeno, isso sim, será o Museu Ferroviário de Lisboa, [...] alinhado com os outros (infelizmente quase todos) Museus, já existentes na nossa capital, no centro, no umbigo, que o resto é paisagem³⁶.

3.5. Um museu ferroviário para o país

Pereira da Cunha diz que não se pretende um museu para o Entroncamento, mas sim para o país. Tal como o haviam feito os deputados do PRD, para a fundamentação da sua proposta, a localização da vila no centro do país e na confluência das principais vias ferroviárias, as condições socioeconómicas e sociológicas do meio e as tradições histórico-culturais da terra constituíam razões de sobra para concretização do museu.

Esta agitação não é a única que este conturbado processo de musealização conhece, ao longo do seu período de implementação. De qualquer forma, percebe-se por parte da autarquia a procura de um rumo ou modelo a seguir e uma equipa de pessoas ligadas a este processo, nas quais se inclui o presidente da edilidade. Este desloca-se a França para visitar, em Mulhouse, o museu nacional dos caminhos de ferro franceses. Curiosamente, e estamos em 1998, quando se dá esta deslocação que vem a inspirar fortemente o primeiro modelo físico para a construção do museu ferroviário, o presidente da autarquia, que pessoalmente lidera este processo, reitera, em posições públicas que assume, a ideia de que o museu será nacional com o empenho, mais uma vez, das entidades envolvidas, das Secretarias de Estado dos

Transportes e Cultura, o Instituto Português do Património Cultural, o governador civil do distrito de Santarém, grupos parlamentares, conselho de gerência da CP, associações de amigos, regiões de turismo e câmaras do distrito, com base em declarações proferidas ao *Jornal Notícias do Entroncamento*³⁷.

No que se refere ao acervo, e de acordo com a fonte anteriormente citada, esta foi uma questão fortemente polémica nas posições assumidas por Arnaldo Carvalho. O presidente da edilidade reitera o que já em 1972 se havia decidido, sendo que entretanto algum material circulante, locomotivas e carruagens, haviam sido deslocados, quer para Estremoz, quer para Santarém. No seu entender, tal não constituía qualquer obstáculo, chegando a classificar de insólita esta situação criada pela CP, mas que a implementação do museu iria corrigir.

O *Jornal O Ribatejo* caracteriza o momento que se vivia naquele localidade: *Aspiração que já tem barbas é a da população ferroviária do Entroncamento ver surgir nesta terra o Museu Nacional Ferroviário, já que a génese desta terra está intimamente ligada ao desenvolvimento dos caminhos de ferro. Muita tinta já correu acerca desta aspiração local, muitas voltas já deram quantos têm a missão de erguer este espaço cultural*³⁸.

No seguimento das diligências efectuadas sobre o processo de implementação do Museu, a Câmara Municipal do Entroncamento, em 1989, encomenda, ao Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas, um estudo prévio sobre o que irá ser o edifício museológico. Segundo o documento, a área coberta, ocupada pelo empreendimento em causa, será de 14 500 m², orçando o custo total da obra em 870 mil contos.

A instalação teria uma extensão de 900 metros de linhas implantadas, pelo que poderia albergar, no módulo exposição, para cima de 50 grandes veículos, contando ainda com cerca de 30 dependências. Estas revelações são veiculadas por vários órgãos de informação.³⁹

A CP, naquele mesmo ano de 1989, nomeia, como seu representante neste processo, o engenheiro Simões do Rosário, por forma a estabelecer um elo de ligação entre o conselho de gerência da CP e o município daquela vila.

A Assembleia da República apoia a criação do Museu Ferroviário. Todos os partidos intervenientes no debate parlamentar, sobre a respectiva criação, manifestaram-se favoráveis à sua futura instalação no Entroncamento. Em discussão estava o Projecto-Lei nº 268/V, apresentado em Junho de 1998 pelo deputados Armando Fernandes e Hermínio Martinho, do PRD.

Na intervenção realizada na Assembleia da República, Martinho considerou esta velha aspiração do Entroncamento, *...justa, realista e fundada. [...] Isto, tendo em conta o papel desempenhado por centenas de ferroviários na salvaguarda de um património de grande*

*valor documental e artístico. Realista porque, no Entroncamento, há instalações, oficinas de reparação, conservação e reprodução de peças, existindo pessoal habilitado para manter em bom ritmo o funcionamento do museu. Fundada, devido ao facto de já existir no Entroncamento uma grande massa de materiais...*⁴⁰

Revela ainda o referido diário que o estudo prévio do Museu Ferroviário, que tinha sido elaborado pelo Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas em 1987, foi publicamente apresentado em Haia, na Holanda, integrado numa exposição fotográfica e bibliográfica sobre os museus portugueses, no âmbito da XV Conferência Geral do Conselho Internacional dos Museus, realizada nesse mesmo ano.

3.5.1. Criação do Museu Nacional Ferroviário - A Lei 59/91 de 13 de Agosto

A Lei 59/91 de 13 de Agosto, aprovada pela Assembleia da República, contempla, nos termos dos artigos 164º e 169º da Constituição da República Portuguesa, a criação do Museu Nacional Ferroviário, o qual funcionará na dependência do departamento governamental com tutela sobre os transportes e comunicações.

O Museu tem a sua sede no Entroncamento e denomina-se Museu Nacional Ferroviário [MNF] Engenheiro Ginestal Machado, em homenagem à figura deste técnico da CP que impulsionou a criação das secções museológicas.

São atribuições do museu: promover a recolha de máquinas, equipamentos e instrumentos, bem como todos os materiais, incluindo os documentos relacionados com os transportes ferroviários, desde a sua implantação no país, para além de proteger, estudar e divulgar todo o acervo recolhido.

É ainda atribuição do MNF dar a conhecer os bens culturais nele existentes, através de exposições permanentes e temporárias, visitas guiadas, colóquios, seminários, conferências, publicações e outras manifestações entendidas por convenientes.

Constituem património afecto ao Museu edifícios, construções, maquinaria, material documental e todos os outros materiais que sejam adquiridos pelo Estado com essa afectação ou que sejam adquiridos pelo Museu, através de verbas próprias. Os materiais que resultem da sua actividade. Os materiais de qualquer tipo que, por herança, legado ou doação lhe sejam destinados com essa afectação. O Museu pode aceitar em depósito materiais que interessem à prossecução das suas atribuições.

São órgãos do Museu o director que é nomeado pelo departamento governamental da tutela, que superintende nos serviços do mesmo, propõe e executa o plano de actividades. Será constituído um Conselho Geral composto por um representante do departamento

governamental da tutela, um representante da Câmara Municipal do Entroncamento, outro da Secretaria de Estado da Cultura, outro da CP e outro das associações de defesa do património.

Tal como foi referido anteriormente, foi nomeada uma comissão instaladora que, no prazo de 60 dias, deveria apresentar uma proposta de diploma regulamentar, uma proposta de nomeação do director, ficando determinado que o departamento governamental da tutela tomaria as providências necessárias à entrada em funcionamento dos órgãos do Museu, contados a partir da apresentação das propostas da comissão instaladora.

A proposta do diploma regulamentar, que consta de dossier elaborado pela Câmara Municipal do Entroncamento, foi em devido tempo apresentado à tutela, bem como a sugestão de um nome para designação do respectivo director mas, o que estava determinado na Lei, “providenciar a necessária entrada em funcionamento dos órgãos do Museu”, nunca chegou a ser cumprido pelo Governo, não obstante a determinação a que estava sujeito.

As insistentes solicitações de audiência ao Secretário de Estado dos Transportes, por parte da mesma autarquia, não obtiveram sequer resposta.

3.6. Museu Nacional Ferroviário no Entroncamento: A ver passar os comboios

Em Fevereiro de 1993, era então ministro das obras públicas o engenheiro Ferreira do Amaral, aguardava-se a todo o momento que a tutela nomeasse o director do museu e se publicasse o respectivo decreto regulamentar. O perfil do director teria que ser um ferroviário com bastante experiência, residente no Entroncamento, com capacidade de diálogo e possuidor de grande dinamismo para que o museu pudesse ser uma realidade no mais curto espaço de tempo.

Continuava a aguardar-se a nomeação do director, a publicação do decreto regulamentar bem como a definição da localização do museu, equipamentos previstos, material museológico a recolher e outros aspectos de interesse.

A Central Eléctrica, já desactivada, edifício emblemático da arqueologia industrial ferroviária, e situado em plena estação, já considerado como “peça museológica”, serviria para, e numa fase inicial, abrigar muitas das peças já recolhidas.

O entusiasmo que se vivia no Entroncamento era grande, como se pode observar pelas palavras do jornal *Público*: *O chefe do executivo entroncamentense comenta satisfeito: finalmente, vi a luz ao fundo do túnel; metáfora que traduz as dificuldades surgidas até hoje na criação de uma aspiração há muito sentida na cidade*⁴¹

Os anseios do Entroncamento não foram atendidos, mais uma vez, gorando-se as expectativas não só da comissão instaladora que havia procedido em conformidade e não obteve quaisquer resultados, como da própria autarquia. Não é a primeira vez que estas

questões se levantam, mas avolumam-se os óbices à prossecução deste processo. Indecisão por parte do poder político, nomeadamente da Secretaria de Estado dos Transportes, favorecimento do entretanto criado Museu dos Transportes Terrestres do Porto e secções museológicas da CP.

Inconformado, o presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, ante a demora da decisão da tutela governamental em pronunciar-se sobre as propostas de regulamentação do museu, desde Abril de 1993, volta a insistir junto da tutela para ser ouvido sobre tamanha demora, mas em vão.

A Secretaria de Estado dos Transportes não havia cumprido o estipulado na Lei, uma vez que, entregue toda a documentação, dispunha de 60 dias para aprovar a proposta de decreto regulamentar e nomear o director do museu.

Apesar de dispor legalmente de 60 dias para aprovar a proposta e nomear o director do MNF, o Secretário de Estado dos Transportes ainda não o fez até hoje e, segundo apurámos, porque o governo tem a intenção de privilegiar ao ‘maximum’ o Museu dos Transportes Terrestres do Porto em detrimento do Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento⁴².

São conhecidas algumas posições da comissão instaladora do museu sobre as secções museológicas, ao reconhecer na sua relação com o museu alguma possibilidade de tensão, porque, no entender dos elementos que a integram, não faz sentido a extinção das mesmas secções museológicas, as quais deveriam funcionar na dependência da sede no Entroncamento.

Os pedidos de audiência, por parte do executivo municipal do Entroncamento, ao secretário de estado da tutela, e que constam do dossier camarário citado anteriormente, sucedem-se sem se obter qualquer resposta. Estava reconhecida a ausência de vontade política por parte do governo, vinte e um anos depois do anúncio da abertura do museu em 1972.

O desânimo começa a ser patente nas gentes do Entroncamento, nomeadamente nas posições públicas que alguns especialistas na matéria vêm tomando. Paralelamente, começam os mesmos a aperceber-se da relação do adiamento do museu ferroviário com a criação do citado museu dos transportes no Porto, onde se prevê a criação de um núcleo ferroviário.

Não é difícil pensar-se na existência de esferas de influência para o desvio de tão importante empreendimento para outras paragens, ou mesmo a sua não concretização para não prejudicar outros interesses, o que tudo junto, leva a que se tenha instalado a descrença em muitos entroncamentenses⁴³.

Este é sem dúvida um momento muito importante para o Entroncamento ao nível da tomada de consciência relativamente ao museu, quanto às dificuldades que o mesmo vem enfrentando e nesta difícil relação com as secções museológicas.

O acervo, as peças de maior valia que estão espalhadas pelas diversas secções da CP, ao longo de toda a rede que começam a constituir um património para as entidades locais, podendo estas oferecer resistência à sua saída, o que, a verificar-se, desvirtuaria a importância que deveria ser atribuída ao museu nacional, o que, a verificar-se, poderia conferir-lhe o nível de um museu de 2.^a categoria.

O recurso, no entender de várias opiniões apuradas num passado bem recente, passaria pela exigência da aplicabilidade da Lei que cria o museu, a qual nunca foi revogada.

Com a proposta de regulamento do museu em poder do Secretário de Estado dos Transportes, desde Abril de 1993, em Fevereiro do ano seguinte tudo se mantinha como dantes. O presidente da edilidade entroncamentense solicitava então uma audiência urgente ao referido membro do Governo, para lhe solicitar novidades sobre o processo, numa altura em que se previa que as prioridades museológicas se encaminhavam no sentido do museu portuense.

O caso vai assumindo incompreensíveis contornos de escândalo com implicações puramente políticas à mistura. No Verão de 1994, o governo colocava este problema nas mãos do conselho de regência da CP e este, por sua vez, limitava-se a dizer que não tinha verbas para isso, pois as prioridades agora eram outras. Figuras influentes remetiam a questão para o interesse local, em vez do anterior interesse nacional. Isso significava apenas isto: a autarquia que avançasse por sua conta e risco, caso não encontrasse outra forma de apoio financeiro. [...] A CP propunha entregar à autarquia uma série de moradias em bairros ferroviários [...], em troca de, esquecimento do Museu. A edilidade, muito naturalmente, recusou e continuou na sua insistência junto dos organismos competentes, sempre 'sem luz ao fundo túnel'⁴⁴.

3.7. Jornadas pelo MNF

1996 volta a ser um ano decisivo para o MNF. Pela primeira vez, desde o início deste processo, em 1972, o debate é retomado pela sociedade civil, por via das associações de amigos do caminho-de-ferro.

A saber: passam a reunir-se regularmente no Entroncamento, a partir do Outono de 1995, representantes das quatro associações então existentes em Portugal: APAC, Associação Portuguesa de Amigos do Caminho de Ferro; O 6 de Setembro, Grupo de Amigos do

Caminho de Ferro da Beira Baixa; CEC, Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro e ACFA, Associação de Entusiastas do Caminho de Ferro de Aveiro/Vouga.

Em comunicado conjunto emitido pelas referidas associações, pode ler-se: A criação do Museu dos Transportes no Porto parece ter feito abortar todo o trabalho realizado para a instalação do Museu Nacional Ferroviário, mau grado a sua criação legal ser bastante anterior.

Na perspectiva dos amigos do caminho de ferro o Núcleo Ferroviário da Alfândega do Porto não poderá ser senão mais uma secção museológica, com apenas uma dúzia de peças de real importância.

Chamamos por isso a atenção do Ministério dos Transportes, Secretaria de estado da Cultura e CP, para o apoio que devem efectiva e urgentemente ser dado a este projecto do Grande Museu da CP, a instalar no Entroncamento⁴⁵.

Estes encontros, impulsionados pel' O 6 de Setembro, conseguem provocar este facto inédito de reunir, pela primeira vez, representantes das diversas sensibilidades dos aficionados ferroviários, que até aí tinham encetado um percurso individualizado, tendo iniciado um conjunto de debates à volta da temática de preservação ferroviária onde a questão que mais se evidencia é o porquê do adiamento do Museu Nacional Ferroviário, posições patenteadas em diversos números da publicação própria da mesma associação de amigos⁴⁶.

Tratava-se de encontrar uma estratégia conducente à abordagem da questão, tão do interesse das associações bem como da autarquia. Na sequência destes encontros surge a IFE, Intervenção Ferroviária, uma tertúlia, constituída por várias pessoas oriundas de diversas zonas do país, com representantes das associações de aficionados, que se interessam pela história dos caminhos-de-ferro, pugnando pelo seu desenvolvimento e elegendo como prioridade a implementação do MNF.

Este novo organismo, a IFE, reúne-se com o presidente da edilidade entroncamentense, José Pereira da Cunha, a quem apresenta os seus propósitos, tendo o mesmo edil manifestado todo o seu empenhamento nas iniciativas previstas, colocando-se à disposição em termos logísticos para apoiar tudo o que fosse desenvolvido e que visasse retomar o debate sobre o MNF.

No dia 17 de Fevereiro de 1996, a IFE faz a sua apresentação pública na cidade do Entroncamento, anunciando-se publicamente a realização, no mês seguinte, na mesma localidade, das “Primeiras jornadas para a defesa e promoção do MNF”. Para além de outras entidades, neste acto de lançamento está presente o presidente da autarquia que, no uso da palavra, se manifestou esperançado nos resultados que se esperavam atingir com as referidas jornadas em prol do MNF. À iniciativa adere também a junta de freguesia local.

Estas jornadas visam, fundamentalmente, sensibilizar o poder político e a opinião pública, para a urgente necessidade de se proceder à concretização de tão importante aspiração da população local. [...] Esta tão louvável iniciativa conta com a participação de elementos ao mais alto nível da museologia e da preservação do património, bem como de entidades várias oficiais...⁴⁷.

O dia D para o arranque definitivo do MNF, mas com interrogações, foi como alguma imprensa classificou estas primeiras jornadas que contam com a presença do Secretário de Estado dos Transportes, do presidente da APOM, Associação Portuguesa de Museologia, de um representante do Ministro da Cultura, representante do governo cívil do distrito, deputados, os ex-deputados do PRD, Hermínio Martinho e Armando Fernandes, para além de outras individualidades.

Na intervenção que encerrou esta iniciativa, o Secretário de Estado presente deixou claro que continua a pretender-se um museu nacional que potencie as secções museológicas e que as questões financeiras condicionantes eram a ter em conta, não bastando a vontade política. Considerou que a CP continua a ter um papel fundamental na questão, admitindo a morosidade na implementação deste processo, sublinhando a necessidade de se criar uma interligação com as dez secções museológicas devidamente reestruturadas, vaticinando que o projecto não se tornasse numa fonte de custo, pelo que deveria procurar as suas próprias fontes de autofinanciamento.

Sobre o relacionamento com o Museu dos Transportes do Porto, fez questão de frisar que, não obstante alguma confusão que se gerou em torno do mesmo, não considerou que ele chocasse com os interesses do MNF, mas sim como uma iniciativa complementar, na qual o caminho-de-ferro é uma componente.

Hermínio Martinho, ex-deputado parlamentar e co-autor do projecto para a criação do MNF, no decorrer da referida sessão considerou que o MNF se encontrava na gaveta há cinco anos (estávamos em 1996), não tendo o mesmo passado do papel, considerando também não ser menos verdade que, no Parlamento, também o projecto se arrastou durante cinco anos até ser aprovado, o que não foi fácil, devido às forças contrárias à sua implementação no Entroncamento⁴⁸.

Ainda de acordo com as mesmas fontes de informação, tendo-se tomado conhecimento de que o governo iria nomear uma comissão instaladora para o fazer avançar, Martinho discordou dessa medida e alertou a Câmara local de que seria preferível encontrar uma pessoa identificada com o projecto, de forma a que este fosse o motor do arranque do mesmo, já que uma comissão instaladora poderia equivaler ao seu protelamento por mais cinco anos. Considerou ainda ser da máxima importância o papel da CP no fomento e patrocínio de tudo o

que tivesse a ver com o aprofundamento do conhecimento da história e evolução do caminho-de-ferro em Portugal.

3.8. Rearranque diferenciado

Não obstante as iniciativas levadas a cabo pelas associações de amigos do caminho-de-ferro, e agora sob a égide da IFE, os debates à volta desta temática não cessam e é este organismo, liderado por mim próprio, que, vai apresentar à autarquia um novo plano estratégico em termos de aproveitamento e recuperação de infra-estruturas para a implementação do MNF.

Era dado como adquirido que o anterior projecto da edilidade, concebido pelo Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas, deveria ser posto de parte e ser encontrada uma nova solução.

Tendo em conta que, no seio da estação do Entroncamento, existia já um conjunto de instalações desafectadas da exploração ferroviária, algumas delas já afectas à área museológica, a IFE propõe à Câmara Municipal do Entroncamento que fosse delimitada essa área com cerca de 4000 m², onde se incluem alguns edifícios emblemáticos como a antiga central eléctrica, uma báscula, uns antigos depósitos, todo o complexo oficial do vapor e uma rotunda de locomotivas, em alternativa ao projecto anterior, proposta que veio a ser aceite pela edilidade.

As jornadas ferroviárias davam os seus primeiros resultados. O Ministério do Equipamento, do Planeamento e Administração do Território, através do gabinete do Secretário de Estado dos Transportes, emite um despacho que nomeia um grupo de trabalho informal (adiante designado por GTI), composto por um representante da Câmara Municipal do Entroncamento e outro da CP.

Considerando o interesse nacional de que se reveste o projecto do MNF, e que o museu é uma instituição sediada no Entroncamento mas compreendendo vários pólos museológicos disseminados pelo país, teve o mesmo GTI a missão de: analisar e inventariar as possibilidades de corporizar este processo, programar as acções para tal necessárias, indicando os meios humanos, físicos e financeiros que isso implicava; apresentar os meios objectivos para implementação do MNF, através do acesso a fundos comunitários e/ou nacionais; investigar as hipóteses e meios de esta nova versão do MNF poder eventualmente, no futuro, evoluir gradualmente até à versão/dimensão, inicialmente presente, bem como propor a redacção de uma nova proposta de decreto regulamentar. No PIDDAC de 1997 era inscrita uma verba de 100 mil contos destinados ao MNF.

O cumprimento das orientações emanadas do despacho que cria o GTI, apesar de estimulantes para cada um dos intervenientes, revelou-se tão complexo quanto extensa a amplitude de cenários concebíveis, face à multidisciplinaridade que caracteriza o projecto.

O actual universo de motivações culturais, em torno da história e museografia dos caminhos-de-ferro, é muito diverso do verificado aquando da aprovação da Lei 59/91. No lapso de tempo, entretanto decorrido, assistiu-se a um inusitado crescendo de motivações culturais muitas vezes manifestadas de forma mais efectiva, em torno do fenómeno “comboio”, acção em que intervêm na primeira linha autarquias, populações, associações de amigos do caminho de ferro e outras de iniciados, bem como o estabelecimentos de ensino dos mais diversos graus.

25 anos haviam decorrido sobre o início da criação das secções museológicas, as quais constituíam um dos poucos (quando não o único) elemento de dinamização cultural das localidades onde se inserem.

A evolução conceptual, no âmbito dos projectos educativos, também promoveu algum entrosamento entre o estudo do caminho de ferro, enquanto fenómeno cultural e social, e os estabelecimentos de ensino da região envolvente das secções museológicas.

Reconhecendo a necessidade de alterar a referida Lei que cria o MNF, conviria assinalar a referida multiplicidade do MNF, consequência da dispersão geográfica, a conveniente aplicação do princípio da subsidiariedade, a inevitável e valiosa intervenção das populações, dos seus representantes, bem como da instituição e/ou personalidades de reconhecido valor científico nos órgãos nacionais e locais próprios do museu.

Foram presentes acções com vista à instalação e funcionamento da sede do MNF e, concomitantemente, analisadas as instalações que viabilizam o pólo central do Entroncamento, onde a meta interactiva deverá ser tida em conta e amplamente virada para o futuro, com base nas novas concepções da museologia.

No intuito de operacionalizar o funcionamento da comissão instaladora, foi proposta a designação de uma comissão executiva constituída por três elementos representantes do Secretário de Estado dos Transportes, CP e Câmara do Entroncamento, esta a presidir.

O despacho emitido pelo Secretário de Estado dos Transportes e que nomeou o referido Grupo de Trabalho Informal não teve porém um eco muito favorável, no Entroncamento. Em declaração de voto efectuada na reunião de Câmara, os vereadores do Partido Social Democrata colocam em causa o mesmo despacho, no que se refere ao seu teor por considerarem que os objectivos definidos pelo mesmo prevêm a criação de uma secção museológica e não o Museu em si.

Nas declarações invoca-se: *esta não era a ideia da promessa do Sr. Dr Jorge Sampaio, nem da promessa do Sr. Eng. António Guterres, nem aquilo que foi sempre a defesa desta Câmara Municipal protagonizada pelo nosso Presidente, José Pereira da Cunha. [...] Esta promessa seria aceitável se a sua redacção demonstrasse inequivocamente a vontade política de tornar o MNF uma proposta exequível*⁴⁹.

No dizer dos vereadores do PSD, o que estava em causa era a indicação de que o projecto não era exequível naqueles termos, o que o próprio Secretário de Estado reconhece nas intervenções que efectuou, bem como na fundamentação do mesmo não se considerar compatível a existência vários pólos disseminados pelo país, as secções museológicas, pelo que exigiram que o despacho fosse reformulado e honrados os compromissos políticos afirmados pelo Partido Socialista, ao mesmo tempo que se apelava ao cumprimento da Lei.

Mais uma vez a imprensa local faz eco de opiniões avulsas da população, as quais esperavam uma resposta mais firme da tutela, ao fim de tantos anos de espera, considerando esta decisão governamental como uma afronta e humilhação ao povo do Entroncamento, o qual, e por força da Lei, aspirava a uma obra digna desse nome.

Com a assinatura do presidente da edilidade, é dirigida uma carta a todos os munícipes, procurando explicar todo este processo e dos esforços envidados no sentido de que o mesmo seja irreversível para que, a médio prazo, assuma as dimensões que a Lei lhe confere. Ressurge, nesta nova fase a importância de o Museu, o privilegiar antigas estruturas do caminho de ferro que, pelas suas características, pretendiam dar corpo ao grande núcleo central do museu ferroviário.

É reconhecida a necessidade de se proceder a uma operação vultuosa de preservação de material circulante, dar prioridade à recolha documental pelo que se solicita aos munícipes uma colaboração activa neste processo⁵⁰.

O mesmo apelo é publicado na íntegra e sob a forma de anúncio na imprensa local, onde o presidente da autarquia apela em particular a todos os ferroviários dos mais diversos sectores de modo a obter os seus depoimentos, documentos ou outro material importante para o museu, no sentido de se criar um acervo documental, fulcral para a implementação deste processo⁵¹.

No dia 21 de Junho de 1997, cerca das onze horas da manhã, 6.º aniversário da cidade, o Primeiro Ministro, Eng.º António Guterres, chega de comboio ao Entroncamento, com vista a visitar a primeira exposição de material circulante, levada a cabo pela CP e Câmara Municipal do Entroncamento, para assinalar o reinício do processo de implementação do MNF, ao mesmo tempo que inaugura o início da primeira intervenção, a futura sede nacional

do museu e se anuncia a criação da primeira comissão executiva instaladora para a implementação do mesmo⁵².

Presente, no evento, esteve também o Secretário de Estado dos Transportes, Guilhermino Rodrigues, que ressaltou as condições criadas para a concretização do MNF, reconhecendo os problemas existentes, no caso, a sua articulação com as secções museológicas por forma a estabelecer uma relação de cooperação com as mesmas. Devia efectuar-se o levantamento exaustivo do acervo ferroviário existente, reconhecendo que o museu iria instalar-se de uma forma continuada, equacionando-se também a criação de uma fundação nacional dos caminhos-de-ferro, onde o MNF se deveria integrar. A área definida no seio da estação ferroviária fora aceite pela tutela, devendo para o efeito efectuar-se os necessários acordos com a REFER, Rede Ferroviária Nacional, entidade tuteladora dos referidos espaços⁵³.

Porém, a imprensa local não se cansa de levantar algumas questões pertinentes, demonstradoras de um cepticismo latente nas populações locais: *Quanto ao nosso museu (a sede, pois a designação Museu Nacional Ferroviário deve ser entendida, duma vez por todas, como uma estrutura englobante de todas as secções museológicas, com cabeça e coordenação no Entroncamento), há ideias encantadoras e projectos notáveis para a sua implementação. Mas há imensas etapas a queimar e difíceis barreiras a transpor. Espera-se que esses obstáculos não inibam e não impeçam a passagem das palavras (de mais discursos do método) aos factos. Só assim poderemos vir a ter o tão propalado museu vivo de que tanto se fala, que glorifique e perpetue para as gerações futuras a longa e prolífera História ferroviária deste país*⁵⁴.

Desta feita surge a tomar posição o “lobby” de Lisboa que, de alguma forma, também não encarava com bons olhos a implementação do museu no Entroncamento. Elementos desta corrente haviam integrado a primeira comissão instaladora do museu surgida em 1991, a qual nunca viu legitimadas as suas pretensões, sabendo-se dos esforços envidados no sentido de se adoptar o modelo espanhol. O museu ferroviário, como noutra espaço se explicita, surge dependente da Fundação dos Caminhos de Ferro Espanhóis, nunca recebeu por parte do poder político qualquer apoio.

A ideia de ver surgir no Entroncamento o MNF, depois desta nova dinâmica encetada pela autarquia, é frontalmente contestada por Maurício Levy, economista e membro fundador da Associação Europeia de Jornalistas Ferroviários.

Não nos inserimos nesta corrente e consideramos que os problemas que este tipo de aproximação já patenteiam em experiências estrangeiras são ainda mais potenciadas pela conhecida parca atracção que os museus exercem sobre a generalidade das pessoas em

Portugal, evidenciando-se desta forma os limites deste tipo de aproximação, tanto mais que os museus temáticos somarão aos problemas dos outros museus alguns “handicap” que lhes são próprios. Defendemos que a preservação do património histórico ferroviário não se esgota (nem se deve iniciar) na criação de um Museu e deve inserir-se, antes de mais, na criação de uma Fundação, integrando os principais actores da área ferroviária...⁵⁵.

No entender desta corrente, a Fundação deveria levar a cabo um conjunto de iniciativas relacionadas com o estudo de uma época, de uma temática ou outro qualquer cenário temático, de que resultasse investigação, publicação de resultados e ilustração destes, através de um dado percurso expositivo, por exemplo a recriação de uma época.

Para além deste aspecto, considerava ser de maior interesse a criação de três pólos de interesse do domínio do discurso ferroviário deste tipo, apontando-se para a concentração, no Barreiro, de um pólo de arqueologia industrial; no Norte do país um pólo de estudo da via estreita portuguesa; e, no Entroncamento, um pólo de animação do caminho-de-ferro de via larga, pólos esses, sempre integrados numa fundação, os quais poderiam gerar sinergias e complementaridades não só entre si, mas também com as restantes actividades da fundação, apoiando temas de investigação e publicação com exposições sobre os assuntos em debate e estudo.

Esta corrente não teve qualquer eco ou prossecução nos meios ferroviários e a pretensão de criação de uma fundação não foi sequer apadrinhada pelo poder político, muito menos pelo Entroncamento que nunca encarou com bons olhos essa solução.

3.9. Falsas partidas ?

Em 18 de Junho de 1997, é assinado um despacho do Secretário de Estado dos Transportes que nomeia e Comissão Executiva para a Instalação do Museu Nacional Ferroviário, constituída por três elementos, em representação da referida Secretaria de Estado, da CP e da Câmara do Entroncamento, respectivamente, Francisco Abreu, António Portela e António Pinto Pires. Por sua vez, este último elemento representa também a mencionada autarquia, presidindo ainda à comissão.

Das principais missões desta comissão executiva destacam-se algumas competências, tais como acordar com a CP e a REFER os moldes em que se implementará a 1.^a fase do MNF: a) com as várias autarquias envolvidas, o modo como as actuais secções museológicas passarão a integrar o todo nacional do MNF; b) dar execução aos trabalhos mais urgentes de preservação e recuperação de material museológico, nomeadamente circulante; c) iniciar a implementação do MNF, multipolar com sede no Entroncamento.

Dando cumprimento ao estabelecido, a comissão executiva inicia as suas funções, procurando desde o início o envolvimento com as entidades, enquanto as preocupações principais se encaminharam no sentido de consolidar o perímetro museológico identificado para o efeito, para o qual era fundamental estabelecer um acordo com uma nova entidade surgida neste processo a Refer, Rede Ferroviária Nacional que, a partir de 1999, passou a tutelar todas as infra-estruturas, no decorrer do desmembramento da CP.

Em Outubro de 1998 estava concluído o edifício sede do MNF. Em colaboração com o Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas, é concluído um plano director para todo o perímetro museológico do Entroncamento que prevê intervenções faseadas num conjunto de edifícios a ser recuperados e com finalidades específicas.

Celebrando os 50 anos da introdução da tracção diesel em Portugal, e em estreita colaboração entre a Câmara do Entroncamento, CP e comissão instaladora do museu, é realizada no Entroncamento a segunda grande exposição de material circulante, que inclui material da exploração ferroviária, ainda no activo. No âmbito daquela e numa atitude inédita, cerca de duas dezenas de veículos são pintados com as cores que ostentavam em 1948. Este evento é mais uma vez presidido pelo Secretário de Estado dos Transportes, reunindo-se no Entroncamento diversas entidades nacionais e estrangeiras que se solidarizaram com este processo museológico.

Este representante do governo reafirmou a intenção de continuar a apoiar a implementação do MNF e aproveitou para recordar que a escolha do Entroncamento para sua instalação só faria sentido se as pessoas, responsáveis por este processo, soubessem potenciar a cultura ferroviária existente na cidade, mediante o seu envolvimento no respectivo projecto⁵⁶.

No âmbito da recuperação de material circulante desencadearam-se importantes acções, tendo sido preservados alguns veículos com forte historial na ferrovia portuguesa.

Ao nível das autarquias com secções museológicas, Valença, Arco do Baulhe, Braga, Chaves, Bragança, Famalicão, Águeda, Santarém, Estremoz e Lagos, todas foram unânimes em manifestar o seu empenho e participação neste processo polinucleado de museu integrado, em rede. O projecto previa a gestão dos núcleos museológicos pelas próprias autarquias, sendo que o museu seria encarregue da gestão do projecto a nível nacional.

Os fundamentos destas medidas baseavam-se no facto de ser entendimento da comissão instaladora do museu a potencialização dos espaços museológicos como entidades autónomas, em jeito de pequenos núcleos representativos do meio em que se inserem, alguns deles fortemente identificados com o meio ferroviário e com toda a possibilidade de dinamização local e envolvimento das populações.

Estes pressupostos, de gestão repartida, decorreram da evolução do processo em si. Cito, a título de exemplo, a secção museológica de Lousado, no âmbito da autarquia de Famalicão. Aquando da renovação das linhas do Minho e Guimarães, foi necessário proceder à demolição das instalações onde se encontrava sediada a referida secção. Houve por parte da CP a intenção de extinguir a secção e transferir o material para outros locais diferenciados. A população local uniu-se em torno desta questão, tendo sido constituído um grupo de apoio ao núcleo museológico, o que levou a que a CP e mais tarde a REFER reconsiderassem as suas posições. A secção não saiu da instalação de Lousado, tendo para o efeito sido aproveitadas umas antigas instalações oficinais, onde foram gastos cerca de cem mil contos na sua recuperação e adaptação para fins museológicos.

Este sentir não era porém extensivo a todas as secções museológicas, uma vez que em algumas delas nunca se registou qualquer abertura ou ligação ao poder local, ao ponto de terem permanecido encerradas ao público, não tendo as mesmas passado de armazéns abrindo ao público pontualmente quando tal fosse solicitado.

Um aspecto que tem muito a ver com a postura empresarial da CP, que encarou sempre estes pólos numa óptica de museu de empresa e reserva de material, nunca se tendo registado a mínima preocupação ao nível museológico e pedagógico de adequar as colecções a um público determinado; também não houve um esforço para se criar um discurso museológico apelativo e envolvente das populações, em alguns dos casos antigos ferroviários, os quais gravitavam à volta destes pólos, mas acabaram afastados do processo.

Em Janeiro de 2000 foi celebrado um único protocolo de cedência, desta feita o de Arco de Baúlhe, tutelado pelo município de Cabeceiras de Basto, que envolveu a CP, REFER, Comissão Instaladora do Museu e Secretaria de Estado dos Transportes que sancionou, no local, este processo. Não obstante o interesse demonstrado por outros municípios de prosseguir nesta linha, não se registou qualquer outra evolução neste sentido.

Um dos objectivos da nomeação da comissão instaladora do MNF, tal como o citado anteriormente, foi a preparação das bases para a implementação do MNF que passaria pela nomeação do seu director, publicação do Decreto Regulamentar, instrumentos fundamentais para que o museu seguisse a sua via autónoma.

Estava-se no ano de 1999, quando terminava o mandato da comissão instaladora, e toda a documentação se encontrava na posse da tutela governamental e, de novo, a Câmara do Entroncamento, conjuntamente com a comissão instaladora do museu, exigem a tomada das medidas mencionadas, mas que inexplicavelmente continuavam a ser adiadas, acabando por gerar alguma controvérsia no Entroncamento.

Após algumas medidas de pressão junto do governo por parte da autarquia entroncamentense e com algum eco na imprensa, a tutela quebra o silêncio inexplicável de mais de um ano e é emitido novo despacho, a solicitar uma nova proposta de decreto regulamentar para além de vários estudos, desta vez com metas definidas; Julho de 2001 representaria o fim da comissão instaladora do museu; a partir de Agosto do mesmo ano, seriam nomeados os corpos directivos do museu.

A queda da ponte de Entre os Rios, em Março de 2001, conduz à demissão do Ministro Jorge Coelho e, com ele, toda a equipa ministerial, da qual faziam parte, entre outros, Guilhermino Rodrigues, Secretário de Estado dos Transportes que havia sido de alguma forma o entusiasta deste processo.

O seu sucessor no cargo, Rui Cunha, não proferiu uma única palavra sobre este processo, limitando-se a prorrogar o mandato da comissão instaladora até à nomeação do novo governo constitucional, em carta datada de Janeiro de 2002.

O novo governo PSD/CDS, através dos seus representantes locais no Entroncamento, manifesta o seu apoio a este processo, com a promessa de que procederia à instalação do MNF. O novo Secretário de Estado dos Transportes emite novo despacho, no qual solicita nova versão do decreto regulamentar, para além de diversos estudos, determinando o fim da comissão instaladora para o dia 8 de Agosto de 2002.

4. ENTRONCAMENTO COMO PROJECTO

4.1. O porquê da localização no Entroncamento

O processo, que visa implementar o Museu Nacional Ferroviário no Entroncamento, advém de alguns pressupostos a ter em conta:

A confirmação da importância e valor patrimonial a nível nacional do espólio ligado ao caminho-de-ferro - existente no Entroncamento - e a urgência de se criarem as condições necessárias para a sua preservação, conservação, estudo e divulgação.

A identificação da posição única da cidade do Entroncamento como o caso mais representativo, no contexto nacional, de uma identidade cultural associada à trajectória evolutiva do caminho-de-ferro, uma vez que a sua génese está intimamente ligada ao surgimento do próprio fenómeno ferroviário.

A importância histórica e cultural da iniciativa de criação deste museu, em que ao património ferroviário se encontram associados aspectos relevantes do sistema económico e social da época.

O interesse pedagógico da sua divulgação junto da comunidade em geral e das gerações mais novas em particular.

A possibilidade técnica de o museu vir a funcionar com pólos museológicos na dependência da sua sede nacional localizada no Entroncamento, instaladas nalgumas das estações do território nacional onde se concentra um espólio geralmente temático de excepcional valor, em natural articulação e complementaridade funcional com o todo que constitui o próprio museu.

Neste contexto, optou o governo por uma política de reutilização e rentabilização dos recursos disponíveis em termos patrimoniais existentes na área anteriormente afectada à CP, depois transferidos para a REFER, junto à estação do Entroncamento, abandonando-se assim, definitivamente, a hipótese de um grande edifício de raiz a projectar para o efeito, tal como já havia sido encarado no passado.

Com efeito, a opção nesta nova fase, por uma requalificação e reabilitação para fins museológicos, foi baseada nos seguintes pressupostos:

- a) Viabilidade de aproveitamento dos recursos patrimoniais existentes, através da reabilitação de edifícios desactivados, com capacidade espacial e construtiva, qualidade arquitectónica e estado de conservação susceptíveis de tornar a operação

economicamente viável e urbanisticamente atractiva, face a um programa museológico funcionalmente enquadrável.

Com efeito, a prática de reutilização de edifícios de dimensão e cariz industrial desactivados, aliás, do que tem acontecido um pouco por todo o lado, enquadra-se na tendência das políticas urbanísticas mais recentes de reconversão dos recursos disponíveis.

Veja-se o caso da zona ribeirinha e portuária de Lisboa, numerosos edifícios muito semelhantes aos que integram esta área museológica, têm sido reconvertidos com bastante sucesso.

Através da sua reabilitação para as novas funções a que a cidade é chamada a responder, opção esta que se revela geralmente menos onerosa, não só a nível de investimento directo, mas sobretudo através da progressiva eliminação e recuperação para a cidade de vastas áreas infra-estruturadas e desactivadas que, com o tempo, tendem a tornar-se “zonas-problema” no interior do tecido urbano, sob o ponto de vista urbanístico, ambiental e social.

Na realidade, a opção pela recuperação do património construído pré-existente, na área museológica, não constituiu um fim em si próprio, mas um meio para, enquanto recurso estratégico na tarefa de valorização do território, promover a sua harmonização paisagística, equilíbrio funcional e re-estruturação física, isto é, as acções de requalificação e de reabilitação dos testemunhos históricos e ferroviários necessários para se integrarem nos objectivos do plano estratégico de desenvolvimento local de base territorial.

- b) A possibilidade de faseamento da sua realização física, de acordo com as disponibilidades orçamentais.
- c) A polinucleação das actividades do museu, no sentido de reduzir as deseconomias de escala ocorrentes em equipamentos culturais com a dimensão global prevista para esta sede do museu nacional, separando as unidades espacialmente autónomas (embora eventualmente abertas ao público na sua vertente oficial), isto é, as actividades de recolha, estudo, inventariação e conservação das de divulgação do acervo, onde o factor público e os aspectos ambientais e de musealização passam a ser determinantes.

4.2. Museu como factor de desenvolvimento local

Atendendo à importância crescente que os aspectos culturais têm vindo a assumir no dia-a-dia das sociedades em vias de desenvolvimento, e as decorrentes implicações de natureza económica, considera-se que a criação de um museu com a dimensão do MNF, no Entroncamento, constitui um indubitável factor de valorização urbana, através da geração de

novos fluxos de visitantes a nível local, regional, nacional e internacional, susceptíveis de dinamizar e catalizar o desenvolvimento económico e urbanístico, compensando os efeitos do forte e rápido crescimento, nem sempre harmonioso, que o Entroncamento tem registado, nomeadamente:

- Pelo contributo para a caracterização da transformação do concelho, no sentido de lhe conferir um forte protagonismo local, enquanto espaço de qualificação a nível cultural e de lazer das populações, fomentando a sua capacidade de atracção a nível sub-regional, intra-regional, regional e mesmo nacional.
- Pelo reforço da complementaridade funcional a nível dos concelhos com identidade sub-regional.
- Pela valorização e reforço da atractibilidade em termos de procura, numa primeira fase, e de vivência urbana e cultural, numa fase imediata, da cidade do Entroncamento.
- Pelos efeitos catalizadores da instalação e desenvolvimento de novas actividades urbanas complementares.
- Pela criação de novos postos de trabalho.

Para tal contribui fortemente a excepcional localização em termos de acessibilidade rodo e ferroviárias a nível regional, fruto dos novos traçados rodoviários, assim como a decorrente da prevista remodelação do plano ferroviário para “standards” de qualidade mais elevados, o que permitirá manter e aumentar os fluxos de trocas de bens e serviços.

A instalação de um equipamento cultural desta natureza insere-se nas orientações estratégicas definidas em sede do Plano Director Municipal relativamente ao modelo de desenvolvimento económico a adoptar, tendo presente e expressão pouco significativa que o concelho do Entroncamento tem em termos regionais: *14 Km de área para uma população da ordem dos 18 000 habitantes, dos quais 4 000 são activos e destes, cerca de 75% têm ligações directas ao mundo ferroviário*⁵⁷.

Como refere o PDM, *apesar do Entroncamento se inserir numa zona de significativa expressão agro-industrial, a sua posição geográfica e as suas heranças histórico-económicas mantiveram o concelho à margem daquela tendência, enquanto que, por exemplo, a sua tradicional base económica comercial se tem vindo a reforçar.*

A referida génese económica é, como se sabe, determinada pelo caminho de ferro, que tem nesta cidade a sua principal estação donde partem linhas em quase todas as direcções.

Sabendo-se que as actividades económicas, os serviços e o sector da construção civil constituem, à presente data, o elemento central da economia local, compreende-se a tendência

para que a base económica do concelho se desloque para um modelo complementar entre comércio e indústria.

Assim, coloca-se neste momento à autarquia, como estratégia preferencial face à prossecução dos objectivos de desenvolvimento económico que ela se propõe atingir, a criação de serviços e de equipamentos induzidos pelo intercâmbio regional, explorando as potencialidades de uma efectiva identidade intermunicipal, de natureza sub-regional, se se quiser, nomeadamente em termos de mercado, tirando partido da excepcional acessibilidade de que dispõe. Isto mesmo é referido no estudo económico de gestão e exploração, elaborado em Junho de 2002, a pedido da CEI/MNF e Câmara Municipal do Entroncamento, por solicitação da Secretaria de Estado dos Transportes⁵⁸.

Por outro lado, e fazendo uso da mesma fonte, o estudo e desenvolvimento de itinerários culturais aos quais se agreguem pousadas, locais de turismo de habitação, outros museus, restaurantes, feiras gastronómicas, passeios turísticos, eventos desportivos, constituem factores fundamentais para o sucesso da descentralização do turismo cultural, como factor de desenvolvimento.

É neste preciso contexto que se insere a criação do Museu Nacional Ferroviário. Como refere o mesmo estudo, o MNF, para além de responder a longas e justas expectativas a nível da população ferroviária local, constitui uma forte aposta na exploração de um importante factor de identidade e de caracterização municipal, como factor de desenvolvimento baseado na exploração de uma faixa de serviços intermédios, a nível da correlação entre o espaço económico da indústria e do comércio de base cultural e turística, como forma de aumentar a capacidade empregadora, a criação de riqueza e a influenciar a importância da posição do Entroncamento em termos do desenvolvimento da região.

Num outro estudo económico, anteriormente elaborado exclusivamente para o projecto MNF, referia-se o mesmo, a propósito do seu enquadramento a nível local⁵⁹.

E para o êxito do funcionamento de um equipamento desta natureza, em termos locais, torna-se necessário garantir alguns objectivos:

- *Uma equilibrada associação entre a componente cultural e as de recreio e lazer (incluindo, por exemplo, actividades complementares, como a venda de produtos relacionados com o caminho-de-ferro, uma cafetaria/bar, um restaurante, um auditório, um espaço para exposições paralelas, entre outras possíveis), as quais disponham, à partida, de uma capacidade atractiva própria, e se revelem capazes, por si só, de gerarem receitas para o museu.*
- *Uma aposta na qualidade arquitectónica e ambiental do museu, pela requalificação dos vários edifícios pré-existentes, utilizando a morfologia dos novos edifícios e o*

tratamento dos espaços exteriores para reduzir a actual aleatoriedade presente na leitura que se faz hoje do conjunto de construções existentes no espaço museológico.

- *Uma boa qualidade do espaço construído associado a um adequado arranjo arquitectónico e paisagístico de espaço exterior, enquanto local expositivo concebido tendo em conta também a sua função de natureza lúdica.*
- *Uma correcta e equilibrada inserção no tecido urbano envolvente.*

Referem ambos os estudos económicos citados que a adopção de uma política desta natureza implicaria uma franca abertura do museu à cidade, através da oferta de serviços integrados no museu, mas complementares da própria função museológica, tais como a loja, cafetaria/bar, restaurante, auditório, etc., sediados em espaços com acesso independente do percurso museológico, considerando a importância das raízes ferroviárias de grande parte dos seus actuais habitantes e a necessidade de atrair as novas camadas de público, nomeadamente as camadas mais jovens, pela disponibilização de informação de natureza didáctica, experimental, acompanhada por meios multimédia.

Nesta inter-comunicabilidade entre o espaço urbano e o espaço museológico, poder-se-á desenvolver, no âmbito do museu, um espaço próprio aberto ao funcionamento e participação permanente das diversas associações ferroviárias, nomeadamente de uma associação de “Amigos do Museu” que, com o prosseguimento dos trabalhos, venham a conquistar, por direito próprio, o seu lugar privilegiado no desempenho diário do museu.

Por outro lado, na sua vertente aberta e contemporânea, mais interveniente a nível cultural, o museu deverá inserir-se localmente como “espaço de encontro, reflexão e divulgação” de outras actividades de carácter temporário que, à semelhança de outras instalações contemporâneas, permitem introduzir uma dinâmica cultural mais diversificada, ou tematicamente aprofundada, apresentando, como contrapartida, o aumento da sua capacidade atractiva.

Com efeito, a concretização deste museu, enquanto inserida no âmbito do desenvolvimento local, deverá buscar a vida que está por entre todo aquele espólio carregado de história e de vivências, alimentá-la, orientá-la com o seu aconselhamento, fornecê-la com o seu capital, buscando os seus benefícios culturais, sociais e económicos, que por constituírem o seu objectivo, reverteriam para toda a comunidade, através da formação e captação de mais-valias, com produção de fortes efeitos multiplicadores e portanto, repercutindo-se a nível do desenvolvimento sociocultural local.

No dizer de Fernando João Moreira⁶⁰, ao constituir-se localmente, os responsáveis pelo museu, e do ponto de vista interno, devem observar com objectividade as condições endógenas de desenvolvimento, tendo em vista privilegiar, a identidade local, a identificação territorial, a coesão territorial, e integração, a valorização de saberes, a investigação e a formação.

De acordo com a mesma fonte, e executado o plano interno, observamos as condições exógenas de desenvolvimento, no plano externo, que são, a atractividade turística, a visibilidade externa, a promoção dos saberes locais, a promoção do turismo responsável.

4.3. Acessibilidade e enquadramento

A acessibilidade do espaço museológico constitui o factor principal valorativo da localização deste museu, pela condições excepcionais de centralidade, uma vez que se situa numa faixa de terreno de elevada acessibilidade, tanto rodoviária como ferroviária, adjacente a linhas e itinerários com fortes e fáceis ligações a todo o país.

Este aspecto tem importância não só a nível da facilidade, comodidade e rapidez de acesso dos visitantes e utentes ao museu, como também no que se refere ao movimento do grosso da matéria ferroviária de grande dimensão e peso, a ser sediada no museu, e cedida a/por outros pólos ou secções museológicas, no âmbito da política de trocas e reajustamentos que vier a ser definida.

As referidas condições excepcionais de localização, a nível regional e supra-regional, são também fruto da abertura dos novos traçados rodoviários, caso da auto- estrada A23, factores que permitirão garantir excepcionais condições de acessibilidade a este equipamento a partir de qualquer ponto do país.

Cabe referir a importância do papel desempenhado pelo turismo cultural⁶¹, tanto mais relevante quanto forem reforçados os aspectos de complementaridade funcional, entre cultura, lazer, desporto e recreio, numa mesma região, e a importância que este factor tende a assumir, numa sociedade em que progressivamente os tempos livres vêm ocupando uma maior fatia de tempo e dos recursos financeiros das famílias portuguesas.

[...] como consequência de alterações profundas ao nível dos padrões sócio-psicológicos das populações dos principais centros emissores, têm-se vindo a registar, progressivamente, mudanças ao nível da procura turística e das práticas a ela associadas, as quais, genericamente, apontam para o reforço da importância do factor cultural no fenómeno turístico, seja nas práticas aí desenvolvidas, seja, ainda, no modo de interacção entre o turista e as populações e os valores locais.

Neste contexto, tem-se assistido a um alargamento das práticas culturais associadas ao turismo, não só em quantidade, mas também em qualidade e diversidade, facto que, entre outros efeitos, tem vindo a abrir perspectivas de desenvolvimento turístico até há pouco insuspeitadas para muitas áreas do território nacional, nomeadamente para as áreas deprimidas do interior⁶².

Com efeito, pode inferir-se do texto mencionado que o estudo e desenvolvimento de itinerários culturais constitui um factor essencial para o sucesso da descentralização do turismo cultural, ao qual o caminho-de-ferro se poderá fortemente aliar, repetindo esquemas de sucesso já verificados e testados desde há muito, em muitos países.

De salientar os vários níveis que, no panorama meramente nacional, se consideraram mais relevantes no âmbito dos níveis de atracção de público visitante para o museu, os possíveis “clientes do museu”.

- *nível imediato*: consubstanciado pela população da cidade do Entroncamento, toda ela de cariz urbana o concelho integra apenas a própria cidade (18 000 habitantes, apontando o PDM para 26 500 habitantes no início do século XXI), praticamente toda ela ainda fortemente relacionada por laços familiares directos com o mundo ferroviário;
- *nível próximo*; abrangendo a população dos concelhos vizinhos, Abrantes, Torres Novas, Vila Nova da Barquinha e Golegã (100 000 habitantes);
- *nível envolvente*: considerando uma população de uma área de influência com tempo de deslocação na ordem dos 20 minutos: Alcanena, Ourém, Tomas, Chamusca, Constância, Ferreira do Zêzere, Santarém, Gavião e Sardoal 100 000 habitantes;
- *nível regional*;
- *nível nacional*;
- *nível internacional*.

Considerando a facilidade e comodidade da utilização do comboio no acesso ao museu a partir de qualquer ponto do país, prevê-se que o funcionamento deste equipamento se coordene com esta modalidade de deslocação, devendo a autarquia integrar, de modo adequado, uma boa acessibilidade e estacionamento nas áreas periféricas ao perímetro museológico.

O *efeito de insularidade*, decorrente do facto da área museológica se inserir no interior de uma vasta zona ferroviária, a estação de caminho-de-ferro e todo o *layout*⁶³ de linhas ferroviárias se, por um lado, constitui um factor de valorização pela sua integração natural

numa envolvente directa, funcionalmente importante para a sua compreensão, complementar e tematicamente afim do seu âmbito próprio, por outro lado, estrutura e condiciona fortemente todos os acessos rodoviários e pedonais.

Estes aspectos foram alvo de importantes estudos, no âmbito das funções desempenhadas como coordenador do processo de instalação do MNF, amplamente debatidos com sectores especializados da CP, em matéria de segurança.

Da mesma forma, idêntica metodologia foi adoptada na elaboração do Plano Director para o MNF no Entroncamento, tendo-se elaborado dois estudos que surgem mencionados e servem de suporte ao ponto 5 desta dissertação: Um Plano Director para o Entroncamento⁶⁴.

Esta questão da insularidade da área museológica aparece ainda reforçada pela necessidade decorrente de aspectos estritamente relacionados com o funcionamento e exploração do museu, de delimitar o espaço afecto ao museu, tanto pelos factores de individualização funcional como por razões de segurança e controle.

Salienta-se, a este nível, que todo o sistema de acessos ao interior da área museológica se pretende organizada em torno e a partir dos seguintes pontos:

- *passagem inferior a ser construída pela REFER*, ligando a zona da estação do Entroncamento à área museológica;
- *passagem superior para peões*, ligando as zonas urbanas poente e nascente à área museológica (de salientar que a linha férrea divide a cidade ao meio).

4.4. Actuações no âmbito da legislação

Tendo presente o teor da Lei 59/91⁶⁵ que cria o Museu na dependência do departamento governamental com tutela sobre os Transportes e Comunicações, e a natureza das suas atribuições definidas no Artº 3º, considera-se que, no presente contexto, constituem objectivos da criação deste museu:

- **reunir, documentar, preservar e divulgar a historia e o desenvolvimento de todos os tipos de transporte ferroviário em Portugal, incluindo os artefactos, arquivo, documentação de apoio e registos orais;**
- **desenvolver uma atracção de grande qualidade para o visitante que informe, eduque, divirta e agrade a uma elevada faixa da população local, regional, nacional e mesmo estrangeira, especialmente dirigida a escolas e famílias;**
- **criar um centro de documentação vivo e inter-activo e estimular o interesse pelo caminho-de-ferro sobretudo junto das faixas etárias em período de formação;**
- **assegurar um retorno satisfatório ao capital investido.**

Tal significa que os responsáveis pelo museu se propõem, na prática, *promover a recolha, preservação e estudo do material circulante, equipamento e instrumentos, incluindo documentação relacionada com o caminho-de-ferro desde a sua implementação em Portugal, 1853-56*, assim como dos testemunhos materiais ligados ao domínio ferroviário, como refere a mesma fonte legislativa, *e a sua divulgação para fins de estudo, educação e lazer, através de exposições permanentes, temporárias, itinerantes, visitas guiadas, colóquios, seminários conferências e publicações*.

Nas últimas décadas, sobretudo a partir dos anos 80, verificou-se uma revolução mundial na forma como os museus contribuíram para a vida cultural educacional e recreativa da nossa sociedade, tal como se refere no ponto 1.5., a propósito da *nova museologia*.

O seu papel, de guardiões das nossas heranças/memórias, centrou-se mais claramente devido ao emprego de políticas de colecção bem definidas, o que, por sua vez, permitiu políticas mais globais e efectivas para a documentação e conservação adequada, a qual deverá ser levada a cabo, como salienta Aurora León⁶⁶.

Progressivamente, tem vindo a dar-se mais prioridade às necessidades do público, procurando empregar-se meios de interpretação adaptados ao “estado/situação da colecção”, novas técnicas de comunicação, dotando o museu de uma variedade de serviços destinados ao visitante. Actualmente o público que visita os museus é muito mais sofisticado e exigente, face às expectativas que o mesmo suscita, como refere a mesma fonte.

Muitos e novos tipos de museus surgiram, de modo diversificado, visando temas específicos e/ou colecções frequentemente alojados em edifícios associados com o tema que abordam.

Este procedimento está relacionado com um interesse crescente por aspectos da vida do dia-a-dia em mudança ou em risco de desaparecer.

Uma área concreta deste tipo é a história e a cultura industriais, que em toda a Europa e continente americano se têm destacado em museus desta área.

Num relance por alguns países europeus, verificamos que todos eles têm um museu dedicado ao caminho-de-ferro.

*A Espanha tem o seu Museu Ferroviário em Madrid, a França em Mulhouse, a Inglaterra em York, a Bélgica em Bruxelas, a Alemanha em Nuremberga, a Holanda em Utreque, a Dinamarca em Ostende, a Suécia em Gvåle, a Finlândia em Helsínquia, a Suíça em Lucerna, a Hungria em Budapeste, a Áustria em Viena e a Roménia em Bucareste. Todavia, a Noruega é o país europeu que possui o mais antigo museu ferroviário, o qual tem a sua sede em Hamar, tendo sido criado por iniciativa privada dos ferroviários noruegueses no ano de 1896*⁶⁷.

A história do caminho-de-ferro é facilmente reconhecida e muito popular, mas também é susceptível de levar a cair-se no erro de satisfazer só aqueles visitantes e/ou utilizadores com interesses muito particulares.

Este procedimento ocorreu em muitos casos, com resultados que se traduziram num baixo número de visitantes, fundos inadequados, com a consequência de se obterem resultados muito pobres ⁶⁸.

Tentando concretizar os aspectos que os responsáveis pelo MNF deverão abordar, e tendo em conta a realidade portuguesa, a dependência cultural no que se refere aos países de economia mais desenvolvida, especialmente no âmbito técnico científico, tecnológico e industrial, a acção sobre o património deverá superar a tendência de se centrar sobre os produtos e qualidades técnicas das mesmas e procurar evidenciar os aspectos que dizem respeito à nossa sociedade.

Por esta ordem de ideias, somos conduzidos de alguma forma a centrar o discurso relativo ao MNF nos aspectos culturais, sociais e económicos do caminho-de-ferro, pondo em relevo tudo aquilo que, de alguma forma, configurou a identidade colectiva de zonas mais características como o Entroncamento, Barreiro ou Lousado, num âmbito de maior evidência, ou a níveis menos significativos mas também muito importantes, como sendo os locais onde se situam os entroncamentos ou serviços ferroviários, no fundo, alguns dos locais onde acabaram por surgir algumas das secções museológicas actualmente existentes.

Deverá procurar mostrar-se as imagens de memória colectiva, os valores e os comportamentos dos homens e mulheres que estiveram ligados ao caminho-de-ferro, devendo insistir-se no seguinte:

1. Recolha e estudo dos vestígios naturais do património ferroviário.
2. Selecção dos aspectos técnico-científicos e de inovação industrial significativos para o desenvolvimento do caminho-de-ferro relacionando-o com a indústria, o comércio e outros factores.
3. Recolha dos dados significativos (imateriais e/ou objectos) que se referem à cultura de âmbito ferroviário, no que se refere ao trabalho, vida quotidiana, da economia, da sociedade em geral.

Tópicos a ter em conta nesta abordagem sobretudo no caso do Entroncamento, indicadores de uma recolha documental a encetar pelo Museu:

- a) Donde procediam, quem eram e como viviam as gentes que trabalhavam no caminho-de-ferro?

- b) Como trabalhavam, que horários praticavam, como se alimentavam, como se distraíam, como era a vida familiar?
- c) Como era o trabalho em geral no caminho-de-ferro, que actividades se desenvolviam, como estavam organizadas?
- d) Como era a vida fora do caminho-de-ferro, como formavam os grupos específicos de trabalhadores?
- e) Que actividades concretas se realizavam na CP, como se desenrolavam. Que ferramentas e/ou máquinas utilizavam. Como se trabalhava, como se repartiam as responsabilidades?
- f) Como se organizavam política e socialmente as pessoas ligadas ao caminho-de-ferro? Que instituições? Patronais, sindicais, de classe! Assistênciais? Qual a sua dimensão?
- g) Acções sindicais e de classe. Houve greves? Qual a sua abrangência? Manifestações? Tumultos sociais? Qual a sua dimensão?
- h) Qual a relação do caminho-de-ferro e seus homens com a vida pública e política do país? Qual a interrelação que existiu entre os homens da empresa e os poderes públicos e do governo? Entre trabalhadores e os sindicatos? Como se desenvolveu a actividade democrática e parlamentar em relação aos homens e os problemas do caminho de ferro? E no período da ditadura, que se passou?

A um nível mais geral, e no contexto nacional, parece imprescindível identificar os aspectos contextualizados que marcaram o surgimento do caminho-de-ferro em Portugal, nomeadamente:

- a) Evolução da implementação da rede ferroviária em Portugal.
- b) Diferentes linhas ferroviárias, traçado e características tipológicas, numeração/descrição dos equipamento que possuíam e os serviços prestados.
- c) Implicações do desenvolvimento do caminho de ferro em relação à economia e ao desenvolvimento técnico e industrial em Portugal, tendo em conta as diferentes regiões.

4.5. O Museu e a sua relação com as secções museológicas.

O Despacho que cria e nomeia a Comissão Executiva Instaladora do MNF refere, no ponto 2: *acordar com a CP – Caminhos de Ferro Portugueses, E.P., a Rede Ferroviária Nacional – Refer, E.P. e as várias autarquias envolvidas, o modo como as actuais Secções Museológicas passarão a integrar o todo nacional do MNF* ⁶⁹.

A potencialização do MNF deve realizar-se a partir da sua interrelação com as secções museológicas, pelo que este tema deve ser considerado como uma questão básica ao nível da sua política institucional.

É fundamental desenvolver linhas de actuação relativamente aos limites de actuação do MNF com as secções museológicas, sobretudo aquelas localizadas em meios mais desfavorecidos do ponto de vista social e económico, de modo a proporcionar a veiculação de novos saberes e sinergias capazes de desenvolvimento.

Encetar contactos personalizados com representantes das autarquias, no sentido de explicitar as regras de actuação e objectivos definidos pelo MNF, de modo a tornar exequível este projecto multipolar e polinucleado.

Esta abordagem deverá ter em conta a especificidade de cada uma das secções e a sua realidade envolvente, de alguma forma condicionada pela envolvente geográfica.

As secções museológicas caracterizam-se pela sua especificidade, relativamente à bitola da linha ferroviária onde se inserem: via larga e via estreita, a saber:

Via larga: Valença, Braga (recentemente mudada para Nine), Santarém, Estremoz e Lagos.

Via estreita: Arco do Baúlhe, Chaves, Bragança, Lousado, Macinhata do Vouga.

Todas as secções museológicas da via larga estão ligadas à rede ferroviária, o que permite a sua ligação directa com o pólo central do Entroncamento, facilitando assim a intermutabilidade de material circulante, o que aliás tem acontecido, embora com pouca frequência.

O mesmo não se pode dizer da via estreita, em que as secções de Arco do Baúlhe, Chaves e Bragança, estão no terminal das respectivas linhas, as quais foram encerradas à exploração em 1989, tendo-se inclusivamente procedido ao levantamento dos respectivos carris, à excepção da Linha do Tâmega, que integra a secção do Arco do Baúlhe.

O trabalho a desenvolver com estas secções terá que ter uma abordagem diferente, mais ao nível da exposição temática com os veículos e peças aí depositados.

No ponto 7, é abordado, a título de exemplo, a secção de Arco do Baúlhe, já na dependência da autarquia de Cabeceiras de Basto.

No caso da secção museológica da Macinhata do Vouga, situada no âmbito da autarquia de Águeda, propõe-se uma actuação diferente, de modo a articular esta secção museológica com o complexo ferroviário de Sernada do Vouga.

Sernada do Vouga foi um importante nó ferroviário da via estreita, até ao encerramento das linhas do Vale do Vouga e Linha do Dão, também ocorrido na data anteriormente

referida. Actualmente, é apenas um ponto de passagem e ligação entre os ramais de Aveiro e de Espinho.

Este nó ferroviário, localizado numa zona desfavorecida em termos de desenvolvimento social e económico, segundo dados fornecidos pela autarquia de Águeda, que obtive no exercício das minhas funções na comissão executiva do MNF, reúne um conjunto de condições excepcionais, que o poderão tornar num dos mais importantes pólos museológicos a seguir ao Entroncamento, pela temática que encerra, a via estreita.

No dizer de Fernando Moreira: *o museu local que tem como objectivo fundamental da sua actuação a promoção do desenvolvimento local, um museu aberto a toda a participação popular e com campos de actuação multivariados centrados em duas dimensões principais, a interna (promoção do desenvolvimento imaterial das populações – reforço das identidades, inclusão de sectores específicos, preservação da memória..., numa palavra, a dimensão de guarda das especificidades e da manutenção das diferenças locais) e a externa (promoção do desenvolvimento material – reforço da visibilidade do local no exterior, reforço da atractividade turística, agente de animação, agente de valorização dos produtos artesanais locais através da promoção da inovação na tradição...), numa palavra, a dimensão de agente despoletador de factores de equidade territorial relativamente a outros espaços*⁷⁰.

Macinhata foi recentemente desafectada da exploração comercial de passageiros, mantendo-se porém activa, pelo facto de aí se encontrarem sediadas as oficinas de reparação e manutenção do material circulante em actividade nos ramais atrás mencionados.

Outro potencial importante que este local encerra é a possibilidade de esta linha ferroviária se manter aberta à exploração turística, com comboios de tracção diesel e a vapor. O ramal de Aveiro é procurado com grande frequência pelo sector turístico, onde quase todos os fins-de-semana têm lugar circulações especiais em automotoras da via estrita, numa atitude concertada com a Pateira de Fermentelos, segundo informações da CP e REFER.

Actualmente, em Macinhata, estão resguardadas peças importantes da via estreita, tais como locomotivas a vapor, carruagens de passageiros, automotoras diesel recentemente retiradas da circulação, para além de furgões e vagões já recuperados para fins museológicos.

Qualquer dos veículos da via estreita é passível de ser exibido no pólo central do Entroncamento, uma vez que a CP dispõe de veículos próprios para o seu transporte através da via larga, as denominadas “zorras” na gíria ferroviária.

Este procedimento teve já lugar, aquando da primeira exposição de material circulante, realizada no Entroncamento em Junho de 1997, que assinalou o retomar do processo de implementação do MNF, e que foi inaugurada pelo então Primeiro Ministro, Eng.º António Guterres, como se refere no ponto 3.9. desta dissertação.

A maioria destes veículos está em condições de poder circular nas condições de segurança exigidas.

4.5.1. Museus congéneres

No âmbito da AIMFETUR (Asociación Iberica de Museos e Ferrocarrilles Turísticos), deve estabelecer-se um diálogo privilegiado com os museus congéneres da Península Ibérica, de modo a colher sugestões, definição de políticas comuns ou focalizadas que possam contribuir para o enriquecimento das suas políticas museológicas, a saber:

- Museo del Ferrocarril de Astúrias, em Gijón.
- Museo Vasco del Ferrocarril, em Azpeitia.
- Museo de Galicia, em Monforte de Lemos.
- Fundació Museu del Transport de Catalunya, Castellar de N’Hug, em Barcelona.
- Cosórcio Turístico de La Montaña Palentina, Cervera de Pisuerga, Palência.
- Fundacion de Los Ferrocarriles Españoles, Museu de Madrid.
- A.R.M.F. Tren Turístic de Vapor de les Comarques de Lleida.
- Ferrocarril de Soller.
- Museu del Ferrocarril, Vilanova e La Geltrú, Barcelona.
- Asociación Burgalesa de Amigos del Ferrocarril, Burgos.
- Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril, Zaragoza.
- Compañia de Tranvias de La Coruña, S.A.
- Asociación de Amigos del ferrocarril, Bilbao.
- Asociación Venteña de Amigos del Ferrocarril, Venta de Baños.
- Centro de Iniciativas Ferroviárias Vapor Madrid, Arganda del Rey.
- Museo del Ferrocarril, Ponterrada.
- Asociación de Amigos del Ferrocarril, Valladolid⁷¹

Todas as entidades espanholas mencionadas são detentoras de material circulante à sua guarda, que mantêm em condições de exploração e funcionamento.

É de privilegiar o relacionamento com algumas das associações mencionadas, pela similitude de projectos, dificuldades e expectativas, como são o caso dos museus Vasco e de Astúrias, os quais têm colocado empenho, emprestando muito da sua colaboração, “know-how” e experiência, para a concretização do MNF.

Os Directores dos referidos museus espanhóis colaboraram, directa e pessoalmente, integrando pontualmente sessões de trabalho, para a concretização do Plano Director e linhas programáticas para o projecto museológico do MNF, as quais constituem objecto de análise e abordagem nos pontos 4 e 5, da presente dissertação.

4.6. Âmbito de actuação do M.N.F.

A questão básica para a definição do futuro museu e dos seus objectivos é a sua dimensão.

É fundamental efectuar uma primeira abordagem do âmbito de actuação ao nível do património, das infra-estruturas técnicas e do pessoal a envolver, dos serviços que proporciona, o factor territorial, a quem se dirige e a que público, os níveis de investimento possíveis para que possamos ter uma ideia da sua dimensão, como sugere o *Proyecto de Implantación del Museo de Asturias*⁷².

Para facilitar este passo inicial, é conveniente atender aos seguintes aspectos:

- a) Relativamente ao volume da colecção do MNF, é fundamental saber qual o número total de grandes peças, nomeadamente veículos, o número de linhas necessárias para a localização das peças a exhibir e das reservas, quais os edifícios disponíveis e a disponibilizar, o que é necessário construir.
Que limitações nos colocam as reservas e respectivas zonas.

- b) Colher dados estatísticos sobre as populações que envolvam as secções museológicas e pensar o museu de acordo com os diferentes aspectos desses mesmos pólos e regiões onde se inserem.
 - Ter em conta que vai mostrar-se a colecção a um público de idade escolar ou de outros tipos mais diferenciados.
 - Prever as repercussões indirectas que o museu pode ter na dinamização económica de sectores alternativos ou em crescimento.
 - Configurar parâmetros/modelos de intervenção de carácter mais global com a oferta de serviços amplos, estimulantes e interrelacionados com as secções de oferta turística.
 - Ter em conta que esta actuação tem repercussões na necessidade de se proceder à recuperação e/ou melhorias das zonas envolventes do museu.
 - Da necessidade de atender ao facto da possibilidade que existe de se prestigiar culturalmente os espaços ligados ao património arqueológico industrial, que no Entroncamento e em determinados pontos da rede ferroviária é bem evidente.

- c) Relativamente á estrutura do pessoal, níveis de voluntariado, custos e intervenções, ter em conta a estrutura de museus congéneres, o número de pessoas envolvidas, os custos de manutenção, investimentos, etc.

4.7. A política das colecções

No que concerne aos parâmetros a definir para a colecção do Museu, é conveniente observar alguns aspectos:

- Material relacionado com todos os aspectos de transformação do caminho-de-ferro, público, privado, passageiros, mercadorias e outros. Procurar dar relevo ao material fabricado em Portugal nos diferentes sítios.
- Material relacionado com todos os aspectos de actividade ferroviária.
- Material que permita à história do caminho-de-ferro ser colocado no contexto do seu âmbito geográfico de exploração, da indústria e estrutura socioeconómica das diferentes regiões.
- É fundamental que se inclua documentação de apoio sobre o maior número possível de peças incluídas na colecção.
- Dado que existem inventários elaborados, é fundamental rever a colecção actual; definir quais as peças necessárias para expor em conjunto, de forma coerente.
- Estabelecer um plano de restauro em função das necessidades explicativas, tendo em conta os condicionalismos económicos que envolve uma operação deste género.

É porém importante observar os seguintes aspectos, tendo em conta a abordagem do património como tal:

1. Documentos sonoros: discos, CD's bandas magnéticas, documentos de rádio-difusão, gravadores, fundos ambientais.
2. Documentos com dados individuais: gravação de entrevistas e outros dados de modo a constituir uma documentação histórica.
3. Documentos escritos e impressos: documentos pessoais, cartas, notas, documentação das empresas, campanhas e instituições. Folhetos, catálogos, livros, postais, etc.
4. Documentos fotográficos: fotografias, negativos, cópia, microfimes.
5. Documentos audiovisuais: de suporte convencional, diferentes tipos de filmes, suporte electrónico, vídeo, TV - programa gravado, material informático.

4.8. Documentação e política de conservação

É essencial a preparação de um catálogo detalhado das colecções, se possível informatizado

Deve estabelecer-se um sistema com base nas directrizes das entidades museológicas, normativos, etc.

Seria desejável estabelecer um sistema em rede de toda a documentação ferroviária, identificando as colecções e arquivos existentes.

Ter em atenção que algum material está em condições deficientes tornando-se necessário reconhecer os recursos limitados e especializados nesta área de conservação.

Uma parte da colecção, ao nível das peças de menor dimensão, deverá ser exibida gradativa e alternadamente, sendo alguma dela basicamente para registo e/ou investigação.

Da mesma forma como se refere no projecto de implementação museológica para o museu das Astúrias, é conveniente observar os seguintes aspectos:⁷³

- A utilização das colecções pode ocasionar a sua deterioração, pelo que é necessário definir a melhor maneira de o fazer.
- Criar um centro de tratamento de documentação, envolvendo políticas governamentais de apoio para esta área. Ver de que modo se pode recorrer à intervenção de voluntários.
- Observar os aspectos da conservação preventiva, os métodos de armazenamento e exposição que não acelerem a deterioração e mantenham a colecção preservada.
- O controle ambiental deve ter em conta, por exemplo, os níveis de luz não superiores a 150 Lux; temperatura entre os 18 e 21 graus; humidade entre a 55% e 65% HR.⁷⁴

4.9. Serviços para o público

A variedade de serviços disponíveis para o público é uma componente vital de um museu virado para as necessidades da comunidade que o procura. Contudo, estes serviços têm de se relacionar com temas tais como a duração da visita, o número de visitantes, os diferentes tipos de público. O equilíbrio entre a educação e o recreio, os espaços disponíveis, etc.

Tendo em conta a abordagem de diversos estudos museológicos e o contacto directo com diversos museus, nomeadamente da área dos transportes e ferroviários, é fundamental que o Museu tenha os serviços a seguir indicados, em maior ou menor grau:

- Exposições permanentes e temporárias.
- Serviços de informação
- Documentos de trabalho tendo em vista os serviços de investigação.
- Programa de educação e facilidades para as escolas e outros órgãos educativos.
- Serviços específicos para a comunidade escolar, com especial incidência na história do caminho de ferro.

- Programa de e acontecimentos/eventos.
- Uma política de publicações.
- Uma loja bem sortida com especial incidência em produtos ligados à temática ferroviária.

Devem ser os mesmos serviços a observar a sua funcionalidade, bem como a relação com os espaços existentes e respectivos saberes, impondo-se efectuar um levantamento exaustivo das necessidades do Entroncamento em si, como pólo coordenador deste processo, e a sua articulação com as secções museológicas.

Os órgãos directivos do MNF devem aprofundar constantemente, e tendo em conta o trabalho básico interno que o mesmo deve realizar, o produto do mesmo em relação ao âmbito e sectores do seu público potencial, os serviços a oferecer, os quais devem constar do organograma claramente elaborado e perceptível, ao qual a comunidade deve ter acesso e amplo conhecimento do mesmo.

Numa primeira fase de implementação do Museu, e tendo em conta o vasto espólio, existem alguns campos prioritários ao nível de serviços que urge criar:

- a) Área de conservação e recuperação de material expositivo.
- b) Área de conservação e recuperação de documentação.
- c) Área educativa e de lazer.

Quanto à área de conservação e recuperação de material a exhibir, tal como adiante se refere nos “aspectos do projecto museológico”, há que atentar na especificidade e formato dos objectos.

O recurso a uma escola-oficina ou centro de aprendizagem, como adiante se especifica, permite estabelecer uma hierarquia de saberes e aprendizagens nas mais diversas áreas de conservação e restauro.

O recurso às oficinas especializadas trará indubitavelmente custos, dificilmente suportáveis pelo Museu, face ao volume da colecção e ao estado crítico de conservação em que muitas peças se encontram, sobretudo veículos.

As formas encontradas por alguns museus foram as mais diversas.

Nesse sentido, e procurando recolher informação sobre diferentes realidades, na área dos museus desta especialidade, membros da CEI/MNF, em diversas situações acompanhados por técnicos especializados, deslocaram-se a alguns museus, em Inglaterra, Alemanha, França e Espanha.

No caso francês, do Museu de Molhouse, situado na Alsácia-Lorena, e de acordo com a informação prestada pelo director do museu, a recuperação massiva das peças, sobretudo

veículos, foi levada a cabo pela S.N.C.F., Socièté Nationell des Chemins der Fer Françaises, a principal operadora ferroviária, através da sue rede oficial. De algum modo, uma prática idêntica foi também adoptada em Portugal, pela CP, quando se iniciou o resguardo de material, pequenas e grandes peças, nas antigas cocheiras de locomotivas que deram origem às secções museológicas.

No caso inglês e alemão, a recuperação e manutenção de material é efectuada por particulares, através de associações de aficionados, muitas delas com estatuto profissional adquirido por via desta actividade de especialização que, mercê da contribuição directa ou indirecta dos seus elementos, procedem à recuperação integral de peças e veículos, acabando por prestar serviço a diversas entidades. O museu nacional inglês, situado em York, encomenda todo o serviço de recuperação de veículos e esse tipo de associações.

Não pretendendo ser exaustivo, a título de exemplo, é importante fazer alusão ao caso britânico onde, em 1998, foi possível fazer a identificação de 150 centros de preservação de material ferroviária, no período de 1948 a 1990⁷⁵.

De acordo com a mesma fonte, que enumera todos os centros existentes no Reino Unido, é possível verificar que a preocupação dos britânicos é extensiva a todos os campos da temática ferroviária.

Em 1959, foi fundada a ARPS – The Association os Railway Preservation Societies. Este movimento associativo é inteiramente formado por voluntários, cujas funções se repartem pelas mais diversas áreas, desde a preservação, passando pela reconstituição de peças até à procura de patrocínios para as suas actividades.

Relativamente ao caso das escolas-oficina ou centros de aprendizagem, a seguir abordadas, não me foi dada conhecer documentação específica. O seu conhecimento revelou-se muito útil e foi possível, através do contacto directo com as instituições a seguir indicadas, nas quais efectuei sessões de trabalho, de modo a observar “in loco”, os modelos referidos: Museo del Ferrocarril de Astúrias, em Gijón; Museu del Transport de Catalunya, em Castellar de Nug; Associació per a la Reconstrucció de Material Ferroviário, em Lérida.

No caso português, nomeadamente do Entroncamento, a solução pode vir a ser encontrada através do recurso à criação de uma escola-oficina. Este tipo de instituição, capaz de obtenção de apoios específicos por parte dos centros de emprego e respectivos programas de formação, pode ocasionar excelentes resultados ao nível da formação específica de quadros técnicos, facilmente absorvidos pelo tecido empresarial da região face à carência dos mesmos.

Na escola-oficina os formandos exercem uma aprendizagem eminentemente prática e especializada, orientada por especialistas, mas cujos resultados são visíveis através da

recuperação real de peças dos mais diversos formatos, que podem ir do pequeno manómetro, à recuperação de uma locomotiva ou reconstrução integral de uma carruagem.

O Museu del Ferrocarril de Astúrias, situado em Gijón, adoptou esta política de criação de uma escola-oficina, muito antes da sua abertura, tendo iniciado a sua actividade ao mesmo tempo que decorriam os obras de construção do museu. Essa prática permitiu que se efectuasse a recuperação, reparação e reconstrução da quase totalidade da colecção que integra este museu, inaugurado em 1999.

No presente, a escola-oficina continua a exercer a sua actividade, fazendo parte integrante do circuito museológico, constituindo a mesma um importante pólo de atracção por parte dos visitantes. Tanto mais que, é nesse local que se encontram os veículos em circulação do museu.

Uma outra situação plausível é a criação de um centro de aprendizagem, onde os saberes são adquiridos da forma mais versátil e polivalente, na área da mecânica, electricidade, carpintaria, pintura, soldadura, bate chapas e restauro.

Nas escolas-oficina, não obstante as diversas aprendizagens, já referidas e quase sempre coincidentes neste tipo de museus, os formandos acabam por obter uma formação especializada nas áreas mencionadas.

Os centros de aprendizagem acabam por proporcionar aos seus intervenientes uma formação polivalente, uma vez que nas suas práticas formativas são constantemente chamados a intervir nas mais diversas áreas. Ficam a saber um pouco de tudo.

Ao nível dos meios que estes centros de aprendizagem exigem, são inferiores aos exigidos nas escolas-oficina. É apenas exigida uma ferramenta específica por cada área de aprendizagem, a ser utilizada alternadamente pelos seus intervenientes. Prática que difere das escolas-oficina onde os meios exigidos, para que a aprendizagem se efectue, são maiores.

Esta prática dos centros de aprendizagem foi a solução encontrada pelo Museu del Transport de Catalunya, situado em Castellar de Noya, que adopta processo de restauração de todo o tipo de veículos, onde inclusivamente se pode assistir em directo ao modo de restauração dos mesmos.

Cabe ainda referir o contributo obtido da ARMF, Associació per a la Reconstrucció de Material Ferroviário, de Lérida, a única instituição que forneceu um projecto de candidatura à constituição de uma escola-oficina⁷⁶.

Esta associação evoluiu para o comum dos centros de preservação existentes na Grã-Bretanha. Um centro de recuperação de material ferroviário, em que os seus elementos, aficionados e ferroviários, são especialistas na área do vapor e do diesel.

No caso do Entroncamento, tendo em conta que a antiga “oficina do vapor”, edifício emblemático, ela pode vir a ser uma das zonas nobres de actuação do museu, de forma a este não cair num espaço meramente expositivo. Estão ali reunidas muitas das condições técnicas exigidas para que possa proceder-se à concretização deste módulo naquele espaço. No ponto 6.8 é explicitado o projecto museográfico para o mesmo edifício.

A área de conservação e recuperação de documentos é outro sector que pode obter resultados imediatos e poder conduzir à criação do centro de documentação ferroviário, actualmente inexistente, que poderá resultar da recolha de todo o espólio documental existente, mas disperso pelos sítios mais díspares e sem o mínimo de condições.

No presente, o estado da documentação é bastante problemático, sobretudo pela sua dispersão e indefinição de tutela, com o inevitável risco de desaparecimento. A criação do centro de documentação ferroviário é um serviço a criar e previsto no “Plano Director” que se insere neste trabalho.

No âmbito da área educativa e do lazer, o perímetro museológico dispõe de características importantes que permite a implementação de um centro lúdico, dedicado aos públicos mais jovens, podendo evoluir gradativamente para níveis etários mais elevados, recorrendo a aspectos da experimentação, da ciência e da técnica, relacionados com a temática ferroviária.

4.10. Públicos-alvo

Para um conhecimento rigoroso dos públicos-alvo deste museu, é fundamental que seja identificado o perfil dos diferentes tipos de visitantes. No entanto, é conveniente ter uma ideia dos sectores de mercado prováveis de modo a prever a proporção de visitantes que terá o museu. Convém definir em quantidades de visitantes possíveis de cada um dos diferentes grupos, tendo em conta os que serão mais incidentes em termos de frequência.

A partir desta informação pode definir-se uma política que assegure a cada um dos diversos grupos um tipo de informação e material publicitário sobre o museu, e devidamente adequado às diferentes tipologias.

Os diferentes tipos de público com os quais é previsível tratar são:

- a) Público em geral, familiar, de tipo médio:
 - Visitantes do Entroncamento e toda a região do Vale do Tejo.
 - Grande Lisboa e arredores.
 - Zona centro.
 - Resto do País.
 - Estrangeiros.

b) Público especializado

- Amigos do caminho-de-ferro.
- Estudantes universitários e investigadores.
- Estudantes do ensino profissional.
- Técnicos e especialistas.
- Ferroviários.

É necessário ter em conta todo este público diferenciado, o tipo de informação a apresentar daí o conceito de público utilizado, o que nos permitirá pensar na elaboração de dados e produções de forma tão ampla e rigorosa quanto possível.

Há que ter em conta a definição de um "tipo médio" de informação e visitante e atender às suas exigências.

Com base nos estudos económicos, elaborados especificamente para o MNF e referidos anteriormente⁷⁷, são definidos alguns aspectos que permitem caracterizar/definir, um estudo de mercado ajustado aos parâmetros e objectivos do Museu:

- Público potencial do museu – procedência
- Informação prestada pelas regiões de turismo com aproximação ao museu.
- Dados sobre a população da área
- Dados sobre a oferta cultural do Entroncamento e região
- Dados sobre a população escolar do Entroncamento e proximidades

Tendo por base a obra de Hernández Hernández⁷⁸, o conjunto de funções inerentes a um museu articula-se à volta da relação objecto cultural – público, e são precisamente estas relações as que determinam a finalidade essencial do mesmo. Estas podem variar de um museu para o outro, segundo o tipo e as dimensões deste, e segundo a natureza das suas colecções.

Podendo ainda concluir-se:

- O acolhimento do público requer espaços específicos para as actividades e a animação.
- As actividades de coordenação incluem as que organizam material ou intelectualmente a relação público – objecto.
- As actividades são paralelas às anteriores. infraestruturas, conservação, documentação, oficinas, vigilância, controle, etc..

4.11. Projecto e Imagem Institucional

Uma boa gestão do projecto pode solucionar muitos problemas práticos, se atentarmos nos seguintes princípios:

- Uma melhoria dos mecanismos racionalizados.
- Uma melhor compreensão global do museu como meio de comunicação procurando elevar o rendimento face ao trabalho de informação.
- Adequação aos padrões estéticos e às situações culturais do momento.

O papel do projecto é fundamental para a equipa do museu, que intervém na definição do programa e de uma imagem institucional, de todos os aspectos até ao mais ínfimo pormenor, de modo a poder solucionar os problemas mais as práticas que podem emergir no seio do próprio museu.

Como refere Aurora Leon⁷⁹, o domínio da estética museológica é a formação do gosto do público, a influência do museu na produção artística, o critério de apresentação das obras, a distribuição dos objectos e a presença dos elementos contextuais, fundamentais neste tipo de museu.

Refere ainda, no âmbito do projecto/imagem institucional, que a estética também se manifesta na sistematização da estrutura arquitectónica (espaços abarcáveis, estudo de distâncias entre obras e espectadores, zonas de lazer, contacto directo com a natureza). Repercute-se, ainda, nos aspectos técnico-museológicos, tais como a questão da luz, etiquetagem, a apresentação selecta e lúdica das obras expostas por meio de padrões flexíveis, etc.

O projecto, conjuntamente com a arquitectura e o urbanismo, a museologia, a planificação e outras especialidades, têm a responsabilidade de dar corpo à ideia do museu que se propõe. Deve ocupar-se principalmente da museologia e da comunicação visual, que inclui os âmbitos da sinalética interior e exterior, definição das informações internas, publicações, etc.

Do ponto de vista da organização, ou seja no que concerne ao funcionamento prático do museu, o projecto deve subordinar-se a uma política geral, concretamente à imagem institucional do mesmo, como explicita o projecto de implantação museológico do museu das Astúrias⁸⁰.

Esta questão da imagem, tendo em conta um público receptor, é fundamental, independentemente do tipo de organização se privada ou pública, se individual ou colectiva, desde que exerça uma actividade significativa.

Ainda de acordo com as fontes que tenho vindo a citar, é fundamental procurar criar uma imagem que se pretende devidamente interpretada e que tenda a institucionalizar-se no âmbito cultural em que se propõe actuar com base em dados informativos muito concretos.

Para concretizar e rentabilizar os espaços no âmbito da imagem e da comunicação é recomendável elaborar um plano de imagem que garanta que as ideias fundamentais se representam da maneira mais clara possível, sem qualquer tipo de interferência.

Como referem Luis e Isabel Fernández, o autor do projecto, deve levar a cabo, em termos visuais, um projecto preliminar. Investigar sobre os métodos de exposição, materiais e soluções, por forma a proporcionar a solução mais válida que os problemas levantados pelo projecto possam suscitar⁸¹.

4.11.1. Parte gráfica

O Entroncamento tem funcionado como um local, ponto de encontro temático e geográfico de objectos museológicos ferroviários que aqui encontram um diálogo saudável, um cenário perfeito para resumir e ilustrar todo um país por onde estes objectos estão salpicados e dispersos.

Aqui encontramos o local perfeito, do espaço e do ponto de vista da didáctica ferroviária, da cumplicidade do reconhecimento de um território pedagógico que precisamos.

Partindo do postulado que a museologia e o seu grafismo desempenham um papel importantíssimo numa atitude propiciadora de dar a ver, naquele que é já hoje um museu vivo, no caso do Museu Nacional Ferroviário, a criação de um fonte tipográfica exclusiva oferece identidade e personalidade visual à instituição.

Via estreita, é o nome do tipo de letra criada exclusivamente para o Museu Nacional Ferroviário. Está aplicada na imagem do próprio museu, seu logotipo aliado ao símbolo, bem como projectos editoriais e de comunicação, grafismos de museografia e museologia. Do ponto de vista projectual, 'via estreita' inspira-se no próprio material da via, no seu desenho, suas uniões, agulhas, transversais, junções, atravessamentos. A directriz principal da letra 'via estreita' foi a de ser o mais fiel possível a estes elementos do desenho do carril, sem perder o aspecto mais importante: a legibilidade e percepção gráfica que não induzam à iliteracia que em Portugal atinge níveis inaceitáveis para uma sociedade contemporânea⁸².



Fig. 5 – Fonte de letra: Via estreita (Autor: Jorge dos Reis)

Esta questão do aspecto gráfico, ou do icónico, tendo em conta a todo o conjunto de elementos em presença, num território tão fortemente definido, deve ter em conta a mensagem global da exposição que é o resultado da integração dos conteúdos espessos por meio da linguagem dos objectos, da linguagem icónica, da linguagem verbal, seja oral ou escrita.

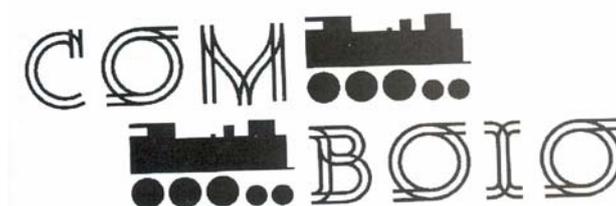


Fig. 6 – Linguagem icónica (Autor: Jorge dos Reis)

Em virtude desta integração de textos, a exposição converte-se num discurso com significado – numa mensagem – porque a selecção e associação significativa de objectos, se une, na sua explicação, por meio de outros suportes e linguagens informativas⁸³.

O papel comunicativo que assume a informação complementar, aliada a uma forte presença do aspecto gráfico, preciso e atraente, é o de explicitar o significado dos objectos no contexto da exposição.

Na museografia a estética é um instrumento de trabalho, com que conhecemos e interpretamos o real. Desde o primeiro esboço até ao projecto final a estética assume no museu um papel organizador das temáticas ferroviárias e de orientação expositiva dos conteúdos e obedece a uma divisão consistente e concentrada num aspecto importante do dramatismo contido em cada uma das locomotivas, numa hierarquia que sublinha certas imagens pelo seu drama, carga poética e poder simbólico. Mesmo perante a hipótese da perdição, a estrutura organizadora permite-nos recuperar a euforia de avançar sem hesitações dentro deste museu vivo que é hoje o Entroncamento. Esse olhar de hoje, no presente constitui uma prova de fogo para o olhar do amanhã, para o museu que se quer no futuro⁸⁴

4.12. Plano Interpretativo

Segundo Hernández e Tresseeras a interpretação facilita a apresentação e o uso social do património e permite oferecer diferentes leituras e opções para uso activo do património, empregando, para isso, todo o tipo de recursos e dispositivos de apresentação e animação⁸⁵.

Ainda de acordo com a mesma fonte, a interpretação parte de recursos naturais e culturais, sejam tangíveis ou intangíveis, vinculados a um determinado lugar com a finalidade de dinamizar o património no seu contexto original.

Esses pilares de interpretação, e o Entroncamento reúne as condições ideais para o efeito, são a recuperação *in situ* e a sua contextualização para que os visitantes possam aceder ao património. O mesmo sucedendo com Arco do Baulhe, como se explicita do ponto 7.

Neste, como noutros casos, a interpretação oferece chaves para uma leitura do património de modo a proporcionar aos seus visitantes um significado e uma vivência.

Segundo Freeman Tolden, citado por Hernández e Tresseras⁸⁶, a interpretação deve abordar questões relacionadas com a personalidade e a experiência dos visitantes, definindo assim três objectivos acerca da interpretação:

- *Para o conhecimento.*
- *Para a emotividade.*
- *Para o comportamento.*

No mesmo contexto, interpretação devidamente planificada, pode suscitar algumas questões, tais como a relação entre:

- património e identidade, de que maneira o património pode actuar ou actua como elemento gerador de imagens e identidade territorial;
- património e economia, como garantimos a rentabilidade nos investimentos em património;
- património e sociedade, em que medida o desenvolvimento de uma oferta patrimonial vai contribuir para a melhoria da qualidade de vida de uma população, caso concreto do Entroncamento; ou, indirectamente, das localidades onde estão sediadas as secções museológicas.

Um plano de interpretação do museu reúne alguns elementos – chave a observar:

- Identificação do público-tipo, ao mesmo tempo que se procura adequar a informação sobre o seu possível nível de pré-conhecimento.
- Concretização dos temas históricos mais relevantes, segundo os objectivos da instituição e do público-alvo.
- Definição dos meios disponíveis, serviços a prestar, para interpretar os temas e histórias.

- Identificação da equipa operativa adequada para assegurar o uso efectivo dos recursos disponíveis.

O plano de interpretação deve procurar estabelecer o conceito geral para o projecto, assim como os objectivos interpretativos e de imagem.

O êxito de uma interpretação baseia-se na forma de apresentar a história de um lugar a uma público identificado, de uma forma estimulante, informativa e envolvente, de maneira que o visitante saia com conhecimento do porquê da sua importância e, ao mesmo tempo, adquirir um sentido do lugar onde se encontra.

Informação, por si só, não constitui interpretação; interpretação é uma revelação baseada na informação.

Não obstante a abordagem desta questão, efectuada anteriormente, e para além das projecções que possam efectuar-se, uma análise deste género tem repercussões importantes no que se refere ao modo de proporcionar uma experiência gratificante ao visitante: tendo em conta a área do museu, o número de visitantes que poderá acolher, dados importantes para determinar a capacidade dos edifícios, dados que, obviamente se reflectirão na projecção das distintas componentes dos espaços expositivos.

Outro aspecto importante que deriva desta matéria é a necessidade de utilizar, de forma imaginativa, a criação de serviços nas áreas exteriores dos edifícios.

O MNF pode ainda assumir contornos de um centro de interpretação, se se tiver em conta o seguinte:

- Explicar-se o território através da adequação dos seus recursos patrimoniais, mediante a estruturação de uma série de serviços para apresentação do património, de acordo com um eixo temático: o caminho-de-ferro e a sua história.
- Os serviços e as actividades patrimoniais devem constituir um cenário que permita diversificar a oferta ao longo do ano.
- Constituir-se como uma atracção turística capaz de estimular um turismo sustentável, canalizando fluxos turísticos.

4.13. Aspectos do Projecto Museográfico e Museológico

Este é um tema crucial no desenrolar do processo interpretativo, sobretudo a ter em conta num museu deste género pelo volume e diversidade da colecção, o que leva a prever o desenvolvimento de diferentes níveis museográficos.

Objectivos prioritários

- Explorar o como e o porquê de qualquer informação concreta.
- Explorar as opções para experiências interactivas e envolvente – os visitantes, jovens e idosos, deveriam poder aprender reciprocamente, trocar impressões.
- Eleger temas de interesse humano. As pessoas estão interessadas em si próprias, rever experiências e vivências.
- Prever intervenções a diversos níveis , suscitar interesse e procurar responder às expectativas de compreensão dos diferentes grupos de visitantes.
- Utilizar e conduzir recursos. Deverá haver um equilíbrio entre a interpretação que reflecta os interesses e necessidades do visitante e a variedade de mensagens que o museu deseja ou possa comunicar.
- Assegurar que o visitante adquira algum conhecimento novo e é estimulado a saber mais.
- Reconhecer que há um limite que um visitante pode absorver
- Reconhecer que há gente pouco observadora e que, por vezes, os visitantes necessitam de um guia que os ajude a observar o que é mais importante.

A dimensão da colecção não pode de forma alguma prejudicar ou condicionar os objectivos do museu, sendo fundamental o estabelecimento de um conceito básico que mereça o acordo de todos os agentes envolvidos no projecto do museu.

Procurar proporcionar uma leitura histórica do papel do caminho-de-ferro em Portugal. Atendendo aos espaços que é necessário levar a cabo nesse sentido, e tendo em conta que a colecção existente é bastante significativa, colocando vários problemas, convém reter algumas ideias, as quais poderão ter aplicabilidade nos diferentes espaços disponibilizados para o efeito.

- Zonas de exposição propriamente ditas – núcleo central do Entroncamento, secções museológicas.
- Zonas oficinais do núcleo central.
- Secções museológicas, depósitos museológicos.

Desta forma, pode observar-se o seguinte

- Armazenagem → Restauração.
- Armazenagem → Visitas de trabalho.
- Armazenagem → Exposição sob reserva.
- Apresentação → Interpretação.

Tendo em conta o total dos objectos disponíveis há que atender no seguinte:

- Objectos de grande formato.
- Objectos de pequeno e médio formato.
- Objectos de médio e pequeno formato.

Observando o seguinte:

- Exposições permanentes .
- Exposições temporárias .
- Armazéns/reservas visitáveis.
- Reservas.
- Oficinas de restauro.
- Escola oficina – centro de aprendizagem.

No que se refere aos objectos disponíveis e tendo em conta a exposição permanente, e com base nos pressupostos enunciados, é de prever a enunciação de diferentes níveis de discurso da exposição ou mostras observando o seguinte:

- Objectos e artefactos de grande formato.
- Ordenação cronológica.
- Objectos que se apresentam a si mesmos.
- Informação complementar mínima.
- Unidades interactivas didácticas.
- Unidades informativas temáticas seleccionadas de acordo com o interesse actual sobre os aspectos políticos, sociais e culturais, por exemplo, relatos históricos.
- Unidades informativas e sugestivas.
- Reencontro com a memória histórica.
- Apresentação de materiais muito heterogéneos. Pequenas colecções que tenham sentido próprio.
- Utilização de meios informativos muito diversos.

Neste contexto, e definidos alguns pressupostos, os mecanismos museográficos devem acentuar do ponto de vista interpretativo o seguinte:

1. Aspectos sobre a identidade

- Lugares comuns.
- Estéticas diferenciadas.

- Comportamento/modelos normalizados.
- Valores/éticas próprias e diferenciadas.

2. Aspectos sobre a memória colectiva

- Imagens – momentos do passado fixados colectivamente.

3. Exposições de grupos sociais

- Actividade própria/identidade diferenciada.
- Referência aos grupos.
- Grupos articulados com centros de poder próprios.

Outro aspecto, a ter em conta, é a necessidade dispor de um espaço no âmbito de uma introdução geral que permita ao visitante elaborar uma síntese sobre a importância do caminho-de-ferro, o contexto socioeconómico e cultural do país, interrelacionando-o com os diferentes níveis de exposição que vierem a ser identificados, no fundo, o discurso que o museu propõe.

Esta ampla introdução deveria basear-se em três grandes vectores:

1. Implantação do caminho de ferro no território português, procurando mostrar essa evolução por linhas, tipos de serviços, anos, etc.
 2. Apresentação da rede ferroviária nacional, linhas, estações, percursos, algumas características geográficas, etc.
 3. Origem e repercussão do desenvolvimento do caminho-de-ferro, história da sua implementação, consequências sociais, consequências económicas, inter-relação com outros meios de transporte (por exemplo, a importância exercida a nível nacional do transporte combinado de passageiros e mercadorias).
- Este âmbito pode solucionar-se museograficamente recorrendo a audiovisuais, écran de média ou grande dimensão, apresentando-se alguns aspectos com um certo nível de espectacularidade.
 - Para valorizar este aspecto deve procurar insistir-se nos pressupostos conceptuais em que se baseará o projecto museográfico, acentuando esta proposta como meio de comunicação global.
 - Utilizar todos os meios indispensáveis para garantir uma boa realização do discurso, colocando o máximo dos nossos esforços nos objectos conceptuais de nova proposta de forma a garantir:

Uma estrutura lógica.

Uma coerência formal.

Transmitir um carácter fortemente conceitual, procurando funcionalidade e realização precisa do discurso.

Separar formalmente, com clareza as datas, os objectos históricos dos meios em que se colocaram para garantir a interpretação dos mesmos no seu contexto original.

Observância no tratamento do texto, aspectos gráficos, objectos originais ou não, como forma de garantir a realização do discurso do museu.

Entender todos os meios comunicativos que o museu realiza, mesmo as exposições, como propostas que devem, por sua vez, estar totalmente articuladas entre si, cumprindo com as premissas conceptuais, objectivos comunicativos e informativos da instituição que é o Museu.

4.14. Aspectos do conteúdo expositivo

Tendo presente a natureza das competências deste museu, e de acordo com o legislado, que lhe conferem a responsabilidade de:

- *Contribuir para a valorização do caminho-de-ferro, tendo em conta o seu papel no desenvolvimento da sociedade e do país*
- *Relatar a historia do caminho-de-ferro de uma forma interdisciplinar, tendo em conta a geografia física e humana, reflectindo a sua integração sistémica, como modo de transporte*
- *Responder à multiplicidade de interesses que o caminho de ferro desperta na sociedade, designadamente no âmbito cultural, científico, técnico e pedagógico*⁸⁷.

Considera-se importante dispor de um âmbito de informação geral que permita ao visitante elaborar uma síntese sobre a importância do caminho-de-ferro no contexto histórico, geográfico, social e cultural, abordando a implantação do caminho de ferro no território (linhas, tipos de serviços), explicação das linhas mais importantes, origens e repercussões do desenvolvimento do caminho-de-ferro, consequências sociais, económicas, inter-relações com as actividades industriais, etc.

Dá que se tente proceder a uma descrição tão criteriosa quanto possível, do conteúdo expositivo a ser desenvolvido nos espaços a musealizar (interiores e exteriores), no âmbito deste projecto museológico.

4.14.1. O Mundo Ferroviário

Contexto histórico, político, social e económico em Portugal e na Europa.

A tomada de consciência.

Os movimentos sociais.

As reivindicações e os sindicatos.

A ditadura e a democracia.

A resistência.

4.14.2. O aparecimento do caminho-de-ferro

As transformações na paisagem.

O surgimento das cidades ferroviárias: Entroncamento e Barreiro.

As transformações no desenvolvimento das cidades.

As transformações nos modos de vida.

As transformações no desenvolvimento socioeconómico.

As transformações no modo de viajar.

4.14.3. A construção do caminho-de-ferro

Do processo de criação das grandes companhias até à construção e exploração das diferentes linhas..

A linha do Norte.

A linha do Leste.

A linha da Beira Alta – o ramal de Cáceres; a concorrência com o transporte de cabotagem pelo rio Tejo.

A companhia do Sul e Sueste.

A companhia do Vale do Vouga.

O problema da bitola.

A via estreita.

A via larga.

A escolha do balastro.

A escolha do tipo de travessa.

A escolha do tipo de carril.

O tratamento das madeiras – creosotagem.

4.14.4 O sistema ferroviário

Da infra-estrutura:

- O movimento e sustentação de terras.
- O problemas das pendentes e nivelamento no caminho de ferro.
- O desmonte e as trincheiras.
- As terraplanagens.
- As obras ferroviárias.
- O desenho das linhas, a procura dos traçados, os projectos.
- Os engenheiros do caminho-de-ferro.
- Os projectos especiais.
- As pontes e o início da construção metálica em Portugal.
- Os viadutos.
- Os túneis.
- A cobertura das estações.
- A questão da água – os depósitos.

Da via

- Elementos que constituem as operações necessárias para a sua instalação.
- A via férrea.
- Os cais transversais.
- A mudança de via.
- As placas e pontes giratórias.
- Os equipamentos de segurança.
- As ferramentas.
- As estações e respectivo sistema organizativo.
- As casas dos diferentes tipos de guardas da linha.

Do material circulante

- O material tractor.
- As locomotivas e os diferentes tipos de tracção.
- Os diferentes tipos de material rebocado.

4.14.5. A evolução técnica e tecnológica

Das máquinas a vapor aos motores de combustão interna e à energia eléctrica.

Os princípios mecânicos.

As inovações tecnológicas.

As adaptações formais em função de cada fabricante e país de procedência.

A lubrificação (as azeiteiras: os lubrificadores; os candeeiros a petróleo; as seringas; as ferramentas de lubrificação).

A tracção diesel.

A tracção eléctrica.

4.14.6. Os instrumentos ferroviários e a sua evolução

Os faróis, lanternins, sinais e outros instrumentos.

As placas de sinalização, de identificação e de construção de locomotivas, vagões e carruagens.

O telégrafo.

O telefone de mesa, de campanha e mural.

A bilhética / os armários.

Os regulamentos.

Os horários.

Os relógios.

4.14.7. Os novos ofícios e as categorias profissionais

As condições laborais.

O trabalho ferroviário.

O mundo ferroviário.

A família ferroviária.

Os sapadores.

Os maquinistas e fogueiros.

O pessoal dos comboios: maquinistas, fogueiros, guarda freios, revisor, factor.

O pessoal das estações: o chefe de estação, fiscal de dia, factores, descarregadores, outros.

O pessoal de manutenção, via e obras.

Os fardamentos.

4.14.8. O caminho-de-ferro dos viajantes

A experiência da viagem.

A evolução da viagem, transformações operadas ao nível das linhas, serviços, carruagens, tempos e duração, bilhetes, estações.

Viagens para todos.

A modernização do comboio.

As viagens na actualidade: Portugal, Europa e no Mundo.

4.14.9. O caminho-de-ferro no futuro

As novas tecnologias.

A indústria ferroviária.

A velocidade.

As novas acessibilidades.

As novas estações.

O novo conceito de viagem.

O papel do caminho-de-ferro em Portugal.

O caminho de ferro na Europa e no Mundo.

Comboios do futuro.

5. ASPECTOS DO PLANO ECONÓMICO

Este é um elemento importante - no âmbito do programa preliminar do trabalho que tem em vista estabelecer uma base acerca a qual se possam tomar decisões-chave sobre o desenvolvimento do museu.

De qualquer forma, os estudos a incluir devem ter em conta os objectivos definidos pela tutela, articulando o pólo central do Entroncamento, com os das secções museológicas⁸⁸.

No Despacho de extensão do mandato inicial da Comissão Executiva Instaladora do Museu Nacional Ferroviário, emitido pelo Secretário de Estado dos Transportes, em 10 de Maio de 2002, refere-se a dado passo:

Apresentar uma proposta de decreto regulamentar relativa à institucionalização do Museu Nacional Ferroviário, com definição clara da estrutura orgânica e respectivos custos de financiamento.

Apresentar um estudo económico-financeiro relativo à institucionalização do Museu, indicando especificamente as verbas a afectar, por rubricas e respectiva calendarização.

Tal como foi referido anteriormente, a propósito da institucionalização do processo do MNF e de acordo com o Despacho inicial que nomeia a Comissão Executiva Instaladora⁸⁹, procedeu-se à elaboração de um estudo económico de gestão e exploração para o período de 10 anos.

Na sequência do Despacho de 2002, a CEI/MNF entendeu encetar contactos com o mesmo gabinete económico, de modo a elaborar um segundo estudo económico de gestão e exploração, tendo por base o anterior.

Mencionam-se, seguidamente, alguns dos aspectos definidos pela CEI/MNF, que deveriam ser tidos em conta na elaboração do referido estudo:

- Uma política expositiva que incorpore os objectivos do museu de forma detalhada, tendo em conta as diversas funções e actividades do mesmo para que se proceda ao esboço do plano de desenvolvimento interpretativo.
- Proposta de uma estrutura de gestão que assegure o desenvolvimento da política do museu esteja nas mãos de gente comprometida com o mesmo, ter uma experiência relevante e bons contactos na região.

- Uma estrutura formal que satisfaça as necessidades das diversas funções e actividades do museu, tendo em conta que este processo necessita de se implementar ao longo de vários anos.
- Uma estrutura de marketing orientada no sentido de assegurar que se cumpram os objectivos dos visitantes previstos não esquecendo os investimentos efectuados.
- Previsão dos gastos de capital. Um programa detalhado para cinco anos e, em linhas gerais, definir um programa para outro tanto.
- Uma indicação do movimento de capital durante os primeiros cinco anos.
- Uma estratégia de fundo que indique em termos de projecção, as necessidades de meios financeiros do projecto e de recomendações de como poder conseguir satisfazer essas necessidades.
- Um programa de execução que reúna todos os elementos dentro do estabelecimento museu e estabeleça metas para realizar certas actividades.

De acordo com o Instituto Nacional de Estatística (INE), e a partir das fontes consultadas, no conjunto das actividades culturais, a frequência de museus tem conhecido no nosso país um crescimento significativo, particularmente a partir de 1990. Em 1985, o número de visitantes situava-se em 5,2 milhões; em 1990 subiu para 6,3 milhões, o que corresponde a um crescimento de 21,2%.

Utilizando como indicador o número de visitantes por 1000 habitantes e comparando-o com o dos restantes países da União Europeia, para os quais se dispõe de informação, verifica-se que apenas a Bélgica, com 240, regista um valor inferior ao de Portugal, 517⁹⁰.

De acordo com a mesma fonte de informação, do número de visitantes registado em 1998, cerca de 56% deslocaram-se em grupo. Os Museus de Arte e de Arqueologia e/ou História foram, de entre os museus, considerados em sentido restrito, os mais procurados, registando aproximadamente 3,3 milhões de visitantes (65%), com uma ocorrência média diária de cerca 9 000 visitantes.

Analisando mais em pormenor os dados disponibilizados pelo INE, Estatísticas da Cultura, Desporto e Recreio – 1998, 8 645 467 pessoas visitaram museus, monumentos e sítios, jardins zoológicos e botânicos, aquários.

Da observação dos dados estatísticos de 1998 e comparando-os com os de 1997, podemos extrair algumas conclusões:

- A população revela uma tendência crescente para visitar estes locais, a qual se traduz num acréscimo de 4,3% relativamente ao ano anterior;

- A tendência para visitar “monumentos e sítios” tem vindo a aumentar, o que não afectou as visitas a “museus”;
- O afluxo de visitantes a “museus” aumentou em número absoluto, embora só ligeiramente, relativamente ao ano anterior.

Analisando mais em pormenor os dados fornecidos pelo INE - Instituto Nacional de Estatística, 1998 e 1999, a região de Lisboa e Vale do Tejo, para além de aí se encontrar o maior número de museus, também aí se encontram os que recebem maior número de visitantes, situando-se 45% acima da média nacional.

De notar que o Convento de Cristo, em Tomar, recebeu 143 674 visitantes em 1997. Trata-se de um indicador importante para o Museu Nacional Ferroviário, que poderá explorar este facto, introduzindo um efeito sinérgico num circuito turístico já estabelecido, o qual futuramente lhe pode trazer grandes benefícios, pela sua proximidade.

5.1. Análise Financeira

Tendo ainda como base os dados do INE, no capítulo “*Museus – Receitas, despesas*”⁹¹, é possível extrair as seguintes conclusões:

- Os museus realizaram, em 1998, receitas de €49 490 144 e suportaram despesas de €40 509 722 .
- Em média, os museus são financiados em 83% através subsídios, dotações e donativos e só possuem 17% de rendimentos próprios.
- Os encargos com pessoal representam mais de metade dos custos de funcionamento, com 25%.
- Os museus gastam 12% do seu orçamento em instalações e equipamentos.
- De menor importância é o “custo dos objectos para colecção”, “estudos, pesquisas e restauros” que representam, respectivamente, 2% e 3% respectivamente do total de custos.
- Em termos de capitação, verificamos que a receita média foi de €9,74 visitante e a despesa média foi de €7,97 visitante.

O MNF deve ser enquadrado na classificação de museu especializado, visto dedicar-se a uma temática específica.

Efectuando uma leitura atenta dos dados disponibilizados pelo INE, referentes a “*museus especializados*”, como é o caso que se propõe, é possível obter as seguintes indicações:

- Neste grupo de museus, bem como na restante maioria, em 1998, as receitas foram inferiores às despesas.

- Os “rendimentos próprios” (21%) têm tendência a ser um pouco superiores aos do conjunto dos museus (19%) e, por conseguinte, a rubrica de “subsídios, dotações e donativos”, reflecte uma ligeira redução.
- Quanto aos custos de funcionamento, a sua estrutura sofre algumas alterações, relativamente ao conjunto dos museus, uma vez que “os custos com pessoal” descem 10% e os restantes custos de funcionamento diminuem 6%, nos outros tipos de museus.
- Ao contrário, depende-se mais dinheiro com os objectos para colecção, com estudos, pesquisas e restauros e com instalações e equipamentos.
- Em termos de capitação, verificamos que a receita média e a despesa são muito aproximadas, a primeira com €4,76 e a segunda com €4,79 por visitante, o que representa metade do valor no universo dos museus nacionais.

5.2. Aspectos do investimento e da rentabilização

Tendo como base o Plano Director, analisado no ponto 6, são definidas três premissas para a execução do projecto, tendo em conta a necessidade de uma rentabilização, tão imediata quanto possível, dos investimentos e de uma produtividade da instalação, também tão elevada quanto possível, que são: investimentos de 1ª linha, 2ª linha e complementares.

No que se refere à rentabilização dos investimentos, como facilmente se deduz, e tendo por base o quadro financeiro dos museus em Portugal, verificamos que o projecto não é viável, uma vez que não dispõe de receitas próprias suficientes para cobrir os custos e obter lucro.

Prevendo que o MNF possa contar com rendimentos próprios de cerca de 20% das despesas, terá o mesmo que ser subsidiado, à semelhança do que se passa com a maioria dos museus nacionais.

A rentabilização, como se equaciona no “*estudo económico de gestão e exploração*”, deverá ser analisada do ponto de vista social, patrimonial e histórico, pelo que a mesma será conseguida se forem atingidos alguns dos seguintes objectivos:

- a preservação do espólio ferroviário.
- a divulgação desse património.
- um forte envolvimento da comunidade.
- a afirmação do MNF como agente dinamizador e inovador.
- uma aposta forte na área do turismo de lazer, mediante a realização de comboios temáticos.

- a diversificação dos produtos turísticos, para além do território Entroncamento.
- uma aposta forte no “*marketing*” personalizado ao MNF e praticamente inexistente, no panorama nacional.
- um forte envolvimento com as comunidades educativas, locais, da região e do país, mercê da sua excelente localização.
- uma articulação com a CP / REFER no sentido de se optimizarem os produtos oferecidos, ao nível da utilização dos veículos próprias do MNF / comboios temáticos.
- uma aposta forte na captação do turismo internacional.

No que diz respeito à produtividade, ela é uma resultante directa da exploração do sistema.

O número de visitantes é o “*output*” principal deste sistema e é o indicador mais visível do impacto do museu na comunidade.

Sendo a produtividade a relação entre a quantidade produzida (n.º de entradas) e o custo dos factores de produção, verificamos que quanto mais cedo existirem visitantes, mais cedo o museu obterá ganhos de produtividade.

5.3 Aspectos da gestão e exploração

De acordo com a Lei nº 59/91 de 13 de Agosto, o Museu é uma estrutura de âmbito nacional e funciona na dependência do departamento governamental com tutela sobre os Transportes e Comunicações⁹².

De acordo com o INE⁹³, os museus nacionais têm duas espécies de receitas:

- Rendimentos próprios.
- Subsídios, dotações e donativos.

O actual cenário cumpre a Lei quadro em toda a sua extensão, repercutindo no orçamento do referido departamento a participação nas despesas de funcionamento do Museu.

Até ao terceiro ano de funcionamento inicial, inclusive, em que se prevê que o Museu obtenha as primeiras receitas próprias, propõe-se que a Câmara Municipal do Entroncamento apoie o desenvolvimento do projecto, nomeadamente através da cedência de pessoal administrativo de apoio. O mesmo apoio logístico deve ter lugar por parte da CP e Refer, como aliás tem vindo a suceder desde a nomeação da primeira Comissão Executiva Instaladora.

O presidente da CEI/MNF e o secretário desta, funcionará a tempo inteiro, desde já em instalações próprias, a ceder pela CP – Caminhos de Ferro portugueses, E.P., no Entroncamento (na área prevista para implementação do Museu Nacional Ferroviário).

[...]

A CEI/MNF, para o desempenho da sua missão, recorrerá aos apoios necessários quer da CP- Caminhos de Ferro Portugueses, E.P., quer da Câmara Municipal do Entroncamento⁹⁴

Para além destas receitas, a título de dotação fixa e permanente, o Museu contará com receitas próprias e poderá ainda receber donativos ao abrigo da lei do mecenato. Estas, contudo, dado o cariz de incerteza de que se revestem, não se constituem num alicerce para o desenvolvimento sustentado do projecto.

Partindo da observação de um cenário elaborado, como planeamento, para dez anos, *Anexo I*, nos anos 1 e 2, o Museu não dispõe de qualquer receita própria, necessitando no entanto, para o seu funcionamento, de €162 080 e €251 986, respectivamente.

No ano 3, prevê-se um encargo global com o Museu de €463 530 com tendência a aumentar. As receitas próprias revelam tendência para crescer, podendo atingir os 30% no final do período.

Contudo, a fonte de receita principal, é constituída por “subsídios, dotações e donativos”, a qual terá um papel fundamental no equilíbrio da exploração. No mesmo ano 3, prevê-se que sejam necessárias subvenções de € 407 465. Estes encargos serão da responsabilidade do Ministério da Tutela.

Quanto aos custos, a exploração estrutura-se à volta de três rubricas principais:

- **Pessoal** – O Museu suportará um custo de €117 151 no ano 3, passando para €306 242 no ano 10. Em termos relativos, representa 25,3% no ano 3 e 32,8% no ano 10.
- **Conservação, restauro e investigação** – Tendência decrescente ao longo do período, passando de 29,9% no ano 3 para 24,8% no ano 10. A sua dotação absoluta aumenta de €138.683 no ano 3 para €232 290 no ano 10.
- **Restantes despesas de funcionamento** – Tem um comportamento semelhante às anteriores, com diminuição do peso relativo (de 37,8% para 31,8%), mas com um incremento da despesa em valor absoluto. Custo previsto €175 131 no ano 1 e €297 393 no ano 10⁹⁵.

Contudo, a análise dos dados disponíveis, resultantes de um trabalho de equipa, fundamenta a justificação dos seus conteúdos, nos seguintes pressupostos a ter em conta:

- O estudo foi efectuado para 10 anos e teve como pressuposto uma taxa de inflação de 2,5% ano.
- O aumento da remuneração do pessoal foi efectuado na base dos 3% ano.
- O arranque desta infra-estrutura está muito dependente da velocidade de concretização dos investimentos.
- Previsão de que o Museu e as Secções se encontrem a funcionar, embora em parte, no ano 3, o qual poderia ser considerado como o primeiro ano normal de exploração.
- Este estudo não incide sobre os investimentos do Museu, mas sim unicamente sobre as despesas e receitas necessárias para o seu funcionamento.
- O MNF tem natureza multipolar e compreende a sua Sede no Entroncamento, as Secções e Depósitos Museológicos distribuídos pelo país.
- Do ponto de vista patrimonial e da simbologia que lhe está associada, o Museu e as sua Secções constituem um todo indissociável, com um futuro e uma estratégia comuns.

5.4. Financiamento e receitas

O “merchandising” assume um aspecto fundamental neste tipo de museus, pela versatilidade de produtos que é possível colocar á disposição dos utilizadores.

Partindo do princípio que é possível efectuar uma aposta forte na qualidade e diversidade, os responsáveis pelo Museu, poderão definir um duplo objectivo:

- Dar a conhecer o Museu pela via do “souvenir”.
- Obter receitas adicionadas, através de uma boa “marketização” da sua imagem..

Pretende comercializar-se diversos artigos, tais como catálogos, livros, CD’s, filmes, loiça, pequenas lembranças.

Prevê-se que a maior força de venda seja originada pelos suportes multimédia a audiovisuais sobre o Museu e os caminhos-de-ferro, 75%, sendo os restantes 25% repartidos pelos restantes produtos.

Também as concessões, nomeadamente na área da restauração, poderão originar receitas importantes.

A diversidade de manifestações culturais, as quais poderão ser associadas à exposição de material circulante, constituirão outro factor de rendimento.

Os comboios turísticos, os quais poderão ter lugar mediante o estabelecimento de um calendário fixo e diversificado, podem, da mesma forma, constituir uma importante fonte de ingressos.

No âmbito das receitas externas, este cenário pressupõe a existência de um conjunto de entidades que, congregando as suas vontades e interesses ao redor deste projecto, possam permitir a sua concretização.

As empresas do sector ferroviário são as entidades que se encontram nessa posição de poder viabilizar a concretização do MNF.

*O Museu se, por um lado, evoca a memória do caminho de ferro em Portugal, pode, por outro lado, homenagear as entidades responsáveis por este sector, públicas e privadas, algumas ainda jovens, mas que se constituíram herdeiras do património ferroviário activo e produtivo, não podem abdicar dessa sua responsabilidade histórica, que as liga ao passado ferroviário do país.*⁹⁶

Dada a grande necessidade de apoios a nível logístico, seria importante que a colaboração destas empresas se estendesse mais e este tipo de apoio do que propriamente financeiro, podendo, para o efeito, ser estudada a possibilidade de celebrar protocolos com as mesmas, e permitir o apoio dos montantes previstos nos estudos a seguir apresentados.

Tendo por base os dados fornecidos *pelo Anexo 2 – Fontes de Financiamento*, Hipótese 1⁹⁷, e de acordo com o legislado⁹⁸, que imputa ao Ministério da Tutela e autarquias o financiamento do MNF, foi possível estabelecer um cenário para 10 anos.

As entidades propostas para envolver são, EMEF, Refer, CP, Câmara Municipal do Entroncamento, Ministério da Cultura, Ministério dos Transportes e receitas próprias.

Serão necessários, no entanto, apoios mais determinados nos primeiros anos. Gradualmente o projecto vai obtendo receitas próprias que lhe permitirão reduzir as participações externas.

As empresas do universo ferroviário participariam com valores (em dinheiro ou logística) de 5% no ano 1 e chegariam com uma participação de 2% no ano 10.

De igual modo, a respectiva Câmara Municipal veria reduzida para 9% a sua participação, após ter iniciado com 15% no ano 1.

Relativamente aos anos seguintes, verificamos o seguinte:

- Um esforço maior é exigido aos ministérios.
- A Câmara Municipal do Entroncamento também vê a sua participação aumentada, chegando ao ano 10 com uma participação de €86 003. De referir que, nesse ano, os encargos anuais com o Director do Museu serão de € 79 232 e um assistente administrativo com o custo anual de €13 839.
- As empresas do universo ferroviário vêem a sua participação absoluta no ano 10 reduzir-se para €18 696, valor que é inferior ao do ano 6.

Um outro cenário foi definido, **Anexo 3**, hipótese que se caracteriza pela saída das empresas Refer e EMEF, das hipotéticas fontes de financiamento.

A Administração Central participa de modo igual ao da Hipótese 1, sendo o restante suportado em partes iguais pela Câmara Municipal do Entroncamento e pela CP.

Nesta hipótese, a Administração Central suporta ao mesmo nível de encargos da hipótese 1.

Quanto à Câmara Municipal, regra geral mantém o nível de participação, à excepção do ano 10, em que vê a sua situação desonerar-se face à hipótese 1.

A CP ficará em igualdade de circunstâncias com a Câmara do Entroncamento, mas terá de fazer um esforço maior, visto que passará a representar o universo ferroviário. Mesmo assim, a comparticipação que irá fazer é inferior aos encargos que hoje suporta com esta área.

A proposta de envolvimento da CP, tem a ver com o facto de aquela empresa, gastar anualmente, em 2001, com as secções museológicas, uma verba aproximada de cerca de 60 mil euros, repartida por materiais, subcontratos, fornecimento de serviços externos, pessoal e diversos⁹⁹.

5.5. Exploração de uma secção museológica tipo

Do ponto de vista patrimonial e da simbologia que lhe está ligada, o MNF e as suas Secções constituem um todo indissociável.

No que se refere à estrutura dos custos das Secções, as quais, embora possuam a supervisão técnica do MNF, deverão, no meu entender, funcionar na dependência da respectiva autarquia de localização, por exemplo, no serviço municipal de cultura; esta solução que encurtaria de modo significativo as despesas de funcionamento do todo do MNF.

Partindo da observação do **Anexo 4**, “*Exploração de uma secção museológica tipo*”, verifica-se que o funcionamento de uma Secção Museológica representa um custo anual de 17 653 euros. 68% são custos com pessoal.

A manutenção da Secção reveste alguma importância, sobressaindo a conservação e a limpeza das instalações e peças de exposição.

Dentro do modelo de exploração do MNF, a Secção terá receitas próprias que representam 25% do volume das receitas. O “merchandising” poderá registar uma receita significativa, se for devidamente enquadrado numa política de enquadramento com a região onde a mesma se insere.

A Secção não origina as receitas próprias para a sua auto-sustentação, pelo que a sua existência só pode ser considerada com base em apoios financeiros das entidades interessadas.

O respectivo município poderá usufruir deste equipamento com um esforço mínimo, equivalente ao custo de um funcionário dos quadros da autarquia que se ocupe da Secção, o qual poderá desempenhar, inclusivamente, outras tarefas para o município, caso a Câmara opte por uma abertura do espaço a tempo parcial.

Numa lógica de gestão partilhada, envolvendo as associações de aficionados, e colhendo o exemplo de outros países, os custos de funcionamento poderão assumir valores simbólicos.

6. UM PLANO DIRECTOR PARA O ENTRONCAMENTO

A necessidade e decisão de se elaborar um *Plano Director – Anexo 5*, resultou de um conjunto de desenvolvimentos relacionados com o processo de implementação do Museu Nacional Ferroviário, a seguir referenciados, os quais estão na base da elaboração deste plano.

O Secretário de Estado dos Transportes, António Guilhermino Rodrigues, emite, em 11 de Novembro de 1996, um Despacho que cria um Grupo de Trabalho Informal (GTI), composto por um elemento representante da Câmara Municipal do Entroncamento e um representante da CP, respectivamente, António Pinto Pires e Jorge Vilaverde¹⁰⁰.

De entre um conjunto de procedimentos a desenvolver por este GTI, salienta-se relacionado com este capítulo, o ponto 3 do mesmo Despacho que refere: *Assim, considera-se igualmente possível que a própria sede seja constituída por um edifício recuperado, ele próprio com características museológicas – por exemplo a antiga Central Eléctrica da CP, referida na proposta – e um conjunto de outros pólos com idênticas características, disseminados pelo Entroncamento*¹⁰¹.

Na sequência do mesmo Despacho, o mesmo GTI, em Fevereiro de 1997, apresenta um dossier que inclui, entre outros capítulos, um estudo pormenorizado, sobre toda a área museológica e afectar ao MNF, acessos e linhas, programa institucional, programação das sub-fases, estimativa orçamental e cronograma financeiro, ao que se convencionou chamar a 1ª fase¹⁰².

As propostas, apresentadas ao Secretário de Estado dos Transportes no referido dossier, são aceites e conduzem à nomeação da Comissão Executiva para a Instalação do Museu Nacional ferroviário, CEI/MNF, por Despacho do mesmo Secretário de Estado, datado de 18 de Junho do mesmo ano.

No conjunto de competências atribuídas à CEI/MNF, salienta-se no ponto 2: *Verificar a orçamentação e calendarização – de acordo com as disponibilidades – dos trabalhos de implementação propostos pelo GTI na sua Programação Técnica e, em consequência, elaborar e propor à minha aprovação um Programa e um Orçamento de Investimentos para 1997 e para os anos subsequentes*¹⁰³.

Por indicação da Câmara Municipal do Entroncamento, é convidada a participar, neste processo, a arquitecta Maria Isabel Corrêa da Costa. Em conjunto com a CEI/MNF, e após aturados estudos, é concluído, em Março de 1999, um “Projecto Geral, Programa Base”, para o MNF, pólo do Entroncamento¹⁰⁴.

Este “Programa Base” resulta das anteriores reflexões efectuadas, que conduziram à concretização de alguns projectos a executar no início do ano de 1998, nomeadamente a adaptação do “Edifício da antiga 6.ª área de circulação” a edifício sede do Museu, da autoria da referida arquitecta, bem como outros projectos a serem executados sequencialmente.

Também por decisão da Câmara Municipal do Entroncamento, acaba por ser encomendado ao GAT, Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas, o estudo de um “Plano Director do Museu do Entroncamento”¹⁰⁵. Já em 1989 o mesmo GAT tinha elaborado um estudo prévio para o Museu Ferroviário, quando se previa a construção de um grande edifício para o efeito.

Em conjunto com a CEI/MNF, e tendo por base os estudos elaborados pelo GTI, o parecer de diversos especialistas e o “Programa Base” de Isabel Costa, procedeu-se à definição do objectivos para o referido “Plano Director”.

Em Julho de 1999, o GAT de Torres Novas conclui a redacção técnica do “Plano Director para o Museu Nacional Ferroviário”, com a colaboração dos arquitectos Pedro Lobo Antunes, Manuela Fazenda, Vitor Santana e Francisco Varanda.

O desenvolvimento a seguir apresentado resulta da reflexão efectuada sobre os três documentos mencionados anteriormente, por ordem cronológica, e resultantes dos respectivos circunstancialismos em que foram produzidos.

A elaboração deste “Plano Director” contempla uma séria de núcleos específicos, de âmbito temático, pelo facto de estarmos em presença de um território muito definido, onde existe uma **central eléctrica**, do início do século XX, um **conjunto oficial ligado à tracção do vapor**, da mesma data, único no país, uma **rotunda de locomotivas**, onde outrora existira um edifício que foi demolido na década de 70. Para além de outros edifícios não tão fortes em termos de carga arquitectónica, mas que, pela sua envolvência e enquadramento, conferem ao espaço uma singularidade única e inseridos dentro do conjunto da vasta área museológica que constitui, no seu todo, o principal testemunho do museu.

O que está em causa é o seu sentido unitário, complexo e diversificado que se pretende valorizar, enquanto museu vivo, enriquecendo o seu desempenho técnico, cultural e turístico, salvaguardando e complementando com novas intervenções, todo o suporte edificado, porque único, e a sua relação ambiental com a envolvente urbana, da qual é parte integrante.

6.1. Serviços para o público

A definição do tipo e natureza dos serviços que o museu vai oferecer aos visitantes, de alguma forma explicitados no capítulo anterior, constituem uma componente vital do próprio Museu e vai depender de um conjunto de parâmetros a definir, tais como:

- a duração prevista para a visita ou tipos de visita;
- o universo dos visitantes, enquanto utilizadores do museu;
- o número de visitantes;
- as classes de público previstas;
- a importância das visitas repetidas no plano da gestão museológica;
- o equilíbrio entre informação, educação e aspectos lúdicos;
- o equilíbrio entre exposições temporárias e permanentes;
- meios de investigação postos à disposição do público;
- programas educativos e facilidades para escolas e outros grupos educacionais;
- programas de acontecimentos/serviços para a comunidade local com interesses no caminho-de-ferro;
- política de publicações.

Neste campo, torna-se necessário definir, à partida, uma política de colecções em função de:

- Possíveis zonas de reserva alternativas, face a um museu que se pretende centrado no problema do património e do serviço ao público visitante, como utente, utilizador, elemento dinamizador do próprio Museu.
- A questão do modo de visitantes.

6.2. Espaços exteriores

A valorização da imagem a conferir ao tratamento desta área museológica assentará, em grande parte, na redefinição das relações entre os edifícios e o espaço exterior, em função do princípio fortemente estruturante e organizativo, que será o percurso de visita.

Tendo presente a importância do tratamento dos espaços exteriores na viabilização da componente de lazer a introduzir na fruição do Museu, passo a caracterizar o objectivo principal a que a sua realização deverá obedecer.

Rentabilização, na sua máxima expressão, do espaço ao ar livre de que se dispõe, para:

- *fins expositivos simples de peças de grande e média dimensão (exposições permanentes, temáticas e temporárias);*

- *como área de repouso e lazer;*
- *como espaço de conjugação da componente didáctica experimental com a função lúdica;*

Isso implica assumir as decorrentes implicações, tanto a nível dos investimentos necessários, como da política de actividades e serviços a serem assumidos pelo Museu, directamente ou sob o regime de concessão, tendo presente os consequentes reflexos no processo de gestão do Museu.

- Linha de demonstração**, com um comboio experimental, tipo comboio de jardim, em percurso e definir, em regime não permanente, com dias e horário pré-determinados.
- Linha de transporte de passageiros**, também a funcionar de acordo com percurso e horário a definir, tendo como centro nevrálgico, o cais de mercadorias.
- Pequeno anfiteatro**, exterior, semi-coberto, em estrutura ligeira, para projecção de filmes sobre viagens, tendo o caminho de ferro como protagonista, eventualmente recorrendo ao sistema videowall.
- Jogos experimentais**, de grande dimensão para crianças sobre os princípios da mecânica ferroviária, com peças reais, podendo esta actividade ser complementada com outras em espaços interiores.
- Fotografias de rua**, para grupos.
- Zona de piqueniques** e merendas.
- Venda de especialidades** locais e regionais, com eventual prolongamento para o exterior, em extensão e/ou complemento das actividades de cafetaria/bar.
- Venda de revistas** e periódicos sobre o caminho-de-ferro, transportes de mercadorias e publicações de revistas do museu, postais de viagens e de turismo antigos, em extensão e/ou complemento das actividades da loja, localizadas junto à entrada do Museu¹⁰⁶.

6.3. Objectivos da realização do projecto

Tendo presente o facto do museu ser uma área específica dentro do vasto espaço ferroviário, inserido no perímetro da estação do Entroncamento, vocacionado para uma leitura contemporânea e de modo mais concentrado, de todas as implicações subjacentes ao testemunho vivo deste mundo tão específico, e da sua evolução ao longo do tempo patenteada num espaço tão fortemente definido; considerando ainda que o Museu na sua vertente aberta e contemporânea, tendencialmente mais interventiva a nível sócio-cultural, deve o mesmo procurar ser:

- *Um espaço de encontro, reflexão e divulgação de outras actividades de carácter temporário que, à semelhança de outros equipamentos contemporâneos e similares,*

permita introduzir uma dinâmica cultural mais diversificada, ou tematicamente mais aprofundada, com a contrapartida de aumentar a sua capacidade atractiva e o universo dos seus utentes;

- *Sede de actividade de associações tematicamente co-relacionadas com a promoção e divulgação do mundo ferroviário; associações de amigos, aficionados, sectores profissionais, etc.;*
- *Elemento incentivador de pesquisa e de investigação ligado ao caminho de ferro;*
- *Local de exposição e divulgação das inovações ligadas ao desenvolvimento do transporte ferroviário em Portugal, tais como os projectos de metros de superfície, travessia ferroviário do Rio Tejo em Lisboa e ligação ao Algarve; o desenvolvimento ferroviário como factor de resposta às necessidades de transporte em zonas sujeitas a forte expansão urbana, e a estagnação das linhas implantadas em zonas sujeitas a regressão demográfica¹⁰⁷.*

Os objectivos que se colocam, nesta fase de desenvolvimento do projecto do museu, são os seguintes:

- **Dotação das melhores condições logísticas** (funcionais, espaciais, ambientais) para a conservação e a exposição das colecções de material circulante e outros equipamentos e instrumentos ferroviários.
- **Valorização do material exposto** pelo conjugação dos vários factores físicos e naturais com que a arquitectura pode jogar.
- **Concretização de um espaço físico**, entendido na sua dupla componente construção e espaço exterior, dotado da necessária unidade morfológica, ultrapassando a actual proliferação aleatória de construções ligadas por uma comum função ferroviária, susceptível de albergar nas melhores condições de conservação e de exposição, o acervo já afecto ao Museu.
- **Caracterização do espaço exterior** visitável, enquanto função expositiva associada à componente de lazer, dotado de uma unidade morfológica, de fácil apreensão e qualidade de informação e de imagem urbana.
- **Definição de uma imagem do Museu atractiva**, facilmente aliada à leitura da expressão do mundo ferroviário.
- **Estabelecimento de um espaço físico de diálogo** e de co-relação directa entre o museu e a cidade, tendo presente as ligações da maioria dos seus habitantes ao mundo ferroviário e minorando o actual carácter de ínsula da área museológica.
- **Integração da área museológica na envolvente urbanística imediata.**

- **Definição de um percurso estrutural** de visita cómodo, seguro e atractivo, facilmente apreendido, prevendo circuitos alternativos para interesses diferenciados temáticos ou outros.
- **Estruturação do sistema de acessibilidades** ao Museu a partir dos principais pontos de acesso (estação/passagem inferior/passagem superior) previstos, tendo presentes os fluxos esperados, a sua origem e as capacidades de estacionamento das áreas envolventes.
- **Valorização do património edificado** ferroviário, através da reabilitação dos edifícios existentes, como memória a manter da expressão do mundo ferroviário e na sua qualidade de património vivo, o qual constitui, no seu todo, o primeiro testemunho museológico geral.
- **Afirmação no tratamento arquitectónico** do Museu (nos projectos de reabilitação/renovação ou de projectos dos edifícios novos) do seu sentido unitário, estabelecendo elos de linguagem formal que permitam fazer uma leitura clara da identificação do desempenho ferroviário, controlando e actuando sobre a disparidade formal actualmente verificada.
- **Previsão da possibilidade de faseamento** da realização física de acordo com as disponibilidades orçamentais, sem criação de hiatos no processo de desenvolvimento do Museu, através da criação de cenários integrados de realização física – gradualismo de intervenção.
- **Multipolaridade** assente numa lógica de diversidade das colecções¹⁰⁸.

6.4. Base programática e estratégia de intervenção

Considerando que o Museu dispõe de uma área museológica composta por um conjunto de edifícios, actualmente desactivados da sua anterior função ferroviária, a concretização destes objectivos do projecto, no entender da Comissão Executiva Instaladora, terão como frentes de desenvolvimento, em definição de linhas orientadoras, para a elaboração de um programa base, identificando-se os seguintes espaços:

- ***Espaço expositivo e de lazer***

- **Núcleo de exposições:**

- Edifício de tracção eléctrica e material rebocado (a recuperar).
- Cobertura sul para exposições temáticas (a construir).
- Cobertura norte para exposições (já construído neste âmbito).
- Edifício do vapor (a recuperar).

- Simulação de uma estação ferroviária (a construir).
- Redonda – Rotunda de locomotivas (a reconstruir).
- Área exterior de sinalização (a tratar para musealização).

Núcleo de extensão cultural

- Serviços educativos (a instalar no cais coberto após recuperação).
- Atelier infantil (Idem, espaço anterior).
- Serviços para o público (e definir).
- Serviços de investigação (a definir).
- Pequeno anfiteatro ao ar livre (a construir)¹⁰⁹.

Tendo presente o facto de o Museu ser uma área específica dentro do vasto espaço ferroviário afecto à CP e posteriormente transferido para a Refer, vocacionado para uma leitura contemporânea e de modo mais concentrado, de todas as implicações subjacentes ao testemunho vivo deste mundo ferroviário e da sua evolução ao longo do tempo. Considerando ainda, que o Museu, na sua vertente aberta e contemporânea, mais interventiva a nível sócio-cultural, deve ser um espaço de encontro, reflexão e divulgação de outras actividades de carácter temporário que, à semelhança de outros equipamentos contemporâneos e similares, permita introduzir uma dinâmica cultural mais diversificada, ou tematicamente mais aprofundada, deverá haver a contrapartida de aumentar a sua capacidade atractiva e o universo dos seus utentes.

- ***Espaço de reserva visitável***

Edifício das instalações oficinais.

Coberturas norte e sul das instalações oficinais.

Grande oficina do vapor.

- ***Espaço de reserva de visita condicionada***

Este espaço pretende-se sobretudo interactivo, onde funcionarão a escola-oficina/centro de aprendizagem, tendo como principais intervenientes elementos oriundos do universo ferroviário.

Núcleo de recepção de material circulante.

Serviços técnicos.

Oficinas.

- ***Espaço de serviços***

Sede administrativa do Museu (já existente)

Núcleo de recepção ao público.

Núcleo de apoio ao público.

Núcleo de serviços administrativos.

6.5. Programa funcional e estratégia de intervenção

A organização funcional baseia-se numa estrutura de inter-relação entre os núcleos de natureza diferenciada, mas afins e complementares no âmbito das respectivas actividades e funções, cujos núcleos, a seguir indicados, são indiciadores da organização a encetar:

- Núcleo de recepção ao público.
- Núcleo de exposições.
- Núcleo de extensão cultural.
- Núcleo de apoio ao público.
- Núcleo de serviços administrativos.
- Núcleo de manutenção.

Neste contexto, os critérios de intervenção nos edifícios existentes serão, de acordo com os princípios de orientação que visam a conservação requalificada em função das novas actividades que nos mesmos vão ter lugar, a nível do respectivo desempenho museológico, permitindo uma intervenção faseada e adaptada ao ritmo das disponibilidades financeiras.

- a) Levantamento à escala 1/100 dos edifícios a recuperar.
- b) Análise do estado de conservação dos edifícios, individualizando os problemas estruturais, as patologias construtivas, os materiais de construção, etc.
- c) Definição do âmbito programático de cada edifício face ao programa geral do Museu e da respectiva fase de realização.
- d) Avaliação técnico-económica da viabilidade de recuperação em função do respectivo valor patrimonial, isto é, funcional.
- e) Definição dos princípios conceptuais geradores da unidade morfológica e da complementaridade funcional a que os projectos, museológico e arquitectónico, deverão obedecer.
- f) Elaboração do projecto geral do Museu, segundo um critério de restauro com adaptação morfológica às suas novas funções, face a um programa aberto e numa perspectiva de flexibilidade funcional.
- g) Desenvolvimento do projecto geral de museografia.

- h) Definição de uma calendarização para a intervenção física nos espaços identificados.
- i) Projecto de infra-estruturas e de arranjos exteriores.
- j) Projecto de musealização dos espaços exteriores.
- k) Projecto de sinalização e de informação¹¹⁰.

O terreno cedido pela CP/Refer para a instalação do museu situa-se no interior do perímetro ferroviário, a poente da estação do Entroncamento, apresentando uma área de cerca de três hectares.

No seu interior, situa-se um conjunto de edifícios de natureza profundamente diferenciado, mas que, na relação relativamente à sua política de intervenção, se deve assumir sempre o princípio da reutilização máxima e de requalificação dos recursos existentes para os fins museológicos previstos, procurando que os mesmos tenham uma expressão diferenciada.

Esta situação decorre da variedade não criteriosa, aparentemente aleatória das respectivas localizações, caracterizando-se de um modo geral por uma política de acrescentos fáceis, destinados a satisfazerem necessidades momentâneas de funcionamento, mas que, na ausência de soluções estruturadas ou definitivas, se foram institucionalizando e permanecendo no tempo, sem terem, no entanto, sido pensados nem preparados para tal.

Também a ausência de uma política de hábitos de manutenção das grandes instalações que, com o tempo, foram perdendo a sua função inicial, tendo-se transformado progressivamente em grandes depósitos de material ferroviário, veio a revelar-se como a principal causa de degradação do estado de construção de edifícios projectados no princípio do século XX, de um modo exemplar para a sua época.

Para melhor compreensão desta realidade patrimonial, procedeu a CEI/MNF à listagem dos edifícios localizados na área museológica já desactivada da sua função ferroviária, com indicação das respectivas áreas brutas.

A listagem, a seguir indicada, destinou-se também a fundamentar a proposta apresentada pela CEI/MNF, à Refer, de forma a identificar e caracterizar todos os edifícios a integrar o MNF, e que esta empresa aceitou¹¹¹.

*Acordar, em definitivo, com a CP – Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. e a Rede Ferroviária Nacional, Refer, E.P., os moldes em que se constituirá a 1.ª fase do Museu Nacional Ferroviário.*¹¹²

- **Antigas instalações da 6ª área de circulação da CP**, adaptadas em 1998, para sede do Museu, no âmbito deste processo – área de 236 m².

- **Antigo depósito museológico da CP**, já afecto à área museológica da CP, adaptado para o Núcleo de Tracção Eléctrica e Material Rebocado, projecto concluído em 1998, área de 1.650m².
- **Antiga oficina do vapor, 1ª fase**, naves a nascente, área de 1.103m².
- **Antiga casa dos maquinistas**, área de 290m².
- **Antiga central eléctrica**, área de 787m².
- **Báscula**, área de 183m².
- **Casa do Poço**, área de 150m².
- **Oficina de extintores**, área de 209m².
- **Depósito de água**.
- **Placa giratória de locomotivas**, antiga redonda.
- **Cais coberto de mercadorias**, área de 243m².
- **Pórtico de lavagem de carruagens**.
- **Edifícios dos antigos serviços de segurança**, área de 86m².

Tratando-se de edifícios isolados, mas muito próximos uns dos outros, eles fazem parte de um todo integrado, sendo funcionalmente complementares e não podendo ser avaliados independentemente do contexto em que se inserem, tendo em conta o projecto de realização em que se enquadram.

Pretende-se que este plano confira a cada um dos edifícios uma função tendo por base uma organização geral das actividades identificadas como fundamentais para um funcionamento equilibrado induzido pelos objectivos do Museu.

A abordagem a seguir desenvolvida, não sendo exaustiva, pretende constituir um elemento agregador e catalizador de futuras definições temáticas e museográficas, complementares dos aspectos aqui referidos, razão pela qual se efectua a caracterização dos principais edifícios a seguir indicada, com base em estudo elaborado pela CEI/MNF e apresentado à tutela, Secretaria de Estado dos Transportes¹¹³.

6.5.1. Sede do Museu

Anterior edifício da 6.ª área de circulação, tendo no seu início estado muito ligado à gestão da circulação vapor, foi construído pela CP no início dos anos 30 em alvenaria de pedra.

Em 1998 sofreu uma intervenção integral e foi adaptado às suas novas funções como sede do Museu.

Programa funcional

Direcção; Secretariado e serviços administrativos; Instalações sanitárias; Loja, informação e venda de bilhetes (numa fase inicial); Sala de reuniões, pequeno auditório; Arquivo e documentação, como embrião do futuro centro de documentação dotado de equipamento multimédia destinado a garantir a permanente acessibilidade do público interessado a uma base de dados de toda a documentação do espólio do Museu, incluindo o existente nos outros pólos ou secções museológicas.

Projecto de arquitectura realizado pela arquitecta Isabel Corrêa da Costa.



Fig. 7 - Edifício da Sede Nacional do MNF (Foto de P. Pires)

6.5.2 .Edifício do Núcleo de Tracção Eléctrica e Material Rebocado

Antigo depósito museológico da CP. Edifício construído em 1912, constituído por três naves transversais, com uma estrutura metálica travada por panos de tijolo maciço, que se enquadra no tipo de estrutura usada no princípio do século XX para a construção de pavilhões industriais. Na cobertura destacam-se os lanternins em vidro.

Em data posterior foram-lhe acrescentadas duas outras naves, cujo estilo arquitectónico e estrutural é muito idênticas às iniciais.

O estado de conservação do edifício é bastante precário nas três primeiras naves devido a infiltrações causadas pela falta de limpeza dos algerozes.

Filosofia de intervenção

Reveste-se de grande importância a preservação da memória deste edifício pela sua tipologia ferroviária, bem como pela importância da imagem no interior da área museológica, que passa pela recuperação da estrutura metálica e substituição integral dos panos de tijolo.

Na fachada norte há a adopção de novos elementos de leitura da imagem do edifício, seguindo uma linguagem arquitectónica actual, relacionada com as novas necessidades construtivas e funcionais.

Conteúdo programático

No que se refere ao conteúdo programático, trata-se de um significativo espaço expositivo para material circulante, constituindo o núcleo da tracção eléctrica e material rebocado servido por três linhas.

O edifício em si será objecto de uma museografia temática, complementar da leitura do material circulante exposto.

A área expositiva prolonga-se para sul, em exterior, onde três linhas com travessas de natureza diferenciada, madeira, bi-bloco e mono-bloco, ilustrarão espectos temáticos deste núcleo.

Este mesmo espaço, aberto ao exterior, virá a ser coberto por uma cobertura ligeira, destinando-se a albergar exposições temáticas relacionadas com o período da tracção eléctrica, do qual o Entroncamento é o pólo mais significativo, em condições de protecção para o material exposto e de conforto para o visitante.

Este tipo de cobertura, pela sua proximidade e complementaridade funcional em relação às grandes naves, deve assumir uma linguagem de forte integração e continuidade arquitectónica em relação ao edifício que prolonga a e que confere continuidade funcional e programática, uma vez que assume em relação a ele um carácter de extensão.

De salientar ainda a importância da operacionalidade das linhas de serviço a instalar no âmbito da política de intercâmbio que o Museu poderá empreender com as outras secções e pólos museológicos.

A existência de um cais a poente, junto a uma linha operacional, cuja reabilitação está prevista no programa museológico, poderá constituir base para animação deste núcleo temático, eventualmente relacionável com uma paragem de comboio experimental, animação periódica, etc.

Prevê-se ainda criação a norte do mesmo edifício, de dois átrios de chegada como espaços de transição.

Projecto de arquitectura elaborado pela arquitecta Isabel Corrêa da Costa.

6.5.3. Edifício do vapor



Fig. 8 - Edifício do Vapor (Foto de P. Pires)

Edifício construído pela CP em 1920, como “Nova oficina de reparações”, e onde funcionava, à data da criação do Museu, um conjunto de serviços de apoio à grande oficina de reparações de material circulante.

Trata-se de duas naves abertas lateralmente sobre as grandes naves das referidas oficinas do tempo da tracção a vapor, ainda em laboração.

Caracterização construtiva:

Uma edificação, à semelhança da anterior, com uma estrutura metálica e enchimento das paredes em panos de tijolo maciço. A cobertura é em telha assente numa estrutura metálica com lanternins longitudinais e dotados de ventilação lateral..

As diversas alterações/intervenções efectuadas ao longo do tempo, não se pautaram pelo respeito das características do edifício.

Também o seu estado de conservação determina a elaboração de estudos no sentido de avaliar a integridade estrutural do mesmo edifício.

Conteúdo programático

Esta parte do edifício do vapor constitui, nesta fase de programação expositiva e de elaboração de projecto, uma das partes principais da temática que muito teve a ver com o Entroncamento e o edifício em si – a tracção a vapor.

Este corpo albergará no seu interior, e repartido por dois andares, o núcleo temático do vapor, onde serão abordados, com base em painel de instrumentos e outras matérias provenientes na antiga escola de fogueiros e maquinistas, os seguintes temas:

- Pavilhão – Frente da caldeira de uma locomotiva a vapor.
- Caldeira a vapor propriamente dita.

- Leito com longarinas de chapa de uma locomotiva a vapor.
- Leito com longarinas de barra de uma locomotiva a vapor.
- Distribuição plana – Sistema “Stephenson”-
- Distribuição plana – Sistema “Joy”.
- Distribuição cilíndrica – Sistema “Walschaert”.
- Bogie.
- Bissel.
- Eixo radial.
- Empanques das hastes dos êmbolos.
- Conjunto da instalação para combustão a óleo.
- Conjunto da locomotiva e tender.

O MNF dispõe de materiais explicativos, tipos painéis e instrumentos, provenientes da antiga escola de maquinistas e fogueiros do Entroncamento, para ilustrar e complementar os temas enunciados, fundamentais para perceber o funcionamento da tracção a vapor.

No interior desta nave, com uma linha ligada à rede geral do museu, serão colocadas três locomotivas a saber, pela respectiva ordem do interior, para o exterior:

- **Locomotiva da série 070 a 097, simples expansão:** Locomotiva que será seccionada na parte da caldeira e tubular, por forma a demonstrar o seu interior e percurso do vapor que conduzia ao funcionamento da locomotiva.

Não poderá ser colocada em estado de funcionamento. Recorrendo a sistemas de simulação, por meios eléctricos ou pneumáticos, poderá assistir-se ao funcionamento do sistema de bielas e cilindros, prática muito corrente noutros museus semelhantes, constituindo um dos pólos mais atractivos deste género de museus.

- **Locomotiva da série 001 a 004 :** Locomotiva de pequenas dimensões, vocacionadas para o serviço de manobras dos depósitos de locomotivas, e que será colocada em estado de funcionamento, especialmente para as circulações internas do museu.

- **Locomotiva 005:** Locomotiva única de caldeira vertical do parque de locomotivas da CP, construída em 1901 pela Societé John Cockerill, para ser colocada em estado de funcionamento, também para as circulações internas do Museu.



Fig. 9 - Locomotiva 070



Fig. 10 - Locomotiva 004



Fig. 11 - Locomotiva 005

(Fotos de P. Pires)

No que se refere à construção de uma **simulação de estação ferroviária**, no contexto de um programa de animação da visita ao Museu, onde se poderia alojar uma exposição demonstrativa ao vivo de um conjunto de temas ferroviários como a bilhética, os fardamentos, os horários, os relógios, os sons, de modo a facultar aos utentes uma experiência real, pode ter lugar no espaço adjacente da ala sul do edifício.

Daqui poderia constituir-se o ponto de partida e de chegada opcional do comboio experimental, com paragens em todos os núcleos temáticos, devidamente integrado no percurso da visita.

Nesta simulação, poderiam ainda ser ilustrados de um modo exemplificativo aspectos como a organização de uma estação, o telégrafo, o telefone de mesa, as centrais telefónicas, o chefe de estação e outro pessoal de serviço.

As formas de que se revestirá a animação deste espaço decorrerão do projecto museográfico geral, mais concretamente da expressão geral que ele vier a assumir no interior da oficina do vapor, em função da selecção criteriosa dos temas mais significativos face á experiência ferroviária portuguesa, ao espólio disponível do museu e do tema que for desenvolvido no local.

Projecto de arquitectura elaborado pelo GAT, Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas.

6.5.4. Rotunda de Locomotivas

Este local conta, tal como no início da sua construção, com catorze linhas dispostas em forma concêntrica e que convergem num fosso circular, onde existe uma placa giratória, a qual permite que os veículos sejam transpostos para as respectivas linhas.

Actualmente não existe qualquer edifício; o anterior foi demolido em 1974.

Este local constitui-se como o núcleo central do Museu, dada a sua interligação e articulação no espaço Museu com a estrutura urbana da cidade e a estação ferroviária.

Acessibilidades

No âmbito da implementação deste Museu, foi acordado com a Refer, tendo em conta a remodelação da estação ferroviária, proceder à construção de uma passagem inferior com ligação à zona nascente da cidade.

Por este eixo acederá a maioria dos visitantes provenientes do centro do Entroncamento, assim como todos os que entrarem no Museu por ligação ferroviária, sendo de prever, que os grupos de visitantes organizados, que usufruindo desta excepcional acessibilidade, optarão pelo comboio como meio de transporte para este local.

Pela zona poente da passagem superior, que atravessa todo o “lay-out” ferroviário, acederão os visitantes que se deslocarem em autocarro, caso venha a ser previsto local de estacionamento para autocarros de turismo, em complemento dos lugares existentes na Praça da Estação; o atravessamento, condicionado pela via férrea, constituirá uma hipótese de último recurso.

Pela zona nascente da passagem superior, acederão sobretudo residentes locais, ou se vier a ser adoptada a solução de implementação de zona de restauração em edifício panorâmico, o qual passará a ter uma relação muito forte com esta passagem superior, a qual constitui um miradouro panorâmico sobre toda a área museológica.

Filosofia de intervenção

O espaço para a construção do edifício da “redonda”, e devido à sua forma concêntrica, tornam-no muito vocacionado para uma primeira função de acolhimento, informação genérica (painéis informativos, meios audiovisuais, multimédia, exposição geral de veículos nas linhas da “redonda”).

Destina-se sobretudo à apresentação de uma colecção forçosamente genérica, também pelas limitações de espaço, mas também com forte aptidão para exposições temporárias, isto é de permuta de material com as restantes secções museológicas.

Na solução arquitectónica que vier a ser adoptada para a este edifício, os materiais a utilizar deverão ser os tradicionalmente correntes no mundo ferroviário, designadamente, o ferro, o vidro e o tijolo maciço. A fachada principal deverá ser tratada numa cenografia de transparência com leituras variadas.

A leitura deste edifício adquire especial relevância, quer a partir da estação do Entroncamento, a partir da passagem superior, e em movimento, quer da que é feita a partir dos comboios que circulam na linha do Norte.

Funcionalmente, este edifício constitui ainda um nó de articulação com os circuitos de visita a implementar, nomeadamente o pedonal e os de comboio, com paragens nos núcleos especializados.

Estudo prévio elaborado pela arquitecta Isabel Corrêa da Costa e posteriormente pelo GAT, Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas.

6.5.5. Central Eléctrica

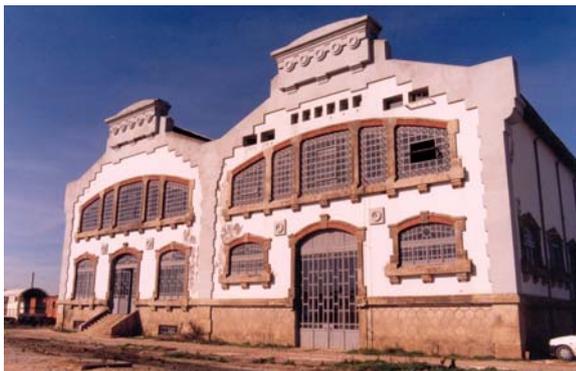


Fig. 12 - Central Eléctrica (Foto de P. Pires)

Estamos em presença de um edifício com uma carga arquitectónica muito forte neste espaço, construído em 1930.

O estado de conservação deste edifício pode considerar-se satisfatório, necessitando, no entanto, de serem resolvidos os problemas de cobertura, relacionados com o sistema de drenagem de águas pluviais.

Filosofia de intervenção

Relativamente à adaptação à sua nova função museológica, este edifício é já em si próprio uma peça do museu ferroviário, não só pela sua arquitectura emblemática e pelos

pormenores construtivos, como também pela diversidade e valor do equipamento mecânico existente no seu interior.

A museografia deste espaço, relacionada com a produção de energia eléctrica para todo o perímetro ferroviário, deverá decorrer fundamentalmente do programa museológico que vier a ser definido, o qual passará naturalmente pela manutenção e exposição valorativa do equipamento mecânico e eléctrico existente, nomeadamente da ponte rolante e o grupo gerador diesel, do gabinete de trabalho tipicamente ferroviário, cujo ambiente deverá ser objecto de animação temática, assim como o espaço em cave.

O estudo prévio foi elaborado pelo arquitecto José Maria Valero Suarez, de Saragoça¹¹⁴.

Vejam-se a título de exemplo, a Central Tejo em Lisboa, ligado ao Museu da Electricidade, e o edifício do Museu do Carro Eléctrico do Porto

6.5.6. Instalações Oficiais – Antiga casa dos maquinistas

Estes dois espaços simétricos, correspondentes a um edifício com dois corpos idênticos, destinam-se a reinstalar, numa primeira fase até à disponibilização da “grande oficina do vapor”, as oficinas de material ferroviário.

O estado de conservação do edifício pode considerar-se satisfatório, à parte algumas situações isoladas, e de fácil resolução, decorrentes de anteriores alterações feitas à revelia da natureza construtivas do edifício.

A função museológica deste edifício, é o de uma oficina em pleno estado de funcionamento, integrada no circuito museológico, de apoio à manutenção e reparação do material em funcionamento.

O projecto de recuperação foi da responsabilidade GAT, Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas.

6.5.7. Cobertura norte de material circulante

Como prolongamento funcional das “*instalações oficiais*”, referido anteriormente, este edifício funcionará como elemento embrionário de um sector oficial integrado no circuito de visita, tendo em consideração a importância didáctica de que se reveste a visita destas mesmas oficinas para todos os escalões etários.

Foi concebida para, numa primeira fase, responder ao objectivo de recolha e conservação do material ferroviário, aliando-o sempre que possível ao de divulgação, como será o caso.



*Fig. 13 - Cobertura de material circulante
(Foto de L. Filipe Lopes)*

A concepção desta cobertura teve como condicionantes a preservação da leitura da fachada sul da “báscula”, pelo que teve de respeitar em relação à mesma, a necessária distância - o mesmo no que se refere à “antiga casa dos maquinistas”, - de edifícios muito próximos entre si, como era vulgar neste tipo de meios ferroviários.

O respectivo projecto de arquitectura foi elaborado pelo GAT, Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas.

6.5.8. Casa da báscula

Trata-se de um espaço contíguo aos dois referidos anteriormente, o qual se destinava a pesar os bogies (rodados) de material circulante diverso, nomeadamente locomotivas a carruagens. Balança de grande precisão, constituída por 8 corpos interligados.

A intervenção neste edifício tem a ver com a recuperação do seu equipamento mecânico para sua exposição demonstrativa e experimental, devidamente museografada, isto é, explicada de uma forma fácil e acessível.

A intervenção no edifício, em termos de recuperação, deverá ser feita a um nível minimalista, de forma a valorizá-lo com um mínimo de alterações.

Na parede, virada a nascente, será colocado um mapa com a localização de todas as secções e depósitos museológicos integrados neste processo museológico.

6.5.9. Casa do Poço

Trata-se de um edifício de grande interesse museológico, ainda em funcionamento, que se destina a cobrir e preservar um poço de grande profundidade para captação de água para todo o perímetro ferroviário, e respectivos mecanismos de elevação de água.

Necessita apenas de obras de conservação e será inserido no circuito museológico.

6.5.10. Cais coberto de mercadorias

Trata-se de um antigo cais com armazém de mercadorias, todo construído em madeira, como era vulgar na exploração ferroviária.

A reabilitação do edifício passa pela manutenção das suas principais características arquitectónicas, pelo que é necessário proceder a uma acção de conservação prévia da estrutura, da cobertura e dos madeiramentos das paredes, em relação á reabilitação de fundo prevista no sentido de o adaptar às novas funções museológicas.

Finalidade programática

A nível programático será construído um espaço de animação infantil no seu interior, com possibilidade de prolongamento para o exterior onde serão colocadas peças ferroviárias cujos princípios mecânicos poderão ser visualizados e experimentados, num ambiente lúdico e didáctico.

Será ainda criado um outro espaço destinado ao funcionamento dos serviços educativos, tendo em vista o desenvolvimento de técnicas de educação para vários níveis etários.

Projecto de arquitectura foi elaborado pelo GAT, Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas.

6.5.11. Instalações dos ex-serviços de segurança

Antigo edifício das instalações da via e arrecadação

Trata-se de dois edifícios, um de alvenaria de tijolo, rebocado e outro, de grande interesse arquitectónico, com tijolo maciço à vista.

As obras a empreender serão de adaptação para funcionamento como bloco de instalações sanitárias, um deles, o outro, de tijolo maciço, como instalação de apoio ao público.

6.6. Em síntese

Como resultado dos estudos efectuados e propostas apresentadas, no âmbito do processo de implementação do MNF, até à elaboração desta dissertação, foram realizadas as seguintes intervenções:

- a) Sede Administrativa do Museu – Antigo edifício da 6^a área de circulação, edifício 12, conforme planta do GAT.
- b) Cobertura para exposição de material circulante, edifício 24, conforme planta do GAT.
- c) Núcleo da Tracção Eléctrica e Material Rebocado. Foi adjudicada a obra com cobertura financeira, mas devido a problemas com o empreiteiro, encontra-se a mesma suspensa. Edifício 8, conforme planta do GAT.
- d) Oficinas de Conservação de Peças e Exposição. Obra adjudicada e em fase de execução. Edifício 99, conforme planta do GAT.
- e) Oficinas do vapor. Projecto de arquitectura concluído em 2001. Dotação financeira no PIDDAC de 2003 para o lançamento do concurso de adjudicação da obra.

7. SECÇÕES MUSEOLÓGICAS

7.1. Arco do Baúlhe

Na impossibilidade de se proceder a uma abordagem de todas as secções museológicas, o que se tornaria algo repetitivo e provavelmente fastidioso, optei por dedicar uma atenção especial à secção museológica de Arco de Baúlhe, situada no concelho de Cabeceiras de Basto.

As razões desta escolha prendem-se com os seguintes aspectos:

- A sua localização geográfica.
- O território museológico.
- A Secção como factor de desenvolvimento local.
- O primeiro pólo que integrou o projecto MNF polinucleado.
- A função educativa que o MNF/Secção pode desenvolver na região.
- O interesse demonstrado pela autarquia.
- As potencialidades turísticas que este espaço encerra.
- A ligação da Secção à Linha do Tâmega.

7.2. Enquadramento Regional

7.2.1. Estrutura física e demográfica

Cabeceiras de Basto é um concelho que se caracteriza fortemente pela sua interioridade, apresentando uma densa complexidade de desequilíbrios sociais e económicos.

Falar de Cabeceiras de Basto pressupõe referir a região de Basto, composta por quatro concelhos, a saber: Cabeceiras de Basto e Celorico de Basto, do distrito de Braga; Mondim de Basto e Ribeira de Pana, do distrito de Vila Real.

Situada na transição entre a zona de influência atlântica e NE transmontano, e tendo o rio Tâmega como um dos elementos aglutinadores, esta região é limitada por um conjunto de formações montanhosas: a Norte, as serras da Cabreira e Barroso; a Oeste, a serra da Lameira; a Sudoeste, a serra do Alvão; a Sul, a serra da Aboeira, o que em termos físicos lhe confere uma certa coesão interna.

É por natureza uma região montanhosa, onde predominam as rochas graníticas, coberta por uma densa rede de cursos de água, aproveitadas e adaptadas à agricultura de subsistência, onde impera a policultura, fortemente implantada e praticada em zonas de socacos.

O concelho de Cabeceiras de Basto, do distrito de Braga, é composto por 17 freguesias e apresenta uma superfície de 240 Km².

A densidade populacional é de 68 hab/Km².

Perante a população residente, que o Censos 91 estimou em 16.368 habitantes, e comparativamente com os dados fornecidos pelo Censos 2001, nota-se uma evolução da população em cerca de 2000 habitantes.

Quadro 1

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE EM CABECEIRAS DE BASTO

	1950	1960	1970	1981	1991	2001
Cabeceiras	21 880	21 140	18 950	18 997	16 368	18 033

Fonte: INE, *Estimativas Provisórias da população residente em 31/12/1997, aferidas aos Censos 91.*

Segundo dados fornecidos pela autarquia, o aumento da população deve-se ao retorno de emigrantes, à fixação de pessoas que estavam fora do concelho, mas que, devido à criação de postos de trabalho, regressaram às suas terras deste concelho, bem como a uma política desenvolvida, no sentido de criar postos de trabalho para jovens¹¹⁵.

De acordo com a mesma fonte, e no que concerne ao povoamento, este não é homogéneo, constatando-se, inclusivamente, haver uma maior concentração nos vales, zonas de maior valor agrícola, onde os índices de produção são superiores e a densidade demográfica mais elevada. As áreas serranas são as que apresentam uma densidade populacional mais baixa.

7.2.2. Aspectos sócioeconómicos

No que se refere à repartição da população activa por sectores de actividade, em 1991, o sector primário absorvia cerca de 32% desta população, enquanto que os sectores secundário e terciário representavam, respectivamente 31% e 37% do emprego, num total de 5 178 trabalhadores.

Quadro 2

CABECEIRAS DE BASTO / 1998 – ESTRUTURA DA POPULAÇÃO POR IDADES

Grupo Etário	Homens	Mulheres	Total	%
65 e +	1 140	1 340	2 480	15 %

25 – 64	3 520	3 570	7 090	44 %
15 – 24	1 580	1 470	3 050	19 %
0 – 24	1 800	1 670	3 470	22 %

Fonte: INE, *Estimativas Provisórias da população residente em 31/12/1997, aferidos aos Censos 91*

Estamos perante uma economia fragilizada, devido à perda de representatividade do sector primário que, em 1981, ocupava 58% da população activa e, em 1991, apenas 32% da população, o que foi motivado pelos seguintes aspectos:

- Fraca rentabilidade das explorações agrícolas.
- Baixos índices de produção.
- Altos custos nos factores de produção.
- Parcelas de reduzidas dimensões.
- Deficiente mecanização.
- Diminuição da mão-de-obra a título principal.
- Difícil escoamento dos produtos a preços acessíveis atendendo à sua qualidade.

Por outro lado, assiste-se ao aumento da população activa no sector Terciário (37%), no qual se verifica uma diversificação da estrutura comercial e a implantação de novos serviços, reconhecendo-se ainda uma insuficiente cobertura nos domínios da saúde pública, assistência social, recreio e cultura.

O sector secundário ocupa cerca de 31% da população activa, principalmente no subsector têxtil, devido ao surgimento das unidades empresariais, bem como da indústria de madeiras.

Analisando estes valores em articulação com os dados obtidos para a área da educação, facilmente constatamos das dificuldades com que se depara o tecido económico e social, ao nível da qualificação da mão-de-obra.

7.2.3. A Vila de Arco do Baúlhe

O concelho de Cabeceiras de Basto, desde os tempos mais remotos, é caracterizado pela existência de duas centralidades, de origens e motivações diferenciadas.

A sede do concelho, a freguesia de Refojos, onde se localiza o Mosteiro de S. Miguel de Refojos, afirma-se como centro histórico, de serviços e de maior concentração urbana.

A Vila do Arco do Baúlhe, conhecida enquanto importante nó viário, pelo cruzamento das estradas nacionais 210, 105 e 206, bem como término da Linha do Tâmega, afirma-se no contexto regional e local como um estratégico pólo comercial.

Quadro 3

POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO O NÍVEL DE INSTRUÇÃO

Concelho	Analfabetos	Ensino Básico	Ensino Secundário	Ensino Médio e Superior
Cabeceiras	24,2 %	45,1 %	28,5 %	2,2%

Fonte: Relatório Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto, 2002.

O índice de analfabetismo é bastante significativo 24,2%, representando 45,1% a faixa etária que possui o ensino básico e secundário, o que constituem valores inibidores do desenvolvimento económico do concelho, uma vez que os índices de escolaridade se irão reflectir na qualidade do emprego, na qualidade de vida, na capacidade de inovação e revitalização do tecido económico, preocupações agravadas pela baixa percentagem (2,2%) da faixa etária que possui o ensino médio e superior.

Perante este contexto, onde existe uma falta notória de qualificação dos recursos humanos, faz todo o sentido que, neste território, se desenvolvam medidas capazes de responder de forma afirmativa às necessidades deste concelho, de moldes a desenvolver os índices de promoção cultural, aliada ao sector turístico, quadro em que o Museu se insere.

Da análise de documentos disponibilizados pela Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto, percebe-se alguma dificuldade de relacionamento entre a sede do concelho e a Vila do Arco do Baúlhe.

Fruto desta bipolarização, foram surgindo sentimentos bairristas, de parte a parte, muito enraizados (a título de exemplo, os Arcoenses vêm ao Mosteiro e não a Refojos) e que têm fomentado e contribuído para a perpetuação da posição assumida pelo Arco do Baúlhe, nomeadamente no que concerne à criação de novos equipamentos¹¹⁶.

Como refere o mesmo o documento, do conjunto das 17 freguesias que compõem o concelho, as 7 freguesias localizadas a sul, vivem em perfeita interdependência com o Arco do Baúlhe, seja a nível educacional, de saúde, de serviços elementares, farmácia, correios e, da actividade económica, seja ao nível social e das redes de solidariedade instaladas.

A centralidade do Arco do Baúlhe caracteriza-se pela existência do Centro de Emprego para as Terras de Basto, da Escola EB 2,3, de uma nova extensão de saúde, de um Centro Coordenador de Transportes, de uma ETAR e do projecto de construção de uma

Biblioteca Municipal, interligada com o projecto de recuperação da área museológica ferroviária.

Como se deduz desta simples caracterização, o Município de Cabeceiras de Basto é fortemente carenciado em infra-estruturas culturais. O processo de implementação do Museu Nacional Ferroviário, por via da sua articulação com a secção museológica, pode abrir uma porta de ligação e dinamização, tendo por base a política de animação cultural que se pretende para esta unidade museológica.

7.3. Razões estruturais de uma escolha

No âmbito do processo de implementação do Museu Nacional Ferroviário, no dia 8 de Janeiro de 2000, na Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto, foi assinado um protocolo entre a REFER, CP e Município de Cabeceiras de Basto, relativo à secção museológica de Arco do Baúlhe, a qual passava a ser gerida sob a alçada do município, protocolo que foi sancionado pelo Secretário de Estado dos Transportes, Eng.º António Guilhermino Rodrigues.

Este acto, para além de inédito no seio da museologia ferroviária, constituía o primeiro passo de descentralização do processo MNF, reconhecendo-se esta, como entidade multipolar, com sede no Entroncamento.

Arco do Baúlhe, foi término da linha ferroviária do Tâmega, encerrada à circulação em Janeiro de 1989, no troço a partir de Amarante.

Este encerramento precipitado não foi pacífico nem tão pouco aceite pelas populações que perceberam, por parte do poder central, as medidas encetadas com vista ao seu encerramento, horários desajustados às necessidades das populações, o desinvestimento ao longo de vários anos, etc.

Afastar ainda mais os passageiros da ferrovia e obrigá-los a soluções rodoviárias. Mudam-se os horários de maneira a não servirem ninguém. Os comboios chegam à cidade depois das oito ou nove da manhã, para não levar ninguém para as escolas ou para os empregos, e saem muito antes ou muito depois do fim da tarde. Arranja-se canais horários em horas de poucos passageiros para as composições circularem vazias¹¹⁷.

De uma consulta aturada à imprensa nacional, - *Grande Reportagem, O Primeiro de Janeiro, Público* e outros, - podemos extrair um coro de protestos, dos mais diversos quadrantes, sobre este encerramento.

Como refere Rui Ferreira e SOUSA, *Encerram-se serviços, fecham-se linhas, fazem-se subconcessões, não se criam alternativas.[...]Quem quiser que se amanhe, a começar pelas gentes das Terras de Basto a quem foi cortada a linha do vale do Tâmega¹¹⁸.*

Em Janeiro de 1992, era criado, a nível local, um movimento, liderado por Alfredo Gonçalves, no sentido de se retomarem as circulações de comboio entre Amarante e o Arco do Baúlhe: *A Comissão de Defesa da Linha do Tâmega (CDLT) acaba de divulgar que está em curso uma recolha de assinaturas destinadas à utilização do direito de petição com vista à reabertura de Linha do Tâmega*¹¹⁹.

O encerramento desta linha, no entender de diversas pessoas, não teve em conta as potencialidades turísticas que daí poderiam advir se, em relação à mesma, fosse tomada uma postura diferente de exploração ferroviária, que passaria pelo acrescento da componente turística.

Como saberão, o conceito de um caminho-de-ferro como negócio turístico já foi experimentado com sucesso em muitos países europeus, particularmente no Reino Unido, onde existem actualmente pelo menos 45 em funcionamento.

*Durante os dois últimos anos, tenho estudado a possibilidade de organizar uma linha turística em Portugal com comboios que usassem as tradicionais carruagens puxadas por locomotivas de carvão. Estes estudos confirmam o enorme potencial de um tal empreendimento*¹²⁰.

Era a este ponto que pretendia chegar, pela sensibilidade relativamente a questão turística, e por todo um movimento gerado e continuado, desde que parte da Linha do Tâmega encerrou.

A implementação do Museu e a sua articulação com a secção museológica poderão contribuir para o incremento turístico desta região, tão carenciada dessas estruturas.

7.4. Animação do espaço museológico

O factor animação constitui uma das pedras de toque, em termos de potencialidade, de grande parte das secções museológicas, pelo facto de se encontrarem sediadas em estações, algumas delas desactivadas da circulação ferroviária, tornando estes espaços, presentemente sem qualquer utilidade, em espaços vivos, fazendo uso da própria colecção.

7.4.1. Movimentação de veículos – Iniciativas de animação

O estado físico das infra-estruturas ferroviárias, da estação do Arco do Baúlhe, pode considerar-se razoável.

Este aspecto é fundamental para que possa ter lugar uma animação local, colocando em circulação algumas das composições ali depositadas, mediante um calendário previamente estabelecido de circulações regulares, as quais podem ser efectuadas com os seguintes veículos:

- *Automotora CP ME 5*



Fig. 14 - Automotora CP ME 5 (Foto M. Ribeiro)

Trata-se de automotora movida a gasolina, construída em 1948, nas oficinas da CP, com capacidade para 27 lugares sentados e 10 em pé.

Pode efectuar deslocações, numa primeira fase, no perímetro da própria estação. Logo que a linha esteja reparada e recuperada para o efeito, pode a circulação ser efectuada até Mondim de Basto, Celorico de Basto ou mesmo Amarante.

- *Locomotiva a vapor (série 160) CP E167*



Fig. 15 - Locomotiva Mallet E161 (Foto M. Ribeiro)

É uma das locomotivas que prestaram serviço nesta linha, construída em 1908 pela casa Henshel & Sohn.

A secção museológica dispõe de várias carruagens de passageiros, que poderão ser acopladas a esta locomotiva a vapor, de modo a efectuar demonstrações periódicas no perímetro da própria estação. Numa fase posterior, nos mesmos percursos citados anteriormente.

- ***Ciclorail***



Fig. 16 – Ciclorails (Foto P. Pires)

Trata-se de um conjunto de duas bicicletas, colocadas sobre uma plataforma rolante adaptada às linhas ferroviárias. Este conjunto, das duas bicicletas e plataforma, pode ser utilizado por uma ou duas pessoas, as quais podem movimentar-se sobre carris, podendo deste modo deslocar-se ao longo das linhas, nos percursos previamente definidos para o efeito.

- **Carruagens de passageiros**

A secção dispõe de duas carruagens de passageiros, aptas a circular e que poderão integrar as composições especiais, a saber: Carruagem de 3ª classe, construída na Bélgica, em 1908 pela casa La Metallurgique – At. Nivelles, para a Companhia do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, com capacidade para 52 passageiros; Carruagem de 3ª classe, construída em 1876 pela casa Bristol Works, com capacidade para 40 passageiros.

- **Comboios especiais**

Ao contrário de todas as outras linhas ferroviárias encerradas, das quais os respectivos carris já foram levantados, na linha do Tâmega permanecem intactos, o que lhe confere a possibilidade de a linha voltar a ser utilizada, nomeadamente para fins turísticos, segundo informação verbal prestada pela Refer.

Uma das hipóteses de animação viva deste museu, consiste em realizar comboios especiais, nomeadamente aos fins-de-semana, por exemplo, no troço Arco do Baúlhe, Amarante, possibilitando aos visitantes, que chegam de comboio, conhecer toda a paisagem a sul das terras de Basto.

Os visitantes fariam a sua entrada no território museológico, através de um meio de transporte colocado à disposição do próprio museu. Para não sobrecarregar a utilização destas unidades, o regresso poderá ser efectuado em automotoras diesel.

- **Veículos especiais**

A secção dispõe de dois salões, a saber: Carruagem salão CP SEfv 201, construído em 1906 pela casa Carl Weyer & C^a, Dusseldorf e Carruagem salão CP Sefv 4001, construído em 1905 pela casa Ateliers Germain, Bélgica.

Estes veículos eram utilizados pelos e presidentes da República, quando se deslocavam de comboio na via estreita. Estavam habitualmente estacionados na estação do Arco do Baúlhe.

- **As automotoras Nohab**



Fig. 17 - Automotora VE Nohab (Foto P. Pires)

Estes veículos, em número inicial de três, foram construídos em 1949 na Suécia, especialmente adaptados para circular na via estreita portuguesa. Dos três veículos iniciais, existem dois, que se encontram ainda a circular naquela linha, no troço Livração até Amarante, os quais, uma vez retirados da circulação ferroviária, poderão ser integrados no espólio museológico da secção de Arco do Baúlhe e integrar o sector da exploração turística.

Estão aptos a rebocar um atrelado, com peso de tara e carga de 18 000 Kgs.

- **Exibições especiais**

À semelhança do que sucede em muitos museus congéneres, é determinado um dia especial em que o mesmo efectua uma jornada de portas abertas, a qual pode consistir em

retirar os veículos dos seus locais habituais e exibi-los no exterior, mediante encenação adequada para o efeito.

Através de uma política educativa concertada com as escolas, podem estas datas e actividades ser aproveitadas para efectuar reconstituições históricas, ou quadros vivos da história, envolvendo alunos/as e professores/as das escolas circundantes.

7.5. Gestão dos espaços existentes

A estação ferroviária, que integra o território museológico, contém os seguintes espaços musealizáveis:

- A- Dormitório.
- B- Instalações sanitárias.
- C- Edifício de Passageiros – EP
- D- Cais coberto de mercadorias.
- E- 1.^a Cocheira de material circulante.
- F- 2.^a Cocheira de material circulante.
- G- Placa giratória de locomotivas.
- H- Tulha de carvão.

Tal como referi anteriormente, estamos em presença de um território museológico com uma presença bem assinalada e definida, implantado numa zona excelente da Vila do Arco do Baúlhe.

Actualmente, todo o espólio museológico, está concentrado nos espaços E e F, isto é, no seu interior. Encontram-se aí depositados todos os veículos motores e rebocados, bem como todo o acervo de peças miúdas, relacionado especialmente com a exploração ferroviária.

O espólio de pequenas peças encontra-se no espaço F, onde se encontram os denominados salões reais, cuja exibição não apresenta qualquer critério museológico.

7.5.1 Estratégias de utilização dos diferentes espaços

A Dormitório

Trata-se de um edifício residencial, em boas condições de conservação, susceptível de adaptação às finalidades seguintes:

- Zona de restauração e de serviços diversos da área museológica.
- Espaço comercial para venda de produtos regionais.
- Gabinetes multimédia.

- Apoio a pessoal ligado à exploração, maquinistas, fogueiros, mecânicos, etc.
- Ferramenteiro mecânico.

B. Instalações sanitárias

Edifício já recuperado na traça original, para as funções que lhe são inerentes.

C. Edifício de passageiros – EP

É o edifício principal da estação, constituído por dois pisos. No piso inferior, funcionavam todos os serviços ligados à exploração da ferrovia. No piso superior, era a residência do chefe de estação.

O mesmo encontra-se em boas condições de conservação, devido às obras já levadas a cabo pelo município de Cabeceiras de Basto, no âmbito da sua adaptação a outras funções.

Propõe-se que nele sejam implantados:

- O Centro de Interpretação das Terras de Basto.
- Um centro de recursos.
- Espaço de interpretação do MNF.
- Museu virtual: Espaço “on-line” que permita aos visitantes ter acesso multimédia ao pólo central do Entroncamento e restantes secções museológicas.
- Espaço informativo e dinamizador das estruturas de animação da secção.
- Espaço lúdico infantil: as Terras de Basto e a história do comboio, contados aos mais novos.
- Espaço da maquete que privilegie o “lay-out” da estação ferroviário, com pequenos comboios a funcionar, à escala, se possível dinamizados por aficionados ligados ao modelismo.

D. Cais coberto de mercadorias

Auditório polivalente, que vise alguns dos seguintes aspectos:

- Colocação de painéis informativas sobre as Terras de Basto.
- Videohall fornecedor de imagens temáticas e informativas das Terras de Basto.
- Zona de conferências e debates.

- No exterior: grande painel informativo de todos os serviços à disposição dos utentes nesta secção museológica.

E. 1.ª Cocheira de Material Circulante

Trata-se de um edifício em boas condições de conservação a necessitar de intervenção ao nível do pavimento, iluminação e controle de temperaturas ambientais.

Deve continuar a exercer as funções actuais, de depósito dos veículos em condições de funcionar, mas sempre visitável, tendo em conta as normas de circulação a um espaço deste tipo.

Possui condições de circulação ao nível central do edifício.

F. 2.ª Cocheira de material circulante

O edifício encontra-se em boas condições de conservação e possui apenas uma linha central, onde estão estacionados os dois salões reais, onde devem continuar a ser exibidos.

As paredes laterais devem ser aproveitadas para a exibição de painéis informativos sobre todos os veículos ferroviários existentes na secção museológica, suas características, seu historial, modo de funcionamento, etc.

Melhorar a zona de circulação, sobrelevando o piso, de modo a melhorar as possibilidades de observação do interior dos salões reais, bem como a colocação dos painéis informativos, deverão ser colocados ao mesmo nível.

G. Placa Giratória

Placa que se destina a virar os veículos motores, que só tinham cabina de condução num dos lados. Caso das locomotivas e automotoras.

Encontra-se em bom estado de conservação. Para cuidar do seu estado, devia ser colocada uma cobertura ligeira.

Deve também ser colocado um painel informativo sobre as funções que este objecto desempenha.

H. Tulha de Carvão

Para o exercício das funções inerentes.

Deverá ser colocado um painel informativo acerca das funções que este local desempenha.

7.5.2. Espaços a criar

É fundamental que seja criado um espaço semi-coberto, construído a partir de estruturas ligeiras, de forma a contemplar os seguintes serviços:

- Espaço de manutenção mecânica dos veículos, com implantação de um fosso.
- Zona de estacionamento dos ciclo-rails

7.6. Forma de relação MNF Secções Museológicas

O Museu Nacional Ferroviário, instituído pela Lei 59/91 de 13 de Agosto, mereceu do Secretário de Estado dos Transportes uma especial atenção, conforme decorre do Despacho nº 85/96 de 11 de Novembro, ambos os documentos anteriormente citados e referenciados.

Pelo citado Despacho foi entendido “reafirmar o empenho e a urgência postos” na implantação do MNF, “instituição sediada no Entroncamento mas compreendendo vários pólos museológicos disseminados pelo País”.

O actual universo de motivações culturais em torno da história e museografia do caminho-de-ferro é tanto mais diverso do verificado aquando da aprovação da Lei 59/91, quanto mais diversos os contextos político, social e cultural das regiões em que se inserem os testemunhos históricos da ferrovia.

No lapso de tempo entretanto decorrido, assistiu-se a um inusitado crescendo de motivações culturais, muitas vezes manifestadas de forma mais afectiva, em torno do fenómeno comboio, acção em que intervêm em primeira linha as autarquias, populações, associações de amigos do caminho-de-ferro e outras de iniciados, bem como estabelecimentos de ensino dos mais diversos graus.

Há mais de 25 anos que existem as Secções Museológicas onde se resguarda e preserva muito material circulante, equipamentos e utensílios ferroviários que propiciam visitas, deslocações, permitindo dessa forma reviver a história do caminho de ferro, das empresas a ele associadas, dos desenvolvimentos tecnológicos, que ao longo dos tempos foram sendo adquiridos.

As Secções Museológicas constituem um dos poucos, quando não o único, elementos de dinamização cultural das localidades em que se inserem.

A evolução conceptual, no âmbito do processo educativo, promoveu também de alguma forma um certo entrosamento entre o estudo do caminho de ferro, enquanto fenómeno cultural e social, e os estabelecimentos de ensino da região envolvente das Secções

Museológicas, despoletando regulares acções pedagógicas em que as mesmas intervêm como agentes educativos, através dos seus serviços existentes.

Todavia, devido às exigências culturais, determinadas pela necessidade de aproximação às camadas mais jovens, de modo a suscitar nas mesmas um interesse crescente pela museologia, preservação do património, bem como o contacto e o manejo directo das suas tecnologias, é necessário prever a criação de centros interactivos, sempre que possível, nas áreas de intervenção do MNF, com especial relevo para as Secções Museológicas.

Este procedimento visa determinar sobretudo, uma postura complementar, face ao património museológico ferroviário que, não sendo um acervo permanentemente estático, deverá o mesmo estar exposto em condições tais que permita a sua eventual utilização ou mostra de forma didáctica e consentânea com os eventos a realizar.

Com base nas premissas enunciadas, é fundamental prever, no quadro legislativo de implementação do MNF, ou das normas que vierem a ser implementadas, a necessidade de uma correcta articulação entre a Sede Nacional e as Secções. Não esquecer-se porém, a já referida multipolaridade, consequência da dispersão geográfica, a conveniente aplicação do princípio da subsidiariedade, a inevitável e valiosa intervenção das populações, dos seus representantes, bem como das instituições e/ou personalidades de reconhecido valor científico nos órgãos nacionais e locais próprios do MNF.

Uma das formas possíveis de articulação poderá passar pela criação dos “conselhos locais de Museu”, órgãos com carácter consultivo, adstritos a cada uma das Secções Museológicas, compostos por representantes do MNF e das estruturas locais onde a Secção se insere.

Acerca da competência destes órgãos, podemos sugerir aspectos como:

- Dar parecer sobre a actividade cultural a desenvolver e a projectar no âmbito da respectiva Secção Museológica.
- Promover a integração da Secção Museológica no conjunto das actividades culturais do concelho em que se insere.
- Zelar pela observância das normas de acesso à Secção Museológica.
- Pronunciar-se sobre factos relevantes que digam respeito à mesma Secção.

7.7. Lousado

O estado da questão da museologia ferroviária em Portugal pode, de alguma forma ‘rever-se’ neste processo de ‘para arranca’ do MNF, como procurei ilustrar no ponto 3, o qual, não se esgota nos temas abordados, e poderia prosseguir até à presente data em que este

trabalho se conclui, cujos desenvolvimentos, se pautam por uma continuidade de indecisões não devidamente justificadas, procurando definir novos cenários.

A forma majestática como a CP tem encarado esta questão, tem, em muito, determinado um certo mutismo, na tomada de decisões, isto é, na vivificação de inúmeros projectos, que poderiam ser concretizados, com uma forte envolvência das comunidades locais.

Um exemplo deste passivismo, é exactamente o estado em que se encontram a maioria das secções museológicas, praticamente encerradas, sem vida, sem dinâmica de envolvência das comunidades locais.



Fig. 18 – Antiga Secção Museológica de Lousado (Foto P. Pires)

A excepção vai para Lousado, que reabriu as suas portas em 18 de Maio de 2003, depois de um forte empenhamento, quer do poder autárquico local, Câmara Municipal de Famalicão e Junta de Freguesia de Lousado, bem como de uma associação de amigos da secção museológica, determinaram que a CP e a Refer repensassem a estratégia de actuação nesta matéria, acabando por decidir criar o museu ferroviário de Lousado.

Durante muitos anos, Lousado albergou um núcleo museológico da CP, que ocupava grande parte das antigas instalações oficinais do caminho-de-ferro de Guimarães. Mas a estrutura, situada na estação de Lousado, concelho de Famalicão, no entroncamento da Linha do Minho com a de Guimarães, esteve para encerrar aquando da criação do Museu dos Transportes, no edifício da Alfândega, no Porto, nos anos 90¹²¹.

7.8. Apostar no turismo ferroviário – Linha do Tâmega

O encerramento precipitado de muitas linhas ferroviárias portuguesas, ocorrido sobretudo na via estreita, poderia ter sido evitado, se para as mesmas, e talvez a maioria delas, fosse tentada uma solução diferente.

Essa solução poderia passar por um reaproveitamento ao nível turístico, envolvendo parte significativa do material ferroviário em posse da CP, em condições de circulação, actualmente sem qualquer utilidade, envolvendo ainda as próprias comunidades ferroviárias.

Portugal é o único país da Europa que não tem um caminho de ferro turístico. Assim mesmo o declara a Fedecrail – Federação Europeia dos Caminhos de Ferro Turísticos e Históricos, com sede na Holanda, que já manifestou o seu regozijo por um projecto de aproveitamento de um troço de nove quilómetros na Linha do Dão entre Farminhão e Figueiró¹²².

Estas iniciativas localizadas esbarraram sempre ante a inércia da CP, mais tarde da Refer, que se limitavam a receber as respectivas propostas, iniciar a sua abordagem, mas acabando por nunca abrir as portas às hipóteses de concretização.

Projecto idêntico existe na Linha do Vouga, entre Oliveira de Frades e São Pedro do Sul, dinamizado por uma associação local de amigos do caminho de ferro. Trata-se de um percurso de 13 quilómetros, numa zona verde que poderá ser explorado também com dresinas. Na Linha do Tâmega, há a ideia de voltar a pôr os comboios nos carris. Graham Garnel, um inglês radicado em Portugal, anda há quatro anos a negociar com a CP a exploração dos 38 quilómetros de linha entre Amarante e Arco do Baúlhe¹²³.

Estas dinâmicas emergentes, a diversos níveis locais, resultam do conhecimento público que a sociedade civil obteve dos protocolos assinados com muitas das autarquias, onde se previa a exploração de algumas das linhas com fins turísticos, a cargo das autarquias, e a entrega das instalações e equipamentos aos municípios.

A intenção não é somente a de reactivar a secção fechada de Amarante ao Arco mas também a de garantir o serviço público de Livração a Amarante. Com a secção norte assegurada pelo turismo, está aberto o caminho para, no futuro, restaurar também o serviço público. Temos agora o apoio, o financiamento e os conhecimentos para fazer deste projecto um sucesso, juntamente com a lei que o permite. Agora tudo depende de atitudes razoáveis e da cooperação da CP para o tornar realidade¹²⁴.

7.9. Exemplos viáveis

Decorridos cerca de dez anos sobre esta intenção, de reabertura da Linha do Tâmega, foi-me possível, no âmbito das actividades que exerci na CEI/MNF, dialogar com o município de Cabeceiras de Basto, e aferir da possibilidade, encarada por parte do mesmo, com hipóteses de sucesso e viabilidade, de efectuar faseadamente, animações periódicas no “lay-out” da estação ferroviária do Arco do Baúlhe, ora com a automotora Nohab, CP ME 5, ou cicloraíl, como se refere no ponto 7.3.1. , numa fase inicial.

Posteriormente, deveria partir-se para a hipótese vapor, locomotiva com carruagens, desta feita, depois de recuperada a linha para sul do Arco do Baúlhe, mas sempre recorrendo ao envolvimento das comunidades locais, como principais animadores destes projectos, sazonais e devidamente calendarizados.

Face ao interesse que estas actividades geram em determinadas camadas da população, nacional e estrangeira, não teríamos dúvidas do sucesso destas iniciativas, as quais só poderão ser concretizadas, se for possível ultrapassar a barreira das burocracias que poderão ser colocadas ora pela CP, ora pelo Instituto para o Transporte Ferroviário, invocando questões de segurança, ou outras, que poderão determinar o adiamento destes projectos.

Mais uma vez, cabe referir a título de exemplo a vizinha Espanha, onde as práticas, neste campo, são diametralmente opostas.

Neste país, existem para cima de cinquenta associações de amigos de caminho-de-ferro. Como refiro no ponto 4.5.1., “museus congéneres”,¹⁷ daquelas, com as quais lidei directamente, em que todas elas têm à sua guarda material circulante, mantendo muitos desses veículos, em condições de circulação.

Algumas dessas associações adquiriram um estatuto profissional, não só mantendo a seu cargo a manutenção de comboios turísticos, como procedem já à recuperação integral de veículos-motor, na área do vapor ou diesel; veja-se o caso da ARMF, de Lérida.

A própria Renfe encomenda regularmente, a esta associação, serviços especializados, nomeadamente na área do vapor, onde o “know-how” é já mais forte do lado das associações de aficionados. Os exemplos repetem-se pelos restantes países da Europa.

Ante os exemplos apresentados, não me restarão grandes dúvidas em apontar para uma dinâmica diferente, que poderá emergir do MNF, ao procurar colocar em prática uma práxis museológica que, não rompendo com a CP, saiba sair da sua área de influência, criando a sua própria autonomia e procedimento museológico.

Pelo país fora jazem agora edifícios abandonados e quilómetros de linhas enferrujadas; pontes, túneis e viadutos, obras que foram colossais no princípio do século XX, deterioraram-se rapidamente. O que não deixa de ser curioso é o facto de muitas das linhas terem encerrado com a anuência das câmaras municipais, as quais, e estou seguro disso, estão presentemente também dispostas a rever posições de há décadas, como é o caso da autarquia de Águeda, no que concerne ao complexo ferroviário de Sernada do Vouga.

7.10. Sernada do Vouga, o “entroncamento” da via estreita



Fig. 19 - Estação de Sernada do Vouga (Foto de P. Pires)

Sernada do Vouga é uma população do concelho de Águeda, inserida no meio rural, junto ao Rio Vouga, que ganhou visibilidade no século XX, pelo papel assumido no âmbito do caminho-de-ferro.

Nesta localidade entroncavam as linhas do Vale do Vouga com o Ramal de Sernada, do Vouga a Aveiro.

Devido à sua localização estratégica, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga implantou, ali, parte do seu complexo oficial, bem como serviços administrativos. Algumas dessas funções, nomeadamente as da parte oficial, mantêm a sua actividade, embora de forma mais reduzida, devido à simplificação dos métodos actualmente introduzidos na exploração ferroviária.

Tendencialmente, este local foi-se tornando num espaço de arrecadação de algum material circulante da via estreita, retirado de circulação, alguns veículos em condições de funcionamento, nomeadamente locomotivas a vapor ou automotoras diesel, para além de carruagens, reboques e vagões.

A EMEF, empresa de manutenção de equipamento ferroviário, mantém ainda uma oficina de manutenção do equipamento ferroviário que opera nos actuais ramais de Aveiro-Águeda, Espinho Albergaria-a-Velha.

Nas mesmas oficinas têm sido recuperados diversos veículos que integram actualmente o espólio museológico, de via estreita.

O “campus museológico” está praticamente definido, contendo em si todo um conjunto de equipamentos capazes de ser utilizados e de poderem reassumir as suas funções no âmbito da exploração ferroviária.

É, aliás, nesta estação ferroviária que se encontra uma ponte rodo-ferroviária, única no país em funcionamento, que encerra ao trânsito rodoviário, quando é utilizada pelos veículos ferroviários.

Com o encerramento da linha do Vale do Vouga, o serviço ferroviário de passageiros está reduzido aos troços entre Aveiro Águeda, e Espinho Oliveira de Azeméis. Sernada está praticamente reduzida ao campo oficial, uma vez que recentemente foi extinto o serviço de passageiros para aquela localidade.

Dos contactos estabelecidos directamente com a Câmara Municipal de Águeda, manifestei diversas vezes a intenção de se poder implantar, em Sernada do Vouga, o complexo museológico da via estreita, tendencialmente virado para o funcionamento activo dos veículos e realização de comboios turísticos, nos trajectos ainda possíveis, no sentido de Aveiro e de Espinho.

Aliás, o trajecto Aveiro-Águeda é actualmente alvo de muita procura por parte de operadores turísticos, que demandam o complexo da Pateira de Fermentelos, e utilizam o comboio para se deslocar naquele trajecto. Aliando a este aspecto, a existência da Secção Museológica de Macinhata do Vouga, localizada neste mesmo ramal ferroviário a 4 quilómetros de Sernada, temos definido um dos territórios museológico ferroviário mais importante da via estreita, capaz de utilização activa.

Ao contrário da secção museológica de Lousado, a qual assumiu recentemente por parte da CP, um papel do campo da museologia ferroviária expositiva, como se refere no ponto 8.1, Sernada do Vouga pode constituir a antítese daquele pólo museológico, ao poder assumir-se como um ‘campus’ interactivo, virado para as comunidades locais, possibilitando a interligação museu-empresa-comunidade.

Numa micro região, que conhece no presente uma recessão do seu tecido económico e empresarial, como factor de desenvolvimento local, o factor museu pode assumir um papel fundamental, nesta localidade e região, para além do factor museologia se poder apresentar como uma dinâmica, totalmente inovadora.



Fig. 20 - Automotora CP VE – Vale do Vouga (Foto de M. Ribeiro)

O museu – edifício deve, ‘ab initio’, ter capacidades técnicas e espaciais para se adaptar às diferentes funções que, no decorrer dos tempos, forem evoluindo. Hoje, o museu é encarado como uma instituição dinâmica que tem necessidade de se adaptar rapidamente ao uso de novas tecnologias no desempenho das suas principais funções: aquisição/recolha de bens, inventariação e registo, conservação, estudo, divulgação e acção cultural.

Deste modo, propõe-se uma filosofia actualizada de função do museu, tendo em vista não só a sua capacidade de adaptação a mudanças estruturais e organizacionais, mas também a sua futura viabilização como instituição dinâmica, em termos de funcionamento¹²⁵.

8. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

8.1. Aspectos da função educativa do MNF

Merecendo este tema um maior desenvolvimento como seria desejável, optei por fazer uma abordagem pontual dos aspectos de carácter didáctico, ao longo dos diferentes capítulos desenvolvidos, nomeadamente nos pontos 4 e 6.

Houve uma preocupação de relevo, concretizando e especificando aspectos do conteúdo expositivo, por forma a torná-los explícitos e perceptíveis, no âmbito do discurso museográfico e museológico, quando surgem sequencialmente enunciados.

O mesmo se pode dizer da interactividade, que procurei ficasse subjacente em algumas das soluções propostas ora para o pólo central do Entroncamento, ora para os diferentes panoramas das secções museológicas.

Recordo o importante papel que podem assumir neste âmbito, as escolas-oficinas ou os centros de aprendizagem, os quais podem ocasionar excelentes resultados ao nível da formação e da aprendizagem, como tive oportunidade de referir no ponto 4.9. *serviços para o público*.

Uma nova museologia em Portugal como práxis, ainda se revela um campo por vezes difícil de concretizar, não escondendo as dificuldades que percebi e senti, na prossecução de muitos dos objectivos, alguns atingidos, outros não, neste processo MNF.

Nas últimas décadas do século XX, assistiu-se a um movimento de expansão e transformação dos museus enquanto instituições com um fundamental papel social e uma importante missão educativa. Daí, a crescente atenção conferida a pedagogos, psicólogos, educadores e profissionais de museu no campo da educação, bem como a evolução do próprio conceito de experiência museal.

Esta nova abordagem contribuiu para a emergência de um novo conceito alargado e transversal da própria noção de educação, que reforça o papel dos museus como instituições educativas de primeira linha.

A questão da interactividade, o museu laboratório de experiências, a própria introdução de novos conceitos, ‘hands-on e minds-on’, têm chamado os museus a assumir o seu papel num processo de aprendizagem que se desenrola cada vez mais ao longo da própria vida. Tendo como principais ferramentas, o desenvolvimento de competências ao nível da interpretação, do pensamento crítico, proporcionador de novas aprendizagens, capazes de promover o desenvolvimento pessoal e a construção da identidade individual e colectiva.

O museu ferroviário, ao assumir-se como instituição sediada numa comunidade eminentemente ferroviária, com um crescendo de pessoas cada vez mais disponíveis para prestar a sua colaboração, nas mais diversas áreas, pode revelar-se como “universidade do saber”, ao proporcionar o envolvimento da comunidade, como elementos dinamizadores das diferentes áreas do saber.

*...na ciência como na cultura, na investigação como na divulgação do saber, na promoção do desenvolvimento como no turismo cultural e na valorização do próprio lazer – para não falar, obviamente, na educação, que aqui nos interessa de modo especial, muito há a esperar dos museus ou, por outras palavras, muito há a fazer com e por meio das instituições museológicas*¹²⁶.

O museu ferroviário deve impor-se na comunidade e proporcionar experiências de aprendizagem em que cada indivíduo possa ver proporcionada a satisfação dos seus conhecimentos e de si próprio, estimulando e ampliando interesses, aspirações e vocações, de modo a aprofundar a própria auto-estima das populações envolvidas, numa dinâmica alargada, pólo central, secções museológicas, pólos interactivos.

*Foi por entre esta reestruturação e decorrente das forças que lhe davam origem que a ‘função educativa’ se foi impondo, a qual pode ser considerada de forma isolada ou englobada numa função de âmbito mais alargado que ao Museu se impôs também – ‘comunicação’ na qual se integram actividades tão diversificadas como a publicidade e o marketing (com o que se procura seduzir e captar o público, tão mais vasto quanto possível), a investigação e a avaliação desse mesmo público (no sentido de serem conhecidos os seus padrões culturais, instrucionais, sociais..., os seus interesses e necessidades, as suas capacidades...de forma que o Museu possa adaptar-se-lhes e, desse jeito, proporcionar a todos quantos a ele acorrem experiências não apenas belas e agradáveis, mas, sobretudo acessíveis, eficazes e frutuosas), a educação e o lazer (através das quais, deliberada e complementar, se facultem as ferramentas de que cada indivíduo carece para ir dilatando e/ou aperfeiçoando conhecimentos, capacidades, competências, habilidades, forjando atitudes e valores...e, com isso, dar satisfação às suas necessidades secundárias, como os relacionamentos interpessoal, de auto-estima e de auto-realização, num ambiente prazenteiro, lúdico, potenciador da educação que se enseja)*¹²⁷.

No relacionamento pessoal com os museus congéneres, sobretudo os espanhóis, com os quais mantive relações muito estreitas, e nomeadamente na abordagem deste questão de um museu polinucleado, multipolar, obtive, por parte dos diversos representantes, o maior apoio ao projecto enunciado. Pela sua originalidade, no seio da museologia internacional.

Estes novos espaços museológicos, além de conciliarem a preservação do património com a sua interpretação – pelo que são considerados, pela Nova Museologia, como ‘museus da 3ª geração’ -, caracterizam-se também pelo envolvimento directo da respectiva comunidade, assim como pela sua inserção em estratégias de desenvolvimento¹²⁸.

8.2. Um comboio pedagógico

Uma das formas encontradas, ao nível da programação didáctica e científica, foi a projecção de um comboio pedagógico, o qual poderia ser implantado num conjunto de diversas carruagens adaptadas, nos seus interiores, para essa finalidade.

Numa abordagem simplista a esta temática, tal comboio deveria ter a missão de levar um conjunto de mensagens, o mais diversificadas e didácticas possível, aproximando-se, dessa forma, sobretudo dos públicos escolares, possibilitando-lhes contactos mais directos e acessíveis, com determinados aspectos científicos.

A temática ferroviária é tão diversificada, que permite a extracção de um conjunto de temas principais, muito ligados ao factor experimentação, e apresentá-los de forma laboratorial.

A título de exemplo, e fazendo uso de algumas sugestões colhidas em diversos museus de ciência, o caso do vapor, a forma como o mesmo se desenvolve no interior de um mecanismo, é facilmente transportável, para um kit adequado e adaptado para esse efeito.

Procurou-se enunciar este *projecto*, aproveitando a abertura dos programas vocacionados para a ciência experimental, divulgados pelo Ministério da Ciência e Tecnologia. Dos contactos havidos, cabe aos actuais responsáveis pelo MNF, dar a respectiva sequência.

8.3. Expectativas

Um museu desta dimensão, apenas se poderá concretizar se houver um forte empenhamento político, acompanhado de uma atitude de amplo diálogo com todos os agentes envolvidos, nomeadamente as empresas do sector ferroviário e as autarquias com secções museológicas.

Ao Entroncamento cabe indubitavelmente, um enorme papel de protagonismo e coordenação deste museu, pelas diversas razões apontadas, ao longo do presente trabalho.

A concluir, o museu ferroviário, numa atitude dinâmica e alargada, a partir do pólo central, o Entroncamento, com as secções museológicas, os pólos interactivos, os depósitos museológicos disseminados por todo o país, assumir a sua função multipolar, nacional e polinucleado, de ***um museu em construção***, em permanente transformação da sua essência e práxis museológica.

NOTAS

- 1 Teresa Cristina Scheiner, *As Bases Ontológicas do Museu e da Museologia*, ICOFOM – LAM, Rio de Janeiro, 1999, p. 46.
- 2 *Diário da República*. I Série – A, Nº 185 de 13/8/1991, p. 4099.
- 3 Mário de Souza Chagas, “No Museu com a Turma de Charlie Brown”, *Cadernos de Sociomuseologia*, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Lisboa, 1994, p. 37.
- 4 Estatutos do ICOM. Adoptados pela 16ª Assembleia Geral do ICOM (Haia, 1989), e modificados pela 18ª Assembleia geral do ICOM (Noruega, 1995), texto policopiado distribuído no âmbito do Curso de Mestrado 2001/2002, da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Lisboa, p. 4.
- 5 Georges Henry Riviére, *La Museologia, Curso de Museologia, Textos y Testimonios*, AKAL, Madrid, 1989, p. 5.
- 6 Judite Primo, *O Museólogo Educador Face aos Desafios Económicos e Sociais da Actualidade*, Santiago do Cacém, 2001, p. 13.
- 7 Francisca Hernández Hernández, *El Museo como Espacio de Comunicación*, Gijón, 1988.
- 8 Mário de Souza Chagas, *Memória e Poder: Dois Movimentos*, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia. Curso de Mestrado, 2000, p. 20.
- 9 Luís Alonso Hernández, *Introducción a la Nueva Museologia*, Madrid, 1999, p. 9.
- 10 Luís Alonso Hernández e Jordi Balard i Tresseras, *Gestión del Patrimonio Cultural*, Barcelona, 2001, p. 77.
- 11 Luís Alonso Hernández, *ob. cit.*, p. 52.
- 12 Luís Alonso Hernández, *ob. cit.*, p. 52.
- 13 Luís Alonso Hernández, *ob. cit.*, p. 60.
- 14 Luís Alonso Hernández e Jordi Balard i Tresseras, *ob. cit.*, p. 78.
- 15 Marc Mauro, *ob. cit.*, p. 86.
- 16 Teresa Cristina Scheiner, *ob. cit.*, p. 50
- 17 *Diário da República*, cit. Supra, nota 2.
- 18 *Boletim da CP*, Julho de 1948, p. 17.
- 19 *Boletim da CP*, Outubro de 1949, p. 18.
- 20 Ofício 35/68 de 16 de Fevereiro de 1968, assinado pelo Eng.º Costa Macedo, administrador da Comissão Executiva da CP, Caminhos de Ferro Portugueses.
- 21 *Diário do Ribatejo*, 20/04/1968.
- 22 *Boletim da CP*, Setembro de 1969, p. 16.

- 23 *Boletim da CP*, Dezembro de 1970, p. 15.
- 24 *Boletim da CP*, Janeiro de 1971, p. 17.
- 25 *Jornal do Barreiro* 11/2/1971.
- 26 *Jornal A Época*, 3/5/1971.
- 27 *Jornal A Época*, 3/5/1971 e *Diário do Ribatejo*, 18/5/1971.
- 28 *Jornal Almonda*, 22/5/1971.
- 29 *Jornal Almonda*, 22/5/1971 e *Diário do Ribatejo*, 21/11/1971.
- 30 *Notícias do Entroncamento*, 25/1/1985.
- 31 *Notícias do Entroncamento*, 21/11/1986.
- 32 *Notícias do Entroncamento*, 21/11/1986.
- 33 *Jornal Público*, 14/12/1990.
- 34 *Correio da Manhã*, 31/1/1987.
- 35 *Notícias do Entroncamento*, 6/2/1987.
- 36 *Notícias do Entroncamento*, 6/2/1987.
- 37 *Notícias do Entroncamento*, 22/7/1988.
- 38 *O Ribatejo*, 29/7/1988.
- 39 *Jornal Europeu*, 4/6/1989; *Correio da Manhã*, 13/6/1989.
- 40 *Jornal Público*, 24/12/1990.
- 41 *Jornal Público*, 4/2/1993.
- 42 *Notícias do Entroncamento*, 11/2/1994.
- 43 *Notícias do Entroncamento*, 24/11/1995.
- 44 *Notícias do Entroncamento*, 1/3/1996.
- 45 *Público*, Outubro de 1995: *Boletim Informativo de O 6 de Setembro*, nº 11, Outubro de 1995.
- 46 *Boletim Informativo de O 6 de Setembro*, nº 7, Julho de 1994; nº 8, Outubro de 1994; nº 9, Janeiro de 1995; nº 10, Abril de 1995; nº 11, Outubro de 1995.
- 47 *Gazeta do Tejo*, 26/2/1996.
- 48 *O Mirante*, 6/3/1996, *Notícias do Entroncamento*, 8/3/1996.
- 49 *Notícias do Entroncamento*, 13/12/1996.
- 50 *Câmara Municipal do Entroncamento*, carta enviada à população em Janeiro de 1997, dossiê CEI/MNF.
- 51 *Notícias do Entroncamento*, 17/1/1997; *O Entroncamento*, 28/2/1997.
- 52 *O Entroncamento*, 19/6/1997; *Notícias do Entroncamento*, 20/6/1997; *O Mirante*, 25/6/1997; *Notícias do Entroncamento*, 27/6/1997.
- 53 *Notícias do Entroncamento*, 27/6/1997.

- 54 *Notícias do Entroncamento*, 27/6/1997.
- 55 *Diário Económico*, 1/7/1997.
- 56 *Notícias do Entroncamento*, 19/6/1998; *O Mirante*, 24/6/1998; *Notícias do Entroncamento*, 26/6/1998; *Jornal de Notícias*, 11/10/1998.
- 57 Plano Director Municipal, Entroncamento, *Diário da República*, I Série B, Número 299/95, de 29 de Dezembro de 1995, pags. 8240-8251.
- 58 *Museu Nacional Ferroviário – Estudo Económico de Gestão e Exploração a 10 anos*, Entroncamento, Junho de 2002.
- 59 *Museu Nacional Ferroviário – Estudo Económico de Gestão e Exploração para os próximos 10 anos*, Entroncamento, Dezembro de 1999.
- 60 Fernando João Moreira e Isabel Margarida André, *O Processo de Criação de um Museu Local*, texto policopiado, Curso de Mestrado 2001/2002, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Monte Redondo, Janeiro de 2000.
- 61 Joseph Ballart Hernández e Jordi Balard, ob. cit., supra na nota 10.
- 62 Fernando João Moreira, *Turismo Cultural*, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Lisboa, 2001.
- 63 *Layout – Limites físicos de uma estação ferroviária*.
- 64 Maria Isabel Corrêa da Costa, *Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento – Projecto geral . Programa Base*, Maio de 1999; *Museu Nacional Ferroviário – Plano Director*, GAT – Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas, Julho de 1999.
- 65 *Diário da República*, cit., na nota 2.
- 66 LEÓN, Aurora / *El Museo – Teoria, práxis e utopia*, Madrid, 1995, p. 91 e seguintes.
- 67 *Museo Nacional Ferroviário*, cit., na nota 59.
- 68 *Museo Nacional Ferroviário*, cit., na nota 52.
- 69 Despacho do Secretário de Estado dos Transportes, Lisboa, 18 de Junho de 1997.
- 70 MOREIRA, Fernando João / *Uma Reflexão sobre o Conceito de Público em Museus Locais*, Texto policopiado, Curso de Mestrado 2001/2002, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Monte Redondo, Junho de 2001.
- 71 *Acta de Constituição da AIMFETUR*, Asociacion de Museos y Ferrocarriles Turisticos, Barcelona, 1998.
- 72 *Proyecto de Implantacion Museologica . Museo del Ferrocarril de Astúrias. Informe Básico*. Marzo de 1992, p. 14.
- 73 *Proyecto de Implantacion Museologica*, cit., nota anterior.
- 74 LEON, Aurora Cit [66]; CASANOVA, Luís Elias / *A Conservação Preventiva*, Universidade Nova de Lisboa, Escola Superior de Conservação e Restauro, sem data;

- A Poluição: Que Fazer?*, Universidade Nova de Lisboa, Cadernos BAD, Lisboa, 1992, pags. 109-112; *A Outra Face do Ensino. A Formação Contínua*, “*Museu/Museologia/Formação/Ensino*. Museu Nacional de Arte Antiga. Lisboa, 1997.
- 75 *Railway History & Preservation* – Map of the British Isles, Edinburgh, sem data.
- 76 *Sollicitud d’Aprovació del Projecte d’Escola Taller o Pares d’Ofícis i de les Subvencions Corresponents*. A.R.M.F., Lérida, 1998.
- 77 Obs. cites., nas notas 58 e 59.
- 78 HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, Francisca, *Manual de Museologia*, Madrid, 2001, p. 122.
- 79 LEÓN, Aurora, ob. cit., supra na nota 66, p. 100.
- 80 *Proyecto de Implantacion Museologica*, cit., na nota 71.
- 81 ALONSO FERNÁNDEZ, Luís e GARCIA FERNÁNDEZ, Garcia / *Diseño de Exposiciones – Concepto, Instalación y Montaje*, Madrid, 1999, p. 33.
- 82 Jorge dos Reis, *Há um museu vivo no Entroncamento*, Entroncamento, 2002, Revista *O Foguete*, pags. 14-15, da AMF, Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário.
- 83 Jorge dos Reis, ob. cit., na nota anterior.
- 84 Jorge dos Reis, ob. cit., nas notas 82 e 83.
- 85 Joseph Ballart Hernández e Jordi Juan i Tresseras, ob. cit., p. 10.
- 86 Joseph Ballart Hernández e Jordi Juan i Tresseras, ob. cit., p. 10.
- 87 *Diário da República*, cit., na nota 2.
- 88 Despacho do Secretário de Estado dos Transportes, cit., na nota 69.
- 89 Despacho do Secretário de Estado dos Transportes, cit., na nota 69.
- 90 Instituto Nacional de Estatística, *Estatísticas de Cultura, Desporto e Recreio*. In: *Portugal Social, Cultura e Lazer*, Lisboa, 2000.
- 91 Instituto Nacional de Estatística, *Estatísticas de Cultura, Desporto e Recreio, 1999. Museus – Receitas e Despesas, por natureza dos objectos expostos referentes ao ano de 1998*.
- 92 *Diário da República*, Cit [2]
- 93 Instituto Nacional de Estatística, *Estatísticas de Cultura, Desporto e Recreio*, Cit [90]
- 94 Despacho do Secretário de Estado dos Transportes, cit., na nota 2.
- 95 *Museu Nacional Ferroviário – Estudo Económico de Gestão e Exploração*, cit., na nota 58.

- 96 *Museu Nacional Ferroviário – Estudo Económico de Gestão e Exploração*, cit., na nota 58.
- 97 *Museu Nacional Ferroviário – Estudo Económico de Gestão e Exploração*, cit., na nota 58.
- 98 *Diário da República*, cit., na nota 2.
- 99 CP, Custos com as secções museológicas, Lisboa, 1999.
- 100 Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes. Despacho SET 85/96, de 11 de Novembro de 1996.
- 101 Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, cit., na nota 99.
- 102 Museu Nacional Ferroviário – Relatório do GTI, Grupo de Trabalho Informal, Entroncamento, Fevereiro de 1997.
- 103 Despacho do Secretário de Estado dos Transportes, cit., na nota 69.
- 104 Museu Nacional Ferroviário – Projecto Geral – Programa Base, cit., na nota 64.
- 105 Museu Nacional Ferroviário – Plano Director – GAT, cit., na nota 64.
- 106 Museu Nacional Ferroviário – Projecto Geral, cit., na nota 64.
- 107 Museu Nacional Ferroviário – Projecto Geral, cit., na nota 64.
- 108 Museu Nacional Ferroviário – Projecto Geral, cit., na nota 64.
- 109 Museu Nacional Ferroviário – Plano Director – GAT, cit., na nota 64.
- 110 Museu Nacional Ferroviário – Projecto Geral, cit., na nota 64.
- 111 REFER – Rede Ferroviária Nacional, Ofício 564, Lisboa, Novembro de 1999.
- 112 Despacho do Secretário de Estado dos Transportes, cit., na nota 69.
- 113 Museu Nacional Ferroviário – Entroncamento – 1ª Fase de Implementação. Documento elaborado pela CEI/MNF, 1999.
- 114 VALERO SUAREZ, José Maria, *Museu Nacional Ferroviário – Central Eléctrica – Projecto de Recuperação*, Saragoça, Dezembro de 1999.
- 115 Caracterização sócioeconómica do concelho de Cabeceiras de Basto. Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto. 2002
- 116 Elementos caracterizadores da centralidade da vila de Arco do Baúlhe. Gabinete da presidência da Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto. 2002.
- 117 *Como se fecha uma linha*. Público Magazine. 16 de Julho de 1995.
- 118 “Os comboios também se abatem”, Miguel Carvalho e Silva, p. 52 a 56, *Grande Reportagem*. Março de 1993.
- 119 *O Primeiro de Janeiro*. Regiões. 15/Jan/1992.

- 120 Carta de Graham Garnell. *Grande Reportagem*. Abril de 1993.
- 121 *Correio da Manhã*. 11/05/2003
- 122 “Uma estação chamada Turismo”. *Público Magazine*. 16/07/1995.
- 123 “Uma estação chamada Turismo”. Idem.
- 124 Carta de Graham Garnell, cit., na nota 119.
- 125 *Guia para a realização de um projecto museológico*. Texto Policopiado. António Nabais. Monte Redondo. Abril de 2002.
- 126 J. M. Amado Mendes. *O papel educativo dos museus: evolução histórica e tendências actuais*. Didaskália, XXIX, Coimbra, 1999, p. 668.
- 127 Oscar Lopes Ferreira, “A missão educativa do Museu – Evolução e actualidade”. In, *Museus: Investigação e educação*. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. 1998/1999, p. 17.
- 128 J. Amado Mendes, “Museologia e identidade: que Europa através dos Museus?” In, *Estudos do século XX*, nº 2. Coimbra. 2002, ps. 208 / 209.



Automotora Allan 304 – (Foto de P. Pires)

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO FERNÁNDEZ, Luís, (1999), *Introducción a la nueva museologia*. Alianza Editorial, Madrid.
- ARAÚJO, Marcelo Matos; BRUNO, Maria Cristina Oliveira. (1995) *A memória do pensamento museológico contemporâneo – Documentos e depoimentos*, Comité Brasileiro do ICOM.
- BALLART HERNÁNDEZ, Josep (2001), *Gestión del patrimonio cultural*. Ariel Patrimonio, Barcelona.
- BELCHER, Michael (1997), *Organización y diseño de exposiciones La relación con el museo*, Ediciones Trea, Gijón.
- BELLAILGUE, Mathilde (1992), *O Desafio museológico*, Salvador – Brasil, Conferência apresentada durante o V Fórum de museologia do nordeste.
- BELLARDO GANT, Maria Luísa (2001), *Arte, museus y nuevas tecnologias*. Ediciones Trea, Gijón.
- BRUNO, Cristina (1996), “Museologia e Comunicação”. *Cadernos de Sociomuseologia*. Centro de Estudos de Sociomuseologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Lisboa.
- *Cadernos de Sociomuseologia*, nº 5, 6, 7, 14, 15 e 16. 1985-1999. Centro de Estudos de Sociomuseologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Lisboa.
- CAMACHO, Clara (1999), *Avaliação em museologia / Estudos sobre públicos*. Grupo Psicoforma.
- CAMARGO, Aspásia A. de; NUNES, Márcia B. M.; MORAIS-FARAH, Paulo C. (1977) *Técnicas de entrevista e transcrição. Como fazer uma entrevista?*. História Social da Ciência no Brasil. Grupo de Estudos sobre o Desenvolvimento da Ciência GEDEC.
- CARLOS RICO, Juan (2000), *Por qué no vienen a los museos? Historia de un fracasso*. Ediciones Sílex, Madrid.
- CASANOVAS, Luís Elias
- *Conservação e condições ambiente. Segurança*. Artigo Policopiado. Pag. 162-183.
- *Conservação preventiva (A): Fundamentos actuais da sua metodologia*. Texto policopiado. Sem data.
- *Exposições temporárias (As) e a conservação preventiva – Reflexões e propostas*. (2002) Lisboa. Texto policopiado.
- *A outra face do ensino: A formação contínua*. (1997) Lisboa. Museus/Museologia. – Formação/Ensino. Museu Nacional de Arte Antiga.
- *A poluição: que fazer?* (1992) Lisboa. Universidade Nova de Lisboa. Cadernos BAD. Pags. 109-112.
- CEIA, Carlos (2000), *Normas para apresentação de trabalhos científicos*. Editorial Presença, Lisboa.

- CHAGAS, Mário de Souza (1994). *No museu com a turma de Charlie Brown*. Cadernos de Sociomuseologia, nº 2. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
- *Memória e poder: dois movimentos* (2000) Lisboa. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
 - *Novos rumos da museologia*. (1994) Lisboa. Cadernos de Sociomuseologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
- CUSSET, Yves (2000), *Le musée: entre ironnie et communication*. Editions Pleins Feux, Nantes.
- DAVALLON, Jean (Sem data) *L'évolution du rôle des musées*.
Nouvelle muséologia vs muséologia. (1995), ICOFOM.
- DESVALLÉES, André (1994) *Musée et communauté: des ambiguïtés à éclairir*. Icofom Study Séries (sem local de edição), ICOM – ICOFOM
- DEUTSCHES MUSEUM (2001), *Museum Management Course*. Colectânea de textos, compilação de A. J. Pinto Pires, Munique.
- FARIA, Margarida de Lima (2000), *Projecto: Educação e museus*. Instituto de Inovação Educacional, Lisboa.
- *Museologia e museografia* (2001), Ediciones del Serbal, Barcelona.
- FERREIRA, Oscar Lopes (1998/99) *A missão educativa do museu – Evolução e actualidade*, Seminário policopiado, *Museus: Investigação e Educação*. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra.
- FILIPE, Graça
- *A dimensão mediática do museu*.(1996), Texto policopiado.
 - *Museologia e Autarquias*. (1998), Actas do VII Encontro Nacional. Experiências e perspectivas. Câmara Municipal do Seixal.
- GARCIA BLANCO, Ângela, (1999), *Le exposición – Um medio de comunicación*, Ediciones Akal, Barcelona.
- GUARNIERI, Waldisa Rússio (Sem data) *A interdisciplinaridade em museologia*. Texto policopiado.
- “*Conceito de cultura e sua inter-relação com o património cultural e preservação*”. (1990) São Paulo – Brasil. In *Cadernos de Museologia*, nº 3. Pags. 7-12
- HÉRNANDEZ HERNÁNDEZ, Francisca (2001), *Manual de Museologia*. Editorial Sintesis, Madrid.
- *El museo como espaço de comunicación*. (1998), Editorial Trea, Gijón.
- HOOPER-GREENHILL, Eilean (1998), *Los museos y sus visitantes*. Ediciones Trea, Gijón.
- JUAN E TRESSERAS, Jordi (2001), *Gestión del patrimonio cultural*. Ediciones Ariel Património, Barcelona.
- LEON, Aurora (1995), *El Museo - Teoria, práxis y utopia*. Ediciones Catedra, Madrid.

- LOCORADO CASTELLARY, Arturo (1997), *Museo e hipermedia. Revista de Museologia* nº 11. Pags. 30-35. Ediciones AEM, Lisboa.
- LOPES, César (1993), *Museologia e ambiente. VI Jornadas sobre a função social dos museus – Novos desafios / Novas museologias*, Póvoa do Varzim.
- LOPES, Luís Filipe Gomes, (2002), *A museologia e o Museu Nacional Ferroviário*, Revista *O Foguete*, nº 3, Pags. 5 – 10. Edição da Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, Entroncamento.
- MENESES, Ulpiano T. Bezerra (1994) São Paulo – Brasil. *Do teatro da memória ao laboratório da história: a exposição museológica e o conhecimento histórico*. In, *Anais do Museu Paulista*. Pags. 9-42.
- MENDES, J. M. Amado (2002) “*Museologia e identidade: que Europa através dos Museus?*” *Estudos do Século XX*, nº 2, pgs. 197-211.
- “*O papel educativo dos museus: evolução histórica e tendências actuais*”. (1999) *Didaskalia XXIX*, pgs. 667-692.
- MOHEN, Jean-Pierre (1998), *Les sciences du patrimoine – Identifier, conserver, restaurer*. Editions Odile Jacob, Paris.
- MOREIRA, Carlos Diogo (1994), *Planeamento e estratégias de investigação social*. Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa. Instituto Superior de Ciências Sociais.
- MOORE, Kevin (1994), *La gestión del museo*. Ediciones Trea, Gijón.
- MOREIRA, Fernando João (2001), *Uma reflexão sobre o conceito de público nos museus locais*, Monte Redondo, texto policopiado.
Turismo cultural (Sem data) Texto policopiado.
- MOREIRA, Fernando João; ANDRÉ, Isabel Margarida (2000) Monte Redondo. *O processo de criação de um museu local*. Texto policopiado.
- MOUTINHO, Mário Canova (sem data) *Museologia Informal*. Texto policopiado.
- *Museologia: novos enfoques / novos desafios*. (1992) *Ciências em Museus*. Pags. 99-100.
- “*Sobre o conceito de museologia social*”. (1993), In *Cadernos de Museologia*, nº 1, Lisboa, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
- *Sonhos, pesadelos e realidade – O pavilhão de Portugal na Expo 98 – E exposição “ A viagem”*. (Sem data) In *A construção do pensamento museológico contemporâneo*. Pags. 26-30.
- *Textos de Museologia – Função Social do Museu* (Sem data), Curso de Mestrado em Museologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Lisboa.
- NASCIMENTO, Rosana (1996) Caldas da Rainha. *A função social do museu*. Texto apresentado nas IX Jornadas sobre a função social do museu.
- PRIMO, Judite (1999) Lisboa. *Museologia e património. Documentos fundamentais*. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
- *O museólogo – Educador frente aos desafios económicos e sociais da actualidade*. (2001) Santiago de Cacém. Texto apresentado durante o Encontro Nacional de Museologia e Educação.

- *O sonho do museólogo . A exposição: desafio para uma nova linguagem museográfica.* (1999) Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia. Pag. 93.
- "*Pensar contemporaneamente a museologia*". (1999), *Cadernos de Sociomuseologia*, nº 16. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Lisboa.
- REIS, Jorge dos (2002), *Depois de Gutenberg*. Instituto Politécnico de Castelo Branco, Castelo Branco.
- RIVIÈRE, Georges Henri (1993), *La Museologia*. Ediciones Akal, Madrid.
- READ, Herbert (1982), *A educação pela arte*. Edições 70, Lisboa.
- SANTOS, Maria Célia Teixeira Moura. *Processo museológico e educação. Construindo um museu didático-comunitário*. Lisboa. *Cadernos de Sociomuseologia*, nº 7. Centro de Estudos de Sociomuseologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
- SCHEINER, Maria Cristina (1999), *As bases ontológicas do museu e da museologia*. Icofom Lam 99, Rio de Janeiro – Brasil, VII Encontro Regional, VIII Encontro Regional Museologia, Filosofia e Identidade na América Latina.
- SILVA, Daniella Rebouças (1999) *As formas de ver as formas: uma tentativa de compreender a linguagem expositiva dos museus*. Lisboa. In *Cadernos de Sociomuseologia*, nº 16. Centro de Estudos de Sociomuseologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
- Museus: A preservação enquanto estrutura de memória* (1999), Lisboa. In *Cadernos de Sociomuseologia*. Centro de Estudos de Sociomuseologia. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.
- SHANKS e TILLEY (1987) *A musealização como a elaboração de um sistema estético para criar significados*. In *A construção do pensamento museológico contemporâneo*. Pags. 21-22
- TEIXEIRA, Sidélia S. (1999), *Museus e preservação patrimonial. A lagoa escura da memória. O Abaeté no imaginário dos moradores do bairro de Itapuã*. Lisboa. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia. Pag. 119
- TREPAT, Joan; JOSEP MASEGOSA, Joan (1991), *Como visitar un museo*. Ediciones Ceac, Barcelona.

ANEXOS

- 1 – Museu Nacional Ferroviário – Cenário 1 – Planeamento
- 2 – Museu Nacional Ferroviário – Fontes de financiamento – Hipótese 1
- 3 – Museu Nacional Ferroviário – Fontes de financiamento – Hipótese 2
- 4 – Museu Nacional Ferroviário – Exploração de uma secção museológica tipo.
Conta de exploração em ano de funcionamento normal.
- 5 – Museu Nacional Ferroviário – Plano Director – Faseamento – Planta de síntese.

Anexo 1

CENÁRIO 1 - PLANEAMENTO

DESIGNAÇÃO	2002 ANO 0	2003 ANO 1	2004 ANO 2	2005 ANO 3	2006 ANO 4	2007 ANO 5	2008 ANO 6	2009 ANO 7	2010 ANO 8	2011 ANO 9	2012 ANO 10
INVESTIMENTO											
A) ESSENCIAL À PRODUTIVIDADE DO MUSEU											
A.1) DE 1ª LINHA											
EDIFÍCIO 24											
EDIFÍCIO 9											
EDIFÍCIO 13											
REDONDA											
A.2) DE 2ª LINHA											
B) COMPLEMENTAR											

DESIGNAÇÃO		2002 ANO 0	2003 ANO 1	2004 ANO 2	2005 ANO 3	2006 ANO 4	2007 ANO 5	2008 ANO 6	2009 ANO 7	2010 ANO 8	2011 ANO 9	2012 ANO 10
FUNCIONAMENTO												
PROVEITOS	UNIDADE											
ENTRADAS	nº de pessoas				20.000	34.000	51.000	61.200	61.200	61.200	79.560	87.516
	receita €				20.065	34.963	53.756	66.120	67.773	69.467	92.565	104.367
MERCHANDISING	valor da venda €				36.000	50.400	79.380	111.132	116.689	122.523	160.811	168.852
AUDITÓRIO	receita mensal €							450	769	1.261	1.615	1.656
RESTAURANTE/BAR -concessão	renda mensal €							3.000	3.075	3.152	3.231	3.311
TOTAL DE RENDIMENTOS PRÓPRIOS					56.065	85.363	133.136	180.702	188.305	196.403	258.223	278.186
CUSTOS												
MERCHANDISING	50% do v. vendas				18.000	25.200	39.690	55.566	58.344	61.262	80.406	84.426
FUNCIONAMENTO	Água	150 € mês	180	552	1.321	1.547	1.586	1.625	1.874	1.921	2.188	2.243
	Electricidade	500 € mês	600	1.844	4.411	5.167	5.296	5.429	6.260	6.416	7.307	7.490
	Combustíveis	250 € mês	300	924	2.210	2.589	2.653	2.720	3.136	3.215	3.661	3.753
	Comunicação (Telefones, etc.)	600 € mês	719	2.212	5.291	6.198	6.353	6.512	7.509	7.697	8.766	8.985
	Vigilância	375 € mês	450	1.384	3.310	3.878	3.975	4.074	4.698	4.815	5.484	5.621
	Trabalhos especializados	500 € mês	600	1.844	4.411	5.167	5.296	5.429	6.260	6.416	7.307	7.490
	Outros	5.000 € mês	6.000	18.450	44.126	51.691	52.983	54.307	62.623	64.189	73.104	74.931
	Subcontratos	1.000 € mês	14.964	46.014	110.051	128.917	132.140	135.443	156.183	160.087	182.322	186.880
Conservação e Reparação	15.000 € mês	18.000	55.350	132.380	155.073	158.950	162.924	187.871	192.568	219.314	224.797	
PESSOAL	ver mapa		99.802	102.796	117.251	132.664	206.676	212.876	249.925	288.662	297.322	306.242
INVESTIGAÇÃO	500 € mês		6.000	6.150	6.304	6.461	6.623	6.788	6.958	7.132	7.310	7.493
AMORTIZAÇÕES EQ. ADMINIST.	14.465 € ano		14.465	14.465	14.465	14.465	14.465	14.465	14.465	14.465	14.465	14.465
TOTAL DE CUSTOS			162.080	251.987	463.530	539.017	636.686	668.158	766.107	818.846	908.957	934.816

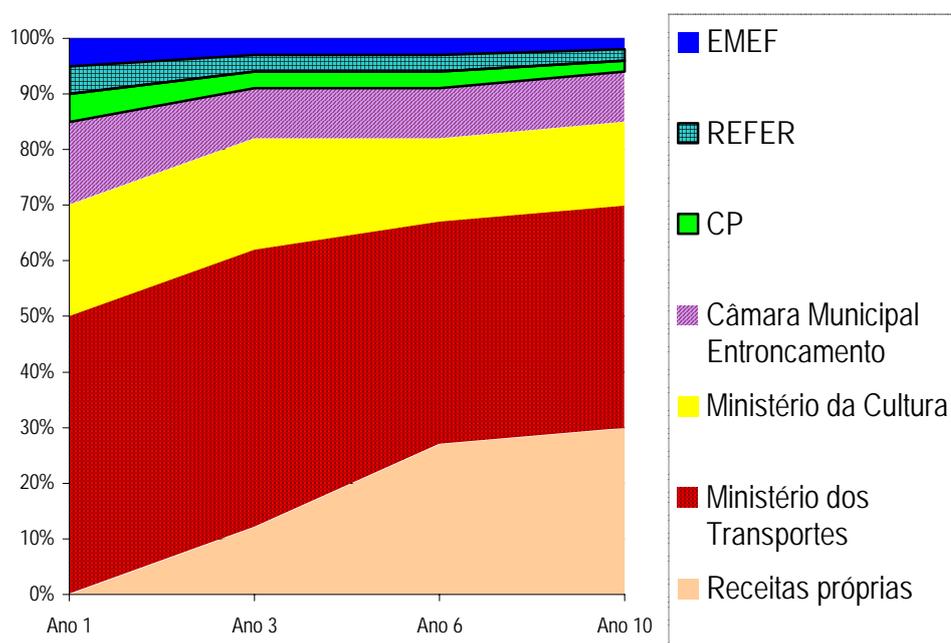
Fonte: Museu Nacional Ferroviário, *Estudo Económico de Gestão e Exploração a 10 anos*, Entroncamento, Junho de 2002.

Anexo 2

Fontes de financiamento – Hipótese 1

Designação	Ano 1	Ano 3	Ano 6	Ano 10
Receitas próprias	0	12%	27%	30%
Ministério dos Transportes	50%	50%	40%	40%
Ministério da Cultura	20%	20%	15%	15%
Câmara Municipal Entroncamento	15%	9%	9%	9%
CP	5%	3%	3%	2%
REFER	5%	3%	3%	2%
EMEF	5%	3%	3%	2%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

fontes de financiamento no horizonte do projecto



Fonte: Museu Nacional Ferroviário, *Estudo Económico de Gestão e Exploração a 10 Anos*, Entroncamento, Junho de 2002.

Anexo 3

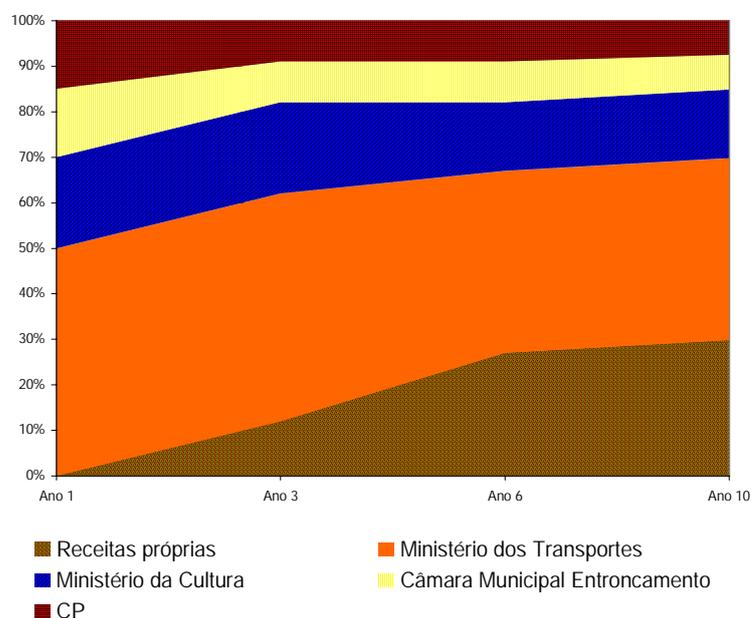
Fontes de financiamento – Hipótese 2

Esta hipótese caracteriza-se pela saída das empresas REFER e EMEF das hipotéticas fontes de financiamento.

A Administração Central participa de modo igual ao da Hipótese 1, sendo o restante suportado em partes iguais pela Câmara do Entroncamento e pela CP.

CENÁRIO 2 - FONTES DE FINANCIAMENTO - HIPÓTESE 2

Designação	Ano 1	Ano 3	Ano 6	Ano 10
Receitas próprias	0,0%	12,0%	27,0%	29,8%
Ministério dos Transportes	50,0%	50,0%	40,0%	40,0%
Ministério da Cultura	20,0%	20,0%	15,0%	15,0%
Câmara Municipal Entroncamento	15,0%	9,0%	9,0%	7,7%
CP	15,0%	9,0%	9,0%	7,5%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



Fonte: Museu Nacional Ferroviário, *Estudo Económico de Gestão e Exploração a 10 Anos*, Entroncamento, Junho de 2002.

Anexo 4

EXPLORAÇÃO DE UMA SECÇÃO MUSEOLÓGICA-TIPO

CONTA DE EXPLORAÇÃO PREVISIONAL EM ANO DE FUNCIONAMENTO NORMAL

(valores em euros)

RÚBRICAS	ANO 3				ESTRUTURA DA EXPLORAÇÃO
	Unid.	Qt.	V. unit.	Total/ano	
PROVEITOS					
1. Entradas					
<i>"Grupos" - portugueses e estrangeiros</i>	nº	1.008	1,50 €	1.512 €	
<i>"Grupos" - escolas</i>	nº	592	- €	- €	
<i>Normais</i>	nº	250	2,00 €	500 €	
<i>Outros (ferroviários, <12 anos)</i>	nº	150	- €	- €	
<i>TOTAL ENTRADAS</i>				2.012 €	11%
2. Produtos de "imagem"					
<i>Catálogos/Livros/Filmes</i>				1.800 €	
<i>Loiça</i>				240 €	
<i>Outros</i>				360 €	
<i>TOTAL P.IMAGEM</i>				2.400 €	14%
3. Subsídio/Apoios financeiros					
<i>Câmara Municipal</i>	100,0%	-	-	13.241 €	75%
TOTAL DE PROVEITOS				17.653 €	100%
CUSTOS					
1. Mercadorias/prod. de imagem					
<i>Catálogos/Livros/Filmes</i>	-	-	-	900 €	
<i>Loiça</i>	-	-	-	120 €	
<i>Outros</i>	-	-	-	180 €	
<i>TOTAL MERCAD.</i>				1.200 €	7%
2. Fornecimentos e Serv. Externos					
<i>Água</i>	mês	12	24,94 €	299 €	
<i>Electricidade</i>	mês	12	49,88 €	599 €	
<i>Comunicação (Telefones, etc.)</i>	mês	12	24,94 €	299 €	
<i>Conservação e Reparação</i>	mês	12	149,64 €	1.796 €	
<i>Limpeza</i>	mês	12	99,76 €	1.197 €	
<i>TOTAL FSE</i>				4.190 €	24%
3. Custos com o Pessoal - salariais				12.063 €	68%
4. Amortizações equipamento administrativo				200 €	1%
TOTAL DE CUSTOS				17.653 €	100%
RESULTADO LIQUIDO				0 €	0%

Fonte: Museu Nacional Ferroviário, *Estudo Económico de Gestão e Exploração a 10 Anos*,
Entroncamento, Junho de 2002.