



Orientação

**À MINHA MÃE E AO MEU CARLOS:**

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu orientador, Professor Doutor Sérgio Veludo Coelho. A generosidade e humildade personificadas, apimentadas com toneladas de sapiência.

Ao Município de Vila Nova de Famalicão, à sua Rede de Museus e em particular à Dra. Mariana Jacob, por me terem acolhido como se fosse parte da equipa.

Ao Rui Vilaça, orientador na instituição de acolhimento, pela simplicidade, sabedoria, altruísmo, honestidade e generosidade. Sem o seu suporte esta tese de mestrado não teria sido possível. Sem dúvida uma das pessoas com mais conhecimento sobre o mundo ferroviário que tive o prazer de conhecer.

À equipa do Museu, em especial ao Rui, Sisandra e Sr. Delfim, que me receberam em Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado de braços abertos e me mimaram como se fosse um deles. Vocês são incríveis.

Às minhas irmãs (Sandra e Paula), as minhas outras duas mães, pelo amor e pelo carinho, pela educação e pelo respeito. O que teria sido de mim sem vocês

Ao meu irmão Carlitos, por ser um “turra” juízo adorável.

Ao Zézinho, que é a prova viva que não são necessários laços de sangue para sermos família. Um eremita urbano ancião que foi o pai que nunca tive.

Aos meus amigos Nelson, Sílvia e Sandra. São poucos, mas são do melhor.

À Cátia e Renata. Que jornada babes. E que bom foi ter-vos comigo.

*Paulo Alexandre Silva Ribeiro*

## **SIGLAS E ACRÓNIMOS**

**ACAPO** – Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal

**AFAC** – Association Française de Amis de Chemins de Fer

**AIMFETUR** – Associação Ibérica de Museus Ferroviários e Comboios Turísticos

**APAC** – Associação Portuguesa de Amigos dos Caminhos de Ferro

**BR** – British Railways

**CCFG** – Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães

**CCFP** – Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

**CP** – Caminhos de Ferro de Portugal

**DB** – Deutsche Bahn

**DGPC** – Direção Geral do Património Cultural

**EDIFER** - Construções Pires Coelho & Fernandes

**EFACEC** - Empresa portuguesa, que resultou da fusão da ACEC, Ateliers de Construtions Électriques de Charleroi e da CUF, Companhia União Fabril

**E-FAITH** - European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage

**ERIH** - European Route of Industrial Heritage

**FEDECRAIL** - Federação Europeia dos Caminhos-de-Ferro Turísticos e Históricos

**FENACERI** – Federação Nacional de Cooperativas de Solidariedade Social

**FIAP** – Fédération International d'Art

**FMNF** – Fundação Museu Nacional Ferroviário

**FPAS** – Federação Portuguesa de Surdos

**GWR** – Great Western Railway

**HLF** – Heritage Lottery Fund

**ICOM** – Conselho Internacional de Museus

**ICOMOS** - International Council of Monuments and Sites

**LBPCP** – Lei de Bases do Património Cultural Português

**LGP** – Língua Gestual Portuguesa  
**LMS** - London, Midland & Scotland  
**LNER** – North Eastern Railway  
**MNF** – Museu Nacional Ferroviário  
**MNFNL** – Museu Nacional Ferroviário Núcleo Lousado  
**NOHAB** – Nydqvist & Holm AB  
**NRM** – National Railway Museum  
**NS** – Nederlandse Spoorwegen  
**PRD** – Partido Renovador Democrático  
**REFER** - Rede Ferroviária Nacional, E. P. E.  
**RENFE** – Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles  
**RUTIS** – Associação Rede de Universidades da Terceira Idade  
**SET** - Secretaria de Estado dos Transportes  
**SNCF** – Société Nationale des Chemins de Fer Français  
**SOMAGUE/NEOPUL** – Sociedade de Empreitadas Moniz da Maia, Duarte & Vaz Guedes, Lda./Sociedade de Estudos e Construções, S. A.  
**TICCHI** - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage  
**UNESCO** - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

## RESUMO

Com uma história notável, visível no Património tangível e intangível, que varia entre material circulante, memória, arquitetura, cinema, fotografia, literatura, e outras representações, a ferrovia deixou uma marca profunda em Portugal ao longo dos anos, em termos paisagísticos, urbanos e no imaginário e sentimento das pessoas. Concentrado no Museu Nacional Ferroviário Núcleode Lousado, na sua história e importância para os caminhos-de-ferro em Portugal, este relatório de estágio foca-se no espaço museológico, nas suas coleções, nas suas funções e serviços, nas memórias coletivas, finalizando-se na elaboração de um Plano de Valorização Patrimonial.

Em termos esquemáticos, o estado da arte aborda as tipologias de Património, do cultural ao industrial, centrando-se no Património ferroviário, contextualizando a evolução dos conceitos e a sua transformação, fazendo também uma abordagem à visão geral e comparada da rede ferroviária portuguesa e à história da ferrovia nacional. Segue-se uma análise ao Património ferroviário português, à sua presença material e imaterial, e à recolha de testemunhos orais e escritos das pessoas e da ferrovia, com destaque para o conceito de Lugar de Memória na Museologia Ferroviária.

Em suma, serão levantadas diversas questões sobre o desenho do espaço expositivo, elencando um discurso que fomente um diálogo permanente entre objetos, conteúdos, pessoas e visitantes, visando a salvaguarda e a divulgação de um lugar muitas vezes esquecido.

**Palavras-chave: Património Industrial, Património Ferroviário, Caminhos-de-ferro, Lugares de Memória, Valorização Patrimonial.**

## **ABSTRACT**

With a remarkable history, visible in tangible and intangible heritage, which varies from rolling stock, memory, architecture, cinema, photography, literature, and other representations, the railroad has left a deep mark on Portugal over the years, and in people's imagination and feeling. Focused on the Railway National Museum - Museological Nucleus of Lousado, in its history and importance for the railways in Portugal, this internship report focuses on the museological space, its collections, its functions and services, the collective memories, finalizing itself in the elaboration of a Patrimonial Valuation Plan.

In schematic terms, the state of the art approaches heritage typologies, from cultural to industrial, focusing on rail heritage, contextualizing the evolution of concepts and their transformation, also approaching the general and comparative overview of the Portuguese rail network and to the history of the national railroad. It follows an analysis of the Portuguese railway heritage, its material and immaterial presence, and the collection of oral and written testimonies of the people and the railway, with emphasis on the concept of Memory Place in Railway Museology.

In short, a number of questions will be raised about the design of the exhibition space, with a discourse that encourages a permanent dialogue between objects, contents, people and visitors, aiming at safeguarding and publicizing a place that is often forgotten.

**Keywords: Industrial Heritage, Railway, Memory Places, Patrimonial Valuation**

## ÍNDICE GERAL

Introdução	18
1. Desenvolvimentos do Estágio	24
Estado da Arte	31
2. O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado	34
2.1. O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado: História e Edifício	34
2.2. Funções e Serviços do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado	38
2.3. Organograma do Museu	41
3. Património - A Evolução Conceptual	43
3.1. Do Património Cultural ao Património Industrial	43
3.2. Património Industrial	49
3.3. A rede ferroviária como Património Industrial	55
3.4. A Portugal e a Ferrovia; de 1856 até Hoje	78
3.4.1. Génese – Do Carregado para o País	78
3.4.2. Portugal e os Caminhos de Ferro de Norte a Sul	83
3.4.3. Dos Ramais à Primeira Grande Guerra	85
3.4.4. Entre Guerras – Dos Óleos Velhos à Segunda Grande Guerra	88
3.4.5. O Surgimento dos Caminhos de Ferro de Portugal (CP)	90
3.4.6. Dos Planos de Fomento ao 25 de Abril de 1974	93
3.4.7. Da nacionalização dos caminhos-de-ferro ao século XXI	95

4. Património Ferroviário em Portugal	98
4.1. O que constitui o Património Ferroviário em Portugal?	98
4.2 Presença tangível e intangível do Património Ferroviário Nacional	102
4.2.1 Núcleo Museológico de Arco do Baúlhe	106
4.2.2. Núcleo Museológico de Bragança	107
4.2.3. Núcleo Museológico de Chaves	107
4.2.4. Núcleo Museológico de Estremoz	108
4.2.5. Núcleo Museológico de Lagos	108
4.2.6 Núcleo Museológico de Macinhata do Vouga	110
4.2.7 Núcleo Museológico de Santarém	110
4.2.8 Núcleo Museológico de Valença	111
4.3. Pessoas e Memórias na Ferrovia (recolha de testemunhos em fontes escritas e orais)	112
Transcrição da entrevista do Sr. António (Operário Reformado das Antigas Oficinas de Guimarães)	126
Transcrição da entrevista do Sr. Eduardo (Revisor da CP natural de Lousado)	128
Transcrição da entrevista da Dona Lurdes (filha de ferroviário, vive atualmente em Lousado)	130
4.4. Representações multidisciplinares da ferrovia. (A Influência Cultural da Ferrovia: Pintura, Fotografia, Literatura, Cinema, Arquitetura, Militar)	132
4.4.1. Pintura	132
4.4.2 Fotografia	137
4.4.3. Literatura	141
4.4.4. Cinema	146
4.4.5. Arquitetura	149

4.4.6. Ferrovia e Guerra	152
5. Museu Como Lugar de Memória	159
5.1. Conceptualização de Lugar de Memória.	159
5.2 Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado – Lugar de Memória e Identidade Ferroviária.	167
5.3 A importância de Lousado na Linha de Guimarães e do Minho - um lugar de duas bitolas.	174
5.3.1 Do Projeto, a Inauguração e a Chegada a Fafe	174
5.3.2 A “NORTE” - Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	176
5.3.3 Entre os anos 30 e os anos 50 do século XX	179
5.4.4. A Segunda Metade do Século XX	181
6. Desafios e Inovação no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado – Plano de Valorização Patrimonial	183
6.1 Análise SWOT - Viabilização de soluções e propostas	184
6.1.1. Pontos Fortes (Interno)	185
6.1.2. Pontos Francos (internos)	188
6.1.3. Oportunidades (externas)	191
6.1.4. Ameaças (Externas)	193
6.2 Análise Diagnóstico de acessibilidades e apresentação de soluções	195
6.2.1. Museu Inclusivo	196
6.2.2. Acessibilidade Física	204
6.2.3. Acessibilidade de Informação	210
6.3. Criação de Programação regular da ferrovia em articulação com a região Lousado/Famalicão/Braga/Guimarães	222

6.3.1. Regularização do programa de visitas guiadas e orientadas para todos os públicos	222
6.3.2. Valorização dos setores musealizados em eventos encenados evocativos da vida ferroviária e dos seus utentes (orientação prioritária à população escolar/sem limitação etária)	225
6.3.3. Utilização de postos multimédia interativos nos vários setores, com a maior diversidade possível de recursos (criação de conteúdos)	229
6.4. Criação de produtos e materiais para oferta e venda na loja	233
7. Conclusão e Análise Crítica	239
7.1. Reflexão sobre a contextualização Teórica face ao desenvolvimento do Estágio	239
7.2. Interpretação dos resultados e conclusões	241
7.3. Referência à inserção do estagiário no desenvolvimento Curricular do curso	243
7.4. Análise Crítica, Recomendações e/ou sugestões	245
Bibliografia	247
Webgrafia	259
LEGISLAÇÃO	267
Glossário	269
Apêndices	275
Anexos	397

## ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 - Malaposta	79
Figura 2 - Viagem Inaugural Lisboa Carregado	81
Figura 3 – Sud Express	84
Figura 4 - Cerimónia de inauguração dos comboios a tração elétrica	88
Figura 5 - Nohabs – Serie 0100 – Joaninhas	92
Figura 6 - Foguete a atravessar a Ponte D. Maria	94
Figura 7 - Apeadeiro de Lousado	114
Figura 8 - Automotoras da Série 9600 na Estação de Porto - Trindade	114
Figura 9 - GOP Guifões 1992	115
Figura 10 - C.P. E144, Avenida de França, Julho de 1971	115
Figura 11 - Estação de Vila do Conde	115
Figura 12 – Acidente junto ao Rio Leça	117
Figura 13 - E165 (0-4-4-0T), Paçô Vieira (km 71), para Fafe, 1973	118
Figura 14 - Lousado e a via estreita	118
Figura 15 - UDD 9600 na Estação De Fontainhas	119
Figura 16 - CP 9020 + Napoli	120
Figura 17 - 9600 esquecidas	121
Figura 18 - Linha de Guimarães. Fases Construção	121
Figura 19 - Pedras Rubras, 1998	122
Figura 20 - Automotora Gracindinha	123
Figura 21 - Ponte Trofa	123
Figura 22 - C.P. E142, Senhora da Hora	124
Figura 23 - Rain Steam and Speed	133

Figura 24 -Train dans la Neige, Claude Monet	133
Figura 25 - First Class - The Meeting. "And at first meeting loved, de Abraham Solomon, versão original e revisitada, 1854	134
Figura 26 - F. Moore Newcastle to Liverpool	134
Figura 27 - "À Passagem do Comboio" de José Malhoa	136
Figura 28 - "Comboio à Noite" ou "Estação de Caminhos-de-ferro à Noite", de Silva Porto	137
Figura 29 - -William and Frederick Langenheim	138
Figura 30 - Wheels, 1939, Charles Sheeler	139
Figura 31 - Ponte D. Maria vista da Ponte D. Luiz I, de Emilio Biel	140
Figura 32 - Cottinelli Telmo	148
Figura 33 - Estação de São Bento Porto	152
Figura 34 Pilares de Sustentação e Espaçamento entre Locomotivas e Carruagens	328
Figura 35 - Pilares de Sustentação e Espaçamento entre Locomotivas e Carruagens	328
Figura 36 - Pilares de Sustentação	328
Figura 37 - Espaçamentos na Zona da Carruagem Napolitana, Locomotiva Norte, Automotora ME 5 e Dresines	329
Figura 38 - Zona Oficinal com Barreiras Próprias do Edifício	329
Figura 39 - Zona Oficinal, junto às gruas e Carruagem Posto Médico. Obstáculos do Edifício e da Exposição	330
Figura 40 - Zona Oficinal, Gruas e Carruagem. Inexistência de espaço para pessoas com mobilidade reduzida. Posto Médico	330
Figura 41 - Pilares de Sustentação do Edifício entre a Zona Oficinal e Exposição de Material Circulante. Impedimento no circuito expositivo	331

Figura 42 - Espaço Oficinal com diversas tipologias de barreiras física (linha, espaço entre linhas, pilares, objetos em exposição)	331
Figura 43 - Passagem da Zona de Exposição de Locomotivas e Carruagens e Espaço Oficinal e barreiras estruturais	332
Figura 44 - Espaço de Acesso a Dresines e Automotora ME7	332
Figura 45 - Espaço restrito entre Salão de Direção, Dresines, Norte 104 e ME 07	333
Figura 46 - Espaço entre Locomotiva Norte 104 e Automotora ME 7	333
Figura 47 - Pilares impeditivos de mobilidade em rampas de acesso a Salão de Direção e Norte 104	334
Figura 48 - Exemplo de elementos da exposição que representam barreiras difíceis - Controle de Agulhas Porto Trindade	335
Figura 49 - Elemento em exposição dependente de carril	335
Figura 50 - Rampas de Acesso a Salão Presidencial e a Carruagem Multimédia sem medidas chave para acessibilidade móvel	336
Figura 51 - Elementos de exposição que dificultam mobilidade	336
Figura 52 - Secção de Torneagem com estruturas da Oficina	337
Figura 53 - Secção Torneagem, aspetos oficinais	337
Figura 54 - Barreiras inerentes à Zona da Carpintaria	338
Figura 55 - Pista de Ferromodelismo colocada no meio da exposição de Serralharia e Forja	338
Figura 56 - Material em exposição na Secção da Forja	339
Figura 57 - Material em exposição na Secção da Forja II	339
Figura 58 - Porta de Entrada do Museu	340
Figura 59 - Instrumentação em exposição, ferromodelismo e estruturas oficinais	340
Figura 60 - Área de exposição de sinalização	341

Figura 61 - Exposição de material de sinalização	341
Figura 62 - Mobiliário e Sinalização	342
Figura 63 - Rampas feitas em material das oficinas	342
Figura 64 - Acesso à Secção de Tornos pela área de exposição de relógios e mobiliário	343
Figura 65 - Zona de Receção e passagem para Exposição	343
Figura 66 - Utilização de passagens de nível e rampas para acesso a diversas áreas	344
Figura 67 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso I	374
Figura 68 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso II	374
Figura 69 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso IV	375
Figura 70 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso V	375
Figura 71 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso	376
Figura 72 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso VI	376
Figura 73 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso VII	377
Figura 74 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso VIII	377
Figura 75 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso IX	378
Figura 76 – Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso X	378
Figura 77 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso XI	379
Figura 78 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso XII	379
Figura 79 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso XIII	380
Figura 81 - National Railway Museum York.	398
Figura 82 - Museu Del Ferrocarril Madrid	398
Figura 83 - Museo del Ferrocarril de Gijon	398
Figura 84 - Cité du Train	398
Figura 85 - Het Spoorwegmuseum – Utrecht	398
Figura 86- Golden Spike Utah	398

Figura 87 - Verkehrsmuseum Nürnberg	398
Figura 88 - Train World Brussels	398
Figura 89 - Núcleo Museológico de Chaves	398
Figura 90 - Núcleo Museológico Estremoz	398
Figura 91 - Núcleo Museológico Lagos	398
Figura 92 - Núcleo Museológico Macinhata do Vouga	398
Figura 93 - Núcleo Museológico de Santarém	398
Figura 94 - Núcleo Museológico de Valença	398
Figura 95 - Locomotivas	398
Figura 96 - Assalto ao comboio	398
Figura 97 - Rodas Motrizes duma Locomotiva	398
Figura 98 - Passagem de Peões	398
Figura 99 - Comboio Perto do Luso	398
Figura 100 - Locomotiva a Vapor nº250	398
Figura 101 - Coimbra atravessando o choupa	398
Figura 102 - Manobrador de Placa Giratória	398
Figura 103 - Pictogramas para pessoas com baixa visão	398
Figura 104 – Pictogramas para pessoas com problemas de mobilidade	398
Figura 105 -Pictogramas para pessoas cegas	398
Figura 106 - Pictograma para pessoas surdas	398
Figura 107 - Pictogramas para pessoas com deficiência intelectual	398

## ÍNDICE DE ESQUEMAS

Esquema 1 - Organograma do MNFNL	41
Esquema 2 – Acessibilidades e Soluções	195
Esquema 3 – Níveis de informação a usar nos diversos recursos escritos do museu (Físicos e Digitais).	215
Esquema 4 – Processo de Implementação da Valorização Patrimonial	237
Esquema 5 – Resultados que se pretendem atingir a curto, médio prazo.	238

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Fases de Construção da Linha de Guimarães	182
Tabela 2 – Análise SWOT	184
Tabela 3 – Principios do Design Universal	202
Tabela 4 – Quadro de Barreiras Atitudinais	219
Tabela 5 – Quadro Barreirs Físicas	220
Tabela 6 - Principais Barreiras Comunicacionais do MNFNL	221

## INTRODUÇÃO

Desde muito cedo que tenho apego à ferrovia. Nasci a alguns metros das saudosas Linhas do Porto Trindade – Guimarães e do Porto Trindade à Póvoa e Famalicão. As minhas primeiras memórias auditivas estão relacionadas com o ranger dos rodados dos comboios sobre os trilhos. Lembro-me perfeitamente. Era um som distinto que ouvia em minha casa, quando brincava na rua, quando estava na escola e que me foi acompanhado até à adolescência, altura em que as respetivas linhas foram desativadas para dar lugar ao Metro do Porto. As minhas memórias visuais estão igualmente vincadas no comboio, nas automotoras brancas e vermelhas, nas locomotivas laranja, nos bancos castanhos de pele, que no verão aqueciam por demais, nos bilhetes de cartão, nos revisores, no baloiçar das carruagens, nas pessoas apinhadas junto às portas, nas multidões de veraneantes que iam para a Póvoa de Varzim. “Vamos ao Porto” dizia a minha mãe, que íamos à baixa, e ficava delirante porque sabia que íamos no comboio. Depois comecei a fazer a viagem no comboio da Póvoa com frequência porque a minha irmã morava no Mindelo. Ver passar comboios era o meu *hobby*. Saber quais eram os rápidos e os que paravam nos apeadeiros, procurar detalhes nas automotoras, nas locomotivas e nas carruagens, saber os horários. Quando me propus a realizar a tese de metrado, decidi contemplar essa paixão, que sempre acompanhou, contribuindo com a minha investigação para a valorização de um Património (ferroviário) ao qual é merecido toda e qualquer atenção que lhe seja dado, focando-me nas Linhas de Via Estreita do Porto, que continuam a viver no meu imaginário, e não tem tido o devido acompanhamento pelos investigadores que se dedicam à ferrovia.

Este relatório de estágio foi realizado no âmbito do Mestrado em Património, Artes e Turismo Cultural, para a obtenção do grau de mestre, pela Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto, contemplando duas

partes distintas, uma com forte componente teórico-conceitual e outra com uma componente mais prática. O estágio realizou-se no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, com a carga horária de 546 horas, e teve como objetivo principal a colaboração com a Rede de Museus de Vila Nova da Famalicão e com a Fundação Museu Nacional Ferroviário na conceção de um Programa de Valorização Patrimonial, que contemple acessibilidades e diversidade na oferta cultural do Núcleo Museológico nas mais diversas valências (expositiva, informativa, museológica, lúdica, educativa, entre outras). Este Programa de Valorização Patrimonial e Análise de Acessibilidades tem como principal objetivo a melhoria das condições do próprio museu. Tal foi fruto da candidatura à Rede Portuguesa de Museus, que, aquando da realização do estágio e respetiva redação do relatório, ainda estava pendente. Em paralelo, a parte teórico-conceitual tem como função o recurso a diversos conteúdos e disciplinas, que ajudam a embasar e a fundamentar as propostas que se concretizam na parte prática, explicando o objeto de estudo, a ferrovia, na temática específica, que é o Plano de Valorização Patrimonial do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado. Parte-se do pressuposto de que a ferrovia assume-se com um campo inter e multidisciplinar que obriga a uma fundamentação teórica com recurso a várias áreas do saber, tanto nas abordagens teóricas, como na concretização das propostas e respetiva operacionalização.

Em termos metodológicos, primeiramente, fez-se a revisão da literatura e a pesquisa bibliográfica na Biblioteca Municipal do Porto, Biblioteca da ESE, Biblioteca Almeida Garrett, e também em Centros de Documentação e Arquivos. Recorreu-se também a documentação que está disponível em formato digital em diversos repositórios online, como por exemplo teses, artigos, monografias, revistas, para dar alguns exemplos. Tendo em conta a natureza do estágio, as metodologias adotadas serão exploradas num ponto a desenvolver posteriormente.

O relatório divide-se em sete capítulos:

No Capítulo 1, relacionado com o desenvolvimento do estágio, são apresentadas as identificações do investigador, do orientador, e da instituição à qual o investigador está ligado, bem como se procede à identificação da entidade que recebe o investigador. Faz-se uma breve descrição do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, da sua história e dos objetivos a que se propõe, apresenta-se o cronograma de estágio e as metodologias a utilizar.

No Capítulo 2 faz-se uma contextualização daquilo que é o Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado. É feita uma breve abordagem à história do edifício, dando-se destaque às antigas oficinas gerais da Linha de Guimarães, que funcionaram no local, antes de este ter sido convertido em secção museológica e, mais recentemente, em núcleo da mesma natureza. Esta contextualização permite-nos compreender algumas questões relativas à estrutura física do museu e às potencialidades e dificuldades que advém da manutenção do espaço oficial como base para a implementação do museu. Segue-se a apresentação do museu e do seu regulamento, da importância da Lei-quadro dos Museus Portugueses para o seu funcionamento, aludindo-se também à sua gestão, que é partilhada pelo Município de Vila Nova de Famalicão e pela Fundação Museu Nacional Ferroviário. No final do capítulo é apresentado o organograma da instituição, destacando-se a gestão partilhada, anteriormente mencionada.

No Capítulo 3 é apresentada a contextualização teórica do Património Cultural, do Património Industrial e do Património Ferroviário. São abordadas as perspetivas de autores de relevo na conceptualização teórica do Património Cultural, como por exemplo, Françoise Choay e Marc Guillaume, destacando-se também a importância da Unesco, das suas Cartas e Convenções na definição de Patrimónios, bem como na apresentação de metodologias e regulamentação para a sua preservação e salvaguarda. Segue-se uma definição de Património Industrial e de Património Ferroviário, suportada pela visão de investigadores nacionais e internacionais, e uma breve análise teórica da evolução dos conceitos. Desta análise teórica da evolução de conceitos de Património Industrial e Ferroviário resulta uma visão geral do Património

Ferrovário português, no qual se destaca o Museu Nacional Ferrovário como resultado da necessidade de salvaguardar e conservar os bens patrimoniais ferroviários nacionais. São ainda abordados alguns museus ferroviários importantes, que servem para fundamentar uma visão comparada entre a musealização do Património Ferrovário Português e aquilo que se faz em países que estiveram na vanguarda da proteção e valorização deste Património. No final do capítulo é apresentada uma breve abordagem à história da ferrovia nacional, desde os seus primórdios até aos dias de hoje.

Na sequência, o Capítulo 4 delimita o objeto de investigação ao Património Ferrovário Português, na tentativa de circunscrever aquilo que o constitui, numa perspetiva que aborde a sua presença tangível e intangível. Remete-se para as diretrizes da Carta de Nizhny Tagil, da Carta de Riga e da Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial, como ferramentas fundamentais para o entendimento dos diversos bens que constituem o Património Ferrovário em Portugal, no qual se incluem os diversos núcleos museológicos dispersos pelo país. É dado relevo ao lado intangível do Património Ferrovário através da recolha de testemunhos orais e escritos. Para esse efeito foi criado um grupo na rede social Facebook dedicada à memória das linhas de via estreita do Porto, uma vez que o Museu Nacional Ferrovário Núcleo de Lousado é o fiel depositário dos vestígios materiais e imateriais destas linhas, no sentido de se recolherem testemunhos escritos de pessoas que conviveram com o quotidiano destas duas linhas até à sua extinção. Destaca-se também a influência cultural que a ferrovia teve (e tem) a nível multidisciplinar, nomeadamente na Pintura, na Fotografia, no Cinema, na Literatura, na Arquitetura e no uso Militar.

O Capítulo 5 incide sobre o conceito de Lugar de Memória, remetendo para a obra de Pierre Nora, Jacques Le Goff e Paul Marie Veyne e de outros autores que se dedicaram à compreensão da necessidade de memória como forma de criação de uma consciência coletiva. Esta que deve ser partilhada, simbólica, imaterial, que se pode refletir em determinado lugar de cariz material, que no caso em estudo é o Museu Nacional Ferrovário Núcleo de Lousado. É neste

capítulo que se procura estabelecer uma relação entre o museu e a construção de uma identidade ferroviária, focalizando-se nas vivências individuais e coletivas dos grupos que partilham as lembranças de um passado que não está escrito, que é simbólico e ritualizado. Desta forma, pretende-se compreender de que forma o Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado reflete o quotidiano passado (e presente) de uma comunidade que está fortemente arreigada a uma vivência ferroviária. Perante isto analisamos de que forma o museu ajuda a preservar uma memória que corre o risco de desaparecer, resultado de modificações sociais, económicas e culturais, inerentes ao processo de globalização. Destaca-se ainda a importância de Lousado como entroncamento ferroviário onde coexistiram duas bitolas, em via algaliada (Vd. Glossário), através de uma breve abordagem histórica à Linha de Guimarães, Póvoa e Linha do Minho.

O Capítulo 6 representa o produto da investigação que se desenvolveu no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado e fundamenta aquilo foi proposto como resultado final do relatório de estágio. Numa primeira fase é feita uma análise SWOT ao museu, no sentido de se verificarem quais as mais-valias e as dificuldades que o mesmo enfrenta, interna e externamente. A partir desta análise SWOT, apresentam-se possíveis soluções que visam consolidar e melhorar o funcionamento do Museu Ferroviário Núcleo de Lousado. Segue-se uma análise diagnóstica às acessibilidades do museu, procurando identificar-se barreiras do tipo físico, informativo e atitudinal que possam constituir um impedimento a visitantes com deficiência/incapacidade, permanente ou temporária. Feito o diagnóstico de acessibilidade, propõe-se uma série de ferramentas que visam transformar o museu num espaço acessível a todos os tipos de públicos, independentemente da idade ou das condições físicas e/ou cognitivas. Finaliza-se o capítulo com o Plano de Valorização do Património. Para a implementação das propostas de valorização patrimonial é fundamental a entrada do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado na Rede Portuguesa de Museus. Este Plano de Valorização Patrimonial propõe melhorias a aplicar no espaço expositivo do museu, a criação de uma

programação regular da ferrovia em articulação com a região Porto/Lousado/Famalicão/Braga/Guimarães, a criação de produtos e materiais para oferta e venda na loja e ferramentas de disseminação e divulgação do museu.

O Capítulo 7 encerra a investigação. São tecidas considerações sobre a pertinência da contextualização teórica face à realização do estágio e de que forma os conceitos chave foram fundamentais no seu desenvolvimento. É um capítulo que funciona como conclusão de todo o trabalho prático e teórico que se projetou implementar. É feita uma reflexão sobre a inserção do estagiário/mestrando na instituição e da importância que o ano curricular tem para a compreensão da realidade museológica ferroviária, contando ainda com a análise crítica e com recomendações e/ou sugestões para futuros investigadores que decidam seguir pela mesma via e até mesmo para os responsáveis pelo mestrado, para que haja sempre uma melhoria qualitativa na concretização do estágio.

# 1. DESENVOLVIMENTOS DO ESTÁGIO

## ESTRUTURA DO PROJETO DE ESTÁGIO

### I - IDENTIFICAÇÃO DO ALUNO

**Nome:** Paulo Alexandre Silva Ribeiro

**Número mecanográfico:** 3170522

**Morada:** Rua Dom Jerónimo Azevedo, blo. 7 Entª 451 1dto 4250-240 Porto

**Contactos:** 934897976\226162818

**Correio electrónico:** [ribeiru1983@gmail.com](mailto:ribeiru1983@gmail.com)

**Curso:** Mestrado em Património, Artes e Turismo Cultural

### II - IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE ACOLHEDORA

**Denominação:** Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado

**Morada:** Rua Eng. Ferreira de Mesquita, nº1 A Complexo Ferroviário do Entroncamento 2330-152 Entroncamento (Sede) \Largo da Estação – Lousado 4760-623, Vila Nova de Famalicão.

Telefone: 249 130 382 (Sede) - 252 153 646 (Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado)

**Correio electrónico:** [museu@fmnf.pt](mailto:museu@fmnf.pt), [museuferroviario@vilanovafamalicao.org](mailto:museuferroviario@vilanovafamalicao.org)

#### **Ramo da Atividade**

“O Museu Nacional Ferroviário é um espaço de vivência coletiva, diálogo e partilha de saberes, que se abre a todos como um território de reflexão e experimentação de relações entre o Património cultural e o papel histórico, simbólico e tecnológico do transporte ferroviário em Portugal.” (Museu

Nacional Ferroviário, 2018) O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado insere-se no ramo de atividade, produção e programação cultural, tendo ainda como objetivos o estudo e conservação das coleções de que dele fazem parte. Tem em exposição material circulante, organizado cronologicamente, com o intuito de mostrar composições de diferentes tipologias.

### **Breve memória descritiva**

O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, tutelado pela Fundação Museu Nacional Ferroviário (situado no Entroncamento), e gerido em parceria com a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, ocupa a totalidade do original complexo oficial da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães (1883/1927) com cerca de 1400 m<sup>2</sup> e conta com aproximadamente 3000 peças. Trata-se de um projecto alternativo à antiga Secção Museológica, aberta ao público em 1979, por iniciativa de Armando Ginestal Machado - a quem a dinâmica da museologia ferroviária muito deve - e demolida por imposição das recentes obras de modernização e eletrificação das linhas do Minho e Guimarães. O projecto de arquitetura e restauro respeitou as tipologias, as funções e os materiais construtivos dos edifícios, hoje com lugar de destaque no âmbito da arqueologia industrial. A implementação do Museu desenvolveu-se com base nas boas práticas da museologia contemporânea, sujeita a um programa que contempla áreas públicas e privadas, com espaços condignos de acolhimento dos públicos, loja, visitas guiadas e garantia da mobilidade de todos os visitantes e funcionamento regular, que permite a fruição de um espólio ímpar no país. A exposição do material circulante, organizada cronologicamente, tem por objectivo mostrar comboios de diversos tipos. O material construído entre 1875 e 1965 é oriundo de oito companhias e foi adquirido em seis países a quinze construtores.

### **III - ESTÁGIO**

Orientador do estagiário na organização: Rui Alberto Marques Pinto Vilaça da Fundação Museu Nacional Ferroviário - Armando Ginestal Machado e Mariana Jacob Teixeira do Município de Vila Nova de Famalicão / Rede de Museus.

Orientador do estagiário na ESE: Prof.Doutor Sérgio Coelho

Data de início: outubro de 2018

Data prevista para a conclusão: maio de 2019

Área temática: Investigação – Funcionamento dos Núcleos Museológicos do Museu Nacional dos Caminhos de Ferro Portugueses.

#### **Objetivos:**

- Investigar o funcionamento dos Núcleos Ferroviários pertencentes ao Museu Nacional dos Caminhos-de-Ferro Portugueses;
- Descrever o panorama da conservação do Património Industrial e Ferroviário Português;
- Mostrar a importância do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado no concelho de Vila Nova de Famalicão do ponto de vista sociocultural, etnográfico e do desenvolvimento do Património;
- Entender de que forma um Núcleo Museológico pode contribuir ao nível económico, turístico, patrimonial e cultural;
- Selecionar casos mais relevantes para a realização de estudos de caso, nomeadamente na área da Memória Individual e Coletiva;
- Realizar um diagnóstico de acessibilidades e apresentar soluções que se adaptem às necessidades do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, tendo em conta a candidatura à Rede Nacional de Museus;
- Desenvolver um Plano de Valorização Patrimonial para o Museu Nacional Ferroviário que promova o estudo e valorização dos bens culturais e patrimoniais do museu, visando a disseminação de informação do Património Ferroviário do Norte de Portugal.

## **Metodologias**

Devemos destacar que o trabalho apresentado foi desenvolvido dentro do próprio objeto de estudo. Tendo em conta esta inserção do mestrando na realidade analisada, as metodologias que se usaram foram concomitantemente explorativas, interventivas, colaborativas e participativas. Estas metodologias foram basilares para que, em conjunto com as teorizações efetuadas ao longo do trabalho, a investigação fundamentasse os resultados práticos a que nos propoemos, ou seja a Análise Diagnóstico das Acessibilidades e o Plano de Valorização Patrimonial.

Ainda dentro das metodologias devemos destacar a revisão da literatura e a pesquisa documental, realizadas na Biblioteca Municipal do Porto, Biblioteca Almeida Garrett, Biblioteca da Escola Superior de Educação do Porto, em Centros de Documentação (Serviço de Informação do Museu Nacional Ferroviário, Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado), Arquivos, não descurando as fontes documentais que estão disponíveis em formato digital, em vários repositórios *online*, nacionais e internacionais, com principal destaque para teses, monografias, artigos, revistas e hemerotecas digitais. A revisão da literatura e pesquisa documental foram ainda cruciais para o entendimento da história do museu, do seu edifício, do funcionamento da instituição, dos elementos que compõe o acervo. Mas foram também importantes para uma compreensão da história da ferrovia, do seu impacto político, social, cultural e patrimonial, seja ao nível internacional, seja ao nível nacional, com principal destaque para as linhas do Porto a Guimarães e do Porto à Póvoa e Famalicão.

A recolha de testemunhos orais e escritos contribuiu para um melhor entendimento do objeto em estudo - Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado - e da realidade que esteve na sua origem - Linhas de Via Estreita da Área do Porto. Neste campo devemos mencionar a recolha de testemunhos escritos através da criação de um grupo na rede social Facebook com o nome

de Memórias da Linha Trindade – Guimarães/Póvoa de Varzim<sup>1</sup>. Em relação à recolha de relatos orais, os dias passados no museu tiveram especial importância porque possibilitaram a convivência com ferroviários no activo e reformados, antigos funcionários das oficinas gerais de Guimarães e aficionados do mundo ferroviário no geral, que cooperaram para a percepção do espaço e da sua evolução ao longo do tempo, das funções que a ele estiveram agregadas, dos elementos em exposição, tanto do material circulante (história, origens, funcionamento), como do não circulante, com especial destaque para os objetos oficinais. Devemos ainda referir as três entrevistas livres que foram feitas a um ex funcionário da Oficina, a um ferroviário no ativo, natural de Lousado, e a uma familiar de ferroviários a viver atualmente em Lousado. Estas entrevistas tiveram como fim a recolha de elementos de memória do museu e da área envolvente, com principal incidência nas já mencionadas e extintas Linhas de Via Estreita do Porto.

No final foram analisados os dados recolhidos, aprendizagens efetuadas e a investigação desenvolvida para propor um Plano de Valorização Patrimonial do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, do qual fará parte uma Análise Diagnóstico das Acessibilidades, com vista à melhoria do conceito expositivo do museu, bem como a sua oferta patrimonial e cultural, tornado-o num espaço acessível a todos os públicos. Este trabalho resulta da candidatura no Museu Ferroviário Núcleo de Lousado à Rede Portuguesa de Museus.

### **Atividades desenvolvidas em estágio**

Acompanhamento e integração nas funções, serviços e atividade que são desenvolvidas na instituição, bem como a fundamentação de uma proposta para a criação de um Plano de Valorização do Património, sugerido pela Rede

---

<sup>1</sup> <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/>

de Museus de Vila Nova de Famalicão, no âmbito da candidatura à Rede Portuguesa de Museus

### **Cronograma**

O estágio foi realizado de terça a sexta, das 10h00 às 17h00. Teve uma duração de 72 dias que cumulativamente resultam na realização de 546 horas de estágio, 150 das quais obrigatórias e protocoladas. Verificou-se a necessidade de alargar o período de estágio por acordo do mestrando e da instituição de acolhimento, uma vez que as 150 horas se revelaram insuficientes para a investigação que se pretendeu implementar.

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
2018	Set																																			
	Out																																			
	Nov																																			
	Dez																																			
2019	Jan																																			
	Fev																																			
	Mar																																			
	Abr																																			
	Mai																																			
	Jun																																			
	Jul																																			

- Fim de semana
- Feriados ou festividades
- Quarenta
- Estágio
- Período de defesa
- Limite escrita
- Pesquisa bibliográfica e redação do Relatório
- Limite de pesquisa bibliográfica e revisão de texto

Férias de Natal – 30 de Dezembro de 2018 a 02 de Janeiro de 2019

Férias – França – 19 de Janeiro de 2019 a 27 de Janeiro de 2019

Carnaval – 5 de Março

Férias de Páscoa – 23 de Abril de 2019 a 27 de Abril de 2019

Férias – Quarenta – 05 de Maio de 2019 a 11 de Maio de 2019

Inscrição para Defesa de Tese – 19 de Junho de 2019 a 28 de Junho de 2019

Período de Defesa: 04 de Julho de 2019 a 20 de Julho de 2019

## **Estado da Arte**

O Património Cultural tem sido continuamente explorado, analisado, conceptualizado e discutido em diversos estudos e publicações académicas, para além das obras clássicas que se debruçam sobre a temática, como por exemplo obras de referência de John Ruskin, Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc ou Alois Riegl. A informação sobre os diferentes tipos de Património (cultural, natural, urbano, rural, arquitetónico, industrial, etc.) é vasta, diferenciada e tudo menos definitiva. Tendo em conta o nosso estágio no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, afigura-se premente uma problematização que aborde as perspetivas mais atualizadas de Património Cultural e Património Industrial, seja material, e com o tempo afigurou-se uma forte carga imaterial de memórias e vivências. Relativamente ao Património Cultural, verifica-se que autores como Françoise Choay e Marc Guillaume são ainda referência na matéria e que os conceitos inerentes ao mesmo não sofreram alterações de base conceptual nos anos mais recentes. Todavia verificamos que os conceitos não se cristalizaram, mas que se desenvolveram para outras abordagens mais específicas e especializadas o que por si só demonstra a evolução per si do próprio conceito de Património. Le-Duc, Ruskin e Riegl, entre outros fundadores deste conceito-ciência são também fundamentais no entendimento da evolução das questões patrimoniais, cimentando-se como pioneiros da criação de medidas de conservação e preservação, hoje obsoletas, mas fundamentais como ponto de partida para o que hoje se entende dentro destas problemáticas. Na revisão bibliográfica deste relatório de estágio foram selecionadas as obras de Françoise Choay, que continua a ser a autora de referência da problematização do Património Cultural, nomeadamente “A Alegoria do Património”, que foi revista em 2010, e “Património e Mundialização” que teve também revisão no ano de 2009, Marc Guillaume e a obra “A Política do Património”, revista em 2003, bem como Dominique Poulot e a obra “Patrimoine et modernité”, de 1998. A nível nacional é obrigatória a

leitura da obra “Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial” (1999) de Jorge Custódio, assim como alguns artigos publicados pelo próprio, destacando “Políticas públicas para a salvaguarda e conservação do Património Industrial. Omissão ou desconsideração?” (2017). De referir os vários artigos publicados pelo mesmo para a Fundação Museu Nacional Ferroviário, dedicados ao Património Ferroviário, com especial destaque para o Património Ferroviário Português, sendo também fundamental a leitura de José Manuel Lopes Cordeiro e os artigos “Reflexões acerca do Conceito de Património Cultural sob a Ótica do Património Industrial e da Arqueologia Industrial”, de 2017, “Desindustrialização e Salvaguarda do Património Industrial”, de 2011, “O Património Industrial e as Novas Cartas Patrimoniais: Nizhny Tagil, Riga, Monterrey e El Bierzo”, de 2009. José Amado Mendes é outro autor nacional que aborda questões do Património, destacando-se a obra “Património: Passado com Futuro. Museus, Educação e Desenvolvimento Coimbra, de 2009” e o artigo publicado em 2002, “Museologia e Identidade: Que Europa através dos Museus?”. Foram ainda consultados trabalhos académicos, monografias, artigos científicos, destacando os mais recentes “Entre-Naves, Projeto Museográfico para as Antigas Oficinas do Vapor do Entroncamento – Museu Nacional Ferroviário” (2014), a Tese de Mestrado em Museologia de Ana Luísa Fontes, que desenvolve um projeto expositivo para o Museu Nacional Ferroviário, centrado nas Naves 14 e 15, as Antigas Oficinas de Vapor do Entroncamento. Esse projeto passa por diversas fases, procurando reabilitar espaços exteriores do Museu, focando-se no material circulante, não esquecendo a memória, que é parte essencial do conceito expositivo desenvolvido, e “Museu Nacional Ferroviário. Um Museu Industrial? ” (2012), Tese de Mestrado em Museologia de Luis Gomes Lopes, que, comparando o Museu Nacional Ferroviário com congéneres europeus, procura criar um sentido para aquilo que é a perceção de museologia industrial ferroviária em Portugal, abordando as diferentes etapas do desenvolvimento do museu, desde o seu aparecimento até aos dias de hoje. São também relevantes as cartas e convenções da Unesco sobre Património Cultural, Património

Industrial e Património Ferroviário, documentos essenciais para a salvaguarda dos Patrimónios mencionados, como a Carta de Atenas, a Carta de Londres, a Convenção de Haia, a Carta de Dublin, a Carta de Nizhny Tagil, a Carta de Riga e a Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial.

## **2. O MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO DE LOUSADO**

Neste capítulo abordar-se-á a história do Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, bem como do seu edifício, onde, em tempos, funcionaram as Oficinas Gerais dos Caminhos-de-Ferro de Guimarães. Ainda dentro da temática do museu enquanto instituição, destacar-se-ão as funções e serviços disponibilizados, o seu organograma, salientando-se a questão da gestão partilhada entre a Fundação Museu Nacional Ferroviário e a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão.

### **2.1. O MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO DE LOUSADO: HISTÓRIA E EDIFÍCIO**

O Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado está sobre a tutela da Fundação Museu Nacional Ferroviário, sendo gerido em parceria com a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, e ocupa a totalidade do complexo oficial da Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães (1883/1927), com cerca de 1400 m<sup>2</sup>. O Núcleo Museológico é um projeto alternativo à antiga Secção Museológica, que foi aberta ao público em 1979, por iniciativa de Armando Ginestal Machado<sup>2</sup> (grande impulsionador da museologia ferroviária em Portugal) secção esta que foi demolida por força das obras de modernização e eletrificação das linhas do Minho e Guimarães.

Em termos de arquitetura e restauro, foram respeitadas as tipologias, as funções e os materiais construtivos dos edifícios, com relevância no que

---

<sup>2</sup> Biografia em Apêndice A

respeita ao conceito de Arqueologia Industrial (Museu Nacional Ferroviário, 2018). Tendo em conta este aspeto, a implantação do museu desenvolveu-se com base nas boas práticas da museologia contemporânea, contemplando áreas públicas e privadas, com espaços de acolhimento ao público, loja, visitas guiadas, visitas livres. Não foi esquecido o cumprimento das normas de mobilidade para os visitantes com necessidades acrescidas de suporte, dentro da medida do possível.

Considerado como um dos pólos de maior relevância no contexto ferroviário português, a coleção é constituída por material circulante, na sua grande maioria de via estreita (Vd. Glossário), bem como um acervo ferroviário de variadas tipologias, como, por exemplo, equipamentos de via e obra, bilhética, oficinas e de acordo com a estrutura museológica contempla um espaço para serviços educativos (CORREIA, 2016). Relativamente à exposição de material circulante (Vd. Glossário), está organizado cronologicamente e tem como principal objetivo mostrar diversos tipos de comboios – locomotivas e carruagens. Este material foi construído entre 1875 e 1965 e é originário de oito companhias de ferrovia e foi adquirido a seis países e quinze construtores.

O Museu Ferroviário Núcleo de Lousado encontra-se instalado nas antigas Oficinas da Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães. As Oficinas Gerais eram constituídas por várias naves simples e duplas, distribuídas por locais diferentes, permitindo a execução dos trabalhos, dando sequência às operações desde o início até ao fim, sem impedimentos obstrutivos para o início de novos trabalhos.

As Oficinas Gerais estavam divididas em dois pólos principais, um a nascente e outro a poente, separados por duas linhas principais de estação. Do lado nascente existiam a secção de montagem de máquinas, cobertas por duas naves, destinadas a grandes e pequenas reparações e manutenção diárias, equipadas com duas linhas e dois diques a todo o comprimento da secção, com

uma placa giratória para “arriar e subir rodados” (COSTA<sup>3</sup>, s.d., não editado). Existia a secção de caldeiraria (Vd. Glossário), ferraria e serralharia das maquinarias das locomotivas, fundição e soldadura, coberta também por duas naves e duas linhas a todo o comprimento, servindo inclusivamente para resguardo ou eventual urgência para evacuação da oficina. Ainda do lado norte, entre as linhas de acesso às secções e as linhas de manobras, existia um pequeno edifício que funcionava como escritório e serviços administrativos e uma pequena carruagem, servindo de posto médico. Tinha também uma linha de topo que servia para lavagem e limpeza das fornalhas das locomotivas a vapor e abastecimento de carvão. Do lado nascente, encostada à secção da montagem de máquinas e da caldeira, estava implantado o edifício (englobando a estação em si e um apeadeiro) de passageiros da Estação de Lousado, bem como o largo da estação, o reservatório de água de abastecimento às locomotivas e oficinas, Este estava montado sobre um torreão cilíndrico, ligado a um poço equipado com uma “Bomba Aspirante Premente Manual” (de acordo com o manuscrito de Costa) que servia toda a tiragem de água quando em anos de estiagem rigorosa o rio Pelhe não tinha caudal suficiente para ser captada pela caldeira vertical “Worhtington” (Vd. Glossário), que funcionava a vapor e cujo timbre de resistência era de 14 kg/cm<sup>2</sup> de pressão.

Entre o pólo nascente e pólo poente existiam duas linhas destinadas ao cruzamento dos comboios para embarque e desembarque de passageiros ou para cargas e descargas de mercadorias. O pólo poente estava geograficamente encravado por duas linhas de via estreita e por uma via larga, isto é, no meio do Caminho de Ferro de Guimarães – Linha de Guimarães e do Caminho de Ferro do Minho e Douro. A via larga (Vd. Glossário) já existia desde 1875 e a via estreita (Vd. Glossário) surgiu em 1883. No pólo poente estava a secção de

---

<sup>3</sup> Biografia em Apendice B

torneagem de peças, que tinha a nave coberta, com uma “Linha de Eixo Principal”, para o movimento de tornos e outras máquinas e ferramentas. Ainda neste sector estava localizado a secção de pequenas reparações de vagões, bancadas de serralharia, uma pequena ponte rolante movida por um diferencial manual (garibalde – Vd. Glossário) para levantar vagões e substituir e transportar rodados. Sequencialmente nestas áreas existia a secção de pintura, com nave coberta e duas linhas, uma para reparação de carruagens e outra para pintura, acompanhada pela secção de carpintaria e serração, com vários materiais para o trabalho das madeiras e ferramentas de carpintaria e marcenaria.

Havia ainda o Armazém de Materiais, com uma pequena nave coberta e uma pequena linha para um vagonete de transporte de materiais pesados, juntamente com uma cabine de alta tensão – posto de transformação, com dois pisos – rés-do-chão e 1º andar. Este era alimentado por uma tensão de 15000 volts, fornecida pela “Hidroelétrica do Norte de Portugal – Chenop”, através da subestação de Caniços. Esta cabine de alta tensão – posto de transformação (15000/220/380 volts de acordo com a descrição do manuscrito de Costa) fornecia energia elétrica às instalações do complexo ferroviário, fornecendo também energia para toda a freguesia de Lousado, através de um contrato estabelecido entre a “Chenop”, os Caminhos de Ferro de Guimarães e a Junta de Freguesia. Este contrato foi possível devido à portaria ministerial de 25 de janeiro de 1927, que permitiu a fusão entre os Caminhos de Ferro de Guimarães com os Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, da qual resultou a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, mais conhecida como “Norte”.

Ainda dentro da área oficial, virada a norte, existia a “placa de inversão de máquinas” (Vd. Glossário), permitindo a inversão para todas as linhas de serviço, linhas de manobras e linhas oficiais. Perto deste local encontrava-se um aglomerado de habitação, conhecida como “ilha do portas” (expressão do autor do manuscrito), tendo ainda um pequeno dormitório do pessoal, uma pequena cozinha e um caramanchão no exterior, embelezada por uma ramada

de uvas americanas, uma horta e ainda um poço com 20 metros de profundidade, destinado ao pessoal ferroviário da “ilha” e outros.

Junto da linha que seguia para Santo Tirso existiu uma ponte de granito sobre o rio Pelhe. No pilar direito estava implantado um pequeno barracão, denominado de “casa da caldeira”, que continha equipamento de tiragem de água, composto por vários órgãos e aparelhos, nomeadamente uma caldeira a vapor do tipo vertical, cujo timbre estava calibrado para admitir uma pressão de 13 kg/cm<sup>2</sup>, uma máquina de tiragem alimentada a vapor também do tipo “Worthington”, conhecida na gíria ferroviária por “burrinho”, uma aparelhagem de segurança de caldeira e regulador de descarga de vapor, um manómetro de pressão, uma tulha para carvão e várias ferramentas para os trabalhos na casa da caldeira. Continha ainda um grupo “moto-bomba” a gasolina que funcionava como reserva a quando de uma eventual avaria da caldeira ou do “burrinho”.

## 2.2. FUNÇÕES E SERVIÇOS DO MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO DE LOUSADO

O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado (doravante MNFNL) é uma instituição museológica no âmbito do Património Ferroviário, gerida em parceria pela Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão e pela Fundação Nacional Museu Ferroviário Armando Ginestal Machado (doravante MNF). De acordo com a Lei-quadro dos Museus portugueses (Lei nº47/2004 de 19 de agosto), o MNFNL deve garantir a perpetuação, valorização e salvaguarda dos bens culturais e patrimoniais ferroviários, através da investigação, incorporação, inventário, documentação, conservação, interpretação, exposição, segurança, divulgação e promoção, com objetivos científicos, educativos e lúdicos, conforme mencionado no artigo 7º da Lei-quadro (Diário da República, 2004).

O Regulamento do MNF é partilhado pelo MNFNL (está a ser desenvolvido regulamento próprio no âmbito da candidatura à Rede Portuguesa de Museus). Este regulamento define o Museu Nacional Ferroviário como uma instituição museológica de âmbito nacional gerida pela Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado, de acordo com o Decreto-lei n.º 38/2005 de 17 de fevereiro, e respetivos estatutos (Art.º 4º e 5º do Capítulo I) nomeadamente no que diz respeito aos seus fins e atividades. Também de acordo com a “Lei-quadro dos Museus portugueses” (Lei nº47/2004 de 19 de agosto), o MNF deve garantir a perpetuação e valorização dos bens culturais e patrimoniais ferroviários, através da investigação, incorporação, inventário, documentação, conservação, interpretação, exposição, divulgação e promoção, com objetivos científicos, educativos e lúdicos.” (Regulamento Fundação Museu Nacional Ferroviário, 2016)

Conforme o Artigo 5º do Decreto-lei nº38/2005 de 17 de fevereiro, o MNF deve aplicar a Lei geral dos museus na implementação e gestão do MNF e respetivos Núcleos Museológicos. O Museu Nacional Ferroviário apresenta-se como uma instituição museológica polinucleada, constituída por um Museu Central (Entroncamento) e diversos Núcleos Museológicos espalhados pelo território nacional. Os Núcleos Museológicos distribuem-se atualmente pelo Arco do Baúlhe, Bragança, Chaves, Lagos, Lousado, Macinhata do Vouga e Valença, sendo que a filosofia das exposições, das incorporações, da inventariação e da conservação do Património Ferroviário obedece aos princípios emanados pelo Museu Central. No entanto, a Fundação Museu Nacional Ferroviário (doravante FMNF) pode acordar com as Câmaras Municipais onde esses núcleos se encontram sediados formas de gestão partilhada, tal como ocorre atualmente com alguns Municípios, como é o caso de Vila Nova de Famalicão.

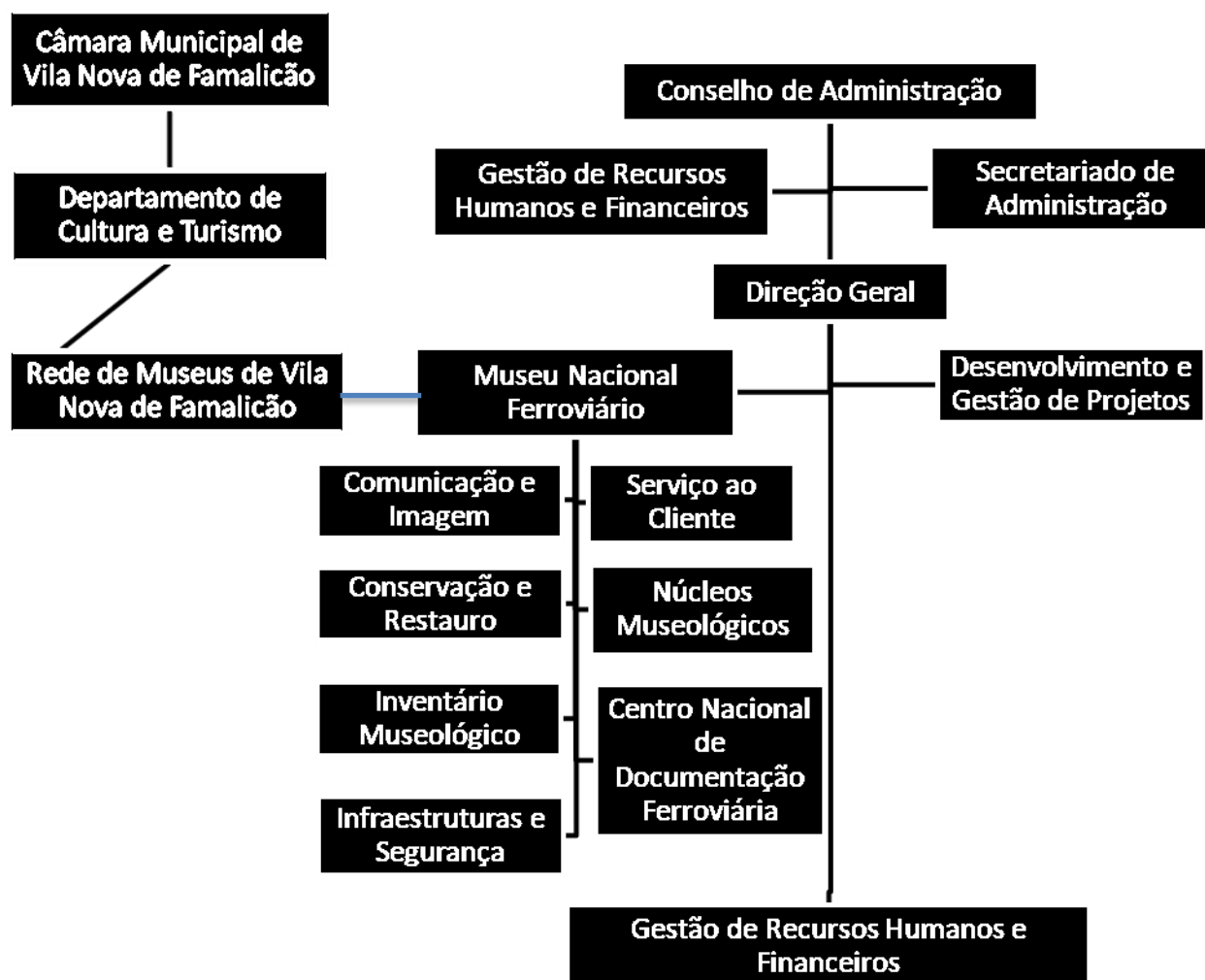
As funções do Museu Nacional Ferroviário e respetivos núcleos estão patentes no Artigo 4º do Regulamento do FMNF, nomeado de vocação, afirmando que pela complexidade científica e técnica do seu acervo patrimonial, o MNF está integrado no ramo da Museologia Industrial, enquanto

disciplina académica, coincidindo cronologicamente com a definição, implementação e projeção da cultura ferroviária, a nível nacional e internacional, desde os finais do século XVIII até à atualidade. Interessa ao MNF a identificação, conservação e valorização deste Património, respeitando as suas diferentes fases tecnológicas, bem como a relação intrínseca com a história dos transportes e da produção industrial, atendendo à evolução própria dos diferentes serviços e equipamentos relacionados com a exploração ferroviária (Regulamento FMNF, 2016).

Ainda de acordo com o mesmo regulamento, no seu Artigo 5º, que se centra sobre os objetivos, o MNF é uma instituição museológica de âmbito nacional gerida pela Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado, de acordo com o Decreto-lei nº38/2005, de 17 de Fevereiro, e respetivos estatutos (Art.º 4 e 5º do Capítulo I) nomeadamente no que respeita aos seus fins e atividades.

Relativamente aos serviços prestados pelo MNF, de acordo com o Artigo 7º do Regulamento da FMNF, referente às estruturas orgânicas dos serviços do museu, verifica-se que o museu é constituído por Núcleos Funcionais, correspondendo estes à Direção, à Comunicação e Imagem, à Conservação e Restauro, ao Inventário Museológico, às Infraestruturas e Segurança, ao Serviço ao Cliente, aos Núcleos Museológicos e ao Centro Nacional de Documentação Ferroviária. As atribuições gerais e as atribuições sectoriais específicas de cada um dos Núcleos Funcionais estão definidos no instrumento de gestão “Manual da organização”, documento aprovado pelo Conselho de Administração em reunião ordinária de dia onze de fevereiro de 2015 (Regulamento do FMNF, 2016).

## 2.3. ORGANOGRAMA DO MUSEU



Esquema 1 - Organograma do MNFNL

O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado está neste momento a ser gerido numa parceria entre a Fundação Museu Nacional Ferroviário, localizada no Entroncamento, e a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão (Protocolo

para a Gestão Partilhada do Núcleos Museológicos do Lousado e Nine, 2007)<sup>4</sup>. No que diz respeito ao município, o MNFNL está inserido na Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, constituída por outras doze instituições museológicas de carácter distinto. Esta rede é supervisionada por uma equipa multidisciplinar que está sobre a tutela do Departamento de Cultura e Turismo da Câmara, que responde diretamente ao Vereador da Cultura e Turismo<sup>5</sup>.

Por sua vez, a Fundação Museu Nacional Ferroviário é gerida por um conselho de administração, ramificada em dois departamentos, que são a Gestão de Recursos Humanos e Financeiros e o Secretariado de Administração, dos quais nasce uma Direção Geral, que está encarregue do Museu e de outros projetos. O Museu Nacional Ferroviário divide-se em vários departamentos, nomeadamente Comunicação e Imagem, Conservação e Restauro, Inventário Museológico, Serviço ao Cliente, Núcleos Museológicos, Centro Nacional de Documentação Ferroviária e Infraestruturas e Segurança.

---

<sup>4</sup> Ver Anexo A

<sup>5</sup> Ver Anexo B

### **3. PATRIMÓNIO - A EVOLUÇÃO CONCEPTUAL**

O conceito de património tem evoluído ao longo dos tempos. Este capítulo remete para o Património Cultural e para a necessidade que houve na sua especialização em várias tipologias de património, nomeadamente em Património Industrial e o Património Ferroviário, que são importantes para o trabalho que se pretende desenvolver. Faz-se ainda referência às cartas e convenções que contribuíram para a segmentação do conceito do Património Cultural, bem como uma breve abordagem histórica à ferrovia portuguesa, desde os seus primórdios até aos dias de hoje.

#### **3.1. DO PATRIMÓNIO CULTURAL AO PATRIMÓNIO INDUSTRIAL**

O Património Cultural é um conceito que apresenta uma enorme complexidade de representações, símbolos e significados mais claros ou mais herméticos, frutos inegáveis do pensamento e realizações humanas. Estas representações e significados são parte integrante da identidade material e imaterial das pessoas, grupos, comunidades, e outros coletivos, mesmo que de forma inconsciente, construções ditadas pelo tempo. Por definição básica, o Património Cultural representa o conjunto de bens, manifestações populares, cultos, tradições, tanto materiais como imateriais (tangíveis e intangíveis), reconhecidos pelos grupos sociais pela sua ancestralidade, importância histórica e cultural, os quais adquirem valor simbólico e material pela sua especificidade e presença no tempo (Diário da República, 2017). Na sua origem, e segundo Françoise Choay (2010), o Património está ligado às estruturas familiares, económicas e jurídicas. Com o avançar do tempo e com a

modernização das sociedades, o conceito de Património adquiriu novos significados, passando também a designar bens culturais, materiais ou imateriais, ganhando valor no âmbito histórico e económico. O Património surge comumente associado ao conceito de herança, porque assume as características de algo que é transmissível entre gerações, independentemente da sua materialidade ou inexistência desta. A herança pode referir-se a algo material que é deixado por familiares, mas neste caso pretende-se compreender os casos de “herança social”, isto é, objetos, instituições, hábitos que a sociedade vai legando, na esperança de que os mesmos sejam reconhecidos e preservados pelas gerações futuras. Note-se que na língua inglesa o termo Património Cultural é definido como *Cultural Heritage* (Herança) o que nos parece bastante esclarecedor sobre como este conceito pode encarar mesmo do ponto de vista filológico.

Desde a antiguidade clássica que o ser humano manifesta interesse pelos testemunhos dos seus vestígios e sinais do passado, nomeadamente monumentos, produtos escritos, manifestações religiosas, bens utilitários dos povos ou civilizações anteriores (CHOAY, 2010). É esta conexão “nas culturas” do passado, que a História e a Arqueologia reescrevem por vezes de forma inesperada, que faz com que exista uma evolução constante nas perspetivas e visões materiais e imateriais do Património, no sentido de melhor entender e decodificar aquilo que já foi realizado e garantindo que as gerações futuras possam aprender e apreender estas evoluções.

Com o Renascimento, no século XVI, pode-se, segundo alguns autores, vislumbrar o primeiro ideal de Património, com o sedimentar da História enquanto campo do saber e por exemplo com a publicação de tratados de arquitetura civil e militar, fundição de metais, a navegação, a arte da guerra e outras aquisições técnicas e culturais que conformam o Renascimento como o início da Idade Moderna. A constituição de coleções privadas e “gabinetes de curiosidades” são também um fenómeno que surge com o Renascimento. São ambos resultados da recolha e compilação de vastas quantidades de bens culturais de vária ordem, muitos deles remanescentes do Período Greco-

Romano e que emergem do resguardo teocrático medieval, aliados às inovações que caracterizam o século XVI e XVII, não esquecendo o principal, e por vezes esquecido, veículo de disseminação de informação que foi a introdução da imprensa (DESVALLÉS 1998; POULOT, 1998; CHOAY, 2011). Contudo, o grande avanço no conceito de Património acontece quando os Estados Modernos<sup>6</sup> começam a proteger os seus monumentos nacionais, porque os consideravam como uma mais-valia para as suas populações dentro de uma estratégia de construção identitária e da validação simbólica do próprio Estado. A França destaca-se na conceptualização do Património Cultural enquanto propriedade dos cidadãos, no período da Revolução Francesa, com a criação de espaços feitos com o intuito de preservar a presença material humana antepassada (uma génese do espaço museológico e tendo em conta a época) mas depressa se sobrepõe ao conceito generalista de Património o mais restrito “Monumento”, designação que define estes valores como demonstração do poder e reflexo do Estado. É ainda pioneira na responsabilização do Estado pelo Património Cultural através da criação da Comissão dos Monumentos Nacionais na década de 80 do século XIX (KUHL, 2007) cuja função era a de conservar e preservar os testemunhos materiais do passado, espalhando-se rapidamente a outras nações dentro da matriz europeia, tendo em conta o exacerbar dos nacionalismos e a emergência dos impérios coloniais europeus após a Conferência de Berlim. Nos finais do século XIX e inícios do século XX, surge uma geração de arquitetos preocupados com a conservação e restauro dos monumentos. Temos o caso de Viollet-le-Duc,

---

<sup>6</sup> O Estado Moderno surge na segunda metade do século XV, impulsionado pelo desenvolvimento proporcionado pelo capitalismo mercantil em países como a França, a Inglaterra, a Espanha e Portugal e, mais tardiamente, na Itália. É na Itália que aparece a primeira conceptualização teórica sobre Estados Modernos por Nicolau Maquiavel, que em 1500 afirma que os Estados Modernos se baseiam na força. Entre as características dos Estados Modernos podemos destacar a soberania do Estado, que lhe garante autoridade e o torna independente de outras autoridades, o território, que se refere ao espaço geográfico que delimita a ação do estado, o povo, que são as pessoas que têm um vínculo com o Estado, o governo, que corresponde às pessoas que estão no poder executivo do Estado, e a distinção entre Estado e Sociedade Civil, que se evidencia com a ascensão da Burguesia.

mais radical, Boito e Ruskin. Com estes arquitetos surge o debate sobre a recuperação dos monumentos e como fazê-lo. Uns defendiam a reabilitação total, o mais parecido possível com aquilo com o que idealizavam como sendo o original (veja-se o caso de Carcassone e a intervenção de Viollet-le-Duc<sup>7</sup>), enquanto outros, mais comedidos, defendiam apenas a uma intervenção que fomentasse a reabilitação para que os edifícios se mantivessem de pé, ou seja, a sua consolidação mas sem camuflar as intervenções (RUSKIN, 2008).

Em 1903 divide-se o conceito de “monumento” em dois - “monumento” e “monumento histórico” – sendo que o primeiro constitui um objeto cultural universal, cuja função é mobilizar a memória coletiva, afirmando a identidade de um grupo social. O segundo passa pela reconstituição, baseada na conservação sistémica e fundamentada em teorias e conceitos cuja origem está na História e na História da Arte, legitimando-se no saber erudito, especializado e arqueológico (POULOT 1998; CHOAY, 2011). O “monumento” constitui-se como a ponte entre o passado e o presente, com uma função identitária, finalizando-se na “ancoragem das sociedades humanas no espaço natural e cultural e na dupla temporalidade dos humanos e da natureza” (CHOAY, 2011, p.17). Por sua vez, o “monumento histórico” só é compreendido mediante uma conceção intelectual informada, sustentada e apelando, quando necessário, à sensibilidade estética. De outra forma não pode ser contemplado e apreendido na sua totalidade. A grande diferença entre “monumento” e “monumento histórico” está na sua acessibilidade intelectual, sendo o “monumento” de acesso generalizado e o “monumento histórico” um objeto elitista (numa fase inicial) que só poderia ser assimilado na totalidade por um grupo pequeno de eleitos, que possuiria o conhecimento necessário para fruir do entendimento

---

<sup>7</sup> Em 1850, Viollet-le-Duc foi fortemente criticado pela sua intervenção na cidade de Carcassone. São várias as críticas que foram feitas à intervenção de Viollet-le-Duc, nomeadamente à “gotificação” da cidade, com especial destaque para os telhados cónicos ao estilo norte de França, que não correspondem ao tipo de arquitetura que se verificava no sul de França.

do mesmo (CHOAY, 2011). No entanto o século XX e o estabelecimento claro das polaridades ideológicas (os ismos – comunismo, fascismo, socialismo, corporativismos, etc.) vão trazer o monumento histórico da fruição elitista para as massas populares em claras instrumentalizações de propaganda e disseminação ideológica. Esta distinção vai manter-se até ao final da Segunda Guerra Mundial, essencialmente até à década de 50 do século XX, com a alteração do paradigma patrimonial, que passa a integrar todas as formas de edificar e tipos de construção, sejam urbanas ou rurais, eruditas, populares, decorativas ou com valor utilitário. Esta nova mentalidade vai desempenhar um papel fundamental no surgimento e proteção do Património Industrial, como veremos posteriormente. O elitismo patrimonial começa a contemplar os objetos do quotidiano, construções não históricas e testemunhos recentes da atividade humana, esvaziando esse mesmo elitismo. O Património torna-se democrático (CHOAY, 2009). O termo “Património” vai contemplando cada vez mais tipologias e em finais do século XX expande-se ainda mais aferindo estatuto patrimonial a bens cuja essência é intangível, como práticas, expressões, representações e o próprio senso comum.

Neste percurso ressaltam-se as Cartas e Convenções do Património, boa parte delas produzida no âmbito da UNESCO, produto das Nações Unidas logo no pós Segunda Guerra Mundial, cujo objetivo é uniformizar a proteção, conservação e restauro do Património em todos os países. Destacam-se a Carta de Atenas de 1933<sup>8</sup>, a Convenção de Haia de 1954<sup>9</sup> e a Carta de Londres de 1945<sup>10</sup>, a última de especial importância, devido aos efeitos catastróficos sobre o Património construído durante a Segunda Guerra Mundial. A Conferência de Londres foi importante para o surgimento do Património Cultural por é a

---

<sup>8</sup> Disponível em: <http://www.apha.pt/wp-content/uploads/boletim1/CartadeAtenas1933.pdf>. Acesso 24 de Agosto 2018

<sup>9</sup> Disponível em: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/506415/details/maximized>. Acesso 24 de Agosto 2018

<sup>10</sup> Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000117626>. Acesso a 24 de Agosto de 2018.

primeira vez que se associa o conceito de Património ao conceito de Cultural. Deste modo, o conceito atual de Património Cultural é “o legado que recebemos do Passado, vivemos no Presente e transmitimos às futuras gerações. O nosso Património é fonte insubstituível de vida e inspiração, o nosso ponto de referência, a nossa identidade, sendo de fundamental importância para a memória, a criatividade dos povos e a riqueza das culturas” (UNESCO, 1972).

Esta conceptualização atual de Património Cultural não se limita ou não restringe o legado recebido a bens materiais e imóveis. É possível constatar que a memória social assume um carácter importante na criação de uma aliança com Património e que esta resulta no ideal de que os objetos culturais constituem uma base para que a memória dos antepassados não desapareça (CHAGAS, 2014). É o tempo (não necessariamente de longa duração ou cronologia) que confere valor patrimonial às manifestações culturais, materiais ou imateriais, através da preservação da memória do passado pelas gerações presentes, que criam um sentimento de dever para com as gerações futuras (CABRAL, 2016).

É possível perceber que até certo ponto o conceito de Património Cultural pouca alteração sofreu na sua essência enquanto realização humana, daí consensual, mantendo-se relativamente próximo da definição da UNESCO de 1972. Perante esta aparente cristalização do conceito, o que começou a suceder foi uma sectorização do próprio, de forma a facilitar a preservação e conservação de elementos de diferentes origens seguindo regras pré-definidas e legalmente estabelecidas. E é tendo por base esta subdivisão em “Patrimónios” que iremos ter o Património Industrial.

## 3.2. PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

“O Património Industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação”. Carta de *Nizhny Tagil* sobre Património Industrial

O objeto de estudo do Património Industrial é vasto e complexo, e seguramente não é um lugar-comum afirmar-se tal, sendo consideradas as mais variadas áreas produtivas e diversas soluções construtivas, que se podem referir a estruturas, utensílios, tecnologias artesanais e industriais, meios de transportes e comunicações (no caso específico em estudo, a rede ferroviária) existentes, bem como e não menos importantes os vestígios da sua presença, memórias, vivências e saberes-fazer, ou seja, o testemunho imaterial da relação Homem-Máquina. Ao falar em Património Industrial referimo-nos, como o próprio nome indica, a vestígios deixados pelas mais diversas indústrias (Património Cultural, 2018). Abarca também equipamentos coletivos que surgem em função das necessidades das pessoas, nomeadamente a saúde, educação ou aproveitamento de tempos livres (FONTES, 2014).

“Dessa maneira, o patrimônio industrial não deve ser percebido como uma relação restrita à existência de um patrimônio técnico e arquitetónico, que busca sua conservação e preservação. Envolve princípios de proteção, reutilização, museística, etc. com vistas à orientação, planificação e organização da memória industrial a partir das atuações de profissionais (arquitetos, historiadores, conservadores, museólogos, turismólogos, profissionais técnicos – químicos, físicos, engenheiros – dentre outros), gestores públicos (órgãos de preservação,

patrimônio e cultura) e privados (empresas e associações e fundações empresariais), demais órgãos (museus, centros de cultura e de memória etc.) e profissionais e indivíduos.” (RODRIGUES DA SILVA & LOPES CORDEIRO, 2017, p.9)

Pode dizer-se que a preocupação em estudar e manter o Património Industrial é relativamente recente, porque as primeiras manifestações daquilo que é entendido como Património Industrial estão inevitavelmente associadas à Revolução Industrial. É também um conceito que pode ser abordado pelas mais variadas áreas do saber (História, Arquitetura, Arqueologia, Museologia, Sociologia, etc.), que vão procurar retirar saberes, testemunhos, compreender o seu impacto paisagístico (natural e humano), identificar as técnicas e as memórias, no sentido de preservar um Património cuja afetividade é considerável, considerando que muito daquilo que é Património Industrial é ainda uma memória viva na maioria dos indivíduos e dos grupos sociais. Apesar de se associar este Património à Revolução Industrial, deve compreender-se que a mesma serve para demarcar um período de mudança e transformação das fases pré-industriais, proto-industriais e manufatureiras (IHRU-IGPPA, 2010).

A Carta de *Nizhny Tagil* define Património Industrial como os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, arquitetónico, científico e social (TICCIH, 2003). Dentro desta tipologia de Património incluem-se fábricas, minas, edificações cujo propósito está imbuído na produção técnica e industrial, meios de transportes, bem como as infraestruturas, máquinas, peças, instrumentos de engenharia e todos os locais sociais onde foram desenvolvidas atividades de âmbito social ligadas à indústria (TUGORES e PLANAS, 2006). Considera-se também Património Industrial os bens imateriais e a documentação que estão relacionados com as atividades industriais ou correlativas como a produção de matérias-primas para a indústria. Os bens imateriais do Património Industrial ligam-se normalmente ao *savoir-faire* que foram adquiridos pelos operários das fábricas, nas suas práticas laborais, e os

documentos são um repositório de conhecimentos, informações, técnicas e sistemas de produção.

O Património Industrial “representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do Património Industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais” (TICCIH, 2003), valores esses que se centram na Arquitetura, na Estética, no Urbanismo, na História, no Social do Imaterial. Desta forma, verificamos que a definição de Património Industrial resulta da crescente especialização que foi necessário implementar a um conceito que ficou definido como Património Cultural (CUSTÓDIO, 2017; MENDES, 2000).

Pode-se balizar cronologicamente o interesse pelo estudo e conservação do legado patrimonial da Revolução Industrial e da industrialização já no século XIX (CASADO, 2009). É neste século que se começam a idealizar os primeiros museus vocacionados para a manutenção de saberes técnicos e científicos. Isto não quer dizer que existisse uma preocupação geral na preservação e conservação dos vestígios industriais.

“As ideias relacionadas aos elementos industriais a partir da ótica patrimonial e como evidências de uma cultura não se apresentavam manifestadas até o final do século XVIII, seja para objetos mecânicos, planos industriais, documentos etc. Como referência, pode-se tomar a criação, em 1790, do Conservatório de Arts et Métiers, como o primeiro museu técnico do mundo. Até então, os edifícios industriais (e seu entorno) não foram objeto de interesse patrimonial até meados do século XX.”  
(LOPES CORDEIRO, 2017, p. 13)

Esta preocupação surge motivada pela devastação causada pela Segunda Guerra Mundial, aliada ao crescimento económico, urbano, industrial e tecnológico que acontece na segunda metade do século XX. Fruto deste desenvolvimento pós-guerra assiste-se à destruição ou reconversão das estruturas industriais, conduzindo a um abandono de infraestruturas

industriais de valor histórico, patrimonial e simbólico (MENDES, 2000; TINOCO, 2009; CUSTÓDIO, 2010). Foi um momento determinante para a consciencialização dos atores sociais e culturais para a necessidade de preservar e salvaguardar o Património Industrial, fomentando o aparecimento da Arqueologia Industrial.

“De fato, o interesse pelo estudo e salvaguarda do patrimônio industrial surgiu no Reino Unido durante a década de 50, coincidindo com aquilo que foi classificado como uma vaga de nostalgia pelas tradições industriais britânicas, agravada pelas destruições massivas provocadas pelos bombardeamentos durante a II Guerra Mundial, cujos alvos estratégicos eram muitas vezes as unidades industriais. Às destruições resultantes dos bombardeamentos seguiram-se as demolições de instalações industriais obsoletas, resultantes da reconversão industrial e urbanística, num fenómeno que se prolongou até os primeiros anos da década de 60”. (LOPES CORDEIRO, 2011, p. 155)

De acordo com Michael Rix, num artigo publicado em 1955, intitulado “*Industrial Archeology*”, em conjunto com a constituição do *Industrial Archaeology Research Committee* em 1958, dá-se a organização da primeira Conferência Nacional sobre Arqueologia Industrial na Inglaterra. Daí sairá a definição do conceito de “monumento industrial” pelo *Council for British Archaeology* em 1959. Pela primeira vez começa-se a entender a Arqueologia Industrial como uma área de saber fundamental para a conceptualização do próprio Património Industrial<sup>11</sup> (LOPES CORDEIRO, 2017; CUSTÓDIO, 1980 e MENDES, 1995). Angus Buchanan (1971) define Arqueologia Industrial como

---

<sup>11</sup> “Dentre os precursores, se tem o português Francisco de Sousa Viterbo, que publicou em 1896 o artigo “Arqueologia Industrial Portuguesa: Os Moinhos” e dos primeiros a utilizar a expressão “Arqueologia Industrial”, fazendo dela uma nova disciplina para pesquisadores e educadores em relação aos restos e remanescentes do passado das atividades industriais, memórias das pessoas, das técnicas e da tecnologia.” (LOPES CORDEIRO, 2017, p. 8)

um estudo prático de análise, registo e salvaguarda do Património Industrial, surgindo em paralelo um novo conceito de Património e uma disciplina com as ferramentas necessárias para o seu estudo e conservação.

Os conceitos de Património Industrial e de Arqueologia Industrial evoluem ao longo do tempo e espalham-se do país de origem (Inglaterra) ao resto da Europa e ao Continente Americano. A preocupação com o Património Industrial dá origem a diversas associações e organizações cuja função principal é a preservação da memória dos bens materiais e imateriais no setor da Indústria. É neste contexto que surge o TICCIH, o Comité Internacional para a Conservação do Património Industrial, no resultado da primeira Conferência Internacional de Monumentos Industriais, que ocorre no ano de 1973 no *Ironbridge Gorge Museum*<sup>12</sup>. A missão do TICCIH é a “promoção, conservação, pesquisa, registo, investigação, interpretação e educação avançada em todos os aspetos do Património Industrial” (TICCIH, 2018).

No contexto do Património Industrial é importante destacar o papel da UNESCO para a sua divulgação, proteção e valorização, nomeadamente ao integrar na Lista do Património Mundial da UNESCO vestígios e bens industriais. A lista na contemporaneidade conta com diversos exemplares conhecidos, mas o primeiro exemplar de Património Industrial a integrar a Lista do Património Mundial foram as Minas de sal de *Wieliczka*, na Polónia, em 1978 (SERRANO, 2010).

A Carta de *Nizhny Tagil*, sobre Património Industrial, redigida em 2003 pelo TICCIH, plasma diversos aspetos a ter em conta no que concerne à conservação e salvaguarda dos bens industriais tangíveis e intangíveis, salientando ainda a importância da identificação, da inventariação e da investigação dos vestígios do Património Industrial garantindo que estes sejam preservados de forma a serem legados às gerações vindouras. É ainda um documento preponderante

---

<sup>12</sup> Primeiro museu industrial britânico e o primeiro monumento industrial britânico a ser inscrito na Lista de Património Universal.

na identificação de diretrizes de gestão, conservação e educação para o este tipo de Património específico. Temos também a Carta de Dublin: princípios conjuntos TICCIH-ICOMOS, de 2011, redigida na XVII Assembleia Geral do ICOMOS, que revê e redefine conceitos ligados ao Património Industrial (ICOMOS, 2011)

Para finalizar, de destacar ainda a E- FAITH, Federação Europeia das Associações de Património Industrial e Técnico, cujas raízes se baseiam no estudo e investigação, interpretação, conservação, registo, desenvolvimento e gestão do Património Industrial e Técnico - fundada em 1999, sendo uma plataforma de cooperação Europeia de Associações do Património Industrial e Técnico (E-FAITH, 2018) - a ERIH, (Rota Europeia do Património Industrial), que é uma “rede de informação turística do Património Industrial Europeu” (ERIH, 2018), constituída entre os anos de 2003 a 2008 por onze parceiros no âmbito do INTERREG III B – Noroeste da Europa<sup>13</sup> e a WORKLAB, *International Association of Labour Museums* - fundada em 1997 para a “compilação, conservação e interpretação da cultura da classe operária, dos processos laborais e do movimento operário”. A WORKLAB conta neste momento com 35 museus em parceria, localizados na Europa, Estados Unidos, Canadá, Taiwan, Africa do Sul e Portugal – Museu de Portimão (WORKLAB, 2018)

---

<sup>13</sup> European Route of Industrial Heritage- ERIH. ERIH Association

### 3.3. A REDE FERROVIÁRIA COMO PATRIMÓNIO INDUSTRIAL/ VISÃO GERAL E COMPARADA

O Património Industrial, como foi mencionado anteriormente, corresponde aos vestígios que resultaram da atividade técnica e industrial das sociedades no seguimento da Revolução Industrial, sejam estes materiais ou imateriais, aos quais foi reconhecido valor cultural. Assim sendo o Património edificado e construído, as memórias, vivências e histórias pessoais ou coletivas legadas pela industrialização, urbana e/ou rural, são uma componente fundamental do Património Industrial, que deve ser salvaguardado, conservado e valorizado. A rede ferroviária, sendo um produto da Revolução Industrial, contém um vasto acervo material, composto por material circulante, tanto a vapor, como elétrico ou *diesel*, carruagens e vagões, temporalmente do século XIX e para já até ao século XX (um dia um TGV será material de museu), abarcando também um conjunto de instalações, que podem ir desde estações a oficinas, passando por armazéns, rotundas, instalações comerciais, de assistência e sociabilidade a pessoas ligadas ao caminhos-de-ferro.

É entre as décadas de 1930 e 1960 que existe uma afirmação e reconhecimento histórico da ferrovia e do seu universo patrimonial, resultado do centenário da abertura à utilização pública das primeiras linhas ferroviárias – Europeias (1825), Americanas (1830), Africanas (1952) e Asiáticas (1853) (PEREIRA & GRILO, 2013). Em Portugal também se destacou o aparecimento da rede ferroviária e dos seus bens patrimoniais, como podemos constatar na “Gazeta dos Caminhos de Ferro em Portugal”, que dedica uma série de artigos ao cinquentenário dos Caminhos de Ferro em Portugal. O mesmo volta a acontecer no ano de 1956, aquando da comemoração do centenário da ferrovia portuguesa (Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal, 1956).

Entre a década de 60 e a década de 90 do século XX assiste-se ao surgimento de uma consciência internacional da importância do Património Ferroviário,

resultando num sentimento de urgência na salvaguarda e conservação dos seus Patrimónios tangíveis e intangíveis, revelando também uma preocupação crescente em apresentar a um público interessado o material circulante, as instalações e todas as infraestruturas inerentes a ferrovia. (CUSTÓDIO, 2017).

Em Portugal, o reconhecimento do valor patrimonial dos vestígios industriais acontece sobretudo a partir da década de 80 do século XX. Destacam-se exposições temáticas relevantes para o reconhecimento do Património Industrial no país, sobretudo a Central Tejo, no ano de 1985, que serviu para alertar para a necessidade de salvaguarda e musealização de estruturas fabris e mineiras (LOPES, 2012). Pela primeira vez dá-se destaque ao Património Industrial nacional, nas suas mais variadas valências, havendo um núcleo específico para o Património Ferroviário Português, cujo material era composto por bens ferroviários de valor cultural, musealizados pelas Secções Museológicas da CP.

O Património Ferroviário Português afirma-se assim como herança cultural constituída a partir das histórias e dos bens materiais da atividade ferroviária, desde o surgimento deste meio de transporte, à semelhança do que acontece como o Património Ferroviário a nível internacional. Há, portanto, um reconhecimento por parte dos atores sociais da importância da salvaguarda e preservação do Património Ferroviário em Portugal. Deste modo, torna-se fundamental a criação de instrumentos para a afirmação deste Património como um bem cultural digno de valorização (CUSTÓDIO, 2010). Fundamental para este reconhecimento é o papel do Engenheiro Armando Ginestal Machado, que na década de 1970 começa a dedicar-se à salvaguarda do Património Ferroviário Português. É com ele que surgem as primeiras secções museológicas dos Caminhos de Ferro Portugueses (doravante CP) em 1979, em Valença e em Santarém (Museu Nacional Ferroviário, 2018).

Em termos de salvaguarda do Património Ferroviário existe a nível internacional a Carta de *Nizhny Tagil* sobre o Património Industrial, de 2003,

que já foi referida anteriormente, e a Carta de Riga<sup>14</sup>, de 2005, bem como Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial<sup>15</sup>, Paris, 2003. “Apesar de em toda esta legislação pesar o carácter diferenciado de cada uma, importa salientar o carácter agregador das preocupações que exprime e a sua clara adequação ao universo que estudamos.” (PEREIRA & GRILLO, 2013, p.3) O Património Ferroviário assume-se assim como parte do Património Industrial, numa das suas múltiplas variantes, sendo protegido pela mesma legislação. A definição de Património Industrial presente nestas cartas “compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação” (TICCIH, 2013).

Perante a definição de Património Industrial, constata-se que a mesma procura ser o mais abrangente possível de forma propositada para abarcar Património que pode estar em risco de desaparecer, assumindo-se assim que o Património Ferroviário nacional corresponde às especificidades desta definição (edifícios, máquinas, oficinas, estruturas e infraestruturas no âmbito das companhias ou transportes ferroviários onde foram levadas a cabo atividades sociais e desportivas).

Em relação à Carta de Riga, diretamente relacionada com Património Ferroviário, com a sua conservação, preservação e restauro, corresponde a este Património “(...) ferrovias históricas ou preservadas, museus ferroviários e vias para eléctricos, trabalhos ferroviários, eléctricos de museus e ferrovias

---

<sup>14</sup> Disponível em: <https://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>. Acesso a 28 de Maio de 2019.

<sup>15</sup> Disponível em: <https://ich.unesco.org/doc/src/00009-PT-Portugal-PDF.pdf>. Acesso a 28 de Maio de 2019.

turísticas e pode estender-se aos comboios activos na rede nacional e outras ferrovias” (Carta de Riga, 2005). A definição de Património Ferroviário, proposta e aceite por unanimidade pela assembleia geral de FEDECRAIL em Lyon, apresenta-se também como agregadora de um universo múltiplo de situações nas quais podemos associar o Património Ferroviário nacional.<sup>16</sup> Segundo o artigo 2º da Carta de Riga é possível constatar que a preservação e salvaguarda do Património Ferroviário não se limitam aos vestígios físicos que foram sendo deixados pelo tempo. A vida, os conhecimentos, as rotinas e os quotidianos das pessoas que estiveram, por razões profissionais e familiares, ligadas à ferrovia são igualmente importantes e devem ser preservados. Pereira e Grilo (2013) são da opinião de que apesar de haver um esforço na manutenção do Património material ferroviário, este não reflete todo o universo ferroviário nacional. É um facto inegável que os agora 163 anos de história deste meio de transporte no nosso país produziram uma variedade e riqueza de material circulante que urge manter e recuperar. Convém não esquecer que ligado ao mesmo universo existe um espólio relevante de instrumentação técnica específica, literatura relacionada com o lado profissional da vida ferroviária, objetos de embelezamento e funcionalismo de várias categorias. Mas não pode ser deixado de parte um outro universo que congrega um conjunto incalculável de memórias e vivências de várias gerações de pessoas que estiveram directa ou indirectamente ligadas a este meio de comunicação, que ainda e por muito tempo será essencial na vida económica, social e estratégica de um país. É neste universo de memórias e recordações, estas que têm tendência a desaparecer pela sua volatilidade inerente, que devem ser também aplicadas medidas de proteção no âmbito do Património imaterial. Para a proteção e salvaguarda deste Património devem ser utilizadas

---

<sup>16</sup> “O objectivo de preservar e restaurar os objectos históricos ferroviários e suas práticas de trabalho associadas, é salvaguardá-los, quer sejam objectos de significativo valor tecnológico, elementos para a história dos transportes ou um meio de perpetuar conhecimentos tradicionais.” (Artigo 2º Carta de Riga, 2005)

as recomendações veiculadas pela Recomendação de Paris Sobre o Património Cultural (1972) e da Convenção Para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial de Paris (2003). Isto significa que“ (...) as práticas, representações, expressões, conhecimentos e competências – bem como os instrumentos, objectos, artefactos e espaços culturais que lhes estão associados – que as comunidades, grupos e, eventualmente, indivíduos reconhecem como fazendo parte do seu Património Cultural” (UNESCO, 2003) devem ser salvaguardados e protegidos. Sendo que a definição, como já foi mencionada em situações anteriores, deve ter em conta as características e especificidades do universo patrimonial ferroviário nacional, uma vez que é bastante abrangente e não se foca especificamente no Património Ferroviário.

Segundo Custódio (2017), a proteção do Património Industrial Português e, por consequência, do Património Ferroviário, tem decorrido à margem daquilo que se verifica a nível internacional – nomeadamente América do Norte e Europa. O mesmo autor defende que em Portugal a preocupação com a proteção deste Património se deve à iniciativa civil e de técnicos especializados (as Universidades e Politécnicos têm fomentado a formação em temas atuais que denotam a preocupação com estas questões) e à mobilização patrimonial de voluntários e de associações sem fins lucrativos. Pereira e Grilo (2013) são da mesma opinião, destacando as pessoas que são interessadas pelo tema, com maior ou menor especialização científica, organizados ou não em associações culturais, com vários anos de atividade, das quais se destacam a Associação Portuguesa dos Amigos dos Comboios (APAC). Estas associações devem ser “consideradas na discussão do objectivo que a todos nos é comum; a preservação e o reconhecimento do interesse cultural e material do fenómeno histórico e científico que os caminhos-de-ferro têm representado ao longo do tempo.” (PEREIRA e GRILO, 2013, p. 7)

Esta questão alerta para uma maior necessidade de atenção do Estado Português para com o seu Património Cultural, mesmo existindo legislação que contemple esta temática. A Lei de Bases do Património Cultural Português (doravante LBPCP) é um diploma legal que estabelece as bases da política e do

regime de proteção e valorização do Património Cultural em Portugal e determina como direito e dever de todos os cidadãos preservar, defender e valorizar o Património Cultural (Diário da República, 2018).

Alfredo Tinoco (2006) aborda a questão da Lei de Bases do Património Cultural Português. Para este autor a proteção do Património deve contemplar vários itens; a) Legislativo-Administrativa, b) Inventariação, c) Classificação, d) Conservação/Restauro, e) Educação Patrimonial f) Musealização. No que diz respeito à legislação, o autor indica que o Património Cultural (Industrial e Ferroviário) está protegido pela Lei 107/2001 e pela legislação internacional anteriormente abordada. Contudo, a melhor forma de proteger os “Patrimónios” é facultando o conhecimento ao público da sua função para a sociedade. Para que este conhecimento se efetive há necessidade de inventariar o Património Industrial, e conseqüentemente o Património Ferroviário. Essa situação não se verifica, apesar de estar contemplada no artigo 6º da Lei 107/2001. A classificação não é uma medida de proteção, mas antes de mais, um reconhecimento que já deveria existir para fomentar a proteção. A Conservação e Restauro dos bens culturais são uma necessidade, que não raras vezes, é negligenciada. Custódio (2017) defende que não existe por parte dos responsáveis pela cultura dos vários governos portugueses essa consciência, apesar de ter sido aprovada pela Assembleia da República a LBPCP.

“... o que sobressai de mais de 30 anos de políticas culturais públicas é: a falta de objectivos e de construção de uma estratégia para os novos Patrimónios; uma falta de visão do valor económico do Património Industrial; uma omissão de assunção do poder regulador (que a lei e as normas internacionais aconselham) e a determinação para assumir uma vontade de mudança e uma actualização das políticas do Património Cultural em Portugal.” (CUSTÓDIO, 2017, p. 23)

Para Alfredo Tinoco, a medida mais eficiente para a salvaguarda e proteção do Património Industrial/Ferroviário e dos bens patrimoniais em geral é a Educação Patrimonial. Já na primeira Lei de Bases do Património de 1985 estava

prevista esta educação para o Património e competia ao Estado a sua concretização. Não se verificaram quaisquer iniciativas (CUSTÓDIO, 2017 e TINOCO, 2012). A LBPCP de 2001 já não atribui ao Estado essa responsabilidade. Destaca-se, neste ponto da Educação para o Património, o papel dos Serviços Educativos dos Museus, que, para bem ou para mal, promovem a formação e educação para Património e bens patrimoniais para todos os géneros de público.

Os bens patrimoniais estão em mudança e podem resultar das atividades do quotidiano; concorrentes patrimoniais igualmente de valor cultural: as ferramentas dos artífices e mineiros, as máquinas motoras e operadoras das fábricas, os equipamentos técnicos e os produtos industriais, fabricados à máquina e standardizados. Perante a arqueologia tradicional surge uma nova arqueologia, a Industrial (CERDÀ, 2008).

O Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento vai ser fundamental para congregar as vontades dos entusiastas e as diretrizes legais relativas ao Património Cultural, neste caso específico Património Industrial Ferroviário, que é a nossa área de estudo. A ideia de um museu ferroviário surge pela primeira vez aquando da celebração do centenário dos caminhos-de-ferro em Portugal, em 1956, mas já na década de 20 do século XX que se pretende preservar composições históricas, de forma a conservar e a perpetuar a sua memória. Como exemplo temos a situação do Comboio Português, que em 1922 teria sido guardado para museu. A inventariação do material e documentos com interesse museológico foi realizado pela CP entre os anos de 1948 e 1956. “Chegou até nós uma importante e vasta colecção, testemunho da realidade ferroviária portuguesa, mantendo e preservando exemplares únicos de locomotivas a vapor (Vd. Glossário), *diesel* (Vd. Glossário), eléctricas (Vd. Glossário), carruagens, locotractores (Vd. Glossário), quadriciclos (Vd. Glossário), entre outros bens, como disso é exemplo a locomotiva CP02049, Andorinha, a locomotiva a vapor mais antiga da Península Ibérica, o Comboio Real e o Comboio Presidencial.” (PEREIRA e GRILLO, 2013, p. 7).

Entre 1964 e 1965 existe uma efetiva vontade de concretização de um museu ferroviário português, que seria em Lisboa, iniciativa do Engenheiro António Branco Cabral. Apesar da primeira escolha ter recaído sobre a capital, o museu ferroviário acaba por ser construído no Entroncamento. Esta escolha fundamentou-se na iniciativa da Escola de Maquinistas e Fogueiros (Vd. Glossário) que quis transferir o espólio da atividade escolar para a posse da Câmara Municipal do Entroncamento. A mesma queria um museu municipal que refletisse a construção dos caminhos-de-ferro, que estão na génese do surgimento da vila (LOPES, 2012).

No Entroncamento são preservadas trinta e duas locomotivas de via larga, oito salões (Vd. Glossário), treze carruagens e vagões e material circulante para um futuro museu do Entroncamento, segundo uma listagem de 1980. Existe outro material espalhado pelas secções museológicas, nomeadamente Arco do Baulhe, Lousado, Valença, Chaves, Bragança, Macinhata do Vouga, Santarém e Lagos (APAC, 1989). Não se pode negar que o Entroncamento deve a sua existência aos caminhos-de-ferro.

No ano de 1976 criou-se uma Comissão de Estudo do Museu Ferroviário, composta por membros da CP<sup>17</sup>. A esta comissão competia a organização de todos os elementos necessários para a definição da melhor opção para a implementação do museu ferroviário. É já durante este período que se começa a ponderar a possibilidade de edificar um museu ferroviário único, no Entroncamento, que reunisse o espólio circulante e espólio de restantes atividades associadas à ferrovia, ou então a dispersão do material circulante de interesse histórico pelo país. A opção de Entroncamento foi defendida pelo Conselho de Administração da Caminhos de Ferro Portugueses. Perante esta situação, surgem duas posições divergentes; a primeira defendia a exclusividade do Museu no Entroncamento, enquanto a segunda era favorável

---

<sup>17</sup> Constituíam essa comissão: José Alfredo Garcia, Espergueira Mendes, Manuel da Silva Bruschy, António Fragoso, todos engenheiros e os Drs. Carlos de Albuquerque e Élio Cardoso.

à dispersão do material circulante por depósitos junto das estações ferroviárias, tanto de Via Estreita como de Via Larga.

A façção que defendia a criação do museu no Entroncamento tinha mais força, quer pela representatividade dos membros da CP, quer pelo empenho do Presidente da Câmara do Entroncamento de então, José Pereira da Cunha, que consegue a aprovação de uma moção em Assembleia Distrital de Santarém, a 6 de outubro de 1986, para a criação do museu no Entroncamento. Existe também a apresentação de uma proposta de lei de criação do MNF, pelos deputados do PRD, Hermínio Martinho e Armando Fernandes, contando com o apoio do Presidente do Conselho de Gerência da CP, Engenheiro Carvalho Carreira, para a construção do museu nesta cidade (dezembro 1990). O Museu Nacional Ferroviário Engenheiro Armando Ginestal Machado é estabelecido a 13 de agosto de 1991 pela Assembleia da República, tendo sido integrado no Ministério dos Transportes e Comunicações (Lei n.º 59/91).

No mês de janeiro do ano de 1996, procedeu-se a um conjunto de iniciativas e estratégias com o Presidente da Câmara do Entroncamento, por parte de cidadãos e amigos dos caminhos-de-ferro, com o objetivo de se proceder à efetiva implementação do museu<sup>18</sup>. Colocou-se a questão se o museu deveria ser instalado num edifício contruído para esse efeito, mas como é comum no caso dos caminhos-de-ferro, a intenção e influência dos entusiastas tem peso. Assim decidiu-se na requalificação de instalações ferroviárias abandonadas ou em risco de abandono, correspondendo a uma forma mais real e económica de estabelecer um museu ferroviário. Procedeu-se à criação de um Grupo de Trabalho Informal<sup>19</sup>, nomeado pelo SET (despacho n.º 95/96, de novembro de 1996), que apresenta no mês de fevereiro de 1997 um relatório de nomeação

---

<sup>18</sup> Entre as quais as 1.ªs Jornadas para a Defesa e Promoção do MNF, realizadas em Fevereiro de 1996, com a presença do Secretário de Estado dos Transportes, Eng. Guilhermino Rodrigues, do Presidente da Câmara Municipal e da CP e um representante do Instituto Português de Museus.

<sup>19</sup> Constituído pelo Eng. Jorge Vilaverde, em nome da CP e Dr. A. J. Pinto Pires, designado pelo Município.

de uma Comissão Executiva para a instalação do Museu Nacional Ferroviário (despacho de 18 de junho de 1997)<sup>20</sup>. Acontece, na mesma altura, a primeira Exposição de Material Circulante, que contou com a presença do Primeiro-Ministro de então, Engenheiro António Guterres, no Entroncamento (PEREIRA E GRILLO, 2013). Seguidamente realiza-se a 2.ª Exposição de Material Circulante, nas comemorações dos 50 anos da Tração a *Diesel* em Portugal (junho de 1998), a Assembleia Geral da AIMFETUR – Associação Ibérica de Museus Ferroviários e Comboios Turísticos (Dezembro de 1998), as 1.ªs Jornadas sobre Comboio Turísticos (Abril de 2001) e um colóquio sobre “A Importância do Museu Nacional Ferroviário” (Maio de 2003) (LOPES, 2012).

O Museu Nacional Ferroviário foi instalado entre os anos de 1991 a 2005. Em 2005, pelo Decreto-lei n.º 38/2005, de 17 de fevereiro, a Fundação Museu Nacional Ferroviário fica incumbida de proceder à instalação e gestão do Museu e respetivos núcleos museológicos (Para este relatório, afigura-se importante o destaque ao Museu Ferroviário Núcleo de Lousado). Contando com a colaboração das instituições que fazem parte da fundação (Estado Português, Câmara Municipal do Entroncamento, CP, REFER, EDIFER, EFACEC, SIEMENS e SOMAGUE/NEOPUL, SOREFAME), finalizou-se então o Museu Nacional Ferroviário no Entroncamento e os núcleos museológicos, localizados em diferentes zonas do país, a si adstritos. Temos neste caso um museu polinucleado (FMFP, 2018).

Foi necessária a reconstrução e adaptação das instalações do Entroncamento ao funcionamento de um museu, uma vez que o MNF foi integrado no complexo ferroviário da cidade, ocupando uma área de 4,65 hectares, tendo sido o espaço cedido pela REFER. O MNF divide-se em duas secções em localizações diferenciadas, separadas por linhas de triagem ativas.

---

<sup>20</sup> Composta por António Pinto Pires (designado pela CME), que assumirá a presidência directiva da Comissão, António José Portela Costa Gouveia (designado pela CP) e Francisco Manuel da Silva Fernandes de Abreu (designado pela SET).

Existem neste espaço um conjunto de segmentos de vias de caminhos-de-ferro, a sede da Fundação, edifícios históricos readaptados a funções museológicas, espaços para exposições permanentes e temporárias, reservas e serviços de apoio, nomeadamente conservação e restauro, inventariação e serviço educativo, dos quais merecem destaque a Central Elétrica, edifício projetado entre 1919-1920 e contruído entre os anos de 1921 a 1923, cuja função era albergar uma central termoelétrica a vapor (1923-1943), que teve integrada uma central a *diesel* com alternador de corrente (1926). Nos anos 30, passa a integrar também um Posto de Transformação, que esteve em funcionamento até à desativação da central em 1988-90, a Oficina do Vapor e Central Elétrica Primitiva, o Armazém de Víveres (desenho de Cottinelli Telmo, 1933) e a Rotunda das Locomotivas (LOPES, 2012; PEREIRA & GRILO, 2013).

O MNF abre ao público a 18 de maio de 2007, com a exposição *Olhares Sobre os Caminhos-de-ferro*, no edifício do Armazém de Víveres. Em 2008 foi inaugurado um novo espaço para exposições na Rotunda das Locomotivas, que corresponde a um edifício readaptado à função museológica que adveio da requalificação do espaço do MNF. Nesse local foram parqueados e expostos veículos de diferente tração, uma exibição do tipo de veículos existentes na coleção.

O espólio do museu conta com aproximadamente 33000 peças e cerca de 200 veículos, que se encontram nos MNF e nos Núcleos Museológicos que estão sobre a tutela do museu. Os Núcleos Museológicos são nove e encontram-se dispersos pelo país, de norte a sul. A escolha dos elementos a serem expostos em cada núcleo teve em linha de conta características específicas regionais do material circulante, que esteve adaptado às condições e necessidades de cada Linha. Podemos encontrar guardadas e expostas peças, acessórios e veículos (Locomotivas, carruagens e veículos de apoio à via). No caso do MNFNL, encontra-se material circulante que esteve em funcionamento na Linha Porto Trindade-Guimarães e na Linha Porto Trindade -Póvoa de Varzim a Famalicão. Como já foi referido, os Núcleos Museológicos são Arco do Baúlhe (Cabeceiras de Basto), Bragança, Chaves, Valença, Lousado e Nine (Vila Nova

de Famalicão), Macinhata do Vouga (Águeda), Santarém e Lagos. Para dinamização e administração corrente dos núcleos, a FMNF tem optado por celebrar protocolos de gestão partilhada com os municípios em questão, guardando para si a responsabilidade de preservação e salvaguarda do Património aí existente. (Protocolo de Gestão Partilhada Município de Vila Nova de Famalicão e Fundação Museu Nacional Ferroviário, 2007)<sup>21</sup>

O Museu Nacional Ferroviário é um espaço que permite uma narrativa da história dos caminhos-de-ferro nacionais, estabelecendo relação com congéneres estrangeiros, contando a história dos ferroviários e das famílias que desbravaram o país para modernizar o país.

Para compreendermos o funcionamento do MNF e dos seus Núcleos é importante estabelecer paralelos com outros países cuja história da ferroviária e caminhos-de-ferro são referência, que pela importância que teve para este meio de transporte a nível mundial, quer pela forma como preservam e salvaguardam o seu Património ferroviário.

a) *National Railway Museum – York, Inglaterra*<sup>22</sup>

Na Inglaterra, país onde nasceram os caminhos-de-ferro, a preocupação com a salvaguarda do Património Ferroviário surgiu ainda no século XIX. Em Londres, no Museu do Escritório de Patentes, (passou a chamar-se Museu da Ciência) iniciou-se o processo de colecionar peças do caminho-de-ferro Inglês, destacando-se a Locomotiva *Rocket* – “O Foguete”, de George Stephenson<sup>23</sup>. É também no final do século XIX que as empresas ferroviárias inglesas começam a demonstrar interesse em preservar o seu passado recente. Destacam-se a

---

<sup>21</sup> Ver Anexo A

<sup>22</sup> Ver Anexo C

<sup>23</sup> A locomotiva *Rocket*, também conhecida como Stephenson's *Rocket*, era uma locomotiva a vapor de arranjo de roda 0-2-2. Foi projetada por Robert Stephenson e construída em sua empresa, a Robert Stephenson and Company, localizada em Newcastle upon Tyne, Inglaterra, visando a Rainhill Trials, uma competição importante nos primeiros dias das ferrovias de locomotivas a vapor, ocorrida em outubro de 1825 para escolher o melhor design para a Liverpool and Manchester Railway.

*North Eastern Railway* (LNER), que abre um museu ao público em York em 1927 dedicado à ferrovia. Na década de 30 do século XX destacam-se as empresas *Great Western Railway* (GWR), a Ferroviária de Londres, a *Midland* e a LMS da Escócia. Contudo, foi só no ano de 1948, aquando da nacionalização dos caminhos-de-ferro, que se fez a recolha do espólio de material ferroviário distribuído pelas diferentes empresas de caminhos-de-ferro inglesas. No ano de 1951 é nomeado um “curador de relíquias históricas” das indústrias de transporte, com o objetivo de se implementar medidas para o aumento do espólio de peças ferroviárias do país (FONTES, 2014). Seguindo o exemplo do *York Railway Museum at Queen Street*, a *British Railways* (doravante BR) deu início ao Museu dos Transportes Britânico em Clapham, sul de Londres, e trabalho com o Conselho de Swindon, para abrir um museu.

Com a Lei dos Transportes de 1968 houve um encorajamento para que a BR trabalhasse com o Museu de Ciência com o objetivo de desenvolver um Museu Nacional Ferroviário digno de recolher e exibir a coleção vasta existente no país, contemplando a sua expansão. O *National Railway Museum* é inaugurado em 1975 em Leeman Road, na cidade de York. Foi escolhido o depósito de locomotivas a Vapor, em Minster, a 700 metros de York, tendo sido considerado o local ideal para a instalação do Museu Nacional Ferroviário. O depósito de locomotivas a Vapor de Minster foi reconvertido em museu e torna-se o primeiro museu nacional fora de Londres. Foram sendo feitas alterações, desde a abertura em 1975, ao espaço do museu. Em 1990, foi aberto em Leeman Station Road um ex depósito de peças ferroviárias, que duplicou o tamanho do museu, valendo o Prémio Museu do Ano em 1990 (LOPES, 2011). Em 1999, o depósito de *diesel* adjacente ao *Great Hall* é remodelado, proporcionando ao público o acesso a lojas do Museu, coleções, workshops e uma galeria de observação com vista para a Estação de York (NRM, 2018).

O *The Works* foi um sucesso e ganhou o Prémio de Museu Europeu do Ano de 2001. Em conjunto com a experiência do visitante, o NRM tem desenvolvido credenciais académicas e tem facilitado aprendizagens. Em 1994 foi lançado o

Instituto de Estudos Ferroviários, um empreendimento conjunto entre o Museu e a Universidade de York.

Em 2004 surgiu um novo museu. O NRM na *Shildon County Durham* abriu portas ao público, sendo o primeiro museu nacional a ser edificado no Noroeste. Foi uma parceria com a autarquia local. Esta iniciativa tem como objetivo preservar de forma mais adequada as coleções do NRM, aumentando o interesse do público. A região de Shildon, berço do caminho-de-ferro moderno, conheceu um aumento considerável a nível de turismo com este novo museu.

Em termos de atualizações feitas pelo NRM temos a *Search Engine*, que é um arquivo e centro de pesquisa, facultando aos visitantes a possibilidade de contemplar obras inéditas, documentos, relatórios, fotografias e peças de pequena dimensão. Com o *Heritage Lottery Fund* (HLF) e fundos do Financiamento do Ensino Superior do Conselho, o NRM tem capacidade para fomentar o acesso à sua coleção e vasto arquivo a académicos e interessados do público em geral – uma das mais ricas coleções de material ferroviário do mundo. “Hoje, o NRM é um dos mais movimentados museus da Inglaterra e é, talvez, o museu ferroviário mais popular do mundo.” (LOPES, 2012, p.25)

A importância do *National Railway Museum* deve-se ao fato de este museu ter sido a referência para a configuração do MNF, após a visita de uma comitiva da autarquia do Entroncamento ao mesmo em 1997.

b) *Museo del Ferrocarril* - Madrid, Espanha<sup>24</sup>

O país vizinho tem também um museu ferroviário de referência que deve ser abordado. Em Madrid, a estação de Delicias foi inaugurada a 30 de março de 1880. Foi desde o início explorada pela *Companhia de Madrid a Cáceres y Portugal* até encerrar em 1 de julho de 1969. No ano de 1980 é classificada

---

<sup>24</sup> Ver Anexo C

como “Monumento Histórico” e de seguida como “Bem de Interesse Cultural”. Em 18 de dezembro de 1984 é inaugurada como *Museo del Ferrocarril*, administrado pela *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*.

A coleção principal encontra-se no edifício central e o restante espaço está dividido em várias salas - sala da “Tracção”, dos “Relógios”, onde se pode contemplar o Relógio Mataró, que deu partida ao primeiro comboio a circular na Península Ibérica, a 28 de setembro de 1848. Temos ainda a sala de “Viagens”, de “Infraestruturas”, de “Modelismo”, de “Sinalização” e uma sala dedicada a Faustino García Linares,<sup>25</sup> com peças e fotos diversas.

#### c) *Museo del Ferrocarril de Asturias – Gijón*<sup>26</sup>

O Museu Ferroviário de Gijón é um complexo museológico localizado na cidade das Astúrias em Gijón, no bairro de Natahoyo, e é considerado um dos museus mais importantes da Europa tendo em conta a temática ferroviária. O museu ocupa parte da antiga Estação Norte de Gijón. Foi inaugurado a 22 de outubro de 1998, contando com a presença do então Príncipe das Astúrias, Filipe de Borbón.

O museu tem quatro espaços de exposições temporárias, centro de documentação (biblioteca, hemeroteca, arquivo de imagem, documentos e arquivo), salas de atividades, oficinas para escolas, loja e instalações para

---

<sup>25</sup> Faustino García Linares, uno de aquellos maquinistas para los que el ferrocarril era su vida. "Cuando llegabas a una estación en la que no había parada, desde que rebasabas la señal de entrada en vía libre, ya veías al jefe de estación en el andén con el banderín levantado para darte paso y a la gente que esperaba algún tren que venía detrás. Y casi siempre había algún perro y gallinas que picoteaban en las sobras que tiraban los viajeros al suelo. Al llegar a la altura del jefe, tenías que dar la pitada reglamentaria y, a veces, sentías la tentación de darla más larga, y cuando volvías la cabeza hasta que todo el tren hubiera rebasado al jefe de estación, era cosa de ver la que habías armado. La gente se apartaba asustada por el pitido y para escapar de la polvareda que levantaba el tren; las gallinas huían cacareando y el perro ladraba. Cruzábamos por las estaciones un poco fuertes; casi siempre a más de 90 Km/h. y todo retemblaba. Era impresionante y el paso del tren inspiraba respeto". (Vía Libre – La Revista de Ferrocarril, <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=1120>) acceso a 23 de julho de 2018.

<sup>26</sup> Ver Anexo C

peças com problemas de acessibilidades. As locomotivas a vapor são mantidas operacionais e são expostas nos Dias de Vapor.

As instalações do museu são amplas (14000 m<sup>2</sup>), formadas pela antiga estação da RENFE (*Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*), e dois edifícios novos, que abriga uma das maiores e mais bem preservadas coleções de máquinas e vagões do continente europeu. Tem também uma coleção abrangente de locomotivas a vapor de diferentes ferrovias, com especial destaque para o *Ferrocarril de Langreo*, que é o terceiro troço de caminhos-de-ferro de Espanha (Depois de Barcelona – Mataró e Madrid- Aranjuez) que ligava o município de Langreo a Gijón. A coleção contém ainda locomotivas dos *Ferrocarriles del Norte*, servindo o território Vasco Asturiano e de linhas de mineração e indústria. A coleção contém ainda carruagens de passeio, vagões, carros elétricos e outros objetos e ferramentas ligadas ao comboio e à ferrovia (Museu das Astúrias, 2018).

As ferrovias das Astúrias nasceram para atender aos interesses da mineração e as linhas asturianas são uma extensão das linhas mais simples criadas para corresponder às necessidades das minas e das indústrias. Isto justifica a presença de diferentes calibres nas linhas, bem como falta de ligação entre elas, apenas conseguida aquando da criação da FEVE (*Ferrocarriles de Vía Estrecha*) e da sua integração na RENFE, de linha de bitola ibérica.

No Museu das Gijón temos representados diferentes empresas ferroviárias que operaram nas Astúrias e estão divididas segundo a bitola. De largura internacional temos a *Ferrocarril de Langreo*, de bitola larga temos a *Compañía del Ferrocarril del Noroeste* [León-Gijón], *Compañía del Ferrocarril de Asturias, Galicia y León*, *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* e a *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles* (RENFE), de bitola métrica temos a *Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias* (Oviedo-Oriente), *Sociedad General de Ferrocarriles Vasco Asturiana*, *Compañía del Ferrocarril de Carreño* [Aboño], *Ferrocarril Estratégico Ferrol-Gijón* e os *Ferrocarriles de Vía Estrecha* (FEVE).

d) *Musée Français du Chemin de Fer – cité du train* – Mulhouse, França<sup>27</sup>

No final da Segunda Guerra Mundial, aproveitando a reforma ao material circulante que estava a ser efetuado pela *Société Nationale des Chemins de Fer* de antigas companhias ferroviárias francesas, a AFAC, Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro Franceses, constituída antes da guerra, apresentou um estudo de viabilidade para construção de um museu ferroviário, bem como uma lista de material passível de ser preservado<sup>28</sup>. Em 1969 foi criada a Associação do Museu Francês do Caminho de Ferro (AFAC), com a missão de estabelecer um museu e ficar responsável pela sua gestão.

“Em 12 de Junho de 1971, o embrião do futuro Museu Ferroviário foi apresentado ao público, constituído por uma exposição provisória de uma dezena de locomotivas na rotunda de um antigo depósito da SNCF, em Mulhouse. Cinco anos mais tarde, e depois em 1983 e com a construção do edifício definitivo do Museu, todas as peças mais representativas da rica história ferroviária francesa puderam estar, assim, condignamente instaladas” (AMARO, 2005, p. 15).

Após um período de dificuldades, o Museu Ferroviário de Mulhouse fechou no início de 2004 e voltou a reabrir a 11 de março de 2005, com salas novas, exposição renovada, numa cenografia dinâmica e interativa, como a *Cité du Train* (FONTES, 2014). Este Museu renovado criou duas áreas diferentes entre si. A mais recente é denominada de “O século de ouro dos caminhos-de-ferro” e a outra, já existente, é chamada de “A aventura ferroviária”.

Com uma oferta variada, na primeira área, dividida por temáticas, é possível contemplar “O Caminho-de-ferro e as Férias”, “O Caminho-de-ferro e a

---

<sup>27</sup> Ver Anexo C

<sup>28</sup> Em 1965, a AFAC edita o catálogo “Chemins de fer d’hier pour un musée ferroviaire français”, depois da direcção de material e tracção da SNCF, em 1961, ter reagrupado os materiais preservados no antigo depósito de *Chlon sur Marne*.

Montanha”, “Os Comboios Oficiais”, “O Caminho-de-ferro e a Guerra”, “Os Ferroviários” e o “Universo de Viagens”. Podemos afirmar que estamos perante uma verdadeira cidade do comboio. Numa zona mais antiga estão várias locomotivas a vapor, *diesel* e elétricas, automotoras e carruagens. Não sendo um espaço com tanta interatividade, é onde se podem contemplar as peças mais emblemáticas dos caminhos-de-ferro franceses.

e) *Het Spoorwegmuseum* – Utrecht, Holanda<sup>29</sup>

Todos conhecemos a Holanda pelos seus rios e canais, que permite o transporte fluvial. Tendo em conta esta situação, verificou-se que o surgimento dos caminhos-de-ferro seria inútil para o país. A Holanda decide investir nos caminhos-de-ferro quando constata o sucesso deste meio de transporte nos países vizinhos, Bélgica e Alemanha. Com esta mudança na mentalidade dos holandeses, inaugura-se, oficialmente, o caminho-de-ferro na Holanda em 1839, ligando as cidades de Harleem a Amesterdão (AMARO, 2003).

As primeiras ideias para a edificação de um museu ferroviário surgem com o encerramento de algumas estações que serviam comboios a vapor, que deixaram de circular nas linhas holandesas em 1958, dando lugar a comboios elétricos. As estações de Maliebann e Bitstraat são o exemplo, tendo a primeira servido provisoriamente de depósito de objetos perdidos, ficando abandonada desde o início da Segunda Guerra Mundial. Um ferroviário residente em Utrecht começou a juntar em sua casa um espólio sobre a história dos caminhos-de-ferro e com o avolumar do material, impossibilitado de conseguir mais espaço, a Direção do NS (*Nederlandse Spoorweegen*), Caminhos de Ferro Holandeses dispôs de um local nos edifícios principais da empresa para se forma ali um pequeno museu, concomitantemente com a constituição de uma Fundação para administrar o espólio. Com a morte, em 1927, do ferroviário,

---

<sup>29</sup> Ver Anexo C

receu-se que essa ideia desaparecesse. Contudo, o novo diretor dos NS gostou da ideia, dando origem, no ano seguinte, a uma exposição pública dessa coleção, com grande sucesso.

Ao longo dos anos a exposição foi mudando de local várias vezes. Durante a Segunda Guerra, o espólio museológico esteve salvaguardado no *Rijkmuseum* (Museu do Estado), em Amesterdão. Quando a guerra terminou, a exposição mudou para a estação, até então abandonada, de Maliebann, escolhida para instalar o acervo museológico. Feitas as adaptações necessárias, o Museu Ferroviário de Ulrech abriu a 5 novembro de 1954.

f) *Golden Spike National Historic Site*<sup>30</sup>

O *Golden Spike National Historic Site* é um sítio histórico nacional nos EUA, localizado em Promonty Summit, a norte de Great Salt Lake, no Utah. A cidade mais próxima do *Golden Spike* é *Brigham City*, a 51 quilómetros sudeste do local. Este lugar comemora a conclusão do primeiro caminho-de-ferro transcontinental, que resultou da união entre a *Central Pacific Railroad* e a *Union Pacific Railroad* em 10 de maio de 1869 ("*Ceremony at "Wedding of the Rails," May 10, 1869 at Promontory Point, Utah". World Digital Library*). A comemoração do caminho-de-ferro que atravessa o continente americano foi celebrada com a atribuição do *Golden Spike*<sup>31</sup>.

O *Golden Spike* tem uma área de 1107 hectares. No ano de 2002 recebeu um record de 49950 visitantes. Passou a Património Histórico Nacional a 2 de

---

<sup>30</sup> Ver Anexo C

<sup>31</sup> *The golden spike (also known as The Last Spike) is the ceremonial 17.6-karat gold final spike driven by Leland Stanford to join the rails of the First Transcontinental Railroad across the United States connecting the Central Pacific and Union Pacific railroads on May 10, 1869, at Promontory Summit, Utah Territory. The term last spike has been used to refer to one driven at the usually ceremonial completion of any new railroad construction projects, particularly those in which construction is undertaken from two disparate origins towards a meeting point. The spike is now displayed in the Cantor Arts Center at Stanford University ("The Last Spike" by Thomas Hill, 1881 The Central Pacific Photographic History Museum)*

abril de 1957, sendo uma propriedade não federal. Tornou-se propriedade federal através dum ato do Congresso de 30 de julho de 1965.

No ano de 1978 foi criado um plano geral para o *Golden Spike* com o objetivo de manter os atributos cénicos do local o mais aproximado possível da aparência e características que o local tinha em 1869. Em 2006 foi feito um pedido para se alterar o nome do local para *Chinamans Arch*, pedido feito ao *Board on Geographic Names*<sup>32</sup>. Foi então contruído um arco de calcário de 6,1 metros no *Golden Spike* como forma de homenagem aos trabalhadores de caminhos-de-ferro chineses que tiveram grande relevância na construção da ferrovia americana no século XIX. O arco foi posteriormente renomeado Arco Chinês para apaziguar sensibilidades relativas ao nome original, que continua, contudo, a ser o de uso comum.

Em 2015, foi submetido no *site Lego Ideas* um modelo em lego das duas locomotivas a vapor que se encontram no *Golden Spike National Historic Site*. No entanto, não atingiu o número de seguidores suficientes para que o produto se tornasse uma realidade (The Salt Lake City Tribune, 2015).

g) *Verkehrsmuseum Nürnberg* – Nuremberga<sup>33</sup>

O *Verkehrsmuseum Nürnberg*, Museu do Transporte do Nuremberga, localiza-se na Alemanha, e é composto por elementos do *DB Museum da Deutsche Bahn Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen* (The DB Museum, 2019) e do *Museum für Kommunikation*. Contém ainda dois museus satélite em Koblenz-Lützel (o *DB Museum Koblenz*) e Halle (*DB Museum Halle*). Em fevereiro de 2007, o mudou de nome e tornou-se no Museu da Companhia *da Deutsche Bahn AG (Firmenmuseum der Deutschen Bahn AG)*. Convém referir o

---

<sup>32</sup> É um órgão federal que opera sob o Secretário do Interior dos Estados Unidos. O objetivo do conselho é estabelecer e manter o uso uniforme de nomes geográficos em todo o governo federal dos Estados Unidos.

<sup>33</sup> Ver Anexo C

*Verkehrsmuseum Nürnberg* é um dos museus que faz parte da Rota Europeia do Património Industrial (ERIH).

O precursor do atual *DB Museum* foi inaugurado em 1899 como um museu ferroviário da Casa Real da Baviera e é, portanto, o museu ferroviário mais antigo da Alemanha. Hoje é um museu da empresa que pertence à *Deutsche Bahn* e retrata, entre outras coisas, a história das ferrovias. O edifício atual foi construído em 1925. (Deutsche Bahn AG, 2018)

A 1 de julho de 1996, a *Deutsche Bahn AG* (DB AG) adquiriu o museu da *Deutsche Bundesbahn* pelo preço simbólico de um marco alemão e ao mesmo tempo o Dr. Jürgen Franzke, antigo responsável pelo Museu da Cultura Industrial (*Museums Industriekultur*) em Nuremberga, foi nomeado chefe do museu. A DB AG planeou, na altura, investir 6 milhões de marcos para a comemoração do centenário do museu (*Meldung Symbolische Schlüsselübergabe in Nürnberg, 2018*).

Em exposição, no *Verkehrsmuseum Nürnberg*, podemos contemplar as partes do Comboio Real do Rei Ludwig II da Baviera, a locomotiva simplificada 05 001, um vagão a *diesel* TEE da década de 1950, um vagão de carvão original de 1829 (empréstimo a longo prazo do *National Railway Museum* de York, proveniente da mina de carvão de South Hetton, na Inglaterra, o veículo ferroviário sobrevivente mais antigo do continente europeu), a mais antiga locomotiva da Alemanha, preservada no seu estado original - o *Nordgau*<sup>34</sup> (construído em 1853), a locomotiva do expresso Bávaro S 2/6, a locomotiva do expresso E 19 - 12 vermelho, um fragmento da unidade múltipla *diesel* SVT 877 *Flying Hamburger*. Alguns dos veículos originais não estão no próprio museu, mas num armazém situado numa área aberta pertencente ao mesmo, no lado oposto da rua. O museu possui ainda uma gama de veículos históricos que podem ser usados para serviços ferroviários especiais.

---

<sup>34</sup> Os motores a vapor da Baviera B V (*Bayerische B V*) eram as primeiras locomotivas alemãs 2-4-0 da *Royal Bavarian State Railways* (*Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen*).

Uma atração adicional do museu é a sua coleção de 169 modelos em escala 1 por 10 (1/10), que ocupa 1000 metros quadrados do museu. Estes modelos foram construídos ao longo dos anos, desde finais do século XIX, contendo bastante detalhe. Os primeiros foram feitos em 1882 por aprendizes das Ferrovias dos Estado Real da Baviera (*Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen, 2018*). O museu oferece ainda um túnel de passagem, uma passagem de nível, sinais e pontos que podem ser operados, equipados com som, luz e simuladores.

h) *Train World* – Bruxelas<sup>35</sup>

O *Train World* é um museu ferroviário na Bélgica que pertence à *Société Nationale des Chemins de Fer Belges*, sendo o seu museu oficial. Está situado nos edifícios preservados da estação ferroviária de Schaarbeek e num novo edifício contruído a norte da estação. A inauguração de museu estava prevista para 2014, mas foi adiada para setembro de 2015 ("*Train World, vitrine des chemins de fer à Schaarbeek*", 2018). O museu foi solenemente aberto pelo Rei Filipe.

O museu tem mais de 8000 metros quadrados e exhibe 22 locomotivas *Van De Poel*, (Nana, 2016). Exhibe também outros 1200 objetos, incluindo uma ponte ferroviária original do século XIX. Um dos objetos mais importantes do museu é a locomotiva "*Pays de Waes*", datada de 1842, que é a mais antiga locomotiva preservada da Europa Continental ("*Belgische treinpatrimonium verzameld in Train World in Schaarbeek*", 2018).

Podemos contemplar, no *Train World*, o já referido "*Pays de Waes*", a locomotiva 10018 a vapor tipo 10, a locomotiva 12004 a vapor do tipo 12, um veículo de correios itinerante. Dois comboios reais belgas, um veículo *Trans Europa Express* e uma réplica de madeira do *Le Belge*. Tem ainda em reserva a

---

<sup>35</sup> Ver Anexo C

locomotiva 7039 a vapor tipo 7, a locomotiva 5260 a vapor tipo 23 e a locomotiva 29013 a vapor do tipo 29.

## 3.4. A PORTUGAL E A FERROVIA; DE 1856 ATÉ HOJE

### 3.4.1. Génese: Do Carregado para o País

É indubitável a importância da ferrovia para o desenvolvimento económico, social e cultural de Portugal, assim como aconteceu noutros países do mundo, e o conhecimento da sua história e evolução é premente para a fundamentação do trabalho que se pretende desenvolver. O país beneficia de um largo desenvolvimento das vias de comunicação do longo do século XIX e XX, mas aquele que permite um salto qualitativo mais relevante na economia e sociedade portuguesa deve-se ao implemento dos caminhos-de-ferro (VASCONCELLOS, 2008)

O processo para a implementação do transporte ferroviário em Portugal dá-se na década de 40 do século XIX, contudo as obras efetivas para a criação de um troço ferroviário em Portugal só se tenha iniciado em 1853, ano em que se lançam os alicerces para a construção do troço Lisboa-Carregado, que fica terminado em 1856, ano da primeira viagem feita de comboio no país. Mas antes de se avançar para uma cronologia da ferrovia em Portugal convém compreender o país em meados do século XIX em termos políticos, económicos, culturais e sociais, porque estes fatores serão importantes naquilo que vai ser a rede ferroviária.

Segundo Frederico de Quadros Abragão (1958), que se dedicou ao estudo evolução dos caminhos-de-ferro em Portugal, um primeiro aspeto a ter em conta é a desorganização no estabelecimento de diretrizes para aquilo que seriam o projeto de implementação do transporte ferroviários. A isto soma-se uma forte instabilidade política, aliada a interesses económicos, que geraram alterações permanentes nas orientações e regras daquilo que se pretendia com a construção dos caminhos-de-ferro. O mesmo autor aponta para as dificuldades técnicas encontradas. Condicionantes como o relevo não foram

devidamente tidas em conta e os traçados resultaram na inadequação da construção a estes aspetos de ordem geográfica. As mais-valias que poderiam resultar da ligação entre localidades pelo transporte ferroviário foram perdidas pelo *desleixo* que se verificou aquando da implementação deste meio de transporte no país (ABRAGÃO, 1958).

Portugal apresentava, em meados do século XIX, vias de comunicação profundamente rudimentares, nomeadamente as estradas. Desde largos séculos que as vias utilizadas continuavam a ser os velhos caminhos romanos que ligavam o país de forma pouco eficiente. A juntar a este aspeto rudimentar das estradas, levantavam-se questões como a segurança nas viagens e o tempo que as mesmas demoravam. A Mala-posta ou Diligência (Vd. Glossário), que era o meio de transporte de pessoas, mercadorias e correio, demorava 34 horas entre o Porto e Lisboa<sup>36</sup>, e os cavalos eram trocados vinte e três vezes, não esquecendo que no percurso proliferavam salteadores e bandoleiros (Vd. glossário) (Fundação Portuguesa das Comunicações, 2018). Perante esta situação as vias de comunicação privilegiadas eram a marítima e fluvial.

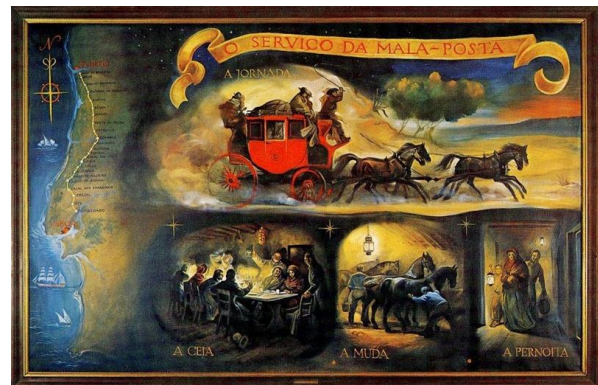


Figura 1 - Malaposta. (2012). Fonte: Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/10/mala-posta-e-diligencias.html>. Acesso a 11 de abril de 2018

É durante o governo de Costa Cabral, Ministro de D. Maria II, que se dão os primeiros movimentos para a instalação de um sistema ferroviário em Portugal, com o surgimento da Companhia das Obras Públicas (1844), sendo uma das prioridades a criação de uma ligação por caminhos-de-ferro entre Lisboa e

---

<sup>36</sup> Tempo de viagem em estrada "Mac-Adamizada" (v.d. Glossário) por iniciativa Fontes Pereira de Melo em 1852.

Espanha, que fizesse a ponte com o rede ferroviária europeia já existente, com o objetivo de construir em Lisboa um porto para navios transatlânticos. A instabilidade política condicionou fortemente este empreendimentos.

O período entre 1850 e 1860 marca definitivamente a construção de linhas férreas em Portugal. Fontes Pereira de Melo, enquanto Ministro da Obras Públicas, Comércio e Industria, ambiciona um grande empreendimento de obras públicas, nas quais o desenvolvimento dos transportes representam uma parte importante.

“A facilidade das comunicações é olhada hoje entre todos os povos como um dos grandes elementos civilizadores, que distinguem a época em que vivemos, sendo por tais meios que as nações se aproximam, e as relações comerciais se desenvolvem com vantagem recíproca indisputável” (Decreto de 11.08.1852 – DG nº191, de 14.08.1852)

Em 1852, Fontes Pereira de Melo, já num período de relativa acalmia política (Regeneração Vd. Glossário), defende que o progresso estava na abertura de vias de comunicação e na obtenção de transportes para limitar a distância entre populações e permitir circulação de riquezas (SERRÃO, 1996). As políticas de fomento levadas a cabo por Fontes Pereira de Melo a nível dos transportes estarão na origem da efetiva construção de caminhos-de-ferro no país, pagos com empréstimos estrangeiros, que, segundo o Ministro, seriam recompensados com os enriquecimentos que o meio de transporte traria ao país (SERRÃO, 1996). “Para além de melhorar as condições de distribuição de bens agrícolas e produtos industriais, o impacto das linhas férreas far-se-ia sentir fortemente também a nível demográfico, proporcionando o surgimento de significativos fluxos migratórios ao atuar como factor de atração e fixação de populações e vários tipos de indústrias”. (SERRÃO, 1996, p. 10)

De salientar que no ano seguinte era celebrado um contrato para a construção de uma linha férrea que ligaria Lisboa a Badajoz com um empresário de origem inglesa Hardy Hislop, fundador da Companhia Central e Peninsular

dos Caminhos-de-ferro em Portugal, que viria a ser rapidamente rescindido. São projetadas a partir de 1854 várias construções de linhas férreas, onde se incluem as futuras Linhas do Norte e a Linha do Leste, sendo estas suportadas por diversos ramos, criando ligações à Régua, Évora, Alcácer do Sal, Mértola e Salamanca (ABRAGÃO, 1958).



Figura 2 - Viagem Inaugural Lisboa Carregado Fonte: Disponível em: [https://passamos\\_como\\_o-rio.blogs.sapo.pt/115589.html](https://passamos_como_o-rio.blogs.sapo.pt/115589.html). Acesso a 11 de abril de 2019

A 28 de Outubro de 1856 é inaugurado o troço Lisboa-Carregado e é realizada a primeira viagem de passageiros em transporte ferroviário em Portugal, (foi organizado um comboio especial, que transportou a família real, e que foi rebocado por duas locomotivas, denominadas de *Portugal e Coimbra*), tendo sido inaugurado por D. Pedro V, que era um entusiasta dos Caminhos-de-ferro<sup>37</sup>. Importante referir que a acompanhar o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro está o telégrafo elétrico (Vd.Glossário), que é introduzido em Portugal no ano de 1857, e que vai ter um papel preponderante nas comunicações estabelecidas no sentido de manter a ordem na circulação das viaturas (ROSÁRIO, 2015; CAPELO, 1994). Em termos de bitola, numa fase inicial, as linhas foram construídas em bitola europeia, de 1435mm, mas essa opção causou dificuldades porque o país vizinho adotara a bitola ibérica, com

---

<sup>37</sup> As obras de Construção do caminho-de-ferro iniciam-se em 1853 no reinado de sua mãe a rainha D. Maria II. Durante as obras do caminho-de-ferro, D. Pedro V interveio diretamente nas obras e operações ferroviárias. Contudo a inauguração do primeiro troço do caminho-de-ferro de Lisboa ao Carregado, já vai acontecer no seu reinado em 1856.

uma distância entre carris de 1668mm. Perante esta complexidade, optou-se por adotar a bitola ibérica porque era fundamental ligar a linha ferroviária portuguesa à linha ferroviária espanhola. Um novo mundo abre-se sobre Portugal em diversos sentidos. O correio começa a ser transportado de comboio logo no ano de 1856, e em 1858 começam a ser transportadas mercadorias (RIBEIRO DA SILVA, 2017).

Um fato marcante é a assinatura do contrato com o empresário espanhol D. José de Salamanca para a construção das Linhas do Norte e do Leste. O mesmo D. José funda a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, que será uma espécie de embrião da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses (RIBEIRO DA SILVA, 2017). Entretanto a ferrovia começa a espalhar-se um pouco por todo o país. O Caminho de Ferro de Leste chega a Santarém a 1 julho de 1861, a Abrantes a 7 de novembro do ano seguinte e em 24 de novembro de 1863 alcança a fronteira com Espanha. Este traçado de ferrovia suscitou problemas às autoridades militares portuguesas em 1860 porque a consideravam problemática em caso de conflito com Espanha. Quem relata esta questão é o Rei D. Pedro V em dois artigos que escreve para a *Revista Militar* (MONICA, 2011). As obras de construção da Linha do Norte, que ligaria Lisboa ao Porto, tiveram início a 17 de setembro de 1853, e o troço Lisboa-Carregado fica concluído, conforme referido anteriormente, em 1856. As obras continuam, e a Linha do Norte liga Lisboa a Vila Nova de Gaia em 1864. Nesta fase ainda não existe ligação com o Porto, que é feita com a construção da Ponte D. Maria Pia (TORRES, 1958). De referir ainda, na primeira fase de construção da rede ferroviária portuguesa, a ligação entre o Barreiro e Setúbal, em 1861, da responsabilidade da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo. Em 1863 é estabelecida a ligação com Évora e um ano depois os caminhos-de-ferro chegam também a Beja (CAPELO, 1994). Nestes dois casos, a construção ficou a cargo da *South Eastern of Portugal Railway*, conhecida vulgarmente pela Companhia do Sueste (SANTOS, 1995).

### 3.4.2. Portugal e os Caminhos de Ferro de Norte a Sul

Com a chegada da década de 70 do século XIX surge um ímpeto considerável de construção de ferrovia, ficando concluídas quase todas as ligações de caminhos-de-ferro de norte a sul do país. É também nesta década que se procede à construção de linhas secundárias ou a finalização de algumas ligações que tiveram constrangimentos relacionados com o relevo .

A norte, os caminhos-de-ferro chegam ao Porto após a construção da Ponte D. Maria Pia e em 5 de novembro de 1877 é concluída a construção da Estação de Campanhã. Não foi um processo fácil a escolha do local para a construção da estação, tendo sido apresentados vários projetos que foram rejeitados, até que José de Salamanca y Mayol e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses chegaram a acordo com o estado a 27 de Novembro de 1865 para a construção do troço de linha que finalizaria a Linha do Norte (ABRAGÃO, 1956), sendo o local escolhido para a edificação da estação o Campo de Cirne. Depois de vários desentendimentos e problemas económicos, optou-se por construir a Estação no local onde ainda está, correspondendo ao Perfil de Traçado Pelo Seminário, mais curto em relação ao Campo de Cirne, mas mais eficiente e com potencialidade para se unir a Linha do Norte à Linha do Minho (MARTINS et al, 1995).

Em 1882 é terminada a Linha da Beira Alta, que acabará por ligar Portugal a Espanha. No mesmo ano está terminada a Linha do Minho, que liga o Porto a Valença, tendo sido concretizada a ligação à Galiza no ano de 1886 (MARTINS et al, 1996; CAPELO et al, 1995). A Linha do Douro é terminada no ano seguinte. De notar que nesta segunda fase de construção, as linhas que foram terminadas estabeleciam ligação entre Portugal e Espanha, o que para alguns era sinal de modernidade, porque o país ficava definitivamente ligado ao resto da Europa. Havia, contudo, aqueles que se preocupavam com os caminhos-de-ferro e as conexões com Espanha num potencial cenário de invasão, já discutido por D.

Pedro V com a construção do Caminho de Ferro do Leste (MONICA, 2011). A evolução do transporte ferroviário acontece também a sul, com as construções do troço entre Évora e Estremoz em 1873 (BLÁZQUEZ, 1992) e com a chegada a Faro da Linha de Ferro do Sul em 1889, ligando Lisboa ao Algarve. Com o advento da década de 90 do século XIX quase todo o país estava ligado pela ferrovia, notando-se um atraso considerável relativamente a países com Inglaterra, França, Alemanha e Bélgica (SERRÃO, 1996).

As ligações internacionais ficam concluídas no final do século XIX. Como foi referido anteriormente, a construção de linhas entre Portugal e Espanha pela ferrovia efetivou-se e conseqüentemente começam a circular comboios internacionais, nomeadamente o *Sud-Express* (Vd. Glossário), um serviço internacional de passageiros, que ligava Lisboa a Calais, passando por Madrid e Paris (REIS et al, 2006; MARTINS et al, 1996). A viagem inaugural realizou-se a 4 de novembro de 1887. Ainda neste período é construída a Linha de Sintra (1887) e Linha de Cascais (1890), que fazem parte da Linha de Cintura de Lisboa<sup>38</sup>. Também em 1890 é concluída a Linha do Dão, que faz ligação ferroviária a Viseu (RIBEIRO DA SILVA, 2017)

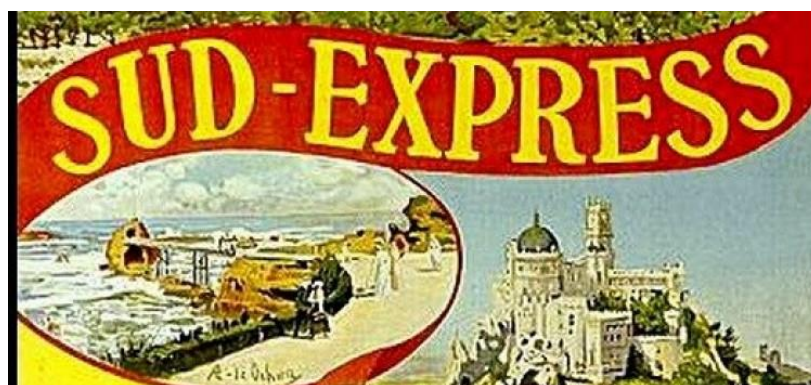


Figura 3 – Sud Express Fonte: Disponível em:  
<http://www.theperfecttourist.com/cascais/?cat=4> Acesso a 11 de Abril de 2019.

---

<sup>38</sup> Em 1890 é inaugurada a Estação do Rossio, que se destaca como um ponto de ligação entre Lisboa e Sintra.

### 3.4.3. Dos Ramais à Primeira Grande Guerra

Na última década do século XIX verifica-se que quase todo o país estava ligado por ferrovia, existindo também ligações internacionais, principalmente com o país vizinho, a Espanha, e com a França. Acontece uma diminuição na construção de linhas, que em 1895 já tinham cerca de 2400 quilómetros e investe-se na ampliação e conclusão de ligações complementares, normalmente associadas a ligações entre locais próximos, como é o caso da Linha de Cintura de Lisboa e, posteriormente, a Linha de Cintura do Porto, ou Linha de Leixões (LAINS, 2005). O transporte ferroviário começa a ser reconhecido pela sua eficiência, para além de ser um meio de transporte relativamente democratizado, uma vez que os preços para as deslocações estão ao alcance de quase toda a população. Estas características do transporte ferroviário, o preço e a comodidade, fizeram com que houvesse urgência em concluir a construção da ferrovia, garantindo que as zonas mais isoladas do país ficariam mais acessíveis, gerando desenvolvimento económico (TAVARES & ESTEVES, 2000).

Nos primeiros anos do século XX, entre 1902 e 1905, estão concluídas as ligações complementares mais importantes, destacando-se os Ramais (Vd. Glossário) de Portimão, Vendas Novas, Vila Viçosa e Moura. Em 1906 a Linha do Algarve chega a Vila Real de Santo António. Inicialmente pensada como Ramal, o troço de linha é integrado na Linha do Algarve ou Linha do Sul pensando na futura ligação com a ferrovia espanhola a sul (MARTINS et al, 1996; URBANO, 1995). Em 1908 é concluído o Ramal de Mora, que liga Évora a Arraiolos e a Mora, seguindo-se a histórica Linha do Vouga, cuja inauguração aconteceu a 8 de setembro de 1911.

“Em Espinho, meteu-se nas gaiolas do Vale do Vouga - brinquedo ferroviário, simpático, modesto, de trinado infantil na vizinhança das estações. E rodou de novo. Tudo lhe parecia vida sonhada no seu quarto de exilado, lá longe, na outra margem do Atlântico. Viu recortar-se, à direita, o perfil do castelo da Feira; adiante, S. João da Madeira; depois,

com o coração aos saltos e olhos sempre famintos do que se encontrava para mais além, continuou a olhar, cada vez mais febril, mais ansioso por chegar. Finalmente - a vila! Estava como ele a deixara... Não, não; tinha uma avenida nova, larga, saindo mesmo ali da estação.” (Ferreira de Castro, *Emigrantes*, p. 257-258)

Em 1915 é terminada a Linha do Vale do Sado, que também é conhecida como Linha do Sul, assumindo-se como o segundo troço ferroviário mais importante do país, sendo apenas superado em importância pela Linha do Norte. É a Linha do Vale do Sado que vai ligar Lisboa a Faro. Em conjunto com a Linha do Norte, a Linha do Sul torna-se numa linha de grande importância turística, porque permitia aos veraneantes, vindos de várias partes do país, o acesso rápido e cómodo ao Algarve.

Após o 5 de outubro de 1910, inflamados pelo fervor revolucionário republicano, acontecem as primeiras greves dos ferroviários, com especial destaque para a greve de janeiro de 1911, onde acontece uma “vaga de greves em todo o país, com reivindicação de melhores salários e redução dos horários de trabalho. Os mais ativos são: os operários de fábricas de cortiça e conservas do distrito de Setúbal, de têxteis do Porto e Braga, da CUF, no Barreiro; os camponeses do Alentejo e do Ribatejo; os ferroviários e trabalhadores dos transportes urbanos; os trabalhadores da Companhia de Gás de Lisboa.” (Viajando no Tempo, 2012). É neste contexto que surge a Guarda Nacional Republicana<sup>39</sup>, não só para reprimir as greves, mas com um papel relevante no policiamento dos caminhos-de-ferro. Durante a Primeira República acontecem outras greves de ferroviários, destacando-se a greve de janeiro de 1914. “Continua a vaga de greves nos caminhos-de-ferro, a que aderiram cerca de 700 trabalhadores, e em outros sectores. Os grevistas isolam Lisboa fazendo

---

<sup>39</sup> A Guarda Nacional Republicana surge em 1911, mas é o resultado de alterações feitas à Guarda Real da Polícia, à Guarda Municipal e à Guarda Republicana.

descarrilar comboios e cortando linhas telegráficas.” (Viajando no Tempo, 2012, <https://viajandonotempo.blogs.sapo.pt/26796.html>)

No mesmo ano inicia-se a Primeira Guerra Mundial. Perante a subida do preço do carvão, que ainda era um combustível de importância na altura, começa a utilizar-se a madeira como combustível para as locomotivas. O uso da madeira para alimentar os motores das locomotivas acarretava custos de manutenção mais elevados, bem como de outro material circulante, aliados ao estabelecimento de taxas superiores por parte das empresas ferroviárias e à redução nos custos, nomeadamente dos salários dos trabalhadores, gerando mais contestação. Perante esta situação, as empresas responsáveis pelos caminhos-de-ferro passam por alguns problemas, mas não se verifica uma diminuição na utilização deste meio de comunicação. Há mesmo um aumento, sobretudo nas grandes áreas urbanas, Porto e Lisboa, destacando-se a utilização massiva da Linha de Sintra. Esta linha deriva das demais por vários motivos, sendo um deles a alteração nos horários da linha, aumentando a frequência de comboios, o que gerou receitas, e a utilização da primeira automotora a vapor, que devido ao sucesso, começam a ser utilizadas em outras linhas (MARTINS et al, 1995, p.15)

No período da Primeira Guerra, são solicitadas a Portugal peças de artilharia pela França em 1916, do modelo Schneider-Canet M/904 de 75 mm. Também foi formado o C.A.P.I (Corpo de Artilharia Pesada Independente) que entraria em operações sob comando francês, indo guarnecer peças de artilharia pesada naval instaladas em plataforma ferroviária: “A 22 de Outubro iniciou-se a instrução no campo de *Bailleul (Bailleul-sur-Thérain)* com baterias ferroviárias de 320mm e uma guarnição de artilheiros foi enviada para o campo de instrução de Mailly, iniciou nesta mesma data a instrução com uma peça de artilharia ferroviária de 190mm” (MARTINS, 1934, pp. 92-96). Foi ainda formado o Batalhão Ferroviário em 1916, composto de militares da Arma de Engenharia e conscritos das ferrovias civis, que aquartelou originalmente em Campo de Ourique e depois seguiu para França em meados de 1917. O lema ou

*motto* deste batalhão definia um pouco o espírito dos portugueses: *Sempre Fixe*.

### 3.4.4. Entre Guerras – Dos Óleos Velhos à Segunda Grande Guerra

A Primeira Guerra Mundial teve consequências nefastas para as empresas ferroviárias portuguesas, deixando-as com severos problemas de ordem económica. Perante esta situação verificou-se uma necessidade de intervenção estatal para proteger estas operadoras de caminho-de-ferro, que até então funcionavam até certo ponto com algum nível de independência. A Companhia de Caminhos de Ferro do Estado, que funcionava desde 14 de Julho 1899, sob a tutela do Ministério das Obras Públicas, Indústria e Comércio, apesar de ter beneficiado sempre de autonomia em relação a este organismo (Gazeta dos Caminhos de Ferro 1902, p. 19), viu-se forçada a ceder as linhas de via larga à



Figura 4 - Cerimónia de inauguração dos comboios a tração eléctrica na Linha de Cascais, em Portugal, no dia 15 de Agosto de 1926. Esta imagem foi publicada na Gazeta dos Caminhos de Ferro n.º 928, de 16 de Agosto de 1926, e digitalizada pela Hemeroteca Municipal

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (doravante CCFP) por dificuldade económicas. É também no período entre guerras que se assiste ao desenvolvimento do transporte rodoviário, que fez com que o caminho-de-ferro perdesse parte do seu fulgor inicial.

Os caminhos-de-ferro começam a perder o monopólio do transporte de passageiros e de mercadorias, diminuindo de forma considerável as receitas. Perante este cenário a CCFP teve que diminuir os orçamentos, reduzindo despesas, diminuindo o pessoal, limitando os horários dos comboios e deixando de lado a renovação das linhas férreas, que acarretavam despesas que não podiam ser suportadas (REIS et al, 2006).

A Grande Guerra tinha trazido consigo também o problema dos combustíveis, em especial do carvão, e, perante esta situação, começam a ser estudadas formas de fazer frente a este dilema. O resultado é o surgimento de automotoras e locomotivas a combustíveis líquidos pobres (TAVARES & ESTEVES, 2000, p.107). As locomotivas elétricas são introduzidas na Linha de Cascais no ano de 1926, sendo as primeiras a tração elétrica a funcionar em Portugal. Apesar destas dificuldades, a rede ferroviária portuguesa continua a aumentar, mas a uma velocidade mais reduzida. Por exemplo, em julho de 1922 os caminhos-de-ferro chegam a Lagos, no Algarve (COUTINHO, 2008).

Com o advento da Segunda Guerra Mundial a situação dos caminhos-de-ferro em Portugal degradou-se ainda mais, uma vez que a fonte de alimentação das locomotivas, os combustíveis líquidos e sólidos, foram encaminhados para as frentes de combate. Perante esta situação a CCFP experimentou, nos anos de 1941 e 1942, a reconversão das fornalhas das locomotivas para a utilização de combustíveis líquidos (MARTINS et al, 1996). Contudo a necessidade deste tipo de combustível para as contingências de guerra, apesar do nosso estado de neutralidade, gerou problemas de aprovisionamento. Para fazer face a este problema, a CCFP passou a utilizar nas locomotivas carvões nacionais de fraca

qualidade e lenhas. A quantidade de lenha necessária era considerável e isso condicionava as marchas (MARTINS et al. 1996).<sup>40</sup>

Neste período constatou-se que a maioria do parque de material circulante tinha uma idade avançada, aspeto que condicionava o transporte de comboios de passageiros e de mercadorias<sup>41</sup>. Com o objetivo de renovar a frota, fizeram-se negociações com companhias estrangeiras, destacando-se a compra de 22 locomotivas a vapor à *America Locomotive Company*, que já utilizavam exclusivamente o *diesel* como combustível (RIBEIRO DA SILVA, 2009).

### 3.4.5. O Surgimento dos Caminhos de Ferro de Portugal (CP)

Com o final da Segunda Guerra Mundial e solidificação da economia internacional, assiste-se a um crescimento massivo do parque automóvel e o transporte aéreo começa a ser utilizado para o transporte de passageiros, aspectos que vão ter efeitos negativos para os caminhos-de-ferro a nível mundial (TAVARES & ESTEVES, 2000). Esta situação motivou a reconstrução da rede ferroviária na Europa, que havia sido afetada pela Guerra. Procedeu-se à requalificação e modernização dos caminhos-de-ferro existentes, à construção de novos traçados, à modernização do material circulante e das infraestruturas (pontes, estações e outras infraestruturas de apoio ao transporte ferroviário) (MARTINS et al, 1996, pp. 65-66). Portugal não acompanhou a tendência europeia. Não se reconstruíram infraestruturas, porque a neutralidade do país

---

<sup>40</sup> Este problema foi resolvido através de um acordo entre a CCFP e o Ministério da Economia. Houve um fornecimento de óleo combustível constante à Companhia, que permitiu a adaptação da locomotivas a esta forma de alimentação, garantindo a circulação regular dos caminhos-de-ferro. (MARTINS et al, 1996, p.57-58).

<sup>41</sup> Em 1943, existiam 406 locomotivas em funcionamento. 41 por cento dessas locomotivas tinham 50 anos ou mais; 29,5 por cento tinha entre 30 e 50 anos, e as restantes 20 Ou menos anos (MARTINS et al, 1996, p.57-58).

na Segunda Guerra fez com que as mesmas não fossem atingidas. Contudo, verificou-se que as infraestruturas portuguesas estavam obsoletas, bem como o material circulante. Para isso contribuiu o isolamento do país e a postura do Ministro das Obras Públicas Duarte Pacheco que não deu a devida atenção aos caminhos-de-ferro, afirmando que este meio de comunicação estava condenado e não possuía qualquer futuro (FONTES, 2014).

Este cenário fez com a crise dos caminhos-de-ferro em Portugal se acentuasse. Para fazer frente a esta crise começou-se a vislumbrar a concentração das diversas operadoras de caminhos-de-ferro numa só empresa, que ficaria com a tutela da rede ferroviária nacional. Em setembro de 1945 foi publicada a Lei nº2008, que autorizou o governo a proceder a uma planificação que fomentasse a substituição das diversas concessões ferroviárias numa só (REIS et al, 2006; Diário da República, 1945). Em 1945, o Eng. António Vicente Ferreira, antigo Ministro das Finanças, Alto-comissário em Angola e Subdiretor da CP, professor no Instituto Superior Técnico, da Cadeira de Pontes e Caminhos-de-ferro, entre 1913 e 1944, produziu um relatório no qual defendia e propunha a formação da Rede Unificada Portuguesa, a qual ficaria encarregue da gestão de todas as linhas ferroviárias nacionais (FERREIRA, 1953). A Linha de Cascais foi a única que se manteve independente devido a ter sido concedida em 1926 à Sociedade Estoril por um período de 50 anos. A Sociedade Estoril geriu a Linha de Cascais até 13 de dezembro do ano de 1976, data em que cessou o contrato (Comboios de Portugal, 2018). No primeiro dia do ano seguinte, a sociedade estava dada como extinta, passando todos os funcionários para a companhia de Caminhos de Ferro Portugueses (Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça: Processo 002307. Ministério da Justiça: Instituto das Tecnologias de Informação na Justiça. 1 de Março de 1989).

O Contrato de Concessão Única foi oficialmente confirmado no ano de 1951 entre o Governo Português e a Companhia dos Caminhos de Ferro. No contrato constavam bases para a exploração da rede de caminhos-de-ferro em Portugal, uma cláusula que obrigava à elaboração imediata de um plano estratégico para a recuperação e modernização do caminhos-de-ferro, contudo, devido aos

montantes necessários para a sua execução, o projeto não chegou a ser implementado. Entre 1946 e 1949, o Estado Português e a Companhia de Caminhos de Ferro procederam à aquisição de vagões, locomotivas, locotractoras americanas e automotoras de fabrico sueco (série 0100 conhecidas como *Nohabs* ou “joaninhas”, construção da empresa *Nydqvist & Holm AB* e *Scania-Vabis*, série 9100, fabrico *Scania-Vabis*, de via estreita, série 0050, fabrico *NOHAB*, *Scania-Vabis* e *Atlas Copco*) (AMARO, 2005; ERUSTE, 1998).

Com a chegada da década de 50 do século XX houve uma alteração no paradigma relativo ao transporte ferroviário em Portugal. Perdeu a condição de universalidade que permitia a deslocação de pessoas e materiais para qualquer lugar e passa a ser uma forma de transportar pessoas e materiais para locais específicos. O novo paradigma contemplava viagens de passageiros de longa distância e procedeu-se ao aumento da tonelagem no transporte de materiais e mercadorias para destinos específicos (TAVARES & ESTEVES, 2000).



Figura 5 - Nohabs – Serie 0100 – Joaninhas. Disponível em: <https://www.caminhosdeferro.pt/preservacao/>. Acesso a 17 de Maio de 2019

### 3.4.6. Dos Planos de Fomento ao 25 de Abril de 1974

«plano parcial restrito aos grandes investimentos a efectuar pelo Estado na agricultura, no reconhecimento mineiro, nas vias de comunicação e nos meios de transporte e aos investimentos a fazer por particulares, com o auxilio directo ou indirecto do Estado não só na agricultura e nos meios de transporte como em novas industrias e no desenvolvimento das industrias existentes». (MARQUES, 1988, p. 115)

O Primeiro Plano de Fomento, que contemplava uma visão económica mais industrialista para o país, serviu fundamentalmente para atenuar a estagnação que se verificava a nível do transporte ferroviário em Portugal e previa o investimento de 100 milhões de escudos por ano entre 1953 e 1958 (TAVARES & ESTEVES, 2000). Ao abrigo do Primeiro Plano de Fomento foram efetuados projetos com vista à eletrificação da Linha de Sintra e parte da Linha do Norte. Com o Segundo Plano de Fomento, levado a cabo entre 1959 e 1964, foi disponibilizado um valor semelhante, que foi posteriormente aumentado para um valor de 300 milhões de escudos, no chamado Plano Intercalar, entre os anos de 1965 e 1976 (RIBEIRO DA SILVA, 2008). Apesar das reservas do Estado Novo em aderir ao Plano Marshall, Portugal recebeu fundos que serviram para a aquisição de locomotivas e mais material circulante. Estes investimentos e apoios financeiros permitiram à Companhia modernizar-se, tendo, por exemplo, substituído as carruagens de madeira, que eram mais frágeis, por carruagem metálicas, que garantiam mais segurança para passageiros e eram mais resistentes no transporte de mercadorias (RIBEIRO DA SILVA, 2017; TAVARES & ESTEVES, 2000).

Contudo, e apesar dos investimentos efetuados, em finais da década de 60 do século XX, os problemas anteriormente mencionados não deixam de existir, nomeadamente no que diz respeito ao estado obsoleto das infraestruturas, que provocava situações em que por exemplo as novas locomotivas não podiam

atravessar determinadas pontes que tinham restrições de peso. Outra situação que se verificou relaciona-se com o estado das linhas, que pela idade e estado de degradação, não permitiam velocidades superiores a 40 quilómetros por hora, limitando o potencial de locomotivas e carruagens modernas, aptas a velocidades superiores. A acrescentar à questão da qualidade dos troços, temos a inexistência de estruturas de apoio e oficinas, bem como estações com vias insuficientes para resguardo e manobras.

É neste contexto que surge o Terceiro Plano de Fomento, implementado entre 1968 e 1973, com valores atribuídos a rondar os 900 milhões de escudos, que se centrou na manutenção e melhoria das infraestruturas. Com este Plano organizaram-se programas plurianuais de renovação de 2000 quilómetros de via, que decorreram lentamente com o objetivo de não interferirem com a circulação dos comboios que foram fundamentais e eram necessárias perante o estado desgastado dos troços (MARTINS et al. 1996; TAVARES & ESTEVES, 2000). Verificou-se a modernização da via e a aquisição de novo material circulante, nomeadamente a partir da década de 70 do século XX. Portugal foi um dos países precursores na utilização da corrente alternada (Vd. Glossário) na catenária (Vd. Glossário), a 2500 volts e 50 Hz (TAVARES e ESTEVES, 2000). No que toca a material circulante, destaca-se a aquisição de automotoras italianas, fabricadas pela FIAT, que realizavam serviços rápidos *Foguete* (serviço ferroviário que unia as cidades de Porto e Lisboa), tendo sido iniciados em 1953. Também foram adquiridas locomotivas para tração elétrica, a partir de 1956, fabricadas na França pela *Alstom* e pelo *Groupement d'Étude et d'Electrification de Chemins de Fer en Monofasé*



Figura 6 - Foguete a atravessar a Ponte D. Maria.

Disponível em:

<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2009/08/o-foguete.html>. Acesso a 15 de Maio de 2019.

50 Hz (Locomotivas Elétricas Série: 2500 [2501-2515]. Comboios de Portugal) (MARTINS et al. 1996).

Foi na década de 70 do século XX que se constituiu o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, sob a tutela do Ministério das Comunicações, criado para colaborar na Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, que era favorável aos caminhos-de-ferro, defendendo que era um meio de comunicação com potencialidades, mas que carecia de melhor organização. Apesar de ter sido um organismo que foi extinto rapidamente, deu um forte impulso à modernização do transporte ferroviário, nomeadamente na formação de gestores da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, na elaboração dos primeiros estudos para nós ferroviários de Lisboa e Porto e na travessia do Tejo, bem como na conceção de cometimentos que integrariam o Quarto Programa de Fomento, já no período de Primavera Marcelista.

### 3.4.7. Da nacionalização dos caminhos-de-ferro ao século XXI

A revolução do 25 de abril de 1974 trouxe algumas implicações para a CP, nomeadamente a constatação de graves problemas de ordem laboral, que não eram do conhecimento geral, cuja resolução fragilizou ainda mais a Companhia em termos económicos, em especial o aumento das despesas com os funcionários. Este aumento não pôde ser compensado pelos ajustes das tarifas, fragilizando a já problemática situação financeira da Companhia (RIBEIRO DA SILVA, 2017; TAVARES & ESTEVES, 2000). Os problemas com a CP não eram apenas económicos. Havia problemas sociais sérios, nomeadamente com a educação, saneamento básico e higiene, que foram encobertos durante o período do Estado Novo, que urgiam ser solucionados e agravavam a situação económica da CP. Ocorrem, também, no mesmo período, as Crises do Petróleo de 1973 e 1978, que tiveram um impacto profundo a nível dos meios de

transporte em geral. Houve uma redução considerável do tráfego ferroviário durante as Crises do Petróleo. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses acaba por ser nacionalizada em 1975, processo que não teve consequências nem efeitos práticos, uma vez que a Companhia já se encontrava sobre a alçada do Estado (MARTINS et al, 1996).

O governo acabou por suspender o Quarto Plano de Fomento, facultando à CP meios de sustento que permitiam poucas intervenções e manutenção nas vias férreas e continuar com o programa de substituição do vapor pelo *diesel* e pela tração elétrica, que tinham sido iniciados nos anos 50 do século. Houve, contudo, esforços feitos pela CP, nomeadamente com a introdução dos serviços de Intercidades, no ano de 1978, possibilitada pela entrada de novos gestores para a Companhia. Era um serviço com irregularidades nos horários, mas garantia viagens mais rápidas que o Foguete.

Foi necessário aguardar pela entrada de Portugal na União Europeia (antiga Comunidade Económica Europeia), em 1986, para que o investimento no transporte ferroviário voltasse a crescer., conhecendo o seu expoente máximo na década de 90 do século XX, com a ampliação e modernização das principais estações, dentro e fora das áreas metropolitanas do Porto e Lisboa, em especial com a eletrificação de linhas importantes, nomeadamente a Linha de Cintura de Lisboa e o Ramal de Braga, parte da Linha do Minho, bem como com a resolução de problemas de tráfego, destacando-se a substituição da Ponte Maria Pia pela Ponte São João, em 1992, e a quadruplicação de parte da Linha do Norte. Outros melhoramentos foram feitos através da correção de traçados de várias linhas, permitindo velocidades mais rápidas e a renovação de 1000 quilómetros de via-férrea (TAVARES & ESTEVES, 2000).

A Linha da Porto Trindade – Póvoa e a troço de linha Porto Trindade – Trofa, parte da Linha de Guimarães, foram suspensas a 24 de fevereiro de 2002 para dar lugar ao Metro do Porto. A Linha B faz a ligação entre o Estádio do Dragão e a Póvoa de Varzim, utilizando o percurso anteriormente usado pela Linha da Póvoa a Famalicão, a Linha C do Metro do Porto usa o canal por onde seguia a Linha de Guimarães, tendo passado da REFER para a empresa Metro do Porto.

No ano de 2004 ficaram concretizadas as obras de modernização da Linha de Guimarães, que passou a via larga, de Porto-São Bento a Guimarães, do Ramal de Braga, e da Linha do Minho até Nine (REIS et al, 2006). O Ramal da Figueira da Foz foi encerrado no ano de 2009 pela Rede Ferroviária Nacional, por motivos de segurança e a 1 de fevereiro de 2011 foram extintos os serviços Regionais no Ramal de Cáceres, que ligava Torre das Vargens, na Linha Leste, à fronteira com Espanha, em Marvão-Beira.

Na atualidade, verifica-se uma diminuição do número de passageiros que utiliza o comboio. Esta diminuição no número de passageiros tem como principais causas o encerramento excessivo de linhas complementares, que faziam a ligação com as linhas principais, o desinvestimento no setor ferroviário e a gestão atual dos caminhos-de-ferro portugueses e conseqüente investimento excessivo na construção de ligações rodoviárias.

## **4. PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO EM PORTUGAL**

O Património Ferroviário Português é composto por um vasto legado material e imaterial. Neste Capítulo procura fundamentar-se aquilo que o constitui, a sua presença tangível e intangível, fazendo-se uma breve abordagem ao Museu Nacional Ferroviário e respetivos Núcleos. Faz-se também uma recolha de testemunhos escritos e orais. Finaliza-se o capítulo com as representações multidisciplinares da ferrovia, nomeadamente da sua influência na Pintura, Fotografia, Literatura, Cinema, Arquitetura e no uso Militar.

### **4.1. O QUE CONSTITUI O PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO EM PORTUGAL?**

Como foi referido no capítulo anterior, o conceito de Património Cultural estabilizou na década de setenta do século XX, cindindo-se posteriormente com o objetivo de categorizar as diferentes tipologias de Património que se começaram a associar àquilo que era considerado Património Cultural, que por si só era uma categorização muito abrangente. Foi dessa necessidade em categorizar os diferentes tipos de Património que surgiu o Património Industrial, que a determinado momento também se viu obrigado a cindir-se. É neste contexto que surge o Património Ferroviário - ramificação do Património Industrial - na década de 1990, separando-se de um tronco comum que albergava novos valores e bens culturais provenientes das obras públicas, dos portos, das minas e dos transportes (CUSTÓDIO, 2005).

O Património Ferroviário é formado pelos vestígios materiais, que são o legado das atividades humanas relacionadas com os caminhos-de-ferro, e pelas

memórias e práticas individuais e coletivas, associadas ao imaterial de vivências e de sentimentos ancestrais. Esta divisão ajudou a classificar e a especializar o Património Ferroviário, criando normativas internacionais e nacionais quanto à metodologia de inventariação e à sua proteção. Do ponto de vista teórico, o Património Ferroviário assume-se como um conceito abrangente porque se dedica ao sistema ferroviário geográfico e à sua evolução histórica, bem como à conservação de material circulante nos museus e à preservação da memória. E é segundo este conceito que se define o Património Ferroviário Português.

A perceção do valor patrimonial ferroviário afirmou-se em Portugal a partir do 25 de Abril de 1974, com o surgimento da Segunda República. Os caminhos-de-ferro capturaram a imaginação das pessoas de maneira que outras tecnologias industriais não conseguiram, quer pela mística da locomotiva a vapor como forma universal de transporte de pessoas, quer pelo aumento do número de investigadores e amadores interessados pela temática e grandes questões da História e do Património Ferroviário.

O Património Ferroviário Português é constituído pelo material circulante remanescente, que é composto por locomotivas, carruagens, vagões, sistemas de apoio à ferrovia, a vapor, eléctrico e *diesel*, com origens desde meados do século XIX, associando-se a este o conjunto de instalações, de estações, oficinas, rotundas, armazéns, instalações comerciais e de assistência, áreas que são do âmbito de estudo da História de Arte, da Arquitetura e da Engenharia. A este Património temos associados nomes notáveis da História da Arquitetura portuguesa, como José Ângelo Cottinelli Telmo, José Marques da Silva, José Luís Monteiro, entre outros, da História da Engenharia, como Manuel Afonso Espregueira e Pedro Inácio Lopes, e da História da Arte, nomeadamente Jorge Colaço, responsável pelo embelezamento das estações ferroviárias do país com painéis de azulejo, ou Stuart de Carvalhais, que foi ilustrador na Gazeta de Caminhos-de-ferro, entre muitos outros.

Existe ainda um universo que também é necessário salvaguardar e preservar que ultrapassa o Património material ferroviário português. Referimo-nos ao estudo e ao enquadramento histórico da ferrovia como força motriz de

desenvolvimento e o papel civilizacional que os caminhos-de-ferro tiveram para o país, em termos geográficos, socioculturais e nas sociedades humanas no geral. Ao material circulante e aos vestígios físicos da ferrovia deve juntar-se o conjunto de instrumentação técnica específica referente à atividade, a literatura de cariz profissional, os objetos de decoração e de funcionalidade das composições, assim como o conjunto frágil de memória e vivências das várias gerações de pessoas que viveram este meio de comunicação e transporte.

Tendo em conta a legislação internacional produzida, o Património Ferroviário Nacional está abrangido pela Carta de *Nizhny Tagil*, de 2003, que define o Património Industrial como sendo aquele que “compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação”<sup>42</sup>, bem como pela Carta de Riga, de 2005, que se debruça sobre o Património Ferroviário, fazendo parte do mesmo “(...) ferrovias históricas ou preservadas, museus ferroviários e vias para eléctricos, trabalhos ferroviários, eléctricos de museus e ferrovias turísticas e pode estender-se aos comboios activos na rede nacional e outras ferrovias”<sup>43</sup>. No artigo 2º da mesma carta é definido “O objectivo de preservar e restaurar os objectos históricos ferroviários e suas práticas de trabalho associadas, é salvaguardá-los, quer sejam objectos de significativo valor tecnológico,

---

<sup>42</sup> Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), Nizhny Tagil, Julho 2003.

<sup>43</sup> Carta de Riga, Adoptada por unanimidade em Assembleia Geral de FEDECRAIL celebrada em Anse (Lyon), a 16 de abril de 2005, tendo resultado de uma proposta originalmente apresentada em Riga, Letónia.

elementos para a história dos transportes ou um meio de perpetuar conhecimentos tradicionais.” (Carta de Riga, 2005)

Ao Património Ferroviário Português deve-se também aplicar as definições e recomendações manifestas na Recomendação de Paris sobre o Património Cultural, de 1972, e na Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial, de Paris (2003), onde são especificadas “(...) as práticas, representações, expressões, conhecimentos e competências – bem como os instrumentos, objectos, artefactos e espaços culturais que lhes estão associados – que as comunidades, grupos e, eventualmente, indivíduos reconhecem como fazendo parte do seu Património cultural”<sup>44</sup> com o objetivo de recolher e salvaguardar todo o tipo de memórias e vivências, na muitas vezes associadas à oralidade, de pessoas que estiveram associadas ao trabalho ferroviário, mas também dos utilizadores deste meio de transporte.

---

<sup>44</sup> Recomendação de Paris – Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural, Paris, 16 de Novembro de 1972. Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial, Paris, 17 de Outubro de 2003,

## 4.2 PRESENÇA TANGÍVEL E INTANGÍVEL DO PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO NACIONAL

À semelhança do conceito de Património Cultural, também o Património Ferroviário é composto pelo Património material, ou tangível, e pelo Património imaterial, ou intangível. Neste ponto será abordada a presença material e imaterial do Património Ferroviário Português, através da sua identificação, especificação e localização, que representa monumentos, grupos de construções ou sítios que possuam valor histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico ou antropológico. Segundo a definição da UNESCO (1972), que já foi referenciada em capítulos anteriores, o Património Cultural imaterial, ou intangível, entende-se como “as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. (UNESCO, 2003, p. 4).

Para Cuéllar (1997), “o tangível somente pode ser interpretado pelo intangível.” Sendo assim, é possível identificar a relação entre Patrimónios Culturais tangíveis e intangíveis, através da referência que se cria sobre espaços ou monumentos a partir das expressões aí praticadas ou das memórias a que remetem. Essa relação torna-se evidente quando pensamos nas edificações construídas para albergar determinadas manifestações e no significados que estas edificações passam a ter desde então. No caso das instituições patrimoniais portuguesas verifica-se um desenvolvimento mais atrasado em relação ao surto europeu dos novos Patrimónios. “Dificuldades de afirmação dos novos valores entraram em conflito, frequentes vezes, com o prestígio social alcançado pelos «objectos-relíquia» do Património histórico-artístico, que em Portugal dominou, efectivamente, até meados da década de 90 do século passado”. (CUSTÓDIO, 2005, p.2)

Contudo, o reconhecimento e divulgação dos novos Patrimónios e da sua importância estratégica para a cultura e sociedade portuguesas surge enquanto movimento social, sobretudo na década de 80 do século XX, por via do associativismo de defesa do Património e do debate público que levou a reformas nas instituições (surgimento do Instituto Português do Património Cultural e outras organizações). É neste contexto que se afirma o Património Industrial e Ferroviário nacional. Surge também a Arqueologia Industrial, associada ao Património Industrial, afirmando-se pelo movimento associativo e por exposições temáticas.

Em 1985, aquando da exposição temática da Central Tejo, realizou-se uma exposição de âmbito feral sobre as diferentes variantes da história e do Património ferroviário em Portugal, que refletia a musealização de bens ferroviários de valor cultural, que já havia sido iniciada anos antes pela criação das Seções Museológicas da CP. Apareciam também associações como a Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos-de-Ferro (APAC), fundada em 1977. Em Portugal, a noção do valor do Património Ferroviário levou algum tempo a afirmar-se, uma vez que os novos Patrimónios só adquirem conhecimento social a partir do 25 de abril de 1974.

A salvaguarda e conservação do Património Ferroviário nacional (e internacional) ocorrem, numa fase inicial, no seio dos ferroviários (engenheiros, técnicos e operários), fruto dos acontecimentos a nível da economia, da sociedade e das transformações tecnológicas que acontecem nos caminhos-de-ferro depois da Segunda Guerra Mundial. O conflito pôs em causa a identidade e a memória dos caminhos-de-ferro. Devemos destacar o Plano Marshall, que trouxe alterações nos conceitos de transporte ferroviário, nomeadamente na modernização das estações e das redes de circulação.

Entre os anos de 1930 e 1960 verifica-se uma afirmação dos valores históricos da ferrovia, fruto das comemorações das aberturas das primeiras linhas ferroviárias a nível mundial. Entre 1960 e 1990, nasce e afirma-se o Património Ferroviário, ainda com atitudes rudimentares de defesa, salvaguarda e conservação de material circulante ou objetos de âmbito

industrial em condições de abandono. Nesta fase, foi preponderante o papel dos engenheiros dos caminhos-de-ferro, especialistas em Património Industrial, associações e grupos de amigos (SOBRINO, 1996). Portugal não ficou indiferente a este processo e é neste período que surgem as primeiras formas de museologia ferroviária, as Secções Museológicas, iniciativa de Armando Ginestal Machado, nos anos 70 do século XX.

Na década de 1990 surge também o envolvimento social dos utentes da ferrovia, impulsionados pelos movimentos dos anos 1960 e 1970. Houve contestação contra o encerramento das linhas ferroviárias, pela defesa dos comboios históricos, atribuindo-lhes o carácter de museus vivos, em linhas preservadas para turismo ferroviário, com cariz lúdico e cultural. Para além do Património material, também o Património imaterial, representado pela identidade e a memória, afirmou-se junto das populações, associando-se ao interesse cultural pelo material circulante e pelos museus ferroviários, que até então era apenas do interesse das pessoas com ligações à ferrovia.

Novos contributos para a consolidação do Património Ferroviário resultaram da seleção, identificação, incorporação e conservação de diferentes tipos de veículo nas coleções nacionais, regionais, associativas e dos museus. Surge a necessidade de sistematizar saberes científicos de classificação para a diversidade dos veículos já em desuso, articulando a informação presente nas organizações ferroviárias com as exigências científicas da conservação do Património, integrando-os no seu novo ciclo cultural de vida, que se destinam aos museus.

Surge em 2005 a Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado. À Fundação compete o estudo, conservação e valorização do Património histórico, cultural e tecnológico ferroviário português, possibilitando o acesso público à coleção museológica e de arquivo, e como fim específico a instalação e gestão do Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento, e respetivos núcleos museológicos. A FMNF foi instituída pelo Decreto-lei nº 38/2005 de fevereiro de 2005.

O Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento, é inaugurado a 18 de maio de 2015, tendo a ele associados vários núcleos museológicos distribuídos pelo país. A visita aos núcleos assume um caráter único, na medida em que disponibiliza bens de interesse cultural relevantes para a identificação e memória das especificidades regionais dos caminhos-de-ferro portugueses. O MNF acolhe várias exposições temporárias e contém uma coleção em exposição permanente, constituída por Locomotivas a Vapor, *Diesel*, Elétricas e modelos representativos de comboios célebres, como o Comboio Real Português e o Comboio Presidencial, carruagens de diversas tipologias, bem como equipamentos, ferramentas, vestuário, entre outros elementos que ilustram e permitem a compreensão da história ferroviária nacional. O Museu está instalado no Complexo Ferroviário do Entroncamento, e ocupa uma área de 4,5 hectares que comporta 19 linhas ferroviárias e tem à sua guarda um legado com 162 anos de existência. A exposição permanente ocupa edifícios ferroviários históricos tais como o Armazém de Víveres, a Rotunda das Locomotivas e as Antigas Oficinas do Vapor.

Sendo um museu polinucleado, dispõe ainda de vários núcleos museológicos dispersos pelo país, nomeadamente o Museu Ferroviário de Arco de Baúlhe, o Museu Ferroviário de Bragança, o Museu Ferroviário de Chaves, o Museu Ferroviário de Estremoz, o Museu Ferroviário de Lagos, o Museu Ferroviário de Lousado, o Museu Ferroviário de Macinhata do Vouga, o Museu Ferroviário de Santarém e o Museu Ferroviário de Valença.

### 4.2.1 Núcleo Museológico de Arco do Baúlhe

O Núcleo Museológico de Arco do Baúlhe<sup>45</sup> fica localizado no centro da Vila com o mesmo nome, no concelho de Cabeceiras de Basto. O Núcleo Museológico de Arco de Baúlhe está inserido no Museu das Terras de Basto. No ano de 2000, a REFER cedeu à Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto o espaço da estação e os seus edifícios, ficando esta responsável pela sua conservação, manutenção e gestão, em estreita colaboração com a Fundação Museu Nacional Ferroviário.. Ocupa as antigas instalações utilizadas para o estacionamento de material circulante, junto à Estação Ferroviária de Arco do Baúlhe, que foi término da Linha do Tâmega. No seu espólio podemos contemplar veículos representativos de seis companhias de caminhos-de-ferro, provenientes de Portugal, Bélgica, Inglaterra França e Alemanha (CP - Comboios de Portugal. Museu Nacional Ferroviário - Núcleo Museológico de Arco de Baulhe). Destaca-se a Carruagem CEfy 79, de 1876, o Salão de Direção SEfv 4001, de 1905, o Vagão 1820013, de 1906, o Salão de Direção Seyf 201, de 1906, o Furgão DEfv 506, de 1908, a Locomotiva MD 407, de 1908, a Carruagem Ceyf 453, de 1908, o Vagão 5937023, de 1909/11, a Cisterna 7012002, de 1926 e a Automotora a gasolina ME 5, de 1948. De destacar o comboio histórico composto por dois salões de direção, o 4001 e o 201, no qual viajou o Rei D. Carlos I. (RIBEIRO DA SILVA, 2008)

---

<sup>45</sup> Anexo C

## 4.2.2. Núcleo Museológico de Bragança

O Núcleo Museológico de Bragança<sup>46</sup> está localizado no centro da cidade de Bragança, na área da antiga estação ferroviária. Ocupa a antiga cocheira (Vd. Glossário) de carruagens da que foi a estação terminal da Linha do Tua. Esteve encerrado entre 2002 e 2019, estando previstas obras de requalificação e reabertura no valor de 500 mil euros (GERALDES, 2016). No seu espólio podemos contemplar a Locomotiva E 55, de 1889, a Locomotiva N1, de 1887, Carruagem A13, de 1887, o Furgão DfyG 258, a Locomotiva E114, de 1908, a Carruagem CV124, de 1887, a Carruagem 2929004, de 1905, o Vagão 5398034, o Vagão Fechado 1115046 e o Furgão 9229002. Dezassete anos depois do fecho do Núcleo Museológico, o mesmo inaugurado em Abril deste ano.

## 4.2.3. Núcleo Museológico de Chaves

O Núcleo Museológico de Chaves<sup>47</sup> está situado no centro da cidade de Chaves, no Bairro de Santa Maria Maior, no antigo espaço ferroviário, ocupando as instalações da antiga cocheira daquela estação, terminus da Linha do Corgo. No seu espólio encontramos a Locomotiva E161, de 1905, a Locomotiva E41, de 1904, a Locomotiva E203, de 1911, um Quadriciclo Motorizado do início da década de 1930, a Ambulância Postal APEyf 27, de 1954, o Vagão de Bordas Baixas 3885014 e o Vagão de Bordas Baixas 3886004.

---

<sup>46</sup> Anexo C

<sup>47</sup> Anexo C

#### 4.2.4. Núcleo Museológico de Estremoz

O Núcleo Museológico de Estremoz<sup>48</sup> é um museu de tipologia ferroviária na cidade de Estremoz, no distrito de Évora. Está instalado no interface ferroviário desativado, até aos anos 90 do século XX, término da Linha de Évora e dos ramais de Vila Viçosa e de Portalegre. Instalado nas antigas cocheiras da Estação Ferroviária de Estremoz, este núcleo procura representar a história do transporte ferroviário em Portugal, através da apresentação de várias peças, material circulante e ferramentas, e de documentação gráfica. (Núcleo Museológico de Estremoz. Comboios de Portugal, 2019)

O acervo do museu é constituído por várias locomotivas e outros veículos ferroviários, destacando-se as Locomotivas a vapor 020-001, construída na Alemanha em 1882 pelo fabricante *Sächsische Maschinenfabrik*, e a locomotiva 005, mais conhecida com Maria Alice, produzida na Bélgica em 1901 pela firma *John Cockerill*, que foi a única locomotiva com caldeira vertical em Portugal. (BLÁZQUEZ, 1992)

#### 4.2.5. Núcleo Museológico de Lagos

O Núcleo Museológico de Lagos<sup>49</sup> situa-se na estação de Lagos, na Linha do Algarve. Ocupa a cocheira de locomotivas da Estação de Lagos, datada dos anos de 1920, relevante por ser um exemplar único em todo o Algarve, é um tipo de construção marcadamente ferroviária. Encontra-se temporariamente encerrado. Tem no seu espólio a Locomotiva 013, a Locomotiva 033, o Salão

---

<sup>48</sup> Anexo C

<sup>49</sup> Anexo C

Sfy 13, o Salão Sf 3004 e a Dresine de Inspeção DI 6. Um incêndio destruiu material circulante de época, algum com indicação “Museu”, num armazém da estação de Vila Real de Santo António (VRSA), em Junho de 2018.

## 4.2.6 Núcleo Museológico de Macinhata do Vouga

O Núcleo Museológico de Macinhata do Vouga<sup>50</sup> encontra-se situado na estação com o mesmo nome, no Ramal de Aveiro (Linha do Vouga) em Águeda. Ocupa as antigas instalações adaptadas para o efeito. Contém no seu espólio a Locomotiva E97, de 1913, a Locomotiva CN7, de 1904, a Locomotiva VV 22, de 1925, a Locomotiva N 2, de 1889, a Locomotiva CN16, de 1886, a Locomotiva VV 13, de 1908, as Automotoras ME 51 e Me 53, de 1941/2, a Carruagem Cyfv 252, de 1942, o Salão do Pagador SE 401, de 1914, o Vagão 5398100, a Ambulância Postal APeyf 23, de 1954, o Furgão DFfv 255, de 1899 ou 1908, a Locomotiva a vapor PPF 16, o Vagão de bordas baixas 539802 e a Dresine de Inspeção Fechada DIE 3.

## 4.2.7 Núcleo Museológico de Santarém

O Núcleo Museológico de Santarém<sup>51</sup> é contíguo à estação de caminhos-de-ferro desta cidade. Encontra-se instalado numa antiga cocheira de carruagens da Estação de Santarém, na Linha do Norte. Fazem parte do seu espólio a Locomotiva E103, de 1907, a Locomotiva D. Luiz, de 1862, a Locomotiva Pejão, de 1919, a Locomotiva 553, de 1924, o Salão do Príncipe 53001, de 1877, o Salão D. Maria Pia, de 1858 e a Dresine de Inspeção DI 10, de 1927. Este núcleo deixou de existir e o seu espólio foi transferido para o MNF.

---

<sup>50</sup> Anexo C

<sup>51</sup> Anexo C

## 4.2.8 Núcleo Museológico de Valença

O Núcleo Museológico de Valença<sup>52</sup> está instalado nas antigas cocheiras da Estação Ferroviária de Valença. A sua criação inseriu-se no âmbito de um programa a nível nacional da operadora Caminhos de Ferro de Portugal, para preservação do material histórico ferroviário (MARTINS et Al, 1996). Está temporariamente encerrado.

## 4.2.9 Núcleo Museológico de Nine

O Núcleo Museológico de Nine localiza-se na estação de caminhos-de-ferro com o mesmo nome, no Ramal de Braga - Vila Nova de Famalicão. Ocupa a antiga cocheira de locomotivas, edifício singular no âmbito das construções ferroviárias peninsulares. Este em depósito neste núcleo a Locomotiva “Andorinha”, que em 2019 foi transportada para o museu no Entroncamento para ser restaurada. Este núcleo estava agregado ao núcleo de Lousado e provavelmente não voltará a abrir.

---

<sup>52</sup> Anexo C

### 4.3. PESSOAS E MEMÓRIAS NA FERROVIA (RECOLHA DE TESTEMUNHOS EM FONTES ESCRITAS E ORAIS)

A história dos caminhos-de-ferro é mais do que falar apenas no mundo das máquinas, estações ferroviárias, rotundas de locomotivas e outras estruturas construídas. É também feita da história e das estórias das pessoas, dos ferroviários, das suas vivências e experiências. São memórias edificadas por histórias de vida, familiares e/ou profissionais, que permitem, na ausência de material do passado referente a essas memórias, ver e compreender aquilo que deixou de existir (PESAVENTO, 2002).

O ser humano é por definição um ser cultural e é o produto de determinada cultura, integrado numa determinada organização social. A cultura é transmissível entre gerações, passadas, presentes e futuras, e são recebidas como forma de Património. Cada pessoa pode trabalhar a cultura, acrescentando novas contribuições, sendo elas mesmas produtoras de cultura. No seio deste grupo socioprofissional, sujeito a uma disciplina que se revela no fardamento, ajustado às suas funções e grau hierárquico, encontram-se as memórias daqueles que fazem parte da história do caminhos-de-ferro.

A memória existe aliada ao esquecimento, sendo ambos “componentes da memória, um não existe sem o outro, no processo de atualização do passado, quando evocado. É a memória que nos dá a sensação de pertencimento e existência, daí a importância dos lugares de memória para as sociedades humanas e para os indivíduos” (RIBEIRO, 2003, p.1). Chapouthier (2006) define-a como sendo a capacidade que certos seres vivos têm de armazenar, no seu sistema nervoso, dados ou informações sobre o meio circundante, para assim modificar o próprio comportamento.

O Património Ferroviário é abundante, dividindo-se entre móvel e imóvel, tangível e intangível. É nesta última dimensão que se encontram os hábitos, saberes, costumes, tradições, bem como a memória. É da memória do homem que se constrói a história das gentes. É esta a fundamentação da oralidade e é

através deste processo de comunicação que é possível recontar os feitos e avivar lembranças. É desta forma que o Património recorda vivências, mantém e preserva a identidade de uma nação, de uma família (CHOAY, 1993). O Património é a herança que nos foi legada pelos antepassados.

Neste ponto foi feita uma recolha de testemunhos orais e escritos, através de entrevistas e do recurso a fontes primárias. Foi também criado um grupo de memória da ferrovia de via estreita do Porto na rede social Facebook, como metodologia de recolha de experiências e de memórias que de outra forma seriam impossíveis de recolher, dada a dimensão e a conectividade que esta rede social facultava (<https://www.facebook.com/groups/272500896743643>). A utilização das redes sociais enquanto metodologia quantitativa e qualitativa revelou-se frutífera, na medida em que houve grande adesão ao tema proposto por parte de pessoas ligadas ao mundo ferroviário, bem como de pessoas que fizeram parte do quotidiano das linhas férreas que constituem a base sobre a qual se alicerça o MNFNL.

Seguidamente será realizada a transcrição desses testemunhos, que foi feita com o consentimento dos participantes. As identidades dos participantes podem ser divulgadas porque os membros do grupo responderam positivamente ao repto lançado, sendo informados de que a informação seria utilizada para efeitos de estudo académico sobre o MNFNL e as Linhas da Póvoa e Guimarães.

*“Quando era miúdo, lembro-me de estar à espera do comboio no apeadeiro da Avenida de França, e ver as motoras em baixo a chegar à estação da Boavista, para entrarem nas oficinas... Lembro-me do meu pânico de que poderiam chocar com o comboio em que eu ia entrar! Tolérias de quem é inocente.”* Luís Pereira, 24 de Janeiro de 2019, via Facebook



Figura 7 - Apeadeiro de Lousado – Fonte: Disponível em:  
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10215963838507599&set=gm.286786718648394&type=3&theater&ifg=1>.  
Acesso a 16 de Abril de 2019.

*“Paulo, lembro me disto...à esquerda a linha do Minho (via larga). Obrigado pela foto.”*  
Guedes Lima, 23 de janeiro de 2019, Via Facebook.

*“Bons tempos. Recordações para os nossos netos só fotografias. Pois os comboios são vendidos ou destruídos. Pobre caminho-de-ferro.”*  
Jaime Jaimito, 15 de Janeiro de 2019, Via Facebook.

*“Manobrador Camilo na passadeira.”* Abílio Castro, 23 de janeiro de 2019, Via Facebook.



Figura 8 - Automotoras da Série 9600 na Estação de Porto - Trindade, em 1990 – Fonte: Disponível em:  
<https://www.facebook.com/groups/272500896743643/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

*“Morava na Póvoa de Varzim e vinha para o Porto diariamente nestas automotoras. Lembro-me muito bem.”* Maria Silva, 19 de janeiro de 2019, Via Facebook.



Figura 9 - GOP Guifões 1992. Fonte:  
Disponível em:  
<https://www.facebook.com/groups/272500896743643/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

“Cruzei muitas vezes com este veículo único no (então) Apeadeiro de Custóias, enquanto aguardava o comboio de regresso ao Porto ou quando saía do comboio proveniente do Porto! Era sempre uma curiosidade vê-lo nos seus vaivéns frequentes entre o referido Apeadeiro e as Oficinas de Guifões!...” Rui Manuel Alves Coelho, 17 de janeiro de 2019, Via Facebook.



Figura 10 - C.P. E144, Avenida de França, Julho de 1971. Fonte: Disponível em:  
<https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

“Vi esta Locomotiva (além das outras 3 da mesma Série fabulosa...) muitas vezes, neste preciso local. Era sempre um espetáculo de Som e Imagem vê-las a sair deste local, quer no sentido da Trindade quer no sentido da Senhora da Hora.” Rui Manuel Alves Coelho, 16 de janeiro de 2019, Via Facebook.



Figura 11 - Estação de Vila do Conde -  
Linha do Porto à Póvoa e a Famalicão.  
Fonte: Disponível em:  
<https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

“Em miúdo utilizei estes comboios, na linha de Guimarães à Trindade durante 6 anos (de 77 a 83). Bons tempos...” Jaime Jaimito, 13 de janeiro de 2019, Via Facebook.

*“Também eu. Fartei-me de andar neles na Linha de Guimarães durante a minha infância no início dos anos 80.” Daniela Malheiro, 13 de janeiro de 2019, Via Facebook.*

*“Quando saí de Real Palmeira, Cabeçudos, tinha 8 anos de idade em julho de 83. A estação mais perto de casa era a estação de Lousado...a pé eram pra aí uns 40 min. Lá ia eu pelo carreiro junto à linha ferroviária e ao lado do Rio Ave.” Jaime Jaimito, 13 de janeiro de 2019, Via Facebook.*

*“Nesta época eu utilizava muito a Linha de Guimarães (as estações mais perto de casa eram Caniços e Santo Tirso) e a Linha do Minho, onde ia à Espanha com o meu avô paterno. Saudades de Lousado como era nessa época. Com a velha estação, o apeadeiro da linha do Minho e as oficinas.... Aí troquei muitas vezes de comboio para ir para o Minho.” Daniela Malheiro, 13 de janeiro de 2019, Via Facebook.*

*“Sim recordo-me que também cheguei apanhar várias vezes o comboio da via larga no Lousado para Seixas para ir visitar os meus falecidos avós no lar de Seixas...perto do apeadeiro de Seixas existia 1 parque infantil...lá ia ao baloiço. Jaime Jaimito, 13 de janeiro de 2019, Via Facebook.*



Figura 12 – Acidente junto ao Rio Leça na zona carvalhas na Linha da Póvoa de Varzim em 26/12/1995. Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de abril 2019.

*“Desconhecia esse acidente ferroviário, foi na linha da Póvoa ou na de Guimarães?”*

Bruno Freitas, 10 de janeiro de 2019, Via Facebook.

*“É por acaso o Maquinista não era o Gomes (Cristo)?”*

Manuel Costa Belo, 10 de janeiro de 2019, Via Facebook.

*“Sim era o Gomes. Na noite anterior fiz o último comboio salvo o erro com o Guedes em direção á Trindade, com um vento*

*infernai e chovia torrencialmente e já vínhamos com receio com a queda de árvores, mas lá conseguimos chegar a salvo... No dia seguinte só começava de tarde quando me telefonaram se podia começar mais cedo pois o Gomes e o Mário tinham descarrilado.”*

Gilberto Sá, 10 de janeiro de 2019, Via Facebook.

*“Gilberto Sá o Guedes de Lousado?”* Mário Sá, 10 de Setembro de 2019, Via Facebook.

*“Não. O Guedes de Ermesinde.”* Gilberto Sá, 10 de janeiro de 2019, Via Facebook.

*“Eu nasci em 1967, por isso continuo a dizer que neste acidente eu estive lá e ainda ouve um outro na trindade que o comboio não parou e veio ter quase a estrada e partiu tudo. Eu também estava lá.”* Mário Graça Terroso, 11 de Janeiro de 2019, Via Facebook.

*“No mesmo ano uma UDD 9600 entrou pela Trindade e só parou no quiosque. A Sra. do quiosque sobreviveu. Diz ela que ficou entre a*

*automotora e a parede o quiosque. Chama-se Isabel. A minha irmã, Paula Silva Ribeiro, conhece-a.”* Paulo Ribeiro, 11 de janeiro de 2019, Via Facebook.



Figura 13 - E165 (0-4-4-0T), Paçô Vieira (km 71), para Fafe, 1973. Fonte: Johannes Smit/Nuno Saavedra/Guimarães, minha terra.

*“E da E161 não se arranja nada (era a locomotiva do meu pai)? Fica muito agradecido.”* António Reis, 11 de Janeiro de 2019, Via Facebook.



Figura 14 - Lousado e a via estreita. Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

*“Tempos da minha infância. Já nada disto existe.”* José Ferreira, 24 de dezembro de 2018, Via Facebook.

*“Pernoitei várias vezes, no dormitório desta estação, até ao encerramento da linha em 2002. Saudade!”* Paulo Moreira, 25 de dezembro de 2018, Via Facebook.

*“Tempos também da minha infância em que vivi 6 anos em Real Palmeira, de 77 a 83. Saí daí com 8 anos de idade, precisamente no ano de 1983.”* Jaime Jaimito, 25 de dezembro de 2018, Via Facebook.



Figura 15 - UDD 9600 na Estação De Fontainhas. Fonte: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de 2019.

*“E nas estações de Gondifelos, Outiz e Barradas? Há fotografias?”*  
Paulo Correia, 29 de dezembro de 2019, Via Facebook.

*“Paulo Correia, tenho Gondifelos e Outiz no tempo em que funcionavam, mas sem comboio. Hei-de procurar e partilhar. Barradas nunca vi nenhuma. Todas as que tenho são atuais. Esse Apeadeiro é, desde há 18 anos, habitado por um antigo Ferroviário e o apeadeiro está por isso bem preservado.”* Daniela Malheiro, 29 de dezembro de 2019, Via Facebook.

*“Daniela Malheiro, obrigado. De Lousado, Nine e Famalicão tenho algumas. Da via estreita quase nenhuma. Mesmo das antigas estações/apeadeiros de Esmeriz, Pisão, Caniços, Mouquim e Louro quase que não existem fotos. Tenho uma página, onde entre outros Patrimónios, partilho também do ferroviário que existe ou existiu no concelho de Famalicão. A página é História de Vila Nova de Famalicão.”* Paulo Correia, 29 de dezembro de 2019, Via Facebook.

*“Saudades de aí trabalhar. Obrigado pela foto.”* Guedes Lima, 29 de dezembro de 2019, Via Facebook.

*“Fontainhas foi estação de término de linha antes do prolongamento da mesma. Foi desde o início a estação mais importante da linha, a seguir a da Póvoa de Varzim. Por lá passava muito tráfego, muitos passageiros e muitas mercadorias. Desde 1875, em dias de feira, Fontainhas era uma azáfama na Estação de Caminho-de-ferro! Até para quem circulava na estrada Famalicão-Póvoa, era uma bela visão ver o comboio atravessar na passagem de nível das Fontainhas, na longa reta que leva ao Apeadeiro de Balasar.” Daniela Malheiro, 29 de Dezembro de 2019, Via Facebook.*



Figura 16 - CP 9020 + Napoli. Fonte: Disponível: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril 2019.

*“Chegou a haver no Verão duplas de 9000 (não 9020) com 11 carruagens Napolitanas para Famalicão. Ficavam estacionadas em partes nas linhas de resguardo. Era um mimo ao final da tarde ver o pessoal a compor o Comboio.*

*Momentos inesquecíveis. Muitas histórias tenho na Estação da Póvoa, desde os testes das LRV 9500 antes de irem para o Corgo em 1995, até à chegada em testes da UDD 9630 ainda sem a lateral em vermelho, unicamente cinza, em 1991.” Pedro Filipe Pinheiro, 29 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“Lembro me dos especiais de verão a serem feitos por loc.9020 e carruagens Napoli.” Luís Silva, 30 de dezembro de 2018, Via Facebook.*



Figura 17 - 9600 esquecidas. Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de abril de 2019.

*“Onde estão agora?” Huguinho Castro, 26 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“Nos Camarões foram remotorizadas e na Argentina mantiveram os motores diesel, embora lhe modificassem a caixa exterior.” Pedro Filipe Pinheiro, 26 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“E também disseram-me que essas automotoras foram vendidas para a Argentina. Eram muito boas e confortáveis. Ainda tenho saudades de andar nelas. Gosto mais do comboio do que o metro no comboio. Ia para a trindade encostava-me o banco e dormia até chegar o porto. Eu sou de Vila do Conde. Tive pena de desistirem com o comboio. Na altura falava-se que íamos ter veículos mistos mas fomos enganados.”*  
Mário Graça Terroso, 26 de dezembro de 2019, Via Facebook.



Figura 18 - Linha de Guimarães. Fases Construção. Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

*“Deixou de haver comboio para Fafe em 1986.”* Bruno Freitas, 21 de dezembro de 2018, Via Facebook.

*“Bruno Freitas e agora é uma ciclovía, a nova arte de reutilizar linhas que me deixa doente.”* José Pedro Reis, 21 de dezembro de 2018, Via Facebook.



Figura 19 - Pedras Rubras, 1998. Fonte: Disponívelk em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de abril 2019.

*“Isso de substituir as linhas férreas por ciclovias, é o maior fiasco de sempre e não tem utilidade nenhuma.”* Bruno Freitas, 21 de dezembro de 2018, Via Facebook.

*“Famalicão Póvoa encerrou em meados de 1994/5, em 1990 foi a vez da via algaliada Lousado - Famalicão, Guimarães - Fafe foi em Maio de 1986.”* Gabriel Fernandes, 21 de dezembro de 2018, Via Facebook.

*“Gabriel Fernandes Pensava que a linha Famalicão - Póvoa tinha encerrado em 1986.”* Bruno Freitas, 21 de dezembro de 2018, Via Facebook.

*“Bruno Freitas ainda durou mais uns anos, embora nos últimos anos antes do encerramento os horários já não apareciam nas estações e havia aquilo a que se chamava os comboios fantasma, efetuavam-se mas era como se não existissem, forma suave de encerramento.”* Gabriel Fernandes, 21 de dezembro de 2018, Via Facebook.

*“Em 1995 comecei eu, a trabalhar nestas automotoras, nesta linha, e já eram desta cor!”* Paulo Moreira, 23 de dezembro de 2018, Via Facebook.



Figura 20 - Automotora Gracindinha Motor de Combustão Fabrico Nacional. Linha de Guimarães. Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019

*“Penso que é na antiga estação de caniços.” José Ferreira, 20 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“Isto nesta altura, com turistas dentro! Era um ver se te avias! Já para não falar, no restante espólio nacional! Mas o caminho-de-ferro português não quer dinheiro? Não conheço os*

*entraves nem as burocracias existentes atualmente, mas sinto-me feliz a imaginar a "Gracindinha", a circular na linha da alfândega, no Porto. Parte dos carris, ainda lá estão!” Paulo Moreira, 20 de dezembro de 2018, Via Facebook.*



Figura 21 - Ponte Trofa. Fonte: Disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2017/03/ponte-da-peca-ma-trofa.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

*“Luís TP Já tive na antiga estação do Muro, o mais irônico é que lá tem uma placa a dizer METRO.” Bruno Freitas, 14 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“Deve ser uma piada. Apesar de ter estado previsto, não sei se alguma vez houve intenção de utilizar este canal para o Metro.” Luís TP, 14 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“O canal do metro iria até ao Muro. Da estação para a frente ia sofrer alterações. Não iria fazer a ferradura” José Pedro Reis, 14 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“Luis TP sei que na altura saíram para o público alguns mapas. O Metro para a Trofa sempre foi um mistério. Sei que a ponte foi demolida porque supostamente o metro não ia passar por ali. Da Trofa até ao Muro existe um enorme declive que em parte é perceptível para quem faz a N14, para os comboios terem tração fazia tipo uma ferradura o trajeto e penso que as novas máquinas do metro não iam precisar dessa ferradura teriam força para vencer o declive. Sei que ia apanhar o antigo apeadeiro de Bougado e ir sempre em frente até à Trofa.” José Pedro Reis, 14 de dezembro de 2018, Via Facebook.*

*“Entretanto a linha de via estreita até à Trofa está em águas de bacalhau. Só espero que não vire mais uma ciclovia.” Paulo Ribeiro, 14 de dezembro de 2018, Via Facebook.*



Figura 22 - C.P. E142, Senhora da Hora. Fonte:  
Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de 2019.

*“E com o Ford Cortina do meu falecido Pai.” José Russo Belo, 4 de janeiro 2019, Via Facebook.*

*“Lindo modelo de máquina a vapor, das mais lindas que já vi. É pena não existir uma recuperada.” Sílvio Pinto, 4 de janeiro de 2019, Via Facebook.*

*“Existe a E144 recuperada no Lousado, a E143 que está na*

*Livração, as outras duas foram desmanteladas.” Sandro Duarte, 4 de janeiro de 2019, Via Facebook.*

*“Sandro Duarte, sim mas se calhar não estão funcionais. Infelizmente também estamos a ficar sem linhas para ela circular” Sílvio Pinto, 4 de janeiro de 2018, Via Facebook.*

Ainda dentro da recolha de testemunhos, foram feitas três entrevistas livres a três pessoas que tiveram ou ainda têm alguma relação com a ferrovia, em diferentes valências. Foi selecionado um ex-funcionário das Oficinas Gerais da Linha de Guimarães (atual MNFNL), um ferroviário no ativo e uma familiar de ferroviários, cuja vida foi fortemente influenciada pela história laboral do pai (ferroviário). A metodologia de entrevista adotada consiste numa única questão de resposta aberta, que permite aos entrevistados partilhar o máximo de informação possível relativa ao assunto que se pretende explorar, neste caso sendo a partilha das memórias relacionadas com o mundo ferroviário de Lousado. Segue-se a transcrição das mesmas.

**Transcrição da entrevista do Sr. António (Operário Reformado das Antigas Oficinas de Guimarães)**

**Sr. António, como é que era trabalhar nas oficinas de Lousado, quando a freguesia era servida pelas Linha do Minho e de Linha de Guimarães?**

*“Menino, é um mundo que já não existe nem vai voltar a existir. Comecei a lidar com os comboios desde muito pequeno. Sou nascido e criado aqui em Lousado. Já o meu pai era carpinteiro nas oficinas. As minhas primeiras recordações estão relacionadas como o comboio. A casa dos meus pais ficava um bocado mais acima da casa do Cardeal Cerejeira, perto da escola primária. Era muito pobre mas tinha uma vista privilegiada. Via os comboios a ir e a vir, os de via estreita e os de via larga. Era uma festa para mim e para os meus irmãos. A minha falecida mãe falava-nos da importância do comboio para a nossa família. Antes de virem para Lousado, os meus pais vivam na Póvoa. O meu pai viveu da pesca e a minha mãe era vendedeira de muitos produtos. Mas o dinheiro era pouquinho para sustentar 5 filhos. Outros tempos. Eu fui o sexto e o único que nasceu em Lousado. O meu tio Batista já trabalhava para os caminhos-de-ferro. Foi revisor, durante muitos anos, e depois ficou como chefe de estação. Foi ele que perguntou ao meu pai se não queria vir trabalhar para as oficinas, porque ele se dava bem como o chefe da carpintaria e eles estavam a precisar de trabalhadores. O meu pai acabou por aceitar. A minha mãe não queria, porque tinha a família na Póvoa, mas acabou por aceitar. Foi assim que o meu pai começou a trabalhar nas oficinas e a minha mãe ficou a trabalhar no quintal que tinha na nossa casa. Era uma terra que dava tudo. E podíamos criar animais. Poupávamos muito com aquilo que minha mãe cultivava e criava. Lembro-me de ser muito novo e de ir levar o almoço quentinho ao meu pai. Ficava admirado com as oficinas, com as locomotivas e as carruagens, com as pessoas a trabalharem no meio daquele fumo todo, com o cheiro forte que se sentia. Comecei a trabalhar nas oficinas com 13 anos, em Março de 1942. A minha primeira função foi de ajudante de carpinteiro na Secção de Carpintaria*

*e Serração. Fazíamos travessas para as linhas, arranjávamos os interiores das carruagens que eram em madeira. Quando não dava para arranjar, fazíamos novos lugares para substituírem os estragados. Aos 15 anos já era carpinteiro e fazia de tudo. Nunca lidei diretamente com o material circulante, tirando as situações em que era necessário reparar algum interior de carruagens. A oficina era uma azáfama. Carpinteiros, serralheiros, forjadores, estofadores, mecânicos, todos a trabalhar ao mesmo tempo. O barulho era insuportável e não havia estas novas normas de tapar os ouvidos. Ouço mal por causa daquele barulho todo, entre 1942 e 1977. Mas não me arrependo. Foram os melhores anos da minha vida. Passei por várias secções de carpintaria e deixei as oficinas em 1977, tinha 48 anos. Fui destacado pela CP para ir trabalhar para o Ramal de São Gemil, em Ermesinde. Fiquei responsável por uma equipa de cargas e descargas dos materiais que iam e vinham de Leixões até me reformar. Continuei a apanhar o comboio no Entroncamento de Lousado todos dos dias. Passava na antiga oficina. Não se parece nada com o que vê agora. De um lado havia o apeadeiro de Lousado e do outro a Estação. O apeadeiro servia a Linha do Minho e a Estação servia a Linha de Guimarães. A via era algaliada entre a Trofa e Famalicão e do outro lado a via era estreita até Guimarães. Em frente à oficina havia uma concordância que ligava a linha que vinha de Famalicão à linha de Guimarães a Fafe. Como vê, ainda nos dias de hoje venho ao museu para matar saudades. O trabalho em Ermesinde era bom, mas senti falta de tudo, dos materiais, dos amigos, das madeiras, que ainda amo e das locomotivas. Sempre gostei das locomotivas. Adorava vê-las a arrefecer. Era uma fumarada. ”*

**Transcrição da entrevista do Sr. Eduardo (Revisor da CP natural de Lousado)  
Sr. Eduardo sei que nasceu em Lousado. A vida ferroviária da freguesia condicionou a sua vida profissional?**

*“Ora bem, se dissesse que não, estava a mentir. É claro que o facto de ter nascido em Lousado fez-me querer trabalhar para os caminhos-de-ferro. O meu hobbie sempre foi ver passar comboios, literalmente. Eu e os meus amigos, quando eramos putos, íamos para a Ponte do Ave ver passar os comboios na via algaliada. Passávamos lá boa parte do nosso tempo livre, quando terminavam as aulas. Sabíamos os números das locomotivas de via estreita todas e conseguíamos identificá-las ao longe. Sempre preferi as composições de via estreita. Tinham outro fascínio. Ver uma Henschel era um sonho porque ela andava nos dois sentidos. Imagine o que era para um miúdo ver uma locomotiva ao contrário a puxar as carruagens, na altura Napolitanas, se a memória não me falha. Sempre que podíamos íamos dar uma espreitadela às oficinas para ver as composições que lá estavam para reparação. Lembro-me que o chefe de estação se chateava connosco porque era proibido circular na linha mas nós nem ligávamos. O hábito era tão forte que sabíamos quase os horários dos comboios melhor do que o chefe da estação. Quando comecei a estudar no ciclo preparatório, fui para uma escola na Trofa. Ia e vinha sempre de comboio. Não existia o túnel e preferia sempre ir em composições de via estreita. Ia nas portas, uma coisa que, nos dias de hoje, é impensável. Adorava ver a via larga nas extremidades laterais das carruagens. Vou contar-lhe um segredo. Comecei a fumar nas carruagens da CP. Quase tudo na minha vida está ligado à CP. Sei que não sou o único da família. O avô do meu pai foi ferroviário na Companhia de Caminhos-de-Ferro de Guimarães. O meu pai não sabe bem qual era a função dele, mas os caminhos-de-ferro estão-me no sangue. Quando terminei o ensino secundário, havia a possibilidade de entrar na universidade, mas concorri a um lugar na CP e acabei por ficar. O coração falou mais alto que a cabeça, mas não me arrependo. Sou revisor da CP desde 1991. Fiz todas as linhas do Porto ao Minho. Durante a década de 90 alternava entre a linha da Póvoa e a linha de*

*Guimarães. Foram os anos mais difíceis. Era complicado controlar quem tinha e não tinha bilhete, porque era fácil entrar numa automotora e evitar o “pica”. A maioria dos apeadeiros não tinha ninguém ou estavam fechados. Era um prejuízo, mas era feliz. Quando se iniciaram as obras para o metro do Porto, passei a trabalhar entre Porto São Bento e Braga. Fiz a viagem vezes sem conta. Aqui senti que era mais fácil controlar que pagava ou não o bilhete. Agora faço a viagem Porto São Bento Guimarães e vice-versa há já uns anos, como deve ter reparado. Já viajou comigo algumas vezes (risos). Como pode ver por este pequeno apanhado da minha vida, se não fosse a minha querida freguesia não seria ferroviário. Talvez tivesse optado pela vida académica e seria engenheiro. Era a minha opção na altura, engenharia. Será que tem a ver com comboios? Se calhar até nisso fui influenciado. Bem, está na hora de partirmos. O Paulo vai neste comboio, certo? Toca a entrar (risos).”*

**Transcrição da entrevista da Dona Lurdes (filha de ferroviário, vive atualmente em Lousado)**

**Olá Dona Lurdes. É filha de ferroviário e de guarda de passagem de nível. Não é natural de Lousado, pelo que sei. Como veio parar a esta terra?**

*“É uma história curiosa, cheia de peripécias e acasos. Sou a filha mais velha dos meus pais. A única que não nasceu em Lousado. Nasci na Régua em 1939. Na altura o meu pai, que era ferroviário, trabalhava na Linha do Douro, na Linha do Corgo e na Linha do Tua. Os meus pais eram ambos do Porto e trabalhavam na indústria têxtil. O meu pai estava insatisfeito com o trabalho e pretendia mudar. Na altura era mais fácil do que agora mudar de trabalho. Pelo que sei o meu pai dirigiu-se à Estação Central e pediu para falar com alguém da Companhia dos Caminhos de Ferro do Douro e Minho. Foi encaminhado a alguém que tinha poder. Depois de uma conversa honesta, foi proposto ao meu pai um trabalho como revisor na Linha do Douro, mas podia ser necessário trabalhar na Linha do Corgo e do Tua. O meu pai contou à minha mãe e ela aceitou. O que é que ela aceitou? Que tinham que ir viver para a Régua, para uma casa que a CP lhes cedia. E foram. O meu pai trabalhou como revisor nas linhas e a minha mãe foi guarda de passagem de nível numa zona relativamente próxima da Régua. Diziam os meus pais que o salário não era muito alto mas era certo, e tinham algumas vantagens que outros trabalhadores não tinham. Já estavam os meus pais instalados na Régua e nasci eu, passados alguns meses. A minha mãe dizia que já tinha feito a primeira viagem de comboio ainda na barriga dela (risos). As minhas primeiras recordações é ver a minha mãe a levantar e a baixar a cancela, e os comboios a passar, a fumarada, de ver a minha mãe a ir com a lanterna pela linha quando algumas pessoas se aventuravam de noite. Segundo dizia a minha mãe, chegou a encontrar pessoas mortas que se atiravam para a linha. Infelizes. Vivi até aos 5 anos na Régua. Depois o meu pai foi deslocado para a Linha do Minho e arranjam-nos casa em Lousado. Fui para o ensino primário na escola de Lousado. O meu pai continuou a trabalhar para a CP e a minha mãe ficou em casa. Nasceram os*

*meus dois irmãos de seguida. O meu pai tinha boas regalias e era possível à minha mãe ficar em casa. Mas a minha mãezinha não se dava parada e começou a tomar conta das crianças das vizinhas que precisavam trabalhar e não tinham quem ficasse com os filhos. São os meus outros irmãos, só que não são de sangue. O meu pai continuou a trabalhar na Linha do Minho durante vários anos. Quando o meu pai ia fazer uma viagem, passava vários dias fora. Era uma viagem muito grande na altura. Ficávamos todos a chorar. Ele ia no comboio da noite para o Porto, como passageiro. Depois fazia a viagem de manhã e só voltava passados dois dias. Era quase como ser piloto de aviões. Entretanto ficava eu, a minha mãe, os meus irmãos e os meus outros irmãos. O meu pai faleceu poucos anos antes de se reformar. Ainda fazia viagens na Linha do Minho, mas saía no dia e voltava no dia, já eu estava casada e com filhos.”*

#### 4.4. REPRESENTAÇÕES MULTIDISCIPLINARES DA FERROVIA. (A INFLUÊNCIA CULTURAL DA FERROVIA: PINTURA, FOTOGRAFIA, LITERATURA, CINEMA, ARQUITETURA, MILITAR)

Os caminhos-de-ferro tiveram e têm uma grande influência a nível cultural. Desde o seu surgimento, no século XIX, que este meio de transporte se tem manifestado e revelado nas mais diversas áreas artísticas, passando pela Pintura, Literatura, Arquitetura, Fotografia e Cinema, permitindo que sejam evocadas estas diferentes expressões estéticas, mas a sua influência não se limita às questões artísticas, como é o caso da ferrovia militar, que serviu de suporte em vários momentos da história bélica mundial. Seguidamente passar-se-á a enumerar isoladamente cada uma das expressões artísticas que foram influenciadas pela ferrovia, bem como fazendo uma abordagem ao caminhos-de-ferro na história militar.

##### 4.4.1. Pintura

A ferrovia afectou manifestações artísticas como a pintura, o desenho, a gravura e a escultura, tanto nacional com internacionalmente. Houve sempre magia na cena ferroviária. Nenhum outro produto da Revolução Industrial teve tanto impacto nos homens, e a passagem de um comboio pela paisagem mantém a sua posição enquanto mote inspirador para diversos artistas plásticos. É uma atração que não se esgota na visão física do comboio, mas que está fortemente vincada na mente e no imaginário artístico.

A nível internacional, destacam-se pintores românticos do século XIX, como por exemplo J. M. W. Turner, responsável pelo quadro *Rain Steam and Speed*,



Figura 23 - Rain Steam and Speed. Fonte: Disponível em: [http://railwaywondersoftheworld.com/railway\\_art.html](http://railwaywondersoftheworld.com/railway_art.html). Acesso a 16 de 2019.

que representa um comboio de bitola larga da *Great Western*, que faz parte do acervo da *National Gallery*.

Outros artistas do século XIX foram também influenciados pelo poder da ferrovia, centrando-se na força que a mesma imprimia na vida das pessoas. É o caso de William Powell Frith e a sua pintura da estação de *Paddington*, Abraham Solomon e as pinturas *Third Class - the Departure* e *First Class - the Meeting*, que foram exibidas na *Royal Academy*, o próprio Claude Monet, que se deixou atrair pelo fascínio dos caminhos-de-ferro, com as obras *Train dans la Neige* e *Le Pont de l'Europe - Gare St Lazare*, August Egg, Camille Pissarro, Édouard Manet, Gustave Caillebotte, Paul Cézanne, Laurits Andersen Ring, entre outros.



Figura 24 -Train dans la Neige, Claude Monet. Fonte: Disponível em: [http://railwaywondersoftheworld.com/railway\\_art.html](http://railwaywondersoftheworld.com/railway_art.html). Acesso a 16 de Abril de 2019.

Com o aparecimento da revista *Locomotive Magazine*, na década de 1890, os pintores que se dedicaram à representação dos caminhos-de-ferro começaram a trabalhar com mais detalhe, focando-se nos pormenores técnicos. O criador da revista, F. Moore, que antes publicou uma série de fotografias de locomotivas, fez, em 1897, o anúncio “das imagens mais bonitas de locomotivas e trens ferroviários já produzidas - sem rival - as

pinturas a óleo de locomotivas de *F. Moore*, um triunfo de habilidade artística e mecânica” (Railways in Art, 2018).



Figura 25 - First Class - The Meeting. "And at first meeting loved, de Abraham Solomon, versão original e revisitada, 1854. Fonte: Disponível em: <https://artsandculture.google.com/entity/%2Fm%2F0fq35j3>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Contudo, os melhores quadros ferroviários foram criados no pós Segunda Guerra Mundial, com destaque para o artista Terence Cuneo, contratado pela recém-formada *British Railways* para ilustrar uma série de imagens adequadas a publicidade de cartazes, embora a ideia original seja da *London & North Eastern Railways*. Cuneo pintou vários assuntos relacionados com a ferrovia, desde a pequena ferrovia restaurada de Tallylyn, no País de Gales, a grandes representações de caminhos-de-ferro, como os motores Sul-africanos de 3 pés com bitola 6. As motivações para estas pinturas eram múltiplas. Pintava a



Figura 26 - F. Moore Newcastle to Liverpool express of the North Eastern Railway. Fonte: Disponível: <https://www.pinterest.pt/greateralbion/steamy-postcards/?lp=true>. Acesso a 16 de Abril e 2019.

ferrovia por lazer ou como labor especializado para aqueles que apreciavam o rigor e qualidade dos seus trabalhos. A maioria das obras de Cuneo está em mãos privadas, mas uma delas está em permanente exposição no *Science Museum at*

*South Kensington* – um mural da Estação de Waterloo. (CHAKRA, 1990)

Outro artista famoso, que se destacou na pintura dos caminhos-de-ferro, é David Shepherd. É um artista que pinta temáticas ferroviárias para seu próprio prazer e os seus quadros permanecem na sua coleção privada. Shepherd dedicou-se igualmente a pinturas de vida selvagem, mas a ferrovia era uma das suas maiores paixões. Cuneo teve a vantagem de ser o pioneiro na ilustração de temáticas relacionadas com caminhos-de-ferro e era o mais colorido dos dois artistas. Shepherd retratou a vida ferroviária com forte realismo, como ela a via, suja, desleixada e indesejada.

Uma visita ao *Museum of British Transport* em Clapham permite apreciar as pinturas de Norman Wilkinson e Terence Cuneo, mas também o trabalho do um artista mais jovem, David Weston, que também se inspirou nos caminhos-de-ferro. O seu trabalho pode ser visto na casa do Sir Peter Allen, presidente da *Imperial Chemical Industries*, e outros que tiveram a sorte de solicitar uma pintura ferroviária ao artista. O Sir Peter Allen possui uma coleção única de óleos do artista Cuthbert Hamilton Ellis, que se deixou influenciar por motivos alemães, escoceses, londrinos e outros ocidentais. Ellis era um romântico que amava os caminhos-de-ferro, principalmente durante o período da juventude, que tem sido reproduzido nas páginas e na arte de inúmeros livros. (ELLIS, 1974)

Nos dias de hoje já não existe a *Locomotive Magazine* nem F. Moore, mas o trabalho do qual foram pioneiros continua. Pintores como Vic Welch fizeram ilustrações a óleo de locomotivas, assim como George Heiron, um dos pintores de ferrovia com maior reputação, que inicialmente pintou motivos ferroviários por lazer, pintando profissionalmente numa fase posterior. O seu trabalho apareceu em vários livros e periódicos (HARRIS & HEIRON, 2000). De Turner a Cuneo, de Monet a Shepherd, temos pinturas coloridas, sombrias, até mesmo proibitivas dos caminhos-de-ferro, exibindo uma qualidade monumental que caracteriza a ferrovia nos seus anos de grande esplendor.

Em Portugal, a pintura, a gravura e o desenho sofreram também a influência da temática ferroviária. Destacamos a Casa do Patudo, em Alpiarça, que foi

enriquecido pelos caminhos-de-ferro. José Relvas, profundo admirador de artes plásticas, reuniu, na Casa dos Patudos, uma vasta coleção de obras portuguesas e espanholas, conseguidas em leilões, nas suas deslocações ao estrangeiro ou em antiquários. Neste caso, os caminhos-de-ferro serviram para despachar obras de arte de pintores espanhóis, pelos quais Relvas nutria interesse, tendo mesmo aconselhamento técnico de peritos como Federico de Amutio, Asterio Mananós, Rafael Garcia e Emilio Velo, proprietário da Casa Napoleón. As obras de arte seguiam de Badajoz para Santarém por via ferroviária e Relvas apreciava-as, decidindo-se pela compra ou não, aconselhado por normalmente por Alejandro Medina (GOMES, 2012).

Na Casa dos Patudos – Museu de Alpiarça estão várias pinturas da autoria de José Malhoa - cerca de três dezenas - com vários motivos, desde retratos a

naturezas mortas. Realça-se a litografia “À Passagem do Comboio”. Ribeiro Artur (1898) descreve uma cena animada, na qual Malhoa conseguiu captar a vida e a espontaneidade de um momento no qual o comboio foge rapidamente e um grupo de rapazes corre para o ver passar com entusiasmo.



Figura 27 - “À Passagem do Comboio” de José Malhoa.

Fonte:Disponível em:

<http://portodalage.blogspot.com/search/label/esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20paialvo>. Acesso a 16 de 2019.

Vários artistas portugueses sofreram a influência dos caminhos-de-ferro, nomeadamente António Carvalho da Silva Porto e a obra “O Comboio da Noite” ou “Estação de Caminhos-de-ferro à Noite”, Veloso Salgado e a obra “A menina da sobrinha vermelha e Marques de Oliveira e a obra “A mulher da linha”.



Figura 28 - “Comboio à Noite” ou “Estação de Caminhos-de-ferro à Noite”, de Silva Porto. Fonte: Disponível em: <https://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/O%20Comboio%20da%20noite.pdf>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

#### 4.4.2. Fotografia

Com o surgimento da fotografia houve uma revolução no registo de acontecimentos e momentos, que anteriormente só eram possíveis através do recurso à pintura. A fotografia funciona também como ferramenta que pode ser utilizada na investigação da história da ferrovia e na recolha de elementos associados às questões tecnológicas e do saber ferroviário, sem deixar de parte a vertente da memória de pessoas que a fotografia possibilita.

A fotografia surge com Joseph-Nicéphore Niepce e Louis Jacques Mandé Daguerre e em meados do século XIX começa a surgir e a ganhar importância a nível nacional e internacional. É uma invenção que vai possibilitar uma reprodução mais fidedigna da realidade, que até então estava limitada à pintura. As casas de fotografia e ateliês começam a proliferar e inicia-se o registo de pessoas, paisagens, obras arquitetónicas, produtos, entre outras coisas

A relação entre a fotografia e a ferrovia estabelece-se logo com o surgimento da segunda. Para pessoas que só viajavam a pé ou de carroça, o comboio trouxe uma reação inicial de suspeição, medo e curiosidade. Como resposta a estas reações condicionantes, as companhias de caminhos-de-ferro começam a utilizar a fotografia como forma de chegar a potenciais passageiros (GLANCEY, 2010). Estes fotógrafos, contratados pelas companhias ferroviárias, documentavam momentos cénicos para atrair novos habitantes para as cidades que surgiam ao longo das novas rotas. Era através do registo fotográfico que se dava a conhecer às populações as locomotivas a vapor, as carruagens, os vagões, as linhas, os túneis, pontes e estações (GLANCEY, 2010).

A fotografia foi também preponderante na indústria do turismo, possibilitando o registo visual das viagens de comboio, que adquiriam o estatuto de obras de arte, de promoções ou lembranças. Os fotógrafos beneficiaram da venda da impressão das fotografias de viagem e posterior venda aos passageiros interessados, fomentando o surgimento de uma audiência de viajantes de poltrona que se deliciavam com as imagens trazidas por familiares e amigos.

Os irmãos William e Frederick Langenheim estão entre os empresários pioneiros inspirados pelo desenvolvimento das ferrovias nos Estados Unidos. Em meados do século XIX, fizeram um conjunto de estereógrafos de vidro (Vd. Glossário) alusivos às viagens de comboio. A produção de estereógrafos era



Figura 29 - -William and Frederick Langenheim, Fonte: Disponível em: <https://www.khanacademy.org/partner-content/getty-museum/getty-photographs-films/photographic-processes/a/photography-and>. Acesso a 16 de Abril de 2019

moroso, mas os Langenheim produziam muitas imagens de alta qualidade.

O estereógrafo da *Niagara Suspension Bridge* mostra a ponte recém-construída com uma locomotiva a

atravessar a garganta do Rio Niágara, sendo possível ver as quedas de água ao fundo.

A *Niagara Suspension Bridge* foi projetada pelo engenheiro John A. Roebling, pioneiro na tecnologia de suspensão, responsável também pelo projeto da *Brooklyn Bridge*. As Cataratas do Niágara era um destino turístico popular e os Langenheim documentaram o local com várias fotografias com o objetivo de informar e encantar o crescente número de viajantes e entusiastas da fotografia que privilegiavam essa área.

Quando surgiu, no século XIX, a ferrovia era uma inovação diferente e excitante, que foi documentada em fotografia que serviam para celebrar as conquistas tecnológicas e registrar paisagens novas e/ou desconhecidas. A chegada do século XX trouxe uma nova abordagem sobre o assunto. As pessoas começaram a ficar familiarizadas com as viagens de comboio e a fotografia ganhou uma nova dimensão, não tão informativa como tinha até então. Muitos fotógrafos começaram a registrar imagens de ferrovia por razões estéticas. As respostas dos artistas às máquinas fotográficas foram diversas, produzindo abstrações dramáticas, estudos técnicos detalhados ou composições encenadas que continuaram a mostrar a utilidade do comboio.

Charles Sheeler foi um fotógrafo que exemplifica esta perspectiva artística na fotografia ferroviária, centrando-se nos cilindros, nas engrenagens, nas válvulas e nas rodas motrizes de uma locomotiva como foco da imagem. A fotografia *“Wheels”* de 1939 concentra-se nas porcas e parafusos que unem a locomotiva, enquanto o vapor se liberta dos pistões (Vd. Glossário) no canto inferior direito, sugerindo que a imagem é

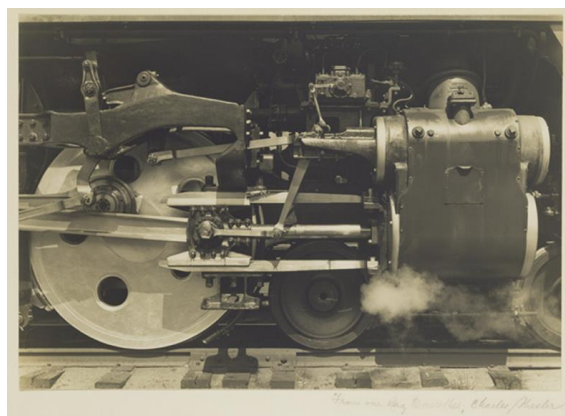


Figura 30 - *Wheels*, 1939, Charles Sheeler. Fonte: Disponível em: <https://www.khanacademy.org/partner-content/getty-museum/getty-photographs-films/photographic-processes/a/photography-and-railroads>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

passageira. Sheeler enquadra a imagem de modo a que a roda do disco de cor cinza-fantasma contraste com o revestimento escuro do cilindro. Este jogo de luz e sombra, em conjunto com vapor, produz um retrato vigoroso da energia potencial (RAWLINSON, 2008).

A fotografia e as ferrovias desfrutaram de uma parceria mutuamente benéfica. A fotografia trouxe a possibilidade de reproduzir a perspectiva do passageiro de dentro da carruagem, ao mesmo tempo que oferece uma experiência maior do que aquelas que o passageiro podia experimentar em outros meios de transporte. Os fotógrafos preencheram as lacunas da jornada física, nomeadamente na recolha de recordações das viagens. Para além disso, documentaram o progresso da ferrovia e as tecnologias associadas e a sua evolução, facultando uma história social de uma das maiores inovações do século XIX. A fotografia forneceu evidências do impacto dos caminhos-de-ferro no mundo físico, ao mesmo tempo que revelou as influências artísticas e intelectuais do fotógrafo. (TRUST, 2018)

Em Portugal, também os momentos ferroviários começaram a ser registados pela fotografia. Destacam-se nomes como João Lino de Carvalho, Emílio Biel e Francesco Rocchini. Emilio Biel compra, no ano de 1874, a Casa Fritz, na Rua do Almada, que passou a ser conhecida como Casa Biel, tornando-se um dos fotógrafos de maior referência a nível nacional e um dos mais profícuos no registo de imagens relacionadas com a ferrovia nos seus inícios.



Figura 31 - Ponte D. Maria vista da Ponte D. Luiz I, de Emilio Biel. Fonte: Disponível em: <http://i1.wp.com/correioedevenezuela.com/portugues/wp-content/uploads/2014/12/Emilio-Biel-destacada.jpg?fit=500%2C356>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Outro nome a destacar na fotografia nacional da ferrovia é Varela Pècurto<sup>53</sup>. Nascido em 1925, foi fotógrafo profissional e operador de câmara. Iniciou a sua atividade fotográfica em Évora pelo estúdio Nazaré & Freitas. Em 1950, mudou-se para Coimbra, onde trabalhou na secção de fotografia da Livraria Atlântico e foi também sócio-gerente do estúdio Hilda, até à sua reforma. Foi foto-repórter e operador correspondente da RTP na região centro durante 25 anos. Participou em diversos concursos nacionais e internacionais, desde 1949, e foi distinguido em 1954 com o mais importante prémio atribuído no âmbito da fotografia amadora de salão, o *Excellence da Fédération Internationale d'Art Photographique* (FIAP). Em 2005 foi-lhe atribuída a medalha de Mérito Cultural pela Câmara Municipal de Coimbra (TAVARES, 2018). Durante a sua carreira, Varela Pècurto dedicou-se à fotografia de temática ferroviária. Doou uma coleção notável de fotografias, no ano de 2008, à FMNF sobre caminhos-de-ferro. Outros nomes relevantes são Gláucia Farracha, António Ventura, Ilda Bessa, David de Almeida Carvalho e Vitorino Andrade.

### 4.4.3. Literatura

Com o surgimento dos caminhos-de-ferro, tal acontecimento gerou repercussões, nomeadamente no que diz respeito à literatura. Vários autores deixaram-se influenciar por esta temática e essa influência reflete-se em algumas das suas obras. De romances a novelas, os caminhos-de-ferros servem de pano de fundo para inúmeras obras. A imagem romanceada do sistema ferroviário tornou-se popular dentro da imaginação coletiva. Para Ian Carter (2000) isto relaciona-se com a ligação histórica das ferrovias com o quotidiano

---

<sup>53</sup> Ver Anexo C.3.

da vida moderna. Os primeiros reflexos das ferrovias na literatura surgem no Reino Unido, com os romancistas vitorianos (Vd. Glossário), que oferecem uma exploração mais sustentada das potencialidades dos comboios.

Vários textos representam as ferrovias como invenções perturbadoras e misteriosas, que ameaçam desequilibrar tanto a paisagem social como a sensibilidade individual. É a partir destes textos que surgem algumas metáforas bem-sucedidas que chegam até nós – o motor como um monstro inflamado e fumegante, que remete para o antigo mito de Vulcano, deus do fogo e do artesanato – o comboio que se desenrola como uma serpente que cospe fogo e fumo como um dragão, as linhas ferroviárias que rasgam a paisagem natural, perfumam montanhas, violam a natureza; a tração do motor torna-se símbolo do destino; o ritmo contínuo e monótono das rodas expressa um controlo mecânico do tempo, mas perturbado do que o tique taque de um relógio; os barracões e pátios de fumar, as lojas dos motores e as galerias das estações como lugares de desolação, confusão e danação (CESERANI, 1999). Estes textos surgem em vários países, escritos por escritores românticos alemães, continuando em obras de Wordsworth, Thoreau, Musset, Gautier, Flaubert, Vigny, Dickens, Tolstoi, Hardy e outros autores italianos, alemães e franceses.

É frequente também encontrar-se textos que usam o comboio como símbolo de progresso, do avanço veloz da tecnologia, rumo a novas fronteiras e às conquistas da modernidade. A partir desta tradição derivam conotações positivas do comboio e da ferrovia nas representações literárias – a velocidade do novo meio de transporte, a ousadia das linhas que atravessam as planícies e montanhas da Europa, linhas transcontinentais e transiberianas, o luxo e a atmosfera aventureira do Expresso Oriente, o trabalho notável dos engenheiros, dos trabalhadores, dos construtores de balastro (Vd. Glossário) e trilhos, dos homens sinalizadores, das equipas de escavadoras das neves.

Surgem poemas escritos por escritores de tendências democratas e progressistas, histórias e canção ao Ocidente, canções da revolução soviética, como por exemplo *Haw parovoz (Nash parovoz) / Our Locomotive*. Temos ainda declarações ideológicas dos seguidores do duque de Saint Simon, de

Joseph Meyer, na Alemanha, e Carlo Cattaneo, na Itália, e das afirmações literárias e poéticas de Heine, Anderser, Hugo Carducci, De Amicis, Viktor Von Scheffel, Maxime Du Camp, Walt Whitman, incluindo documentos da poesia popular, canções ocidentais, canções russas da fronteira ferroviária.

Na Suíça francesa temos o escritor Rudolph Töppfer, educador, caricaturista, autor de livros, onde relata os passeios que realizou com os alunos a várias partes da Europa. Dois desses livros, nos quais são contadas excursões ao *Grand Chartreuse* e ao *Mont-Blanc*, aos cantões suíços e à encosta italiana dos Alpes - *Premiers Voyages en Zig-Zag (1843)* e *Nouveaux Voyages en Zig-Zag (1854)*.

Dos romancistas vitorianos, aquele que dá o mote para a introdução da ferrovia, especialmente na obra *Dombey and Son*, que é frequentemente citado como o primeiro romance ferroviário, é Charles Dickens. Embora a viagem de comboio não seja o cerne da obra, como observado por Carter (2000), assinalando que a ferrovia ocupa "no more than eight, of 833, pages" (CARTER, 2000, p.119). O sucesso de Dickens está no uso de um elemento de mudança proporcionado por esta nova tecnologia. A utilização do papel das ferrovias nas mudanças sociais e culturais é utilizada também na obra de Dickens "O Homem-Sinal", publicado um ano depois da experiência do autor com um desastre ferroviário em Staplehurst, Kent. No mesmo contexto, convém mencionar *Anna Karenina*, de Leo Tolstoy, e *La Bête Humaine*, de Émile Zola, como obras que representam a ferrovia não apenas como uma revolução tecnológica, fruto da industrialização, mas também como um meio de transporte que contribui para uma mudança psicológica profunda<sup>54</sup>.

É interessante notar que, desde essas explorações vitorianas, a literatura foi procurando introduzir novas representações que procuram ir para além do uso causal da ferrovia. Temos "O Crime no Expresso Oriente" ou o "4.50 for

---

<sup>54</sup> O artigo de Daly (1999), "Romances Ferroviários: Sensação e Modernização dos Sentidos", ELH, 66 (2) (Summer 1999): 461-487 aprofunda essa discussão analisando o trabalho de Walter Benjamin e Georg Simmel e a ideia de que a hiperestimulação dos nervos é em si mesma um componente da modernização histórica.

*Paddington*”, de Agatha Christie, que explora o crime e mistério tendo o comboio como cenário ou como referência para o desenrolar da narrativa, ou os mistérios neo-eduardinos (Vd. Glossário), como por exemplo a série *Jim Stringer* de Andrew Martin. Estes autores ajudaram a cimentar a ideia popular de que a ferrovia estava no centro da vida e da morte das pessoas, associadas a composições transportadas por locomotivas a vapor, que foram erradicadas dos *National Railway* em 1968.

Mesmo assim, no início do século XX, HG Wells (1901-02) procurou ir além das locomotivas a vapor, em *“Anticipations of the Reaction of Mechanical and Scientific Progress Upon Human Life”*, descrevendo a rede vitoriana como *“really only a vast system of trains of horse-waggons and coaches drawn along rails by pumping-engines upon wheels”* (WELLS, H.G, 1902, p.15), e olhou para o aparecimento do automóvel, em conjunto com um sistema de escadas rolantes subterrâneas como formas mais eficientes de mobilidade. Além disso, em meados do século XX, o gigantesto projeto *Atlantropa*, de Herman Sörgel, previa uma ligação rodoviária e ferroviária gratuita que percorria uma ponte gigante entre o sul da Europa e a África, enquanto o disco *Trans-Europe Express*, dos *Kraftwerk*, continha um *single* com o mesmo nome, referindo-se a um serviço de alta velocidade capaz de viajar entre Paris e Viena em questão de horas.

No Reino Unido, a previsão de Wells foi em parte realizada após a Segunda Guerra Mundial. Foi enfatizada a mudança das ferrovias para o sistema rodoviário com a abertura da primeira seção da M1 em 1959. A crença e investimento nas ferrovias diminuiu e a representação popular contribuiu também para o mapeamento da sua morte. Lançado no ano seguinte ao *single* de sucesso dos *Kraftwerk*, a música *“Down in a Tube Station at Midnight”*, dos *The Jam*, enfatiza uma estação de caminhos-de-ferro em analogia à decadência urbana.

A relação entre literatura e ferrovia conduziu vários romancistas à produção de obras que são ainda hoje essenciais para o entendimento do comboio como mote inspirador para a produção escrita. Em termos de popularidade podemos

destacar *Stangers on a Train*, de Patricia Highsmith, *The Wheel Spins* de Ethel Lina White, *Murder on the Orient Express* e *4.50 From Paddington* de Agatha Christie, *Istamboul Train* de Graham Greene, *The Necropolis Railway* de Andrew Martin, *The Edge* de Dick Francis, *La Bête Humaine* de Émile Zola, *Mr. Norris Changes Trains* de Christopher Isherwood ou *The Taking of Pelham One Two Three* de John Godey.

Em Portugal, o surgimento dos caminhos-de-ferro a 28 de outubro de 1856 teve também repercussões a nível literário. O Engenheiro Frederico de Quadros Abragão compilou na obra “O Caminho-de-ferro na Literatura”, uma separata do Boletim da CP, depoimentos de vários autores portugueses que usaram a temática ferroviária nas suas obras. Autores portugueses como Almeida Garrett, Marquesa de Rio Maior, Guerra Junqueiro, João de Lemos, Camilo Castelo Branco, Ramalho Ortigão, Eça de Queiroz, Brito Camacho, Eduardo Meneres, Oliveira Martins são mencionados.

“Já em frente, na confluência do Zêzere, aí onde a linha férrea passa para a margem esquerda do Tejo, vemos levantada em anfiteatro a nobre Constância. Nobre, dizemos, porque foi lá que Camões ouviu as Tágides segredarem-lhes os mistérios dos Lusíadas, e ensinaram-lhe a linguagem sublime em que cantou a glória de um povo (...).” Oliveira Martins<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Cem anos de Caminho-de-ferro na Literatura Portuguesa

#### 4.4.4. Cinema

Em finais do século XIX, foram várias as invenções relevantes que mudaram a percepção humana do tempo e do espaço, destacando-se o cinema (e também a rádio). As ferrovias foram uma dessas invenções, ou melhor dizendo, a combinação de várias invenções desenvolvidas ao longo de um período mais longo. A locomotiva a vapor aparece no início do século XIX, contudo a primeira ferrovia pública é aberta em Inglaterra em 1825, e, em 1869, é inaugurada nos Estados Unidos da América a Primeira Ferrovia Transcontinental. Esta situação possibilitou viagens mais rápidas e cobrir distâncias mais longas, o que tornou o mundo num lugar menor e mais manejável.

Com o surgimento do comboio, verificou-se uma necessidade de padronizar o tempo, uma vez que não seria viável ter um cronograma compreensível se em todas as cidades e aldeias existissem tempos diferentes (o tempo padronizado era chamado de tempo dos caminhos-de-ferro). O telégrafo elétrico, sistema que permitia transmitir mensagens em fios a grandes distâncias muito rapidamente, desenvolveu-se mais ou menos simultaneamente à ferrovia, e as linhas telegráficas percorriam frequentemente os troços de caminhos-de-ferro. O telefone, que tornou possível falar pessoalmente com alguém que não estava próximo, fez a sua primeira aparição em 1870.

Podemos considerar que os comboios e o cinema estão interligados. Para isso, basta considerar vários filmes chave no desenvolvimento do cinema, como *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* (1896), *The Great Train Robbery* (Edwin S. Porter 1903) ou *The Lonedale Operator* (D.W. Griffith 1911). Os dois últimos combinam a importância dos comboios e do telégrafo, fazendo um resumo daquilo que era o mundo moderno.

Um dos temas mais recorrentes nos filmes sobre a História Americana do século XIX é o efeito disruptivo que os comboios e a ferrovia tiveram (positiva e negativamente). A ferrovia é vista frequentemente como algo de positivo, trazendo o progresso e a prosperidade, outras vezes é algo de negativo,

trazendo a morte e a corrupção. A obra de John Ford *The Iron Horse*, de 1924, é um dos primeiros exemplos da visão positiva da ferrovia apresentada pelo cinema. Já *Duel in the Sun* (King Vidor 1946) mostra os dois lados do conflito, mostrando pai e filho como sendo contra e a favor da ferrovia. A posição do filho, que é favorável aos caminhos-de-ferro, é a que no final prevalece. Menos filmes foram feitos sobre a construção da rede telegráfica, mas há pelo menos o *Western Union* de Fritz Lang (1941). O mesmo sugere que o surgimento do telégrafo teve também um efeito disruptivo.

Os comboios não são só importantes apenas nos filmes americanos. É um tema universal, embora talvez menos ligado à mitologia nacional noutros países. Na Índia, o primeiro filme de Satyajit Ray, de *Pather Panchali* (1955), apresenta uma sequência em que o jovem Apu e a sua irmã, vivendo na pobreza de uma pequena aldeia, atravessam o campo para ver o comboio. O comboio aqui também é um símbolo de progresso e mudança.

Muitos cineastas demonstraram interesse pelos comboios. O tema é em si muito cinematográfico. Os comboios não são meramente simbólicos, mas são também vivos e comoventes e, *Unstoppable*, de acordo com o título do filme de Tony Scott (2010). Uma forte representação do comboio no cinema pode ser encontrada em *Runaway Train* (1985), dirigido por Andrei Konchalovsky e baseado num roteiro originalmente escrito por Akira Kurosawa. É também imagem recorrente em filmes mais lentos e tranquilos de Yasujiro Ozu. O único cineasta para quem os comboios são efetivamente decisivos é David Lean. Não apenas em *Brief Encounter* (1945) e *The Bridge of the River Kwai* (1957), que são baseados em comboios, mas este meio de transporte é parte essencial de outros filmes de Lean. *Summer Madness* (1955, também conhecido como *Summertime*), *Lawrance da Arábia* (1962), *Doutor Jivago* (1965), *A Passage to India* (1984), até mesmo num filme que se passa principalmente num navio, *In Which We Serve* (1942), várias cenas importantes são colocadas num comboio. Cinema e ferrovia tornaram-se unos nos seus filmes.

Muitos outros filmes usaram o comboio e/ou as estações como pano de fundo no desenrolar da ação da história como é o caso de *Stranger on a Train*

de Alfred Hitchcock (1951), *Murder on the Orient Express* (1974), realizado por Sidney Lumet, *Conversa acabada* (1981) de João Botelho ou mais recentemente *The Polar Express* de Robert Zemeckis, *Night Train to Lisbon* (2013) de Bille August e *Snowpiercer* (2014) de Bong Joon-ho.



Figura 32 - Cottinelli Telmo. Fonte: Disponível em:  
Fonte: <http://webrails.tv/tv/?p=9213>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Relativamente ao cinema português, temos que destacar o trabalho de João Ângelo Cottinelli Telmo, que filmou a obra “Gente de Via” (1947/48), que seria apresentado aos ferroviários em 1948, em sessões formativas da CP, que destacavam a importância da disciplina e do dever laboral, tão típico do Estado Novo. Durante estas sessões eram apresentados documentários que se debruçavam sobre a vida quotidiana dos trabalhadores ferroviários. “Gente de Via” apresenta as ferramentas utilizadas pelos ferroviários para tarefas de assentamento de travessas nas linhas, e destaca profissões, como chefe de lanço (Vd. Glossário), chefe de distrito, guarda de linha, assentadores (Vd. Glossário), entre muitas outras. Cottinelli realizou também “Máquinas e Maquinistas” em 1945, filmado em Campolide, dedicando-se aos maquinistas e às suas relações com as locomotivas e onde se podem ver os mesmos a realizarem diversas manobras. Filmou ainda, dedicado ao tema, “Obras de Arte” (CUSTÓDIO, sd). Também Brum do Canto veio contribuir para o cinema

inspirado pela CP, com o filme “Chaimite – A queda do Império Vátua” (1953)<sup>56</sup>, que conta com locomotivas da CP que integraram a filmagem, nomeadamente a locomotiva CP- 004.

#### 4.4.5. Arquitetura

No universo ferroviário, a estação representa o conjunto de edifícios e outras construções que se encontram dentro do recinto compreendido entre aparelhos de mudança de via de entrada e de saída, dos quais destacamos o edifício de passageiros, as plataformas de passageiros, as linhas férreas e outros edifícios ou construções que complementam a paisagem ferroviária, como por exemplo os armazéns de mercadorias, as instalações sanitárias, os edifícios de sinalização e de apoio à exploração. Todos estes elementos possuem traços e características próprias que as distinguem dos demais edifícios.

Qualquer pessoa identifica uma estação ferroviária pela sua fachada, porque representa um elemento único no meio onde está inserida, que facilita o seu reconhecimento quando integradas numa paisagem urbana. Esta identidade das estações e edifícios ferroviários são resultado de uma arquitetura específica que se destinou a resolver uma necessidade nova, aquando do surgimento dos caminhos-de-ferro, e que se foi mantendo com o desenvolvimento do meio de transporte, adaptando-se às necessidades atuais (BRANCO, 2006).

Existem características arquitetónicas que definem uma estação de passageiros, das quais é possível destacar elementos construtivos variados como beirados (v.d. Glossário), coberturas, revestimentos exteriores, neste caso recorrendo-se com frequência ao azulejo. Como elemento funcional, uma

---

<sup>56</sup> Obra que aborda a temática dos acontecimentos decorridos em Gungunhana e ainda na Guerra de África de 1890.

estação pode ser dividida em duas áreas distintas, à volta das quais se organiza o seu espaço. Falamos da área de passageiros propriamente dita, onde se localizam as bilheteiras, salas de espera e onde funcionam todos os serviços associados à exploração comercial, e da zona das plataformas, que recebe todo o movimento de passageiros.

As estações evidenciam um carácter longilíneo, desenvolvendo-se a todo o comprimento das plataformas laterais e de topo. Do ponto de vista volumétrico, os edifícios de passageiros contam, por norma, com um corpo central de dois pisos, ladeado por outros dois corpos, de importância variável, constituindo uma composição simétrica. No interior do edifício, aparecem áreas com diferentes funções. Temos como exemplo a Estação de Porto-São Bento e Lisboa-Santa Apolónia, onde no interior temos as bilheteiras, as salas de espera, as dependências do chefe da estação e outros ferroviários e serviços de bagagens e mercadorias, remetendo ao tempo em que os caminhos-de-ferro despachavam encomendas de pequeno volume e serviço de correio postal. No exterior, aparecem as casas de banho, construídos lado a lado com o edifício principal, por norma de frente para as linhas. Podem existir ainda outras zonas que não estão ligadas ao serviço de passageiros, como por exemplo os terminais de mercadoria, os depósitos de manutenção do material rolante e as oficinas.

Podemos afirmar que as características dos edifícios ou dos espaços ferroviários dependem de fatores como data de construção, empresa responsável pela obra, localização da rede ferroviária, características da zona geográfica onde se inserem e das necessidades que são ditadas pela sua exploração. A data de construção relaciona-se com os materiais e processos construtivos existentes na altura em que foram edificados, mas também da traça e da estética usadas nos edifícios da época. As empresas construtoras condicionam os edifícios, porque a construção dos troços ferroviários, nos inícios dos caminhos-de-ferro, eram concedidas a diferentes empresas privadas. As volumetrias e as dimensões dos edifícios eram definidos pela importância das estações. Uma estação de uma área rural não teria as mesmas

necessidades de uma estação de zona fronteira, de centro urbano ou de entroncamento ferroviário. As circunscrições geográficas foram igualmente fundamentais para a definição das estações e das suas localizações geográficas. Um bom exemplo para este tipo de influência é a Linha do Douro, cujo troço ferroviário é delimitado pelas vinhas e pelo rio que lhe deu o nome. Por outro lado, as condições de exploração do serviço ferroviário foram igualmente condicionantes para o desenvolvimento do espaço ferroviário. Com o objetivo de se economizar, optou-se por concentrar os serviços de manutenção, conservação e reparação em pontos estratégicos da rede ferroviária, com é o caso de Lousado, e a maior escala, do Entroncamento. No caso do Entroncamento foi a passagem do caminho-de-ferro que ditou o aparecimento da localidade e respetivo desenvolvimento.

O azulejo assume um papel importante na arquitetura ferroviária portuguesa. Foi utilizado em grande parte das estações da nossa rede ferroviária, personalizando os próprios edifícios e dando a conhecer aos viajantes recém-chegados aspetos importantes da cultura portuguesa ou da história de Portugal (BRANCO, 2006). Grande parte dos azulejos que decoram as nossas estações são da autoria de Jorge Colaço (1868-1942), pintor que se distinguiu na pintura a óleo, que ficou conhecido pela composição de grandes painéis de azulejos. Os seus painéis assumem um gosto fortemente historicista, de conceção tardo-romântica, que procuravam enaltecer figuras e episódios relevantes da identidade nacional (Estação de São Bento). Para além de ilustrarem motivos da cultura e da história, os painéis de azulejos serviam também para assinalar datas ou acontecimentos especiais, entre outros motivos. Durante o período do Estado Novo, os azulejos serviram para representar os valores do estado. A complementar o azulejo, destacam-se os relógios das estações. Os caminhos-de-ferro destinam-se ao transporte de grandes massas que está sujeito a horários, e os relógios não são um elemento estranho ao ambiente ferroviário. Nos edifícios mais antigos, a maioria dos relógios são da autoria do francês Paul Gautier.

Na arquitetura ferroviário surge novamente o nome de Cottinelli Telmo, que para além de cineasta, autor de banda desenhada, foi arquiteto, destacando-se o seu papel na Exposição do Mundo Português. A nível ferroviário, Cottinelli Telmo foi autor das Estações de Vila Real de Santo António, Sul e Sueste, e das torres de sinalização de Campolide, Pinhal Novo e Ermesinde. As suas obras distinguem-se das demais pela adoção de linha modernas, sem grandes revivalismos (MARTINS, 2015). Convém fazer referência também a Marques da Silva, responsável pela Estação de São Bento, arquiteto com grande relevância na cidade do Porto.



Figura 33 - Estação de São Bento Porto. Fonte:  
Disponível em:  
<https://fims.up.pt/index.php?cat=2&subcat=8&proj=2>  
. Acesso a 16 de Abril de 2019.

#### 4.4.6. Ferrovia e Guerra

A natureza da guerra modificou radicalmente no século XIX. Os conflitos tornaram-se mais longos, foram travados a distâncias maiores e houve seguramente mais sangue derramado. O catalisador dessa transformação dramática passou pelo aprimoramento do armamento, mas também pela utilização de uma invenção que saiu da revolução industrial – as ferrovias. Durante a segunda metade do século XIX, o crescimento das ferrovias e sua

mobilização para fins militares transformou a natureza da guerra de uma maneira sem precedentes. Os “conflitos educados” da era pré industrial transformaram-se em embates monstruosos que mataram centenas de milhares de homens, sem contar com os danos incalculáveis que causaram. Estas questões não têm tido a devida atenção por parte dos historiadores militares, que tendem a centrar a sua atenção na estratégia do campo de batalha e na tecnologia do armamento. Assim como foi esquecido o papel das ferrovias no estímulo do desenvolvimento económico massivo do século XIX e do século XX, o mesmo aconteceu com o seu papel em tempos de guerra.

Na verdade, o papel das ferrovias é inegável e quase impossível de exagerar. Basta constatar a diferença entre as guerras napoleónicas de início do século XIX e a Primeira Grande Guerra, cem anos depois. Enquanto as guerras napoleónicas tiveram exércitos maiores dos que qualquer coisa que se tenha visto antes, o padrão de conflito seguido corresponde ao padrão de conflitos anteriores. Corresponderam a uma série de batalhas ao longo de alguns dias com intervalos entre eles durante os quais havia algumas escaramuças. Além disso, essas guerras eram fortemente confinadas à primavera e ao verão por causa das condições climáticas e da disponibilidade de alimentos. Por exemplo, a Batalha de Waterloo, um dos maiores conflitos das guerras napoleónicas, acabou num dia, 18 de julho de 1825, com uma aproximadamente 50000 mortos ou feridos em ambos os lados. Em contraste com esta batalha temos uma das maiores batalhas da Primeira Guerra Mundial, Verdun, que durou de fevereiro a dezembro de 1916, teve dez vezes mais o número de baixas. As estações do ano deixaram de ser uma barreira, já que as ferrovias funcionam e estão abertas todo o ano (HOOPER, 2014).

Napoleão foi um dos poucos generais da idade pré industrial a compreender o papel da logística na guerra. Chegou mesmo a utilizar uma série de vagões de tração animal, mas, apesar de ter consciência da natureza vital do transporte, estava limitado pela tecnologia da altura e pela utilização dos cavalos, que serviam a cavalaria e para transporte. Os vagões puxados por cavalos possibilitavam apenas quarenta quilómetros por dia e o uso de bois limitava a

velocidade, uma vez que, por natureza, o gado bovino é mais lento que o cavalo. Portanto a utilidade desta forma incipiente transporte de vagões primitiva trazia mais complicações do que benefícios.

As ferrovias vieram modificar este paradigma. Herman Haup, gênio das ferrovias da Guerra Civil Americana, calculou que uma única linha de caminho-de-ferro forneceria um exército de 200000 homens, desde que fosse operada de maneira correta. Embora as ferrovias tenham desempenhado um papel importante em conflitos anteriores, nomeadamente na Crimeia, na qual uma ferrovia especialmente criada para o efeito ajudou as forças britânicas e francesas a tomarem Sebastopol, é a Guerra Civil Americana que recebe o título de “guerra ferroviária”. Podemos constatar isso pela duração desta guerra, entre 1861 a 1865, e também pela amplitude do conflito, que assolou uma área do tamanho da Europa. Morreram mais soldados na Guerra Civil – mais de 600000 – do que em todos os conflitos em que os EUA estiveram envolvidos posteriormente. Há outra estatística relevante. Durante esses quatro anos há uma média de 400 combates, um a cada quatro dias, que não foram sérios o suficiente para serem registados como batalhas e foi a mobilidade oferecida pela ferrovia que possibilitou tão alto nível de atividade (ZALOGA & BRYAN, 2008, p. 7).

Desde a primeira até quase à última batalha, as ferrovias estiveram envolvidas na guerra. A chegada de tropas por via-férrea provou ser decisiva na primeira grande batalha, a Batalha de *Bull Run*, na Virgínia, a 30 km de Washington. As tropas da União tinham as forças rebeldes num impasse até à chegada de reforços de comboio, na *Manassas Gap Rail Road*, o que lhes permitiu contra atacar e dar a vitória aos Confederados. Ao longo da guerra, movimentos maciços de tropas por grandes distâncias foram feitos pelas ferrovias, sendo a maior feita por 20000 homens ao longo de 1200 milhas, de leste a oeste, ao longo da fronteira entre os exércitos rivais no início de 1863.

As tropas foram enviadas da costa leste para reforçar as tropas nortistas sitiadas em *Chattanooga, Tennessee*, um centro ferroviário vital, tendo sido vitais para parar o Sul de assumir o Estado depois de uma derrota anterior do

Norte. Não houve apenas movimentação de tropas pelos troços, mas também os suplementos e munições essenciais para manter os exércitos. De fato, no que ficou conhecido como o teatro ocidental, a oeste do Mississippi, as batalhas não teriam sido possíveis sem as ferrovias, já que a área era em grande parte pouco fértil e as tropas não poderiam viver da terra (HOOPER, 2014, pp. 57-60).

Os caminhos-de-ferro mais organizados e resilientes do Norte ajudaram a garantir a vitória. De fato, a Guerra Civil foi pioneira noutro aspeto: o desenvolvimento da arte de destruir ferrovias. Aqui, também, o Norte provou ser mais habilidoso que o Sul, usando técnicas mais completas, como por exemplo a utilização de uma gancho utilizado num comboio para destruir as travessas. Em termos de organização, o norte estava também mais organizado, assumindo o controlo das ferrovias logo no início do conflito, enquanto o governo rebelde do sul nunca conseguiu impor-se sobre as ferrovias privadas. Isso foi também vital e utilizado em guerras subsequentes por países como a Grã-Bretanha, onde as ferrovias foram tomadas pelo governo no início das duas Guerras Mundiais, pela sua importância para as movimentações da guerra.

A Guerra Civil Americana deixou claro que as ferrovias eram um instrumento vital da guerra, do outro lado do Atlântico demorou para que as implicações fossem incorporadas pelas administrações militares conservadoras. Na Guerra Franco-Prussiana de 1870/71, os franceses começaram com melhores sistemas ferroviários, mas houve problemas com a mobilização inicial e perderam a iniciativa. As tropas optavam por se embebedar porque os serviços de comboio atrasavam-se e os oficiais não ficavam junto dos seus homens, fomentando a má disciplina. Os prussianos, contrariamente aos franceses, estavam bem preparados para o ataque, que lhes deu uma vantagem decisiva que jamais perderiam. Contudo, havia problemas na operação das ferrovias quando estavam em território inimigo, prejudicadas por erros básicos, como por exemplo a altura das chaminés, que eram altas demais para passar por baixo das pontes francesas, o que causou contratemplos. As forças irregulares francesas, os franc-tireurs e a Garde Mobile (v.d. Glossário), compreenderam que ao destruir as ferrovias e infraestruturas era a melhor forma de atrasar o

progresso das forças inimigas. Embora os prussianos tenham sido os eventuais vitoriosos, a guerra poderia ter sido mais curta se as ferrovias tivessem sido usadas de forma mais eficiente, nomeadamente no cerco a Paris. As linhas de abastecimento e logística foram destruídas e as tropas enviadas para o terreno tiveram que ser colocadas no teatro de operações sem apoio imediato no que respeita a municiamento e alimentação (BRYAN, 2011).

Estas lições foram levadas em consideração. Os preparativos alemães para a Primeira Grande Guerra baseavam-se inteiramente no papel dos caminhos-de-ferro na mobilização de tropas e no seu envio para a frente de combate. O Plano *Von Schlieffen* foi concebido pelos alemães para preparar a rápida invasão da França através da Bélgica. Os caminhos-de-ferro estavam no centro do plano que estabelecia o momento da ofensiva. A fronteira francesa deveria ser alcançada no vigésimo segundo dia da ofensiva e Paris no trigésimo nono, mas houve obstáculos inesperados. Os belgas explodiram as suas ferrovias, e resistiram três semanas em vez dos três dias, com que os alemães contavam e os britânicos entraram mais cedo na guerra, enviando rapidamente os *Old Contemptibles*, mais conhecidos como British Expeditionary Force (BEF) . Paris nunca foi alcançada.

A Primeira Grande Guerra foi uma guerra ferroviária com todos os lados totalmente dependentes deste tipo de transporte. Os meios motorizados ainda eram incipientes e no início da guerra quase não havia carros ou camiões destinados exclusivamente a uso militar, o que levou a que ficassem para a História os táxis de Paris que levaram milhares de soldados franceses para a Frente do Marne. Poucas estradas eram asfaltadas, o que significava que se tornariam armadilhas com as lamas das chuvas de outono. Desta forma, as ferrovias eram fundamentais para manter os exércitos supridos. Sendo exércitos sofisticados, exigiam grandes quantidades de suprimentos e possuíam armas mais poderosas, o que significava que a quantidade de munições transportadas era maior do que em qualquer guerra anterior. Somente as ferrovias podiam lidar com esse tipo de carga (ZALOGA & BRYAN, 2008).

O impasse que se verificou na Frente Ocidental foi resultado do nível de desenvolvimento tanto da tecnologia quanto do transporte de armamento. Ambos os lados tinham a possibilidade de fornecer enormes recursos para as linhas da frente, para mantê-los em estado operacional, contudo o armamento era demasiado poderoso, como por exemplo a artilharia montada em plataformas ferroviárias, para permitir avanços significativos. Com o decorrer da guerra foram construídas mais ferrovias pequenas de bitola de 60 cm, ligando as ferrovias principais com as trincheiras.

Também na Segunda Guerra Mundial o papel das ferrovias tornou-se vital, apesar do uso do transporte motorizado ter sido maior. As ferrovias continuavam a ser, de longe, a maneira mais eficiente de transportar homens e material por longas distâncias e há muitos casos em que o apoio ferroviário foi vital. O impasse estratégico que se verificou em Dunquerque, entre uma vitória tática alemã que não neutralizou as forças britânicas e os restos do exército francês, evacuados para Inglaterra na Operação Dynamo, poderia ter tido outros contornos decisivos não fosse a falta de suprimentos causada pelos danos na rede ferroviária francesa, o que significa que a ofensiva alemã não teve o efeito pretendido.

Foi também a falta de apoio ferroviário que impossibilitou o êxito do ataque alemão à Rússia em 1941, o ponto de viragem da guerra. Por outro lado, foi com a destruição do sistema ferroviário alemão pelos ataques aéreos dos Aliados em 1944 e 1945 que o desfecho da guerra se acelerou pela destruição e isolamento de importantes contingentes de tropas alemãs. Surpreendentemente, as ferrovias continuaram a ser importantes em vários conflitos após a Segunda Grande Guerra Mundial.

Na Coreia, os americanos tiveram grande dificuldade em destruir as linhas de comunicação da China com a Coreia do Norte, que mantinham o lado comunista com suprimentos. Segundo James Van Fleet, comandante das forças da ONU, era sabido que os comunistas estavam a obter a maior parte dos seus suprimentos por via-férrea. Sabiam a localização de todas as linhas ferroviárias e daí terem procedido a sucessivos ataques aéreos a essas redes. O lado

americano e das Nações Unidas tinha supremacia aérea e naval, mas apesar dos seus ataques, as ferrovias continuavam a alimentar a Coreia do Norte, chegando mesmo a acumular reservas para ações ofensivas. As ferrovias foram difíceis de destruir por via aérea até ao advento dos mísseis guiados de precisão.

Mesmo na Guerra Fria, as ferrovias mostraram grande utilidade. Os Soviéticos construíram comboios maciços que transportavam mísseis nucleares táticos e estratégicos capazes de atingir cidades americanas e as ferrovias tinham a vantagem de tornar difícil a sua deteção. Contudo a natureza da guerra havia mudado. Não houve mais confrontos definidos entre exércitos massivos que precisavam ser fornecidos por via ferroviária. As guerras são mais móveis e envolvem menos tropas, tornando-se no que se define como conflitos de baixa densidade.

Novas armas, redes rodoviárias universais e a disponibilidade do poder aéreo significam que as ferrovias terão que ter o seu papel repensado na guerra atual. Mas quase todas as guerras, entre 1899 e 1956, entre a Crimeia e a Coreia, foram na essência “guerras ferroviárias”.

## 5. MUSEU COMO LUGAR DE MEMÓRIA

Serão os museus um mero depósito de materiais? Pretende-se neste capítulo estabelecer uma correlação entre o Museu e Lugares de Memória. Para isso é fundamental a compreensão do conceito de Lugar de Memória na construção de uma identidade individual e coletiva. De seguida procurar-se-á fundamentar de que forma o MNFNL é importante na construção de memórias e na criação de uma identidade ferroviária, funcionando como um Lugar de Memória. É ainda feita uma breve abordagem à história das Linhas de Guimarães e do Minho, no sentido de se compreender a importância de Lousado e da bitola mista que caracterizou este troço de via.

### 5.1. CONCEPTUALIZAÇÃO DE LUGAR DE MEMÓRIA.

Para se falar na memória como conceito articulador de diversas áreas do conhecimento, devemos referir a obra de Pierre Nora, *Les Lieux de Mémoire*, publicada na França entre os anos de 1984 e 1993. A obra foi projetada aquando da comemoração do Bicentenário da Revolução Francesa e apresenta o conceito de lugar de memória como uma espécie de pretexto para a edificação de uma história do presente em torno de uma grande data passada nacional para o país. “O objetivo era, em última instância, reconstruir, a partir de lugares de múltiplas naturezas, territórios simbólicos de uma glória passada diante da incerteza daquele inesquecível 1989.” (BARBOSA, 2016, p. 9)

Para Nora, os lugares de memória, são lugares nas mais diversas aceções do termo, indo do material e concreto, ao abstrato, simbólico e funcional, simultaneamente e em diversos graus. Esses aspetos devem sempre coexistir:

“Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de aura simbólica. Mesmo um lugar puramente funcional, como um manual de aula, um testamento, uma associação de antigos combatentes, só entra na categoria se for objeto de um ritual. Mesmo um minuto de silêncio, que parece o extremo de uma significação simbólica, é, ao mesmo tempo, um corte material de uma unidade temporal e serve, periodicamente, a um lembrete concentrado de lembrar. Os três aspectos coexistem sempre (...). É material por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante ao mesmo tempo a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólica por definição visto que caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vivida por pequeno número uma maioria que deles não participou.” (NORA, 1993, p.21-22)

Contudo nem tudo pode ser caracterizado como lugar de memória. Deve existir, associada ao documento, ao monumento, à instituição, uma “Vontade de Memória”. Na sua gênese deve haver um pressuposto memorialista que garante identidade. A sua constituição é o resultado de um jogo entre memória e história, uma interação entre os dois fatores que conduz à sua sobredeterminação recíproca. Sem essa vontade, os lugares de memória são só lugares de história. Segundo Nora (1993), a memória e a história não têm o mesmo significado, não são sinónimos, opondo-se as mesmas em tudo, correspondendo a memória à vida, sempre alcançada pelos grupos vivos, que está em evolução permanente, inconsciente das suas deformações sucessivas, enquanto a história é a reconstrução sempre problemática e incompleta daquilo que não é mais. A memória é um absoluto e a história não conhece outra coisa que não o relativo. O mesmo autor defende que a memória é representada pelas vivências e a reconstrução social dessas vivências será a história – o que chamamos de memória é na verdade história.

Para Nora "a memória enraíza-se no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto. A história só se liga a continuidades temporais, às evoluções, e às relações das coisas. A memória é o absoluto e a história o relativo" (NORA, 1993, NORA, p.9.) Existe proximidade entre as duas noções,

de memória e de história, como afirma Nora, “a necessidade de memória é uma necessidade da história.” (Nora,1993, p. 14). Desta proximidade resulta uma complementaridade e, até certo ponto, indissociabilidade, embora cada uma tenha um papel bem definido, que Le Goff esclarece quando refere que “tal como o passado não é história, mas o seu objeto, também a memória não é História, mas um dos seus objetos e simultaneamente um nível elementar de elaboração histórica.” (LE GOFF, 1984, p.180)

A história, segundo Veyne (1968), pode ser compreendida como uma série de acontecimentos, ou a narração dessa série de acontecimentos, que são sempre remetidas para um tempo passado. A memória permite remeter para um tempo passado, mas é uma realidade viva que subsiste no presente e, enquanto processo vivo, contribui para a História, nomeadamente no que diz respeito ao processo de narração de acontecimentos que é a História. A memória surge da passagem de uma série de acontecimentos vividos efetivamente a uma narração histórica dessa série de acontecimentos, tornando-se a protagonista para a construção de lugares confluentes de História e Memória. É no encontro destas duas dimensões que nasce um outro tempo, misto, que é composto no presente com elementos que a memória ainda consegue resgatar do passado. No espaço que existe entre o tempo passado e o tempo presente surge um espaço intermédio onde se cristalizam referências passadas com significados atribuídos pelo presente.

Maurice Halbwachs defende que a memória é a possibilidade de recolocação das situações escondidas que habitam na sociedade, profunda na sensibilidade (HALBWACHS, 1990). Este autor define uma relação entre memória coletiva e memória individual, sendo que a partir da memória coletiva as memórias individuais são reforçadas e recriadas, corroborando a ideia de que as lembranças são constituídas no interior de um grupo. A memória coletiva recompõe o passado, ou seja, a lembrança constitui uma reconstrução desse passado recorrendo ao presente, ancorando-se por reconstruções anteriores. Ainda segundo este autor, a memória deve ser entendida como um fenómeno coletivo.

O conceito de memória coletivo de Halbwachs é entendido como:

“... o processo social de reconstrução do passado vivido e experimentado por um determinado grupo, comunidade ou sociedade. Esse passado vivido é distinto da história, a qual se refere mais a fatos e eventos registados, como dados e feitos, independentemente destes terem sido sentidos e experimentados por alguém (HALBWACHS, 1991, p.32)”

Aqui o autor explica que a memória coletiva está ancorada nos marcos sociais, que são fatos e acontecimentos espaço-temporais, que ficam gravados na memória de um grupo e são compartilhados. A teoria psicossocial de Halbwachs sobre a memória coletiva destaca que a memória não se limita ao mundo do indivíduo, mas que é configurada pelas relações interpessoais de diferentes grupos sociais, sendo que a memória é um processo que permite ao indivíduo localizar-se na sociedade e no seu meio social cotidiano. Sendo assim, a memória é um fenômeno subjetivo que não pertence a nenhum indivíduo em particular, pois a relação que os indivíduos estabelecem com determinado evento, segundo o autor, será sempre coletiva, uma vez que evoca a experiência de outros.

Os Lugares de Memória são as recordações que se perpetuam no tempo, que fomentam rituais a uma sociedade que se considera desritualizada – sociedade que necessita destes lugares por ter perdido os meios de memória, fruto da evolução industrial e urbanização, que descaracterizaram as comunidades tradicionais baseadas na oralidade na transmissão das suas origens, juntamente com a globalização, a mediatização e o afastamento da memória verdadeira, social, intocada, própria de comunidades arcaicas ou primitivas, que possuem um modo próprio de apropriação do tempo e a sociedade urbanizada do mundo ocidental, que recorre à história como organizadora do passado, promovendo uma rutura entre memória e história (LE GOFF, 1996). "Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não existe memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter os

aniversários, organizar as celebrações, pronunciar as honras fúnebres, estabelecer contratos, porque estas operações não são naturais" (NORA, 1993, p. 13)

Para o autor, a separação entre memória e história na sociedade contemporânea produz significados bem definidos. A memória é considerada com representando a tradição, portadora de uma herança que lhe dá sentido e forma. Nora afirma que a memória é "ditatorial e inconsciente de si mesma, organizadora e todo-poderosa, espontaneamente atualizadora, uma memória sem passado que reconduz eternamente a herança, conduzindo o antigamente dos ancestrais ao tempo indiferenciado dos heróis, das origens e dos mitos", é como se ela, enquanto narrativa, tendesse a cumprir o papel que o mito tem nas sociedades tradicionais, ou seja, fundamentar e organizar." (NORA, 1993, p.8)

Nora (1993) defende um quadro evolutivo do modo como as sociedades utilizam a memória, indo das sociedades-memória ao estado-nação, sendo substituídos pelo estado-sociedade. O autor fala de uma memória "integrada, ditatorial e inconsciente de si mesma" (Nora, 1993, p.8) que cumpre totalmente o seu papel de "conservação e transmissão de valores" (Idem), que são típicas das sociedades-memória. Refere também que a memória pode deixar de cumprir o seu papel transmissor de referências que integra o indivíduo na dinâmica da sua sociedade/grupo.

É fundamental compreender-se se a memória está a cumprir a sua função. Se a memória falhar, isto é, se existir percepção de que há momentos em que não está a ser garantida a transmissão dos valores inerentes, que em teoria deveriam ser transmitidos, surgem os processos de construção dos lugares onde a memória é a protagonista. Nas sociedades-memória, a memória era constituída de valores inerentes à família, escola, igreja e Estado, sendo os mesmos suficientes para a manutenção dessas sociedades. Com o surgimento do Estados-Nação, a memória começou a assimilar os próprios ideais do Estado (NORA, 1993).

A História apresenta-se como paralelo opositor, funcionando como narrativa unificadora que separa e seleciona os fatos. A História define o passado como algo distante, imbuído de mistério, algo que deve ser analisado, criticado e revisto, e, como consequência, mata a memória. Desta forma, a História gera um sentimento de identidade universal que necessita ser sorvida, diferente da memória que se relaciona com várias identidades fragmentadas, cada uma com uma memória específica.

Nesta evolução, a memória não perde um dos seus traços caracterizadores mais importantes identificado por Nora e que é o seu caráter sagrado. Se entendermos o caráter sagrado como uma dimensão ininteligível que resulta do facto de não estar codificada, percebemos que há sempre uma parte da memória que se mantém no sagrado. Esta dimensão sagrada é possível porque a memória transporta consigo uma dimensão de inconsciência incapaz de se autoanalisar e codificar. Contudo, com o advento dos Estados-Nação passamos a ter uma memória tutelada pelo Estado que passa a recuperar do passado apenas as dimensões que estejam de acordo com os seus interesses.

Com as mudanças rápidas das sociedades contemporâneas as Nações deixaram de ser o “quadro unitário que encerrava a consciência da coletividade” (Nora, 1993, p.12), o que facilitou a alteração do Estado-Nação para o Estado-Sociedade. As dinâmicas de âmbito global que caracterizam as sociedades pós-modernas trouxeram dinâmicas que se focam no indivíduo e na dimensão local, fomentando uma negociação entre o local e o global, que se vão influenciando mutuamente.

Pierre Nora explica os lugares de memória como correspondendo a uma estrutura tricéfala: material, funcional e simbólica. Estas três dimensões permitem “fixar um estado de coisas” cuja finalidade é “bloquear o trabalho de esquecimento” (Nora, 1993, p.22), principal objetivo dos lugares de memória. A edificação e funcionamentos dos lugares de memória são entendidos como: dimensão material – seleção de meios como que se materializa; dimensão funcional – criação de meios para o funcionamento e cumprimento do seu propósito e a dimensão simbólica – que assegura a manutenção desse lugar.

Os lugares de memória surgem como forma de responder ao sentimento de descontinuidade entre o tempo presente e o tempo passado, resultado de rápidas transformações da sociedade. Estes lugares de memória não surgem de forma espontânea. São espaços que surgem no presente com o objetivo de consolidar uma ideia de continuidade do passado, que obedecem a uma série de intenções, cuja função se prendem com a proximidade existente entre os lugares de memória e os discursos identitários.

A memória reposiciona-se, fruto da problemática da nacionalidade e da consequente construção e reconstrução de identidades nacionais, e adquire um valor elevado enquanto instrumento de controlo do passado, que legitima também opções de presente e de futuro, assumindo-se assim que “a memória faz parte dos jogos de poder” (Le Goff, 1984b, p. 168), o que faz de si um valioso instrumento para os poderes políticos, que a instrumentalizam em seu proveito.

Guillaume (2003) segue o pensamento de Nora, reforçando a ideia que é na França de finais de século XVIII que surge a memória como instrumento, nomeadamente com a implementação de um aparelho institucional que visa instrumentalizar a memória para que a mesma sirva os propósitos do poder político, funcionando como memória autorizada. A memória autorizada “articula-se assim em torno de dois pólos: a escrita da história e o sistema de conservação” Guillaume (2003, p. 108). O mesmo autor defende que a produção do passado, no sentido etimológico de torna visível, de fazer aparecer, da cultura e das artes, é a uma produção de memória ao serviço do poder, surgindo assim o conceito de memória do poder (GUILLAUME, 2003).

Os Lugares de Memória não são lugares fechados e estáticos, mas antes de mais lugares em constante mudança, alimentada pelo caráter vivo de que a memória desfruta, uma vez “que os lugares de memória só vivem da sua aptidão para a metamorfose, no incessante ressaltar de seus significados e no silvado imprevisível de suas ramificações” (Nora, 1993, p.22). Estas metamorfoses vão ter consequências nas dimensões materiais, funcionais e simbólicas que estão na génese dos lugares de memória porque são ao mesmo

tempo um lugar de excesso, fechado sobre si mesmo, fechado na sua identidade e lugares abertos sobre a extensão das significações (NORA, 1993). Estas significações vinculam o passado e vinculam também o futuro, dando lugar a outros fenómenos como a patrimonialização.

Os “Lugares de Memória” são resposta à necessidade que o indivíduo da sociedade contemporânea tem de se identificar com grupos que partilham características semelhantes, seja o género, a etnicidade, os comportamentos, as gerações. O conceito de lugar de memória reflete uma mescla entre história e memória, porque na ausência de memória surge uma necessidade de o indivíduo se identificar com algo que o relegue à memória do passado, cristalizando-a naquilo que é história. “O passado é-nos dado como radicalmente outro, ele é esse mundo do qual estamos desligados para sempre. É colocando em evidência toda a extensão que dele nos separa que a nossa memória confessa a sua verdade como operação que, de um golpe a suprime.” (NORA, 1993, p. 19)

Em suma, da mesma maneira que na religião, os santuários e altares representam lugares que garantem aos indivíduos a ligação entre uma realidade fatural que é terrena e uma realidade divina que é inalcançável, os lugares de memória possuem o poder de permitir o contacto entre dois tempos distintos. Esses tempos são o presente, que é fatural, e o passado, que é ao mesmo tempo fatural e reconstruído, e, tal como acontece na religião, na qual os santuários estão imbuídos de simbolismo, também os lugares de memória estão imbuídos na mesma aura simbólica. Em ambos os casos, é a dimensão sagrada, da qual não podem escapar, que determina a importância que estes lugares adquirem, e para que os lugares de memória não desapareçam é fundamental sacralizá-los, infundindo-lhes a sua dimensão simbólica. Mas em que medida é que estas conceptualizações se configuram para a memória ferroviária e no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado?

## 5.2 MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO DE LOUSADO – LUGAR DE MEMÓRIA E IDENTIDADE FERROVIÁRIA.

A memória é fundamental para relembrar situações e informações que são relevantes em determinado momento, que provêm normalmente de conhecimentos oriundas de pessoas da nossa esfera social. É uma ação inconsciente, mas é premente para a formação das nossas memórias sociais e pessoais, fortalecendo ou enfraquecendo relações. São várias as definições que são propostas na tentativa de elucidar aquilo que é o campo complexo que é a memória, sendo que algumas são mais relevantes do que outras para o estudo que se pretende apresentar.

Le Goff (1982) propõe que o estudo da memória é um problema da contemporaneidade que se opõe ao eterno presente. Nora (1993) corrobora este pensamento e vai mais além dizendo que “a história é o que as nossas sociedades condenadas ao esquecimento fazem do passado. O mesmo autor afirma que a memória coletiva é “o que fica do passado no vivido dos grupos, ou o que estes grupos fazem do passado” (NORA, 1993, p.8). Segundo estas perspectivas, o Museu Nacional Ferroviário é a corporalização de um passado que foi experimentado pelas gerações que viveram a realidade ferroviária e daquelas que ainda a vivem, é uma memória de vários grupos sociais transformada num espaço que remete para um conjunto de lembranças individuais que se unificam para criar uma memória coletiva.

Maurice Halbwach (1990) estabelece uma relação entre memória coletiva e memória individual. As memórias coletivas são o fortalecimento e recriação das memórias individuais, intensificando a ideia de que as lembranças surgem no interior dos grupos. O MNFNL é uma recomposição do passado de uma comunidade e de diferentes grupos sociais grupo (de Lousado e de gente ligada ao universo da ferrovia), baseado em elementos vividos pelos mesmos, que se cristalizam em objetos que remetem para esse passado e que estão expostos

num local que é mais um lugar de memória do que um mero depósito de objetos com valor histórico.

Segundo este autor:

“o processo social de reconstrução do passado vivido e experimentado por um determinado grupo, comunidade ou sociedade. Este passado vivido é distinto da história, a qual se refere mais a fatos e eventos registados, como dados e feitos, independentemente destes terem sido sentidos e experimentados por alguém.”  
(HALBWACHS, 1991, p.32)

Halbwachs defende que a memória coletiva vive ancorada a marcos sociais, que correspondem a fatos e acontecimentos espaço-temporais, que ficaram gravados na memória de um grupo e são partilhados. Estes conceitos, aparentemente de elevado teor abstracto são, na realidade, importantes para o Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, porque permitem observar a relação de um marco espacial (o MNFNL) na memória coletiva das novas gerações, tentando elencar de que forma este passado é reconstruído no presente. Isto permite-nos refletir sobre a relação entre memórias; individual, grupal e coletiva e o museu. Desta forma, a memória individual da ferrovia difere de pessoa para pessoa, do tipo de relacionamento que o indivíduo teve ou tem com os caminhos-de-ferro, contudo estas diferentes recordações são a génese da construção de uma identidade grupal, e é em locais como o MNFNL que essa identidade grupal se transforma numa memória coletiva. A memória da ferrovia corresponde ao que é recordado pelo coletivo, porque está suportada pelos grupos sociais a que os diversos indivíduos pertencem. Um habitante de Lousado tem as suas recordações pessoais, referentes ao espaço que ocupa na comunidade. A comunidade é fortemente ligada ao mundo ferroviário e isso faz com que os seus membros, mesmo que indiretamente, partilhem uma memória coletiva relativa aos caminhos-de-ferro, edificando uma identidade ferroviária. Estas memórias podem ter diversas origens. Podem estar relacionadas com ligações familiares, laborais (trabalhadores dos

caminhos-de-ferro ou das oficinas), com a movimentação no espaço (o comboio enquanto meio de locomoção) e até mesmo com a memória experimentada através dos sentidos. A existência de um museu na freguesia de Lousado que faz alusão a esse universo permite que as memórias coletivas se solidifiquem e perpetuem.

Relativamente à memória coletiva, Le Goff apresenta duas formas – o documento, cuja função é servir como prova que atesta a veracidade dos fatos, e monumento, que mostra o legado do passado, possuindo poder de perpetuação, como fruto da memória coletiva. Este autor defende que existem formas de documentação não formais, como a oralidade, que também devem ser consideradas, sobretudo no caso de estudo de Lousado. (Le Goff, 1990, p.3). As memórias que são partilhadas através da oralidade pelos habitantes da freguesia são testemunhos únicos que não são considerados pela História. Como afirma Le Goff, a História baseia-se em factos que são peneirados e rescritos através do olhar do investigador e a Memória existe na consciência pessoal, é simbólica, até certo ponto inalterada, e subsiste para congregar uma identidade comum, uma identidade ferroviária para o caso em estudo.

“Neste sentido, há um processo de individualização da memória no momento em que o individuo se recorda, transformando o evento público numa experiência pessoal (Lowenthal, 1998). Em outras palavras, o individuo extrai memórias de uma variedade de grupos e as organiza de forma idiossincrática, com sua maneira de ver e sentir, personalizando a memória do evento. Por outro lado, o individuo incorpora a linguagem e as convenções verbais produzidas em sociedade, o que faz com que a memória seja coletiva.” (ANSARA, 2000, p. 52)

O MNFNL tem importância porque a sua existência significa que as pessoas que estiveram envolvidas com a ferrovia estabelecem uma relação sentimental com a mesma e essa relação instituiu um sentimento comum, que pode ser revivido numa visita ao espaço do museu ou pela percepção que o mesmo existe e está presente. Segundo o pensamento de Halbwachs (1990), as pessoas

esquecem aquilo que não teve significado ou que não experimentaram. Tem que existir uma relação de emoção com a realidade ferroviária para que a descrição dos acontecimentos, e aqui assumimos a existência do MNFNL, a narrativa histórica, social e cultural do seu acervo, se torne útil, ganhando poder na reconstrução da memória. Este autor remete para o fato das nossas lembranças serem sempre coletivas, mesmo que só nós estejamos envolvidos no acontecimento, por exemplo numa visita individual ao MNFNL. A forma como olhamos os eventos que estão implícitos na exposição têm como base a nossa vivência com a realidade ferroviária, mas existe, no entanto, um conjunto de perspectivas que são partilhadas coletivamente, subjacente aos acontecimentos plasmados na exposição, que nos leva a olhá-los de maneira diferente, mesmo que de forma inconsciente. É esse olhar externo e coletivo, essa memória partilhada que nos situa no tempo e no espaço, no caso a ferrovia, a sua importância histórica e a especificidade da temática expositiva, isto é as Linhas de Via Estreita do Porto, obrigando-nos a fazer uma ponte entre o passado e o presente e a conceber a memória coletiva, fundamentada na memória individual de todas as pessoas que contribuem para a existência desse pensamento coletivo. É através do trânsito entre estes dois tempos que a memória é refeita, reconstituída, repensada, transformando o passado numa realidade fomentada em ideias e imagens contemporâneas. O contributo do MNFNL para esta “visão do passado no presente”, como refere Lowenthal (1998), faz com que a memória coletiva seja sempre uma memória do presente e que o espaço do museu funcione como lugar de memória, que é muito mais do que repositório de objetos de interesse histórico ou um armazém de elementos que já não têm utilidade na sociedade atual devido aos avanços tecnológicos. É fundamentalmente uma viagem ao passado, ao imaginário coletivo, a inúmeras histórias, estas que compõem a História, que ficaram por contar, materializadas num local, num cenário/paisagem, onde os personagens silenciosos - os elementos em exposição - nos transportam para um passado que transita para o presente. A existência destes personagens e deste palco de narrativas (locomotivas, carruagens, objetos oficiais e o espaço museológico)

atribui ao MNFNL uma unicidade que o eleva a um lugar de memória simbólico para aqueles que viveram a realidade de via estreita no Porto e no Minho.

O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado pode ser considerado um lugar de memória, pois, segundo a perspectiva de Nora (1993), corresponde a um ponto de referência que estrutura a memória e que a insere na coletividade a que pertence. Nora afirma que devem coexistir três aspectos fundamentais; o material, o simbólico e o funcional. Segundo este ponto de vista o MNFNL é material, pelo seu conteúdo demográfico, funcional por hipótese, uma vez que garante em concomitância a cristalização da lembrança e a sua transmissão, e simbólico visto que caracteriza um determinado momento ou experiência vivida por um pequeno grupo numa maioria que não participou dos acontecimentos.

Podemos então assumir que os lugares de memória são como *o negativo fotográfico* da realidade, de um outro tempo que foi importante para a construção do presente, consistindo no elo perdido com o passado. Este aspeto é fundamental para considerar o MNFNL como um lugar de memória, pois a implementação da ferrovia representou uma nova conceção de tempo e espaço, além de ter sido um marco para a história e modernização do país - no caso específico, para a história e modernização da sua região Noroeste - e da sua relação com a Revolução Industrial, elencando-se com a revolução dos transportes, que anteriormente eram feitos com tração animal, por via fluvial ou marítima.

Ainda de acordo com a definição de Nora, estes lugares possibilitam uma forma nova de apreender e compreender uma memória que não faz parte do nosso dia-a-dia, uma vez que não vivemos com aquilo que eles representam. O MNFNL, apesar de remeter para uma memória individual e coletiva presente – a ferrovia ainda existe está ativa - reporta-se a um quotidiano que poucos, ou quase nenhuns, das gerações mais novas viveram – a era do vapor (de notar que na página *memórias da linha trindade - guimarães/póvoa de varzim* no Facebook, foram carregadas fotos com composições em circulação no ano de 1976). Estes lugares de memória fomentam a cristalização da memória de uma

localidade onde novas gerações se revêm e reconhecem, tendo possibilidade de criar um sentimento de identidade e pertença. Seguindo desta ideia, a Freguesia de Lousado, Concelho de Vila Nova de Famalicão está fortemente arreigada à tradição ferroviária, à sua história e evolução. Os habitantes têm uma relação afetiva e social com o mundo dos caminhos-de-ferro – foram ferroviários, são ferroviários, tiveram familiares ferroviários, têm familiares ferroviários. A presença do Museu alimenta as memórias individuais e coletivas de Halbwachs (1990), sendo concomitante com uma narrativa que é partilhada por todos os membros de uma comunidade, ajudando a perpetuar a memória, e contribuindo para que esta se transforme em história, partilhada por outros grupos que não estão diretamente ligados a essas memórias.

Também Le Goff refere a importância da memória no processo de construção e reforço da identidade:

“A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar de “identidade”, individual ou coletiva, cuja busca é uma das actividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia” (1982, p. 57)

Este autor reforça ainda mais a importância da memória para a construção da identidade coletiva quando destaca a diferença entre documento e monumento, descrevendo monumento como algo que pertence ao passado, que permite evoca-lo e manter a sua recordação (LE GOFF, 1982). O MNFNL acaba por ter a função de monumento, algo que pertence ao passado, mas presente na sua existência enquanto local onde se depositam materiais e memórias, mas também pode considerar-se um documento, quando é utilizado para fazer uma interpretação daquilo que representou através da construção histórica de uma linha cronológica, conceito que define, sem dúvida, o que é o MNFNL.

Pollak (1992) reitera a importância da memória na construção da identidade coletiva, descrevendo três elementos fundamentais. O primeiro relaciona-se com a unidade física, que se baseia no sentimento de existência de fronteiras

físicas, a pertença a um grupo. A segunda refere-se à continuidade dentro de um tempo, no sentido físico da palavra, mas também no sentido moral e psicológico e finalmente um sentimento de coerência, que são elementos formadores dos indivíduos unificados, neste caso o grupo *corporativo* dos ferroviários.

Deste modo, a memória coletiva transforma-se num fator determinante para a existência de um sentimento de continuidade, de coerência de um indivíduo e para a construção da memória dos que lidaram, de múltiplas formas, com a ferrovia. Ligados a estes elementos estão os lugares de memória, já referidos, que se reportam a lugares ligados a lembranças, mas sem terem uma conotação obrigatória ao tempo cronológico.

A importância do Património Ferroviário é notória e o seu estudo pertinente para demonstrar a ligação entre a identidade dum local e a sua história, que corre sempre o risco de se perder nos meandros do tempo, conceitos suportados, sem dúvida, por Nora, Le Goff, H. Halbwachs e no entre nós os excelentes estudos de José Guilherme Abreu<sup>57</sup>. Mesmo em termos patrimoniais, e tomando por referência a definição de Choay (2010), na qual a autora afirma que o Património expressa a identidade histórica e as vivências, estas que contribuem para manter e preservar a identidade duma nação, comunidade, ou outro grupo, verificamos que o Património Ferroviário, material ou imaterial, relevante para a comunidade. Tal permite recordar o passado e o caminho que conduziu ao presente, possibilitando o reviver e atribuindo-lhe novos significados através da memória. Desta forma, um bem ou um conjunto de bens – reportando-nos ao Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado – funciona como suporte para suscitar lembranças daqueles que estiveram ligados a esse passado, fomentando lembranças significativas dentro do contexto, mas sujeito aos filtros atuais.

---

<sup>57</sup> Abreu, José Guilherme (2005). Arte pública e lugares de memória. Revista da Faculdade de Letras CIÊNCIAS E TÉCNICAS DO PATRIMÓNIO, I Série vol. IV, pp. 215-234.

## 5.3 A IMPORTÂNCIA DE LOUSADO NA LINHA DE GUIMARÃES E DO MINHO - UM LUGAR DE DUAS BITOLAS.

Não podemos falar da importância de Lousado para a ferrovia nacional sem fazermos uma breve abordagem à memória e história da Linha de Guimarães. O próprio MNFNL, local onde foi realizado o estágio, encontra-se instalado nas antigas oficinas do Caminho de Ferro de Guimarães (1883-1927), localizadas em Lousado, Freguesia de Vila Nova de Famalicão.

Em primeiro lugar é importante destacar que a Linha de Guimarães foi um caminho-de-ferro de via reduzida, com uma bitola de 1,00 metros, que fazia a ligação entre a cidade do Porto e Fafe, numa extensão de aproximadamente 83000 quilómetros. A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte chegou a ponderar a construção de uma extensão deste trajeto até à Linha do Tâmega.

A Linha de Guimarães foi inicialmente projetada para ligar a Trofa a Guimarães, tendo obtido autorização do governo através do decreto – lei 11 de julho de 1872 (TORRES, 1958). O início dos trabalhos deu-se sobre a égide do empresário Simão Gattai, mas foi a Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães que a finalizou e a pôs à exploração até Guimarães, tendo sido mais tarde prolongada até Fafe, a 21 de Julho de 1907. Foi também ligada à Linha da Póvoa, trabalho executado pela Companhia do Norte de Portugal (NORTE) entre a Senhora da Hora e a Trofa.

### 5.3.1 Do Projeto, a Inauguração e a Chegada a Fafe

A Linha de Guimarães teve diversos projetos que não passaram do papel e sofreu várias alterações ao nível da concessão. A 11 de Julho de 1871, foi concedida a Simão Gattai a construção de um caminho-de-ferro de bitola

métrica, que ligasse o Porto a Braga, que deveria passar por Santo Tirso e Guimarães. No ano seguinte, com o objetivo de ligar fazer a ligação com a Linha do Minho, foi incluído um ramal que passasse por Fafe (TORRES, 1958). No entanto, com alterações de concessão e alterações ao projeto, em oito anos apenas tinham sido construídos cerca de 6 quilómetros em via larga, entre o Bougado e Santo Tirso. A 16 de Abril de 1879, deu-se autorização para o projeto de António Soares Veloso, para a construção de uma ligação ferroviária, ainda em via larga, entre Guimarães e Bougado. As iniciativas para a construção da linha eram todas de foro privado, sem apoios estatais, e a 5 de outubro de 1880, definiu-se que a linha fosse construída em bitola métrica, de 1,00 metros (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1926).

A primeira experiência de circulação de comboios ocorreu a 31 de dezembro de 1883, entre a Trofa e Vizela, sendo o troço construído em via algaliada (Vd. Glossário), fazendo a ligação à Linha do Minho. A linha chega definitivamente a Guimarães a 14 de abril de 1882, e foi a Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães que a finalizou e a pôs à exploração. (TORRES, 1958).

Em 1903, a Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães recebe a concessão para estender a linha até Fafe. Contudo diversos processos burocráticos entre a Companhia e o Estado retardaram o prolongamento da linha. A lei de 11 de julho de 1899, que tinha como objetivo a reorganização da administração dos Caminhos de Ferro do Estado, disponibilizou um fundo especial a ser utilizado nos caminhos-de-ferro, potenciando a construção de novas linhas, com vantagens como isenção de impostos na importação de material circulantes e de materiais de construção e apoios financeiros do Estado na construção de novos troços de linha. É com esta lei que se assiste a um período de grande atividade na construção de caminhos-de-ferro, e é neste contexto que é implementada a continuação da linha de Guimarães até Fafe (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1926.).

A 2 de Maio de 1900, a Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães (doravante CCFG) apresentou um requerimento para beneficiar das condições que tinham sido disponibilizadas pela Lei de 11 de julho de 1899 e o pedido foi aprovado a 23 de julho de 1900 (VARGAS, 1902). A concessão da empreitada à Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães foi tornada definitiva a 1 de Agosto de 1899 e a 22 de novembro de 1901, o Rei D. Carlos autorizou a CCFG a construir e a explorar o troço de linha Guimarães – Fafe (VARGAS, 1902). O novo troço seria construído em bitola métrica. A CCFG, perante dificuldade de financiamento público, viu-se obrigada a vender títulos de dívida pública para o financiamento das obras e para a aquisição de material rolante. A linha é aberta e começa a funcionar a 21 de Julho de 1907. (REIS et al, 2006; TORRES, 1958).

### 5.3.2 A “NORTE” - Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

No final do século XIX, houve por parte do governo uma iniciativa para a realização de estudos para a construção de vias de bitola estreita, destacando-se, para o caso em estudo, a linha entre Guimarães a Braga, e uma linha entre Braga e Monção. Foi também realizado um estudo para a construção de um troço de caminho-de-ferro entre Guimarães que estabeleceria ligação com a Linha do Tâmega<sup>58</sup>.

Com a chegada do século XX, as Companhias de Caminhos de Ferro de Guimarães e Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão tinham à sua disposição

---

<sup>58</sup> Plano da Rede Complementar do Norte do Mondego, de 15 de fevereiro de 1900

capitais para abraçar novos projetos. (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1926). A Companhia da Póvoa pediu, no ano de 1901, a autorização para a construção de novos troços, contemplando um que ligasse Vila Nova de Famalicão e Guimarães e outro entre Lousado e o Mindelo. Em 1905 a mesma Companhia solicitou a construção de mais troços, destacando-se o de Laundos a Fão e o de Modivas a Leça. Perante estes pedidos, o Conselho Superior de Obras Públicas concluiu que o troço entre Lousado e Mindelo era relevante para ser analisado.

Em 1908 e 1909 as companhias pediram autorização para se fundirem com a empresa que era responsável pelas linhas do Alto Minho. A gestão da rede de via métrica do Minho ficaria assim sob a gestão de uma entidade única. O troço entre o Mindelo e Lousado, que garantiria a ligação entre redes, acabou por não ser concretizado, apesar de ter sido autorizada a sua construção (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1926). A união entre empresas foi autorizada por despacho de ministros de 22 de junho de 1909, contemplando a construção do troço Mindelo – Lousado, a adaptação a bitola métrica da Linha da Póvoa e o fim da via algaliada entre Lousado e Trofa. (TORRES, 1958) A fusão entre as diferentes empresas não chegou a ocorrer, motivada pelo despoletar da Grande Guerra (1914-1918), que teve um impacto económico significativo e tornou impossível a fusão. A 17 de setembro de 1915 foi feita uma lei na tentativa de melhorar a situação, possibilitando a construção de vias férreas no leito de estradas, mas a questão económica tornava-se insustentável e o projeto não foi avante (Caminhos de Ferro, 1926).

A 5 de julho de 1926, a Companhia da Póvoa solicitou a construção e exploração de um troço de caminho-de-ferro ligando a Linha da Póvoa à Trofa, na Linha de Guimarães. Este troço de caminho-de-ferro seria, como os restantes em bitola métrica, partindo da Senhora da Hora. É neste contexto que é construída a variante entre Lousado e a Trofa, aproveitando a plataforma da Linha do Minho, utilizando o sistema de via algaliada. Tendo sido pensada como provisória, a solução de via algaliada acabou por se tornar definitiva. O troço em comum entre a Linha de Guimarães e a Linha do Minho acabou por gerar grandes problemas de tráfego em ambas as linhas. Em 1926, a 26 de outubro,

o Decreto 12.568 autorizou a construção do troço de linha entre a Trofa e a Linha da Póvoa, mas para que isto fosse possível seria necessária a fusão entre as duas Companhias (A Companhia da Póvoa e a Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães). O mesmo decreto exigia que o troço de caminho-de-ferro entre Lousado e a Trofa fosse passado para via estreita e que a Linha da Póvoa fosse em bitola métrica (Diário da República a, 1926). O Decreto nº 12.559, de 27 de outubro de 1926, foi também importante para a Linha de Guimarães, considerando esta linha com uma das ligações de caminho-de-ferro prioritárias para a adaptação à tração elétrica. (Diário do Governo b, 1926.) O processo de fusão foi finalmente concretizado a 14 de janeiro de 1927. Surge assim a Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, ou a “NORTE” (TORRES, 1958; RIBEIRO E SILVA, 2009). Uma das maiores empreitadas da Companhia “NORTE” foi a construção do troço de linha entre a Senhora da Hora e a Trofa, tendo a mesma sido concedida a André Borie<sup>59</sup>, conhecido internacionalmente pela construção da Linha Internacional de Tende<sup>60</sup> e pelo Túnel do Monte Branco.

O ano de 1931 é fundamental para o troço Senhora da Hora – Trofa, na medida em que a construção do troço prosseguiu com grande celeridade, estando os trabalhos concluídos a 11 de fevereiro do ano seguinte. Tendo em conta todos os constrangimentos que eram frequentes aquando da construção de novos troços de linha férrea, esta ligação foi executada e concluída sem grandes problemas. A cerimónia de inauguração aconteceu a 15 de fevereiro de 1932, contando com a presença do presidente do Conselho de Administração da Companhia “NORTE”, que simbolicamente apertou o último parafuso na estação do Bougado (Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1932). Outra cerimónia foi realizada a 14 de Março do mesmo ano, tendo sido a cerimónia

---

<sup>59</sup> Engenheiro civil francês que esteve envolvido em vários projetos de construção pública do estado francês e ajudou a construir parte do túnel do Monte Branco e a Linha de Tende.

<sup>60</sup> Célebre Linha que Liga Cuneo a Nice nos Alpes Marítimos

oficial de inauguração da ligação Senhora da Hora – Trofa e do Túnel da Trindade, que contou com figuras de destaque do Estado Português (e personalidades ligadas aos caminhos de ferro), com destaque para a presença do Presidente da República, Marechal Óscar Carmona. A cerimónia teve início com uma visita de comboio ao interior do Túnel de Trindade, seguindo-se uma viagem desde a Estação da Boavista (Avenida da França) até à Senhora da Hora, onde foi feita a bênção da nova linha (D'ORNELLAS, 1932). A viagem continuou até chegar finalmente a Guimarães, regressando novamente à Estação da Boavista, terminando a viagem inaugural<sup>61</sup>. Foi também inaugurado novo material circulante, destacando-se várias locomotivas da empresa alemã Henschel & Sohn e carruagens da empresa napolitana Officine ferroviarie meridional. Podemos contemplar um exemplar destas carruagens no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, bem como Locomotivas da Henschel & Sohn.

### 5.3.3 Entre os anos 30 e os anos 50 do século XX

A linha Senhora da Hora – Trofa entra oficialmente ao serviço do público a 15 de Março de 1932, adquirindo grande importância na medida em que era elo de ligação entre as redes de via estreita do Porto e de Guimarães (SOUSA, 1933). Esta ligação aumentou consideravelmente o tráfego entre a Trofa e o Porto, e para fazer frente a esta situação a via foi duplicada neste troço, ficando as obras concluídas a 1 de Janeiro de 1933 (RIBEIRO DA SILVA, 2017).

---

<sup>61</sup> Eduardo Alberto Plácido, responsável pela fusão da Companhia da Póvoa e da Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães, diretor da Companhia “NORTE”, ofereceu um banquete no restaurante do Palácio de Cristal aos participantes da viagem inaugural da Linha Porto-Guimarães («A Visita do Chefe de Estado ao Norte e a Inauguração do Túnel da Trindade e Linha da Senhora da Hora à Trofa» (PDF). Gazeta dos Caminhos de Ferro. 45 (1062).).

A Linha de Guimarães tinha um dos seus pontos fracos no facto da estação principal – Boavista (Avenida da França) - estar afastada do centro da cidade. Para fazer face a esta situação, começou-se a planear a construção de uma nova estação, mais próxima do centro da cidade do Porto. Depois de vários problemas e atrasos, as obras de construção da estação da Trindade iniciaram-se a 28 de outubro de 1930. Ficou concluída em 1938 e foi inaugurada a 28 de outubro do mesmo ano. (TORRES, 1958)

Outros ramais estiveram projetados para esta linha, todos de via estreita, ao abrigo do Decreto-Lei nº. 18 190, de 28 de Março de 1930, que contemplava os seguintes: Linha do Ave, entre Caniços e Arco do Baúlhe; Linha Transversal do Minho, entre Guimarães e Arcos de Valdevez, e outro que ligava a Linha do Ave e a Linha Transversal do Minho, com o nome de Linha Transversal de Lanhoso. Todas estas linhas não passaram do papel.

A Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses fecha no ano de 1948 o circuito das linhas reduzidas do Porto (Linha da Póvoa de Varzim, da Póvoa de Varzim a Vila Nova de Famalicão, Linha de Guimarães, entre Senhora da Hora e Lousado) com algaliamento (a via estreita fica instalada no meio da via larga) do troço de via larga entre Vila Nova de Famalicão e Lousado. Já existia este sistema entre Trofa e Lousado.

A 19 de Maio de 1948, um diploma do Ministério das Comunicações, publicado no Diário do Governo nº 115, II Série<sup>62</sup>, aprovava o projeto da Companhia de Ferros Portugueses para ampliar a Estação de Lousado e construir um triângulo ferroviário (Vd. Glossário) para ligar diretamente a Linha de Guimarães à Linha de Famalicão. O projeto contemplava ainda um estudo sobre os dispositivos de segurança a usar e obras a realizar numa passagem de nível que já existia. Há ainda, no mesmo ano, um despacho de 9 de dezembro, publicado no Diário do Governo nº 297, II Série, de 23 de dezembro, que aprova

---

<sup>62</sup> «Parte Oficial» (PDF). Gazeta dos Caminhos-de-ferro. 60 (1452). 16 de Junho de 1948. p. 354-35

os projetos da CP para “aditamento ao indicador geral de serviço que prestam as estações e apeadeiros e de aditamentos nos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas Linhas do Minho e Douro, mediante os quais o apeadeiro de Lousado, fazendo serviço para a via larga (linha do Minho), e a estação de Lousado, fazendo serviço de via estreita (linha de Guimarães), passam a constituir uma só estação – de Lousado – e são estabelecidas distâncias próprias para a nova estação.”( Gazeta dos Caminhos de Ferro, pp. 224-227). No ano de 1949 é alargado o troço de linha entre Famalicão e Lousado, permitindo que fossem feitas ligações diretas da Póvoa de Varzim a Guimarães e a Fafe (Reis et al. 2006).

#### 5.4.4. A Segunda Metade do Século XX

Nos primeiros anos da segunda metade do século XX, em 1954, a Estação de Lousado ganhou uma *menção honrosa simples* (como no original) no âmbito do XIII Concurso das Estações Floridas, concurso que premiava as estações com os melhores jardins, que surgiu em função do aproveitamento, pelo Serviço Nacional de Propaganda, da decisão da Companhia de Caminhos de Ferro de construir “Estações à Portuguesa”, para promover o transporte ferroviário e agradar aos turistas. Segundo Raimundo (2015), os arranjos de flores complementam na perfeição a arquitetura dos alpendres, gelosias (Vd. Glossário), telhas e azulejos pictóricos. É também na segunda metade do século XX que algumas das estações da Linha de Guimarães deixam de funcionar a determinadas horas de menos movimento, o que vai permitir uma redução de custos com pessoal (RIBEIRO DA SILVA, 2007).

Em 1986 criou-se o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto. Este Gabinete tinha como função desenvolver as ligações ferroviárias da cidade do Porto e dos arredores. Foi também programada a duplicação e eletrificação da via, remodelação de estações e apeadeiros, modernização da sinalização e

telecomunicações nos troços de Ermesinde a Braga e de Lousado a Guimarães, tendo sido este adaptado a via larga (MARTINS et al. 1996). Foi também na primeira metade da década de 80 que foi criado o Núcleo Museológico de Lousado, inserido num programa da CP para preservar o Património ferroviário histórico.

No mês de janeiro de 1996 terminou-se um estudo prévio para a remodelação do troço Lousado e Nine, e no mesmo ano já estavam a ser terminados os projetos de remodelação do troço Lousado – Santo Tirso – São Romão para que as obras tivessem início no final do mesmo ano. Estas obras tinham como objetivo a melhoria das condições do serviço ferroviário, fomentando a criação de vários serviços suburbanos de passageiros, incluindo a passagem do Alfa Pendular entre São Bento e Braga, que passaria por Lousado. A 19 de janeiro de 2004 é reaberta a Linha de Guimarães, após terminado o processo de modernização, inserida nos Serviços de Urbanos do Porto. (CP, 2019)

Fases de Construção da Linha de Guimarães		
Entre Estações	Extensão em km	Data de Conclusão
Trofa a Vizela	23,300 Km	31 de dezembro de 1883
Vizela a Guimarães	8,130 Km	14 de abril de 1884
Guimarães a Fafe	21,450 Km	21 de Julho de 1907
Senhora da Hora a Trofa	22,230 Km	14 de Março de 1932
O troço de caminhos-de-ferro entre a Boavista e a Senhora da Hora já se encontrava a funcionar pela Linha da Póvoa desde 1875		
Boavista a Trindade	2,350 Km	30 de outubro de 1938

Tabela 1 – Fases de Construção da Linha de Guimarães

## **6. DESAFIOS E INOVAÇÃO NO MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO DE LOUSADO – PLANO DE VALORIZAÇÃO PATRIMONIAL**

Neste capítulo pretende-se fazer uma análise ao Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado, tendo em conta aquilo que é neste momento e aquilo que se pretende que seja, com a finalidade de criar um Plano de Valorização Patrimonial. O Museu Nacional Ferroviário candidatou-se recentemente à Rede Portuguesa de Museus, esperando com isso beneficiar de fundos que vão possibilitar modificações em todas as suas estruturas e valências. O Plano de Valorização Patrimonial surgiu na sequência dessa candidatura e da necessidade que o MNFNL tem em definir novas metas e objetivos, edificados no sentido de valorizar um vasto e rico Património que tem em exposição.

Numa primeira fase, preceder-se-á a uma análise SWOT, de forma a avaliar as condições internas e externas, no sentido de identificar dificuldades e potencialidades. Esta análise SWOT permitirá viabilizar soluções e construir propostas que possibilitem valorizar os bens patrimoniais, materiais e imateriais, que estão em exposição no museu, garantindo que as mesmas potenciem de uma melhoria significativa para o MNFNL e para o seu público. De seguida, far-se-á uma análise das acessibilidades atitudinais, comunicacionais e físicas, com o objetivo de garantir um museu inclusivo, acessível a todos. Depois de levantadas e analisadas estas problemáticas, propor-se-ão meios apropriados para a concretização da valorização patrimonial, passando pela criação de programação regular da ferrovia em articulação com a região de Lousado/Famalicão/Braga/Guimarães/Porto, pela criação de produtos e materiais para oferta e venda na loja do museu e pela disseminação e divulgação do MNFNL.

## 6.1 ANÁLISE SWOT - VIABILIZAÇÃO DE SOLUÇÕES E PROPOSTAS

	Fatores Positivos	Fatores Negativos
	Pontos Forte	Pontos Fracos
Fatores Internos	<p>Riqueza da coleção do museu (material circulante, material via e obras, bilhética e sinalética, serralharia e carpintaria);</p> <p>Localização geográfica e acessibilidades (junto à estação ferroviária de Lousado);</p> <p>Disponibilidade de transportes (CP) com ligações ao Porto, Famalicão, Guimarães e Braga;</p> <p>Recursos humanos do Museu com formação e versatilidade para a execução de diversas tarefas;</p> <p>Estruturas originais das Oficinas de Guimarães;</p> <p>Protocolo Câmara Municipal de Famalicão/Fundação Nacional Museu Ferroviário;</p> <p>Popularidade junto da comunidade local, ferroviários, entusiastas dos caminhos-de-ferro, escolas e famílias.</p>	<p>Problemas com as infraestruturas do Museu (chuva, frio, etc.);</p> <p>Pouco recursos humanos disponíveis</p> <p>Inexistência de espaços adequados para a execução das tarefas diárias dos trabalhadores;</p> <p>Problemas de acessibilidades internas no percurso expositivo</p> <p>Espaço expositivo com falta de informação relativa ao material exposto;</p> <p>Estado de conservação de material em exposição (dimensão e especificidades obrigam a grandes intervenções);</p> <p>Divulgação digital insuficiente (através da utilização das redes sociais);</p>
	Oportunidades	Ameaças
Fatores Externos	<p>Maior Museu Ferroviário de Via Estreita a nível nacional, funcionando como núcleo do Museu Nacional Ferroviário;</p> <p>Equipa profissional, qualificada, dinâmica e dedicada;</p> <p>Acervo rico e específico no que concerne à história da via estreita em Portugal;</p> <p>Localização privilegiada (junto da estação ferroviária) com proximidade a centros urbanos (Porto, Braga, Guimarães, Famalicão);</p> <p>Inserido na Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, que tem desenvolvido um trabalho de melhoria na gestão dos museus do concelho;</p> <p>Possibilidade de Integrar a Rede Nacional de Museus.</p>	<p>Falta de financiamento governamental e desinteresse do mesmo pelo Património ferroviário em geral;</p> <p>Possível insatisfação dos visitantes face às expectativas criadas, nomeadamente dos entusiastas dos caminhos-de-ferro;</p> <p>Oferta competitiva em termos de museus nas regiões circundantes (Porto, Braga e Guimarães);</p> <p>Local de passagem dos comboios da CP. Os potenciais visitantes passam pelo museu sem se aperceber que ele existe;</p> <p>Resposta insuficiente a apelos de mecenato;</p> <p>Distância do museu face aos restantes museus da Rede de Vila Nova de Famalicão;</p>

Tabela 2 – Análise SWOT ao Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado

### 6.1.1. Pontos Fortes (Interno)<sup>63</sup>

Tendo em conta a análise SWOT acima realizada, pretende-se elencar um conjunto de soluções e propostas que visem fazer face aos problemas identificados, mas também que tenham em linha de conta as potencialidades do museu. Em termos internos, temos os pontos fortes e os pontos fracos. Como pontos fortes destacam-se a riqueza da coleção do museu, nomeadamente material circulante, material de via e obras, bilhética e sinalética, serralharia e carpintaria. Esta coleção conta com material de transporte de passageiros, mercadorias e de manutenção de via e obras que se situa entre 1874 e a década de 50 do século XX, mas que funcionou, em alguns casos até à década de 90 referido século. A coleção é especialmente relevante por ser constituída por material circulante destinado exclusivamente ao uso nas linhas de bitola estreita do Porto. Esta questão da via estreita, associada às dimensões e qualidade das peças em exposição, faz do MNFNL o segundo museu ferroviário em termos de importância a nível nacional e o único dedicado exclusivamente a via estreita.

Outro ponto forte a destacar é a localização geográfica do museu, que está instalado junto à Estação Ferroviária de Lousado, incluída nas linhas do Minho. Associada a este ponto surge a disponibilidade de transportes, nomeadamente o comboio, que potencia a visita ao museu de pessoas oriundas de Vila Nova de Famalicão, concelho onde se insere o MNFNL, da Área Metropolitana do Porto, da Área de Guimarães, de Braga, de Barcelos e Viana do Castelo (portugueses e turistas estrangeiros). O museu está também servido por estradas que permitem que a viagem se realize em transporte rodoviário (próprio ou coletivo). Em termos rodoviários temos a A1 e a Estrada Nacional 14, que fazem ligação com Vila Nova de Famalicão, com a Área Metropolitana

---

<sup>63</sup> Ver Apêndice N

do Porto, a Guimarães a A3, a A7 e a Estrada Nacional 104, que fazem ligação com a área de Guimarães, a A3, a A7 e a Estrada Nacional 104, que ligam Lousado a Braga. Temos ainda a ligação a Barcelos, feita pela Estrada Nacional 204 e a Estrada Nacional 306, e a de Viana do Castelo, feita pela A28, a A3 e a Estrada Nacional 103. Todas estas estradas têm condições para a realização de uma viagem segura e económica (Via Michelin, 2019)

Os recursos humanos do museu são uma mais-valia para o bom funcionamento do mesmo. São recursos humanos com formação e com conhecimentos sobre a temática do museu, para além de possuírem conhecimentos específicos, destacando-se saberes sobre o universo museológico ferroviário, multimédia e serviços educativos. Existe ainda polivalência, possibilitando versatilidade na execução das tarefas afetas. São dinamizadas regularmente ações de formação pela Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão destinadas a solidificar conhecimentos, fomentando a aquisição de novos conhecimentos e competências, em parceria com Universidades (Faculdade de Letras da Universidade do Porto) e Centros de Formação (Centro Qualifica de Vila Nova de Famalicão).

O Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado está instalado nas estruturas das antigas Oficinas de Guimarães, beneficiando das características inerentes ao edifício. Preservadas as estruturas originais, quem visita o museu tem uma perspetiva próxima da realidade oficial, o que avizinha o visitante do mundo ferroviário e dos Patrimónios a ele associados. Este aspeto nota-se em especial nas áreas da serralharia, carpintaria e forja, onde permanecem ainda os objetos que faziam parte das antigas oficinas. Para quem conhecia o edifício, antes de o mesmo ter sido convertido em secção museológica (e posteriormente museu), a manutenção das infraestruturas permite a conservação da memória de um tempo que já não existe, mas que permanece no imaginário de quem o viveu, alimentado e sustentado pela presença constante de um elemento físico que remete para esse mesmo tempo.

A gestão partilhada do Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado entre a Câmara Municipal de Famalicão e a Fundação Museu Nacional

Ferroviário é também um ponto forte. Tendo em conta a distância que existe entre o museu central e o núcleo, a gestão partilhada afigura-se pertinente. É possível manter o museu aberto todos os dias da semana (menos segundas-feiras) das 10h00 até às 17h30, situação que não acontece com os outros núcleos museológicos ferroviário pertencentes à FMNF. Esta gestão partilhada permitiu ainda a introdução do MNFNL na Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, atualmente composta por treze instituições, que está a ser gerida e dinamizada por uma equipa jovem, dinâmica e competente, o que fomenta diligência ao espaço e proporciona uma situação de não isolamento para com a área circundante. A FMNF dispõe de meios e pessoas que contribuem para, conservar e salvaguardar o acervo do museu. Dispõe ainda de um regulamento que estandardiza as metodologias utilizadas na conservação, inventariação, política de incorporação e investigação ao museu central e aos núcleos museológicos.

O MNFNL goza ainda de popularidade junto da comunidade local, entre ferroviários, entusiastas dos caminhos-de-ferro, nas escolas e famílias. Esta popularidade permite que o museu realize atividade articuladas com diferentes agentes. A comunidade local está fortemente arreigada aos caminhos-de-ferro, que representou o principal setor de empregabilidade durante largos anos em Lousado, existindo assim uma ligação emocional com aquilo que o museu representa. Também os ferroviários demonstram interesse pelo museu, uma vez que o mesmo se relaciona com a sua história de vida, mesmo que de forma indireta. Isto significa que o interesse dos ferroviários não se esgota naqueles que estiveram ligados às Linhas da Póvoa, Guimarães e à Linha do Minho. Outros que trabalham e trabalharam para os caminhos-de-ferro identificam-se com a realidade que o museu representa. Outro grupo que contribui de forma significativa para o MNFNL são os entusiastas dos caminhos-de-ferro. Neste grupo podemos incluir pessoas que não têm profissões nem relações familiares que os liguem diretamente ao mundo ferroviário. São normalmente pessoas que têm como *hobby* questões relacionadas com a ferrovia (*trainspotting* [Vd. Glossário], modelismo ferroviário, colecionismo). Estes entusiastas são

responsáveis por várias dinâmicas que acontecem no espaço museológico, em particular, pelo ferromodelismo (v.d. Glossário). Contribuem também para as exposições temporárias, partilhando coleções de fotografias, bilheteria, postais, entre outros.

### 6.1.2. Pontos Francos (internos)<sup>64</sup>

Existem também, internamente, pontos fracos que condicionam o funcionamento do museu. Em primeiro lugar surgem problemas estruturais que se prendem com o edifício em si. Apesar de estar localizado nas antigas oficinas, o que é uma mais-valia, esta situação condiciona o bom funcionamento do MNFNL. Aquando das remodelações das oficinas para a criação do núcleo museológico, foram feitas obras para este albergar as coleções que estão expostas. Contudo as mesmas foram insuficientes para garantir um ambiente estável no que diz respeito a condições meteorológicas. Durante o período de Outono e Inverno o espaço de exposição é frio e chove em alguns locais, tornando a visita potencialmente desagradável. Para fazer face a esta situação afigura-se pertinente uma intervenção às estruturas físicas do museu no sentido de melhorar as suas condições face às questões assinaladas anteriormente.

Apesar de competentes e multifacetados, os recursos humanos do museu são insuficientes. Para um melhor funcionamento do mesmo será pertinente um aumento dos recursos humanos, para que estes fiquem destacados para os serviços específicos inerentes ao próprio museu, retirando sobrecarga aos funcionários que estão neste momento a trabalhar no museu.

---

<sup>64</sup> Ver Apendice N

Associada a esta questão, surge a inexistência de espaços adequados à execução das tarefas diárias dos trabalhadores do museu. Existe apenas um escritório para o pessoal, com várias limitações. Neste espaço estão agregadas as funções administrativas, museológicas, audiovisuais, serviços educativos e gestão do museu. Os espaços das reservas e serviços educativos têm também problemas estruturais. Os locais onde estão guardadas as reservas e a sala dos serviços educativos são locais adaptados para receber esses serviços, sem as condições ideais para cumprirem com aquilo a que se destinam. É necessário melhorar o espaço onde funcionam os serviços do museu. Foi recentemente acordado entre a Fundação Museu Nacional Ferroviário e o Município de Vila Nova de Famalicão uma intervenção no local onde funcionam os serviços administrativos, aquando da visita do Vice-presidente da Fundação e do Vereador da Cultura de V. N. de Famalicão ao Museu. São necessárias ainda intervenções no espaço dos serviços educativos. As condições atuais são precárias e os materiais não estão adaptados. Para corrigir esta questão será pertinente uma intervenção no espaço dos serviços educativos – resolução de problemas com temperatura, mobiliário envelhecido ou desadequado, diversificação de materiais para oficinas.

Ainda relativo ao espaço, tendo em conta que o mesmo foi construído para funções oficiais ferroviárias, as acessibilidades não são as mais indicadas para a realização de visitas às exposições. Os percursos internos no museu precisam de ser readaptados e delimitados de forma a garantir que todos, mesmo com dificuldades de locomoção, possam realizá-los.

Em termos informativos, é também necessária uma melhoria no que concerne ao material em exposição. Neste momento, a informação existente é escassa e pouco eficiente. No âmbito do estágio foi realizada a digitalização da informação do material circulante e criado um Pdf. descarregável para ser disponibilizado no site da Fundação e da Câmara, foi melhorada a informação física das peças em exposição, bem como a informatização da informação relativa ao material não circulante. Esse processo ainda se encontra a decorrer, contando com a colaboração da Fundação Museu Nacional Ferroviário, que deu

indicações relativamente ao processo de melhoria da informação do acervo do museu, facultando também ferramentas para padronizar o inventário entre todos os núcleos museológicos.

O estado de conservação do material exposto revela ser também um ponto fraco interno. Para este fato contribui a dimensão das peças em exibição. No MNFNL estão expostas locomotivas, carruagens e vagões, cujas dimensões dificultam o seu manuseamento. Contudo, e tendo a antiguidade do material em exposição, o mesmo encontra-se em relativo bom estado de conservação. As intervenções que são necessárias fazer no material circulante e não circulante são grandes intervenções, estando estas condicionadas, como foi referido anteriormente, pelas dimensões das peças que compõe o acervo do museu.

Estamos na era das novas tecnologias e da informação. As redes sociais são fundamentais para a divulgação daquilo que é feito nos museus. O MNFNL não dispõe, neste momento, de página web ou de página nas redes sociais, nomeadamente no Facebook, Instagram ou Twitter. A divulgação da programação, atividades a realizar e atividades realizadas, coleções e acervos, serviços e funções estão dependentes do museu central. O mesmo acontece em relação às redes sociais, estando o MNFNL e os outros núcleos dependentes das publicações do Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento. Este fato dificulta a promoção do espaço museológico porque lhe retira autonomia no que a divulgação diz respeito, limitando também o acesso de mais gente à programação, que pode vir a ser potencial visitante. Seria importante ter um espaço próprio online para o MNFNL, para dar visibilidade ao museu. A criação de uma página do núcleo no Facebook, no Instagram e Twitter permitiriam ainda a divulgação em tempo real das diversas atividades que acontecem no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado.

### 6.1.3. Oportunidades (externas)<sup>65</sup>

O Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado é, na atualidade, o maior museu nacional dedicado exclusivamente a via estreita, possuindo maioritariamente material circulante da extinta Linha da Póvoa a Famalicão, Linha do Porto a Guimarães, Linha do Tâmega e Linha do Corgo. É a extensão mais relevante do Museu Nacional Ferroviário central e é também o segundo museu ferroviário mais importante do país (o de maior relevância a norte de Portugal). Assim sendo, e tendo em consideração o fato de o museu contemplar essencialmente material originário de via estreita, o MNFNL pode receber mais material circulante e não circulante de bitola estreita, que tenha valor histórico reconhecido, enriquecendo a sua coleção. Seriam necessárias alterações nas estruturas do edifício ou na disposição das peças em exposição, mas, segundo já foi verificado pela equipa do museu, essas alterações à disposição do material exposto serão possíveis.

Este acervo rico e específico alusivo à via estreita permite-nos compreender aspetos importantes da história dos caminhos-de-ferro em Portugal, nomeadamente à evolução deste meio de transporte na zona do Porto, Minho e Trás-os-Montes, locais de onde são provenientes a maioria das composições. Permite ainda compreender como funcionavam as antigas oficinas da CP, uma vez que o museu se encontra inserido nas antigas oficinas gerais da Linha de Guimarães. Esta especificidade, a inserção nas oficinas de Guimarães, permite ainda compreender a dinâmica e a realidade dos ferroviários que laboraram neste local, conservando desta a memória individual e coletiva de Lousado, que de outra forma se perderia.

A localização do MNFNL afigura-se também como uma oportunidade. A localização privilegiada do espaço, junto à Estação Ferroviária de Lousado,

---

<sup>65</sup> Ver Apêndice N

permite uma conexão rápida com as cidades de Famalicão, Braga, Guimarães e Porto. É uma forma de cativar visitantes nacionais e, tendo em conta o atual fenómeno do turismo, visitantes de outros países. Esta proximidade com as referidas cidades fomenta também a colaboração com os municípios e com as suas instituições de âmbito cultural.

O município de Vila Nova de Famalicão tem apostado fortemente na cultura nos últimos anos. Isso reflete-se na criação da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, que é composta por treze instituições de cariz cultural e museológico, no ano de 2010, por iniciativa do Conselho Municipal de Cultura, criado em 2009. O MNFNL integra esta Rede de Museus, em resultado do protocolo estabelecido entre a Fundação Museu Nacional Ferroviário e o Município de Vila Nova de Famalicão. Esta integração permite ao museu ser gerido por uma equipa com vários técnicos especializados que têm desenvolvido um trabalho de melhoria na gestão de todos os museus afetos à Rede.

Deste trabalho da equipa da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão surgiu a iniciativa de os vários museus concorrerem à Rede Portuguesa de Museus. Esta integração traria ao MNFNL financiamentos que permitiriam melhorar consideravelmente as condições existentes, já mencionada, que afetam negativamente o bom funcionamento da instituição museológica. As condições que têm o potencial de serem melhoradas são as estruturas físicas do museu, os recursos humanos e o próprio espaço expositivo no geral. A candidatura ainda se encontra em curso no momento da realização desta análise SWOT.

#### 6.1.4. Ameaças (Externas)<sup>66</sup>

Existem ameaças externas que podem condicionar o funcionamento do MNFNL. Uma delas é a falta de interesse e de investimento governamental no Património Ferroviário. Nos últimos tempos tem havido grande debate sobre o Património Ferroviário nacional, pela negligência manifestada pelas entidades que deveriam ser responsáveis pelo mesmo, seja este material ou imaterial. Material circulante que noutros países é Património Ferroviário, é em Portugal material para abater ou para vender para o estrangeiro. Esta situação reflete-se no MNFNL. Os organismos governamentais responsáveis pela cultura e pelo Património esquecem com frequência os museus ferroviários no geral, não criando estruturas nem financiamentos para a sua salvaguarda e conservação dos Patrimónios que os constituem, estando os mesmos limitados à atuação dos municípios, fundações e associações de amigos, que não têm o mesmo poder de investimento que o governo.

Há também uma forte possibilidade de existir insatisfação dos visitantes faces às expectativas criadas, em especial dos entusiastas dos caminhos-de-ferro. Esta insatisfação pode ocorrer do facto do espaço expositivo sofrer com as deficiências existentes na estrutura do museu. Conforme já foi mencionado, o material em exposição está distribuído pelo espaço das antigas oficinas e não foram feitas alterações estruturais fundamentais para a execução de um ou mais percurso no interior do museu. Outra situação que está ligada com as condições estruturais do edifício é a existência de locais onde chove, bem como as temperaturas baixas que se fazem sentir no MNFNL, principalmente no outono e no inverno. O estado de conservação das peças - apesar de não ser o pior - leva a que os entusiastas de caminhos-de-ferro fiquem insatisfeitos com a visita ao museu.

---

<sup>66</sup> Ver Apêndice N

O Concelho de Vila Nova de Famalicão tem como territórios vizinhos os concelhos do Porto, de Guimarães e Braga. Estes concelhos têm uma grande oferta cultural e museológica, com grande relevo a nível nacional. Perante esta situação, torna-se difícil para o MNFNL afirmar-se como um museu relevante e digno de ser visitado. Apesar da especificidade, singularidade e importância histórica para o norte de Portugal e para o resto do país, ainda existe um longo caminho a ser percorrido pelo MNFNL para ter o reconhecimento e número de visitantes que lhe é devido. Existe ainda a questão da localização do museu, em Lousado, longe do centro de Vila Nova de Famalicão, retirando-lhe visibilidade face a outras instituições de âmbito cultural/museológico.

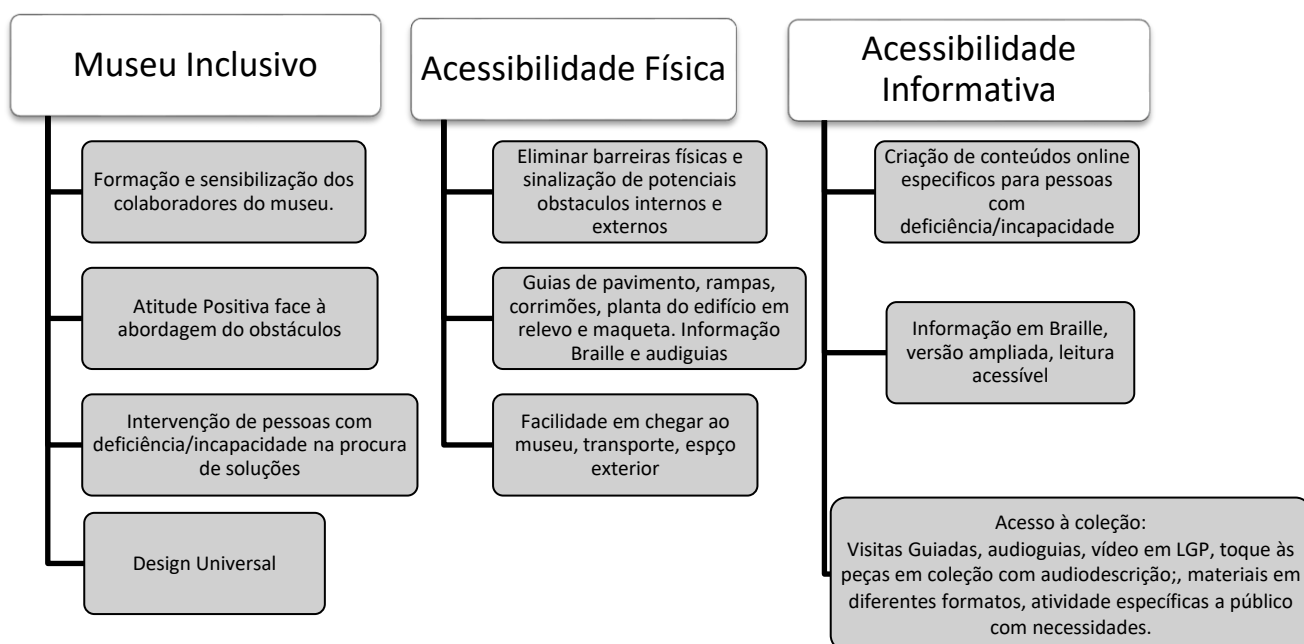
A localização geográfica do MNFNL, apesar de representar uma vantagem, dada a proximidade com a Estação Ferroviária de Lousado, pode representar também uma ameaça, na medida em que esta estação não é uma estação central. É, acima de tudo, um local de passagem, o que faz com que o museu passe despercebido à maioria das pessoas que realizam viagens nos comboios da Linha do Minho. Muitos dos visitantes do museu referem que descobriram a sua existência por acaso, durante a viagem entre centros urbanos, nomeadamente Porto, Braga e Guimarães.

Apesar de serem vários os apelos feitos ao mecenato para o MNFNL, a resposta por parte dos potenciais mecenas não é suficiente. Isto acontece porque esses mecenas, com interesses pela temática ferroviária, centralizam a maior parte dos seus apoios ao Museu Ferroviário Nacional do Entroncamento. Sendo o principal museu ferroviário do país, em tamanho, coleção e importância, a maioria das instituições e empresas com fundos destinados ao universo ferroviário opta por disponibilizá-los ao MNF.

A maioria dos museus da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão estão localizados no centro ou perto do centro da cidade. Por sua vez, o MNFNL está afastado de centro da cidade, situando-se nos limites do concelho, junto à fronteira com o distrito do Porto. Esta situação pode condicionar o Núcleo de Lousado, uma vez que os visitantes que se deslocam a Vila Nova de Famalicão têm uma oferta museológica variada junto ao centro, com acessibilidade

facilitadas e com proximidade entre elas. O MNFNL encontra-se geograficamente afastado das restantes instituições que constituem a Rede de Museus, o que condiciona também a interação entre a equipa nuclear da Rede e a equipa do museu.

## 6.2 ANÁLISE DIAGNÓSTICO DE ACESSIBILIDADES E APRESENTAÇÃO DE SOLUÇÕES



Esquema 2 – Acessibilidades e Soluções

### 6.2.1. Museu Inclusivo



Um dos desafios que se coloca neste momento ao MNFNL é o de melhorar o acesso às suas coleções aos visitantes com necessidades especiais. Sabe-se que existem numerosos obstáculos que impedem a plena fruição do acervo do museu, sendo estas de ordem arquitetónica do espaço que delimita o percurso expositivo, de deficiências de comunicação que se mostram na documentação de apoio e contextualização das exposições e acontecimentos, que não são, neste momento, adaptadas a pessoas com necessidades especiais, em sinalética adequada e na identificação dos objetos. Pretende-se, neste ponto, aludir a estas questões de acessibilidades comunicacionais e de mobilidade, de forma a garantir que o MNFNL se torne num museu inclusivo, respeitando as normas e boas práticas veiculada pela Direção Geral do Património Cultural e do Turismo Portugal (MINEIRO, 2017).

O “Guia de Boas Práticas de Acessibilidade sobre Comunicação Inclusiva em Monumentos, Palácios e Museus”, de 2017, faz uma síntese dos conceitos que são a base da abordagem à comunicação, enumerar os produtos que são essenciais para diversificar a oferta e sistematizar processos. Estes

procedimentos técnicos são aplicáveis e adaptáveis a todo o tipo de espaços culturais que se pretendem acessíveis a todos os tipos de públicos, com e sem limitações ou incapacidades.

Com a aprovação do Decreto-Lei 163/2006, de 8 de agosto, que promove a acessibilidade e a supressão das barreiras físicas e da comunicação, é definido o enquadramento legal para a garantir a melhoria da qualidade de vida das pessoas com mobilidade reduzida, ou com outro tipo de limitações. O referido decreto-lei surge na sequência do Decreto-Lei 123/97, de 22 de Maio, que fez a introdução das normas técnicas, que visam eliminar barreiras urbanísticas e arquitetónicas nos edifícios públicos, equipamentos coletivos e via pública. Contudo este decreto-lei revelou-se ineficaz em termos sancionatórios, levando à manutenção de barreiras físicas, arquitetónicas e urbanísticas em Portugal. O diploma de 2006 visou a melhoria e maior rigor na promoção de medidas de fomento e de controlo do cumprimento da normativa, com o fim de acabar com barreiras e obstáculos. De acordo com este decreto-lei, as pessoas com necessidades são pessoas que têm mobilidade reduzida ou condicionadas (em cadeiras de rodas, com dificuldades de locomoção ou incapazes de percorrer grandes distâncias) pessoas com dificuldades sensoriais (cegas ou surdas) ou pessoas que se apresentam com condicionamentos temporários (grávidas, crianças e idosos). Na sequência da publicação deste decreto-lei, foi publicado um guia (“Acessibilidade e Mobilidade para Todos), que contém o desenho descodificado das normas técnicas previstas (TELES, 2007), que antecedeu a publicação “Guia de Boas Práticas de Acessibilidade sobre Comunicação Inclusiva em Monumentos, Palácios e Museus” que é uma readaptação feita em 2017.

Os públicos que visitam museus são diversificados cujas necessidades poderão ser específicas. Estas necessidades estão relacionadas com nacionalidade, idade, condição de saúde, contexto socioeconómico e cultural, étnico e perfil educativo. Para que a visita a um museu seja completa e relevante, a comunicação museológica e/ou patrimonial deve ter em conta os vários sentidos, para que cada um usufrua da experiência segundo a forma que

Ihe for mais conveniente. Procura-se proporcionar experiências pertinentes para todos os visitantes. Assim, sugere-se uma estratégia de comunicação multissensorial e multimoda que respeite o ser humano na sua totalidade, fomentando diversas oportunidades de aprendizagem. Estas aprendizagens dependem muito do caráter emocional, que potencia a aquisição e retenção de novos conhecimentos. “Sempre que uma visita é memorável, ela multiplica-se na forma de lembrança, recomendação ou mesmo num regresso ao local para novas experiências.” (MINEIRO, 2017, p. 5).

Tendo em conta o contexto supra citado, pretende-se que o MNFNL desenvolva e implemente soluções de comunicação que sejam inclusivas e respeitadoras das necessidades de todas as pessoas. Para esse efeito, recomenda-se que o museu e os seus colaboradores foquem a sua atenção no visitante e optem por uma postura que estimule a proatividade. Quem chegar ao museu encontrará alternativas que orientarão as escolhas e as decisões que são tomadas individualmente. Para isso é necessário conhecer os públicos, os seus perfis e as suas características. Afigura-se pertinente uma comunicação para todos, que se foca na diversidade dos visitantes atuais dos espaços culturais (nos quais se inclui o MNFNL), com ou sem limitações ou deficiências/incapacidades. Esta análise diagnóstico das necessidades tem como objetivo a implementação e desenvolvimento de estratégias para que o MNFNL promova novas ações de inclusão, de acordo com as alterações a serem feitas aquando da integração na Rede Portuguesa de Museus.

O desenvolvimento de uma análise de diagnóstico de necessidades de um museu deve ser feita em parceria com as pessoas com deficiência/incapacidades. Desta forma, numa primeira fase deverá ser solicitada as associações que representam diversas áreas de deficiências/incapacidades a validação das atividades a desenvolver. Em Portugal, as principais as associações que podem validar as opções propostas pelos museus são a Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO), a Federação Portuguesa de Surdos (FPAS), a Federação Nacional de Cooperativas de Solidariedade Social (FENACERCI) e a Associação Rede de Universidades da

Terceira Idade (RUTIS), que, em conjunto com a DGPC, estiveram presentes nas várias elaborações de guias para acessibilidades em museus, monumentos e palácios (MINEIRO, 2004, 2017). Deste trabalho colaborativo que integra as pessoas com deficiências/incapacidades surgem meios de testar e avaliar as soluções a implementar durante todo o processo, antes, no decorrer e no final da produção e implementação.

“Os museus devem assegurar que as suas iniciativas vão de encontro às necessidades e interesses de diferentes grupos alvo e estas iniciativas devem estar adequadas às suas capacidades, ou seja, é fundamental que as pessoas com necessidades especiais participem ativamente na sua estruturação. É desta forma que se assegura que as iniciativas vão corresponder às necessidades e capacidade de todos os públicos. Desta forma, afigura-se premente a criação de parcerias com as pessoas com deficiências e com os seus representantes, porque são estes que podem identificar as necessidades e fazer sugestões. Surge então a necessidade de diálogo entre os pedidos de pessoas com deficiências e as equipas dos museus, porque pode haver situação mais ou menos difíceis de contornar e compete às equipas dos museus verificar essas questões que podem ser limitativas.” (MARTINS, 2017, p. 187)

Hollins (2010) defende que este modelo permite que as pessoas com deficiência ou incapacitadas sejam envolvidas diretamente na pesquisa, na construção dos espaços, oferecendo benefícios recíprocos para com os museus. As suas participações nestas questões fomentam mudanças positivas, alcançando um maior número de pessoas que fazem parte das comunidades com deficiência/incapacidades. Segundo esta autora, há uma mudança nas relações entre os museus e os participantes com deficiência/incapacitados, com resultados mutuamente benéficas, que se negociam entre ambas as partes. Perante esta situação, as pessoas com deficiência/incapacitadas podem partilhar o seu conhecimento e opiniões sobre a própria experiência de vida enquanto pessoas com limitações, ao mesmo tempo que adquirem novos conhecimentos e competências em torno das práticas em museus.

Tendo em conta que o público que visita museus, nomeadamente o MNFNL é diverso, com necessidades específicas que têm a ver com nacionalidade, idade, condição de saúde, contexto socioeconómico e cultural, étnico e educativo, a qualidade da experiência deve marcar o visitante positivamente. Para esse efeito, a comunicação museológica deve ser apelativa e compreender todos os sentidos, para que a fruição da experiência seja o mais completa possível, remetendo para os princípios do desenho/design universal. Sendo uma experiência multissensorial, respeitando as especificidades de cada visitante, a mesma terá um impacto válido para visitantes que dependem do que veem, do que ouvem ou tocam, para ter conhecimento do mundo que os rodeia, potenciando o acesso a novos conhecimentos que serão integrados nos conhecimentos já existentes, oferecendo múltiplas oportunidades de aprendizagem.

Aferindo as necessidades dos visitantes, torna-se a visita ao museu numa solução inclusiva, com soluções de comunicação para todos os públicos. Para isso é essencial que os colaboradores do museu se foquem no visitante e adotem uma atitude pró-ativa. Desta forma o visitante vai encontrar no museu alternativas que lhe possibilitarão escolher e tomar decisões individuais. Isto só é possível se os colaboradores do museu estiverem atentos às necessidades específicas de cada um. A comunicação para todos é a estratégia mais eficaz para atrair mais gente aos museus, nomeadamente ao MNFNL.

Anderson (2002) é da opinião de que as parcerias permitem aos museus a partilha de riscos, a aquisição de recursos, o alcance de novos públicos, a aquisição de competências adicionais, a melhoria da qualidade dos serviços, o alcance de projetos que de outra forma não seriam considerados possíveis, obter validação de uma fonte externa e ganhar suporte comunitário e político. (ANDERSON *apud* SILVERMAN, 2002, p. 70)

Na atualidade os conceitos como acessibilidade e inclusão são usados para designar ações ou atitudes semelhantes. O termo acessibilidade está associado ao espaço físico ou arquitetónico de um espaço concreto, neste caso dum museu. Contudo, o conceito é global e representa facetas múltiplas. Refere-se

também às estratégias, ações e recursos que são criados para eliminar barreiras físicas, intelectuais e sociais, de forma a permitir o usufruto da maioria das pessoas. Inclui portanto aspetos diversos como os acessos e circulação nos edifícios, a sinalética, a comunicação e divulgação, segurança, consultadoria, emprego e voluntariado de pessoas com deficiência/incapacidades, a formação das equipas afetas aos museus, a avaliação da atitudes e práticas concatenantes com o dia-a-dia dos museus de forma a promover o acesso de todos ao universo museológico. A inclusão são as ações e recursos que tornam o espaço e o meio mais acessíveis, fazendo com as pessoas se sintam bem-vindas, seguras, confortáveis e envolvidas no local onde estão (MINEIRO, 2017).

Propõe-se então para o MNFNL o conceito de Design Universal, que procura a conceção de objetos, equipamentos e estruturas arquitetónicas, bem como a conceção de formas de comunicação e de informação podem ser utilizadas pela maioria das pessoas sem necessidade de se fazerem adaptações especiais. Este conceito está eivado pela ideia de acessibilidade, uma vez que, prevendo a eliminação de todas as barreiras, torna a vida mais simples para todos, independentemente da idade, estatura ou capacidade individual (FRANCISCO E MENEZES, 2011, pp. 25 - 29).

O Design Universal obedece a sete princípios básicos<sup>67</sup>:

DESIGN UNIVERSAL	
Princípio n.º 1	Uso equitativo – pode ser utilizado por pessoas com diferentes capacidades
Princípio n.º 2	Flexibilidade de utilização: permite escolher a forma de utilização, de acordo com as preferências e capacidades individuais
Princípio n.º 3	Uso simples e intuitivo: fácil de compreender, independentemente da experiência, conhecimentos, competências linguísticas ou nível de concentração dos utilizadores
Princípio n.º 4	Informação perceptível: comunica de maneira eficaz, apresentando a informação em diferentes formatos (pictográfico, verbal, tátil)
Princípio n.º 5	Tolerância ao erro: minimiza riscos e consequências negativas que podem resultar de ações acidentais ou involuntárias
Princípio n.º 6	Esforço físico mínimo: o utilizador pode manter uma postura corporal neutra que lhe permite o uso confortável, eficaz e com um mínimo de fadiga
Princípio n.º 7	Dimensão e espaço de abordagem e de utilização: tem um tamanho e um espaço apropriados para aproximação, alcance, manuseamento e uso, independentemente da estatura, mobilidade ou postura do utilizador

Tabela 3 – Princípios do Design Universal

O Design Universal é um instrumento fundamental para a concretização da acessibilidade e da promoção da inclusão social. Esta forma de conceber o desenho expositivo, eliminando barreiras, cria condições para que um maior número de pessoas tenha uma experiência pessoal rica na utilização dos objetos, equipamentos e espaços. É uma experiência individual, única e que não se repete, dependendo das expectativas e capacidades da pessoa em relação como meio em determinado momento do seu tempo.

---

<sup>67</sup> Disponível em; <http://www.inr.pt/content/1/5/desenho-universal>. Acesso a 28 de maio de 2019.

“... a intervenção sobre espaços, produtos e serviços com a finalidade de permitir a todos o acesso com igualdade de condições, independente da idade, gênero, capacidade e nível cultural, então é, na maior parte dos casos, sinônimo de design universal. Entretanto, é importante ressaltar, o design universal se opõe, ideológica e politicamente, a todas as soluções especializadas, desnecessárias, quer se destinem a pessoas com incapacidades ou a outros grupos da população.” (FRANCISCO E MENEZES, 2011, p. 25)

As pessoas que trabalham no museu são uma componente fundamental para contribuir para o sucesso de um projeto de acessibilidade e de inclusão. Segundo Walters (2007 e 2009), a atitude dos profissionais pode constituir uma das principais barreiras à inclusão das pessoas com deficiências/incapacidades. A equipa do museu deve estar motivada para que o projeto de comunicação inclusiva tenha sucesso. Contudo, existem situações nas quais há necessidade de se contratarem equipas externas para desenvolver projetos específicos, quando estes exigem um grau de especialização que os membros das equipas internas não possuem. No caso do MNFNL, é importante facultar aos colaboradores formação para que estes tenham competências para lidar com todos os tipos de públicos, tendo em conta que não existe ninguém com experiência para lidar diretamente com público com deficiências/incapacidades. É fundamental que os gestores dos museus, neste caso a equipa da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, estejam empenhados para que este tipo de projetos resulte em sucesso. A intenção de todos em querer um espaço sem barreiras (físicas, sensoriais, intelectuais, linguísticas e emocionais) contribui para que o visitante se sinta bem acolhido. Assumindo-se uma postura pró-ativa e de responsabilidade partilhada, os colaboradores e os gestores tornam-se em agentes de inclusão nas suas esferas de ação.

“Todos os funcionários do museu devem ser sensibilizados para a diversidade e para a diferença dentro da sociedade em geral e, em particular, dentro da comunidade das pessoas com deficiência. Os decisores, os que dirigem e programam, os que concebem e planeiam as exposições, os guardas e os recepcionistas, toda a equipa do museu, enfim, deve receber formação sobre a maneira de encarar a acessibilidade. E que desempenha funções junto do público deve conhecer bem as condições de acessibilidade do espaço, do equipamento, dos serviços e de cada nova exposição.”  
(MINEIRO, 2004, p. 23)

## 6.2.2. Acessibilidade Física

O Decreto-Lei 163/2006, de 8 de Agosto, promove a acessibilidade e a supressão de barreiras físicas e de comunicação, define o enquadramento legal que sustenta uma melhoria na qualidade de vida das pessoas com mobilidade reduzida, ou com limitações, em Portugal. Para um melhor entendimento do referido decreto-lei, publicou-se em uma guia “Acessibilidade e Mobilidade para Todos” (TELES, 2007), onde se descodificam das normas técnicas previstas. No seu artigo 2º do decreto-lei prevê-se a aplicação de normas técnicas em museus e foi estabelecido um prazo de 10 anos, a contar da data de início da vigência do diploma legislativo, para a adaptação das instalações, edifícios, estabelecimentos, equipamentos e espaços abrangentes de edifícios de construção anterior a 22 de agosto de 1997. O prazo terminou em 2017. Apesar dos objetivos veiculados pelo decreto-lei, verifica-se que ainda persistem barreiras que dificultam o acesso aos museus, nomeadamente no que diz respeito a limitações físicas e sensoriais. No mesmo diploma legislativo, no seu artigo 10º, prevê-se a existência de exceções, que fazem com que esta lei não ultrapasse o universo do direito teórico. Estas questões fazem com que a exceção se torne na regra que as instituições museológicas evocam na impossibilidade do cumprimento do diploma.

“quando as obras necessárias à sua execução sejam desproporcionadamente difíceis, requeiram a aplicação de meios económico-financeiros desproporcionados ou não disponíveis, ou ainda quando afectem sensivelmente o Património cultural ou histórico, cujas características morfológicas, arquitectónicas e ambientais se pretende preservar.” (Diário da República, n.º152 série I. 2006. p. 5673-5674).

Considera-se que a acessibilidade física nos museus obriga ao cumprimento de duas condições fundamentais: o acesso autónomo a todas as áreas, dependências e instalação que sejam fundamentais para o entendimento do museu, e o uso autónomo e eficiente aos espaços e elementos que servem para o desempenho de atividades previstas e necessárias. Estas duas condições concretizam-se num conjunto de requisitos gerais que devem ter em linha de conta a sequência de utilização para o desenvolvimento de atividades, que pode ser condicionada pela estrutura física do edifício, e a organização física do próprio edifício, que orienta a ordem de deslocação e o uso dos elementos implicados no acesso a todas as áreas e dependências (MARTINS, 2017). O uso de pictogramas informativos para todos os públicos ajudam a concretizar estes requisitos. Em termos de pictogramas relativos a recursos relacionados com acessibilidades não existe uma norma universal, contudo a DGPC recomenda o recurso aos pictogramas criados pela empresa IDEA<sup>68</sup> (DGPC, 2017).

Desta forma, a organização funcional das diversas áreas e/ou dependências de um museu têm que considerar que o desenvolvimento de funções no interior do edifício obriga à realização de uma série de tarefas, que vão depender de instrumentos diversos. Pode-se definir um modelo básico de requisitos fundamentais, que se dividem em três campos: 1) o ambiente urbanístico, isto é, aquilo que está subjacente à deslocação até ao museu e suas

---

<sup>68</sup> Ver anexo C.4.

áreas circundantes; 2) o ambiente físico do museu em si, que inclui o acesso ao interior do edifício e a deslocação no seu interior, em todas as áreas e dependências de acesso público; 3) o uso específico da função do edifício, que diz respeito à utilização dos elementos fundamentais para o desenvolvimento das atividades propostas, que prevê tanto o circuito expositivo do museu como uso de outros elementos que não fazem parte do circuito expositivo. Este modelo fundamenta um conjunto de procedimentos que devem ser tomados pelos museus com o objetivo de sistematizar os requisitos gerais de acesso e uso do museu. Tendo em conta este modelo, devem ser adotadas as seguintes linhas de ação para todos os museus, neste caso concreto, para o MNFNL:

- a) Revisão dos elementos, área ou dependências de função delimitada. Pretendendo-se a garantia que cada elemento, área ou dependência possa adequar-se ao desenvolvimento das funções a eles destinadas, é fundamental o cumprimento de toda a regulamentação assinalada na legislação que existe sobre acessibilidade em edifícios de uso público e privado. Sabe-se que basta o incumprimento de um desses requisitos para que surja uma barreira ao nível do acesso e/ou do uso. Para isso, é necessária uma avaliação que englobe a análise a cada elemento, respeitando a função a que se destina e o cumprimento das normativas legais. Existem barreiras que são de fácil resolução, desde que sejam devidamente reconhecidas. Neste caso, referimo-nos a objetos salientes que podem aparecer nas zonas de circulação do museu, como por exemplo extintores, que são de difícil deteção por uma pessoa cega que use bengala, podendo haver colisão. Existem formas de resolver esta questão através da extensão na verticalidade do objeto, como por exemplo a colocação de um outro objeto saliente por debaixo do elemento que constitui barreira (para um extintor, um balde do lixo), tornando-o evidente.
- b) Revisão global dos âmbitos. É uma medida que se centra na existência de barreiras arquitetónicas que não dependem de lacunas no design dos espaços, elementos ou dependências, mas também no impacto global

no que à existência de alternativas e das suas inter-relações com a totalidade do ambiente diz respeito. São impactos que se expressam nos elementos relativos às funções de deslocamento. Deste modo, recomenda-se uma análise à existência de barreiras sobre uma perspectiva global, que promova o cumprimento dos requisitos destacados no ponto anterior<sup>69</sup>.

- c) Valorização das barreiras detetadas. Neste procedimento deve-se classificar cada barreira segundo o tipo de usuários afetados e o grau de dificuldade que representa. É sugerida a aplicação de graus classificativos (Impossível ou intransitável; muito difícil, quando o acesso e uso são de grande dificuldade e o acesso só é possível com a ajuda de terceiros; difícil, o uso e o acesso são possíveis, mas com dificuldade, permitindo apenas a utilização parcial. Refere-se à existência de necessidades no design que criam determinadas dificuldades no desenvolvimento das funções designadas, sendo necessária a sua correção; admissível, refere-se a situações em que o acesso e uso é aceitável. Não existem problemas relevantes que limitem o acesso e o uso, embora se reconheçam deficiências do design ou limitação parcial pouco significativa.
- d) Proposta e valorização de soluções. É uma fase que acontece no seguimento da avaliação e do reconhecimento e valorização das barreiras existentes. É durante esta etapa que se podem deduzir durante a execução da etapa anterior. Caso existam recursos limitados, deve ser definida uma ordem de prioridades na atuação, que reconheça a relevância de cada barreira. Existe uma hierarquia na importância das diversas funções do museu, por exemplo, o acesso à exposição é prioritário ao acesso à cafetaria. No MNFL esta questão não se coloca

---

<sup>69</sup> Apêndice I

porque quase todo o museu é definido pelo contexto expositivo. Também se deve hierarquizar as soluções, dando-se prioridade às que tenham maior impacto no elemento ou ao nível do melhoramento que se pretende alcançar. Não se deve esquecer o custo económico associado, onde se devem considerar a reação com benefícios obtidos, destacando-se a importância do âmbito afetado e o nível de correção que cada solução implica.

Fazendo uma análise ao museu no seu geral, podemos indicar as barreiras que afetam a acessibilidades e sugerir soluções:

- 1) Barreiras arquitetónicas: referem-se aos acessos externos e internos ao edifício do museu. Existem soluções, que são usadas com regularidade, que passam pela construção de rampas e elevadores, adaptação das casas de banho, colocação de telefones acessíveis a pessoas que utilizam cadeira de rodas. Estas soluções beneficiam quem tem dificuldades de mobilidade. Existem também soluções que podem ser benéficas para pessoas com deficiência/incapacidade visual, com por exemplo guias do pavimento, que alertam para zonas de avanço ou paragem, bem como alertam para a existência de obstáculos. A colocação de uma guia nas imediações e no interior do MNFNL vai ter impacto no processo de visita, nomeadamente na autonomia na deslocação e usufruto da visita. Deve haver uma correlação entre as guias, outros níveis de acesso a conteúdos da coleção. Para isso o museu deve ter recursos adaptados que permitam conhecer a sua coleção. Pretende-se que as guias de pavimento direcionem os visitantes para outros recursos adaptados, como por exemplo réplicas das peças da coleção ou audioguias descritivos. As pessoas com problemas de visão ou baixa-visão serão também beneficiadas, uma vez que a demarcação cromática das guias sobre o pavimento define o trajeto (ou os trajetos) de um percurso com mais clareza, indicando barreiras como por exemplo existência de

escadas ou desníveis. Sugere-se também a utilização de sinalização cromática das coleções, criando diferentes percursos, à semelhança do que é utilizado no Hospital Geral de São João e outros hospitais. Este tipo de sinalização deverá utilizar o sistema color ADD (Vd. Glossário) para visitantes com problemas de identificação de cores<sup>70</sup>.

- 2) Deslocamento: Referem-se aos meios que permitem ao visitante chegar ao museu (nesta categoria incluem-se transportes públicos por exemplo). A visita ao MNFNL está condicionada pelo percurso que conduz o visitante ao museu e se este é, ou não, acessível. A solução desta barreira está dependente de uma planificação que implica diferentes agentes, nomeadamente empresas de transportes e o município. É uma visão que ultrapassa os limites físicos do museu, que se centra em questões relacionadas com o ordenamento do território (MARTINS, 2017). Esta barreira acontece quando nas imediações do museu aparecem situações que não são inclusivas, que dificultam a mobilidade de pessoas com deficiência/incapacidade. Falamos de passeios elevados, problemas de estacionamento, inexistência de infraestruturas que fomentem a inclusão. Em relação aos transportes públicos, existe a disponibilização dos mesmos por parte do Município de V. N. de Famalicão, sendo necessário, contudo, a análise da adaptabilidade deste transporte, uma vez que as pessoas com deficiência/incapacidade não dispõem de transporte autónomo, ficando dependentes da oferta existente. Segundo um estudo realizado pela Organização Mundial de Saúde na Europa (2011), o transporte

---

<sup>70</sup> Seguindo aquilo que é promovido pelo Museu Central, contemplam-se plataformas compostas por estruturas modulares. Cada módulo é composto por perfis de aço galvanizado, com estrado em aço galvanizado, acabado em pintura epóxi (resistente ao desgaste, antiderrapante e de fácil manutenção), com guardas de 90 cm de altura, com proteção de guardas amovíveis e readaptáveis dos dois lados da plataforma. Contempla também o acesso a visitantes com mobilidade reduzida. Todas as plataformas incluem conjuntos de módulos excecionais que constituem as rampas de acesso à cota máxima, projetadas de acordo com as normas em vigor (inclinação máxima 6%). (FONTES, 2014, p. 107)

representou um dos obstáculos citados com mais frequência para a exclusão de pessoas com deficiência/incapacidade, representando uma grande barreira. Deve-se também referir que em Portugal, no ano de 2014, foi feita uma petição pública para melhorar as condições de acessibilidade em Lisboa, que denunciava a existência de condições incapacitantes e limitadoras da circulação autónoma das pessoas com deficiência/incapacidade. Esta petição destacou problemas com a regulamentação das passagens de peões (passadeiras), para que fossem niveladas com as vias pedonais e circulantes, alertando para uma lacuna na lei que permite que tenham 2 cm de altura, impossibilitando a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, em especial de pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas. Defendeu ainda a sinalização tátil, por alteração de textura ou cor contrastante, no limite das passadeiras, para pessoas cegas ou com problemas de visão.

### 6.2.3. Acessibilidade de Informação

Em termos informativos, a acessibilidade em museus refere-se a elementos que possibilitem o acesso aos conteúdos que estes disponibilizam, associados à comunicação, programação e à produção, como por exemplo brochuras, catálogos, folhetos ou vídeos. O paradigma comunicacional nos museus está em permanente mudança e deve contemplar todo o tipo de visitantes, porque, como já foi referido, é um espaço para o público, independentemente da condição física e intelectual. Este novo paradigma destaca a necessidade de se estabelecer uma relação entre o museu e o visitante, que se afasta da postura passiva do museu em relação aos visitantes com deficiência/incapacidade, assente no diálogo entre as partes envolvidas. Segundo Tojal (2007), com esta nova atitude, o museu autoritário deixa de se centrar na qualidade das suas coleções para proporcionar uma experiência de visita que contemple, não só a

primazia do conteúdo, mas uma aprendizagem que se revele importante para o cotidiano dos visitantes.

“o processo comunicacional do objeto cultural vai além da sua função tradicional, isto é, a transmissão de uma mensagem pré-determinada, para alcançar uma função mais flexível e democrática - a de interagir o sujeito-emissor (o profissional / mediador do museu) com o sujeito recetor (público participante)” (TOJAL, 2007, p.91).

Estamos perante um novo modelo de comunicação, que considera a participação sensorial, emocional e física dos visitantes, que se afasta da comunicação tradicional, que tendia a ser mais especializada.

Desta forma, verifica-se a importância do papel dos museus, no caso específico do MNFNL, como interlocutores na comunicação com os visitantes. Para esse efeito, os colaboradores do museu devem ter um papel de comunicadores e de mediadores entre a coleção do museu e o público. São eles que vão criar ligações entre as aprendizagens realizadas nas visitas e as coleções de forma para que estas façam sentido e adquiram significados para o público que visita o museu. Segundo o novo modelo comunicacional nos museus, a comunicação museológica tem de ser democrática, respeitando a diversidade dos visitantes. Para isso, é fundamental a importância que é atribuída aos meios de comunicação, diretos ou indiretos (atividades desenvolvidas, objetos expostos, montagem, textos apresentados e recursos de apoio que possibilitem a versatilidade na interpretação).

A comunicação museológica atual assume um caráter essencial na medida em que a sua inexistência é propiciadora na criação de uma barreira ao nível da comunicação. Se a mensagem transmitida não for suficientemente clara, o visitante, ou recetor, vai recebê-la de forma inadequada, criando um bloqueio comunicacional entre o museu e o público, o que vai dificultar o diálogo entre as duas partes. Podemos então considerar que a acessibilidade de informação existe e deve existir para que os museus façam chegar corretamente a sua mensagem ao público. Para que isto aconteça, é necessário encontrar

estratégias e instrumentos para que o visitante com deficiência/incapacidade tenha uma experiência e aprendizagem mais profícua da coleção do museu. Deve existir uma planificação que considere estes aspetos inclusivos e adaptados a cada género de deficiência/incapacidade.

A Lei-Quadro dos Museus Portugueses, Lei n.º47/2004, de 19 de agosto, não contempla normas para a acessibilidade de comunicação nos museus. Não existe uma regulamentação que oriente os museus na criação de soluções para os problemas comunicacionais. Compete aos museus, e neste caso ao MNFNL, a responsabilidade de estudar e avaliar as características dos diversos públicos com o objetivo de construir soluções adaptadas aos seus contextos específico e respetivos visitantes. A internet, enquanto meio de transmissão de informação sobre as mais distintas áreas, tem fomentado o acesso a informação e tem permitido ultrapassar barreiras físicas, comunicativas e de transporte a pessoas com deficiência/incapacidade. No que concerne a acessibilidades em museus, destacam-se várias formas possíveis de tornar a informação acessível através da internet. Salienta-se o desenvolvimento de conteúdos que se destinam aos visitantes com deficiência/incapacidade nas páginas web dos museus. No caso da MNFNL, a publicação de conteúdos na página da web está dependente do MNF e da sua página web. Afigura-se pertinente a criação de um sítio na internet do MNFNL que contemple esta forma de ultrapassar barreiras para pessoas incapacitadas. Foi melhorada, durante o estágio, a informação relativa ao MNFNL na página web do MNF, mais está num formato acessível apenas a pessoas sem incapacidades ou deficiências<sup>71</sup>. A entrada na Rede Portuguesa de Museus condicionará a alteração da situação atual. É igualmente importante o desenvolvimento de conteúdos destinados a visitantes com deficiência/incapacidade nas páginas web dos museus. A disponibilização de textos de paredes em vários formatos é

---

<sup>71</sup> Ver Apêndice L

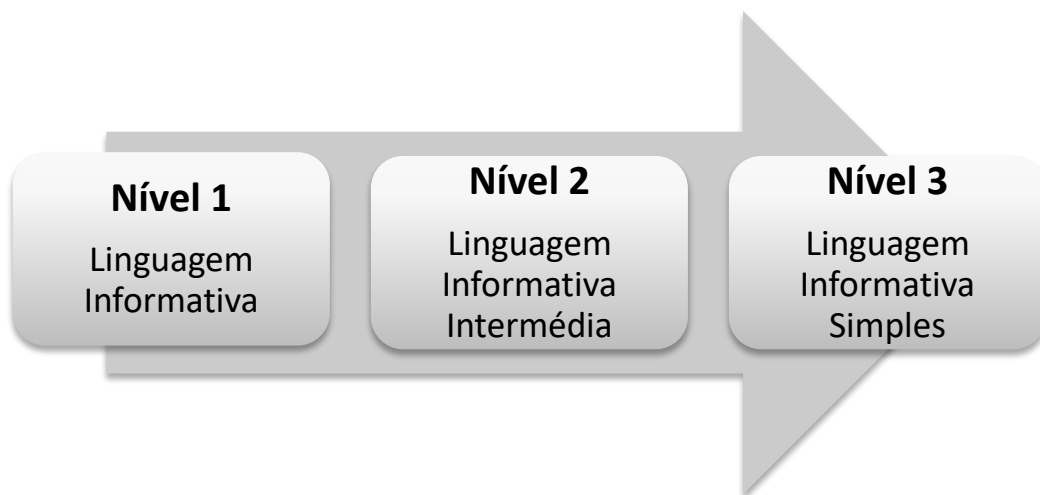
uma mais-valia também a atentar, considerando diferentes níveis de informação e também o texto em braille. Existem ainda formas de comunicação direta, através do acesso aos elementos da coleção do museu. Relativamente a estas formas de comunicação direta, sugere-se a disponibilização de audioguias com conteúdos em Língua Gestual Portuguesa para visitantes surdos<sup>72</sup> ou com problemas de audição, a criação de meios para que exista o toque direto nas peças da coleção associados a recurso áudio descritivos para o público com deficiência/incapacidade visual, o recurso a materiais em diferentes formatos que explorem a experiência multissensorial contemplada no “Guia de Boas Práticas de Acessibilidade Comunicação Inclusiva em Monumentos, Palácios e Museus” (2017), como por exemplo a impressão de locomotivas e carruagens em 3D para serem manejadas por pessoas cegas ou com problemas visuais, e a realização de atividade que atendam às necessidades de todos os públicos. É igualmente importante a oferta de conteúdos específicos para visitantes com deficiência/incapacidade na página web do MNF ou na futura página do MNFNL, uma vez que este meio pode representar a eliminação de uma barreira no processo comunicativo entre os visitantes e o museu, correspondendo também a uma forma de captar novos públicos. A OMS (2011) destaca a internet como canal fundamental para a transmissão de informação a pessoas com deficiência/incapacidade. Os conteúdos *online* permitem eliminar barreiras físicas, de conteúdo e de acesso a fontes de informação diversa. O MNFNL pode disponibilizar na sua futura página web meios para que pessoas com deficiência/incapacidades conheçam as coleções do museu sem terem que se deslocar ao mesmo. Esta oferta virtual poderá ajudar à captação desses públicos, uma vez que, ao serem facultados meios *online* para pessoas com problemas de audição, visuais ou de locomoção, existe por parte do museu uma

---

<sup>72</sup> Cada país tem a sua gestual nacional. Para visitantes estrangeiros com problemas de audição recomenda-se o recurso ao Gesto Internacional, que permite uma comunicação eficaz entre um grande número de pessoas surdas, independentemente da sua origem geográfica.

atitude positiva relativamente à atração de potenciais visitantes com deficiência/incapacidade e uma preocupação com o acesso informativo e comunicacional. Neste caso, falamos de visitas virtuais ao museu, preparadas a pensar em pessoas em cadeiras de rodas ou com problemas de mobilidade, da disponibilização de conteúdo para serem impressos em *braille*, como, por exemplo, textos descritivos das peças em exposição, assim como impressões 2D ou 3D que complementem a compreensão desses textos, matrizes de desenhos para serem impressos em relevo pelos próprios utilizadores, ou adaptados a pessoas com problemas de audição. Neste último caso, podem ser publicados, na página web do museu, vídeos informativos sobre o espaço e as exposições com interpretação em LGP e Gesto Internacional. Deve-se seguir a filosofia do Desenho Universal, de forma a garantir que os serviços, produtos e ambientes criados são utilizáveis para maior número possível de pessoas. Para isso, o recurso a diferentes meios e técnicas como forma de garantir acessibilidade comunicacional é fundamental para a existência de uma experiência multiformato.

Propõe-se o recurso a uma linguagem e escrita simples. Os conteúdos serão apresentados de uma forma clara e de compreensão fácil, recorrendo-se a uma linguagem que se aproxime da linguagem falada, sem retirar a qualidade informativa ou o rigor científico aos textos. Esta escrita simples vai potenciar a leitura a um maior número de pessoas, sendo particularmente útil para pessoas que tenham um menor domínio da língua portuguesa, a crianças e a idosas, a pessoas com problemas de audição ou com deficiência/incapacidade do foro intelectual. Este tipo de linguagem deve ser utilizado em tudo o que seja texto (folhetos, textos de parede, folhas de sala, audioguias, brochuras, Pdf. descarregáveis). Para que esta linguagem simplificada seja eficaz deve ser utilizada a tipologia de escrita jornalística, com a informação mais relevante em destaque (MINEIRO, 2017).



Esquema 3 – Níveis de informação a usar nos diversos recursos escritos do museu (Físicos e Digitais).

A escrita pictográfica, com recurso a desenhos, é uma ferramenta importante a ser utilizadas para pessoas com deficiência/incapacidade cognitiva ou com dificuldades de aprendizagem. Este tipo de escrita serve-se de um sistema de símbolos, como, por exemplo, o Sistema de Símbolos Pictográficos para a Comunicação (SPC)<sup>73</sup>, que permite que mensagens complexas sejam reescritas de forma simples e traduzidas para frases visuais simples. Estas frases são compostas por desenhos codificados, chamados

---

<sup>73</sup> “O sistema de Símbolos Pictográficos para a Comunicação (SPC) é constituído por desenhos de linha simples preta, principalmente iconográficos, sobre um fundo branco, com o significado escrito sobre o desenho para facilitar a compreensão dos interlocutores que não conhecem o sistema (Tetzchner & Martinsen, 2000). Este sistema é de origem americana (PCS – Picture Communication Symbols), tendo sido concebido por Roxana Mayer Johnson (terapeuta da fala), em 1981, (Ferreira, Ponte, & Azevedo, 2000). Tinha como objetivo ser facilmente utilizado por jovens que usavam o sistema Bliss e que apresentavam dificuldades.” (MARTINS, 2016)

pictogramas, que aludem às principais ideias e conceitos que se pretende transmitir.

Outra técnica a considerar é a tradução de textos escritos para diversas línguas estrangeiras nos materiais impressos, na página web (a ser desenvolvido ou no site da MNF), nos audioguias, nos textos descritivos das peças em exibição. Esta técnica foi utilizada durante a realização do estágio, nomeadamente na criação dos textos informativos do material circulante, assim como na produção de Pdf. a serem descarregados através do acesso à página web (MNFNL ou MNF) ou por *QRcode*<sup>74</sup>. Ao mesmo tempo, recomenda-se a adaptação dos textos escritos para textos gestuais, usando a LGP. Os textos escritos poderão ainda ser traduzidos para o gesto internacional, garantindo a acessibilidade dos mesmos a pessoas surdas ou com problemas de audição estrangeiras.

A audiodescrição é mais uma ferramenta útil a desenvolver no melhoramento da acessibilidade comunicacional do MNFNL. A descrição da coleção em exposição é essencial para pessoas cegas ou com problemas de visão. “Em contexto museológico, a audiodescrição surge essencialmente em audioguias ou guias multimédia, mas pode também ser apresentada em formato escrito.” (MINEIRO, 2017, pp. 41-42) O uso de letras em tamanho aumentado e com contraste elevado nos textos é igualmente útil para pessoas cegas ou com problemas de visão e devem ser aplicadas aos textos em formato escrito impressos e em formato digital.

Ainda relativo a pessoas cegas ou com problemas de visão, recomenda-se o uso do *Braille* e do relevo 2D½ nos materiais que usam o texto escrito, em imagens, na conceção da planta do museu. Temos ainda a reprodução tridimensional 3D, à escala (reduzida) dos materiais em exposição no museu, em particular do material circulante, composto por locomotivas, carruagens,

---

<sup>74</sup> Ver Apêndice H

dresines, guindastes rolantes e vagões. Para a compreensão do antigo complexo oficinal, e das suas características arquitetónicas, o uso de maquetes poderá ajudar pessoas com cegas ou com problemas de visão a aceder a esses aspetos essencialmente visuais.

No que diz respeito à criação de réplicas adaptadas às pessoas com deficiência/incapacidade visual, devemos ter em contas as pesquisas desenvolvidas por Almeida et al. (2010). Os autores apontam que o reconhecimento de um objeto através do tato depende mais da qualidade dos materiais (textura, peso e dureza) do que da forma em si. Esta perspetiva considera que o tato avalia mais rapidamente os materiais que compõe os objetos dos que as suas propriedades formais. Esta questão não pode ser ignorada pelos profissionais dos museus aquando da aquisição e criação de recursos adaptados, nomeadamente aos materiais. Segundo Almeida et al. (2010), uma réplica feita em plástico pode atrapalhar a leitura tátil de um elemento da coleção, uma vez que o que representa tem em conta as características formais dos elementos em exposição, mais do que as propriedades materiais dos objetos que os representam. Para se evitar a promoção inadequada de uma apreciação tátil de “carácter essencialmente visual” (ALMEIDA et al. p. 92). É sugerida a criação de recursos que tenham em consideração as propriedades materiais dos elementos que pretendem recrear.

“(…) El tacto, el oído, la vista, el gusto y el olfato, pueden actuar como canales de entrada de informaciones científicamente muy valiosas en la observación. Estos datos informativos, a pesar de haber entrado por canales sensoriales distintos, tienen un destino común: nuestro cerebro; es aquí donde estas informaciones se interrelacionan adquiriendo un significado único que es el que aprendemos. Para que este aprendizaje sea completo y significativo, es importante que no olvidemos ningún canal sensorial de entrada, pues de producirse dicho descuido, estaríamos limitando la información con la que nuestro cerebro debe elaborar el concepto final que aprendemos” (Soler 2009, p.18).

Estas diferentes técnicas permitem uma interpretação multissensorial na qual as pessoas com deficiência/incapacidade podem descodificar mensagens através de vários sentidos. O uso de jogos multissensoriais permite aos visitantes a interação com o meio pela ativação de vários sentidos simultaneamente, potencia a interação social e estimula o bem-estar e a estabilidade emocional (MINEIRO, 2017). Estes jogos pretendem-se interativos, permitindo um maior envolvimento com o meio, interatividade esta que pode ser humana, digital ou analógicas. As experiências multissensoriais deverão ser utilizadas nas visitas orientadas ao museu, assim como pelos serviços educativos, para público mais jovem, que estão mais predispostos para este tipo de atividade (com ou sem deficiência).

As pessoas com deficiência/incapacidade podem realizar visitas virtuais a espaços que não são acessíveis nas suas casas, desde que tenham acesso à internet. Podem-se utilizar fotografias ou filmes, com recurso a tecnologias vídeo e áudio. Estas visitas virtuais deverão cobrir um espaço num ângulo de 360º, permitir a ampliação da imagem para que sejam visíveis os diversos detalhes das peças e, se possível, recorrer à utilização de câmaras que possibilitem a visualização em tempo real do museu, dirigidas a todos os públicos, mas preferencialmente a pessoas com impossibilidade de visitar o espaço fisicamente. Estas visitas virtuais devem incluir audiodescrição, legendagem para surdos ou interpretação em Língua Gestual Portuguesa.

Tojal (2007) defende que na perspetiva museal a perceção multissensorial do objeto cultural está relacionada com uma mudança de paradigma do processo de comunicação dos museus, que abre caminhos para novas experiências de exposição. Segundo a autora “as experiências percetivas desenvolvidas segundo a abordagem multissensorial possibilitam melhor compreensão da realidade, bem como das representações humanas e do meio ambiente, das mesmas formas que exercitam e estimulam as potencialidades percetivas de pessoas com e sem deficiência e amplia as capacidades de reconhecimento e apreensão do mundo” (Tojal 2007, p. 101).

Principais barreiras detetadas a nível atitudinal no MNFNL e possíveis soluções

Barreiras	Soluções
Falta de formação dos colaboradores para lidarem com público deficiente/incapacitado	Formação específica a dar aos colaboradores para trabalhar com pessoas com deficiência/incapacidade; Recrutar um colaborador especializado para acompanhar visitantes com deficiência/incapacidade;
Inexistência de parcerias com associações de pessoas com deficiência/incapacidade, o que impossibilita a participação das mesmas na procura de soluções para as questões de acessibilidades	Estabelecer parcerias com associações de pessoas com problemas de visão, audição, mobilidade e problemas cognitivos no sentido de desenvolver programação e atividades adaptadas; Fazer uma análise ao espaço expositivo e detetar barreiras do tipo físico e comunicacional que podem criar barreiras do tipo atitudinal com recurso as parcerias indicadas no ponto anterior.
Ausência de estacionamento para pessoas com deficiência/incapacidade e problemas com transporte adaptados	Criar lugares de estacionamento específicos para pessoas com deficiência/incapacidade no exterior do museu; Disponibilizar transportes regulares adaptados para visitantes com deficiência/incapacidades, mediante diálogo prévio com as associações que desenvolvem trabalho com este tipo de público.
Conceito expositivo não obedece ao <i>design</i> universal e não é multissensorial	Pretende-se, com a entrada para a RPM, que se aplique o conceito de Design Universal ao espaço expositivo; Desenvolver ferramentas multisensoriais para visitantes com deficiência/incapacidade dentro do âmbito da RPM.

Tabela 4 – Quadro de Barreiras Atitudinais

Principais barreiras físicas detetadas no MNFNL – Soluções categorias Impossível e Intransitável, Difícil e Admissíveis	
Barreiras	Localizações
Impossível e Intransitável	Segundo as recomendações para museus, deve existir uma extensão de 150 cm para a circulação de cadeiras de rodas no espaço que contempla a exposição. No MNFNL existem situações em que é impossível conseguir esse espaço, nomeadamente na zona de exposição de material circulante. Os elementos estão colocados sobre caminhos-de-ferro, existindo um espaço entre eles para que as pessoas possam visitar as locomotivas, carruagens, dresines e a automotora ME 7. Por questões de estrutura do próprio edifício, é praticamente impossível garantir a acessibilidade a pessoas com problemas de locomoção. Para além do espaço ser insuficiente, existem pilares de sustentação do edifício que não podem ser removidos e elementos da exposição que estão colocados sobre as estruturas existentes desde o tempo da Oficina Geral de Guimarães. Seria necessária a reconstrução do próprio museu. <sup>75</sup>
Difíceis	A porta do museu pode representar uma barreira difícil de superar. Não é adaptada a pessoas com deficiência/incapacidade de locomoção. Contudo é possível ultrapassar essa barreira, uma vez que a mesma não é totalmente intransponível. As estruturas oficinais nas zonas da serralharia, carpintaria e forja mantêm-se e podem representar uma barreira difícil de ultrapassar, contudo não impedem o acesso a essas zonas. Junto ao Salão de Direção SEyf 5 e à carruagem de audiovisuais existem rampas. As mesmas devem ser adaptadas à largura de 150 cm com corrimões de 90 cm e zonas de descanso a cada 600 cm. Existem outras rampas e irregularidade ao longo do percurso da exposição que devem ser considerados (rampas de madeira, desníveis no pavimento) <sup>76</sup> .
Admissíveis	Todos os elementos que estão dispostos ao longo do espaço expositivo que podem representar barreiras para pessoas com problemas de mobilidade (ex extintores, elementos da própria exposição que estão dispostos de forma a representar uma barreira). Colocação de guias de pavimento e uso da verticalidade são a solução para estas barreiras. <sup>77</sup>

Tabela 5 – Quadro Barreirs Físicas

## Principais barreiras comunicacionais do MNFNL e possíveis soluções

Barreiras	Soluções
Inexistência de informação sobre as peças em exibição, planta do edifício e outras informações pertinentes para pessoas com problemas de visão	Informação em braille, em relevo 2D½, maquetas 3D da planta do museu, textos informativos em Braille, em versão ampliada e com contraste para pessoas com problemas de visão (não cegas) dos elementos em exposição, audioguias com toque às peças em exibição em pequeno formato, guias de pavimento a encaminhar para audioguias que auxiliem no percurso da visita.
Inexistência de informação sobre peças em exibição e outras informações pertinentes para pessoas com problemas de audição.	Criação de vídeos com descrição em LGP e gesto universal em ecrãs Led full hd, App do museu para descarregar Android e IOS com vídeos, imagens em LGP e gesto universal, PDF disponíveis na página web (a criar) e em QR coding com imagens e textos sobre o museu, história do edifício, funções, programação e coleção.
Informação para pessoas com limitações temporárias (idade) e problemas cognitivos.	Utilização do sistema SPC para descrição de peças em exibição, recurso a textos informativos simples, desenvolvimento de atividades planeadas especificamente para estes públicos, utilização de objetos de fácil manuseamento ligados aos elementos da exposição
Informação para pessoas com problemas de locomoção	Propõe-se a informatização e disponibilização da coleção do Museu numa página web (a ser criada) com a possibilidade de visita 360º. O recurso a câmaras disponíveis durante o período em que o museu está aberto é também uma possível solução, permitindo uma experiência no momento a pessoas com problemas de locomoção.

Tabela 6 - Principais Barreiras Comunicacionais do MNFNL e Possíveis Soluções

<sup>75</sup> Ver Anexo I.1

<sup>76</sup> Ver Anexo I.2

<sup>77</sup> Ver Anexo I.3

### 6.3. CRIAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO REGULAR DA FERROVIA EM ARTICULAÇÃO COM A REGIÃO LOUSADO/FAMALICÃO/BRAGA/GUIMARÃES

Depois de ter sido feita a análise e terem sido apresentadas soluções às necessidades de acessibilidade atitudinal, arquitetónica e comunicacional, este ponto dedica-se à criação de programação regular da ferrovia. Esta programação aponta para a valorização do Património que compõe o MNF, almejando-se a articulação com os municípios vizinhos ou próximos do museu. A regularidade da programação estará dependente dos diversos atores que poderão colaborar na execução da mesma. Estando sujeita à entrada do MNFNL na Rede Portuguesa de Museus, as propostas de programação apresentadas servem de orientação para a melhoria das atividades a desenvolver no museu bem como para a criação de ferramentas que potencializem a valorização das coleções que estão em exposição permanente, bem como eventos que possam acontecer temporariamente. De seguida serão apresentadas as propostas de programação.

#### 6.3.1. Regularização do programa de visitas guiadas e orientadas para todos os públicos

As visitas guiadas são uma ferramenta dinamizadora dos espaços museológicos, contudo surgiu recentemente o termo “visita orientada”. A visita guiada é uma atividade dirigida por um ou mais membros do museu/instituição que vai a acompanhar um grupo de visitantes, dando a conhecer o espaço e a sua vertente expositiva. O Instituto Camões (2018) define visita orientada/guiada como “visita organizada por profissionais e acompanhada por pessoal técnico de modo a dar a conhecer algo ou um determinado local”.

É uma atividade de interação entre o museu e o visitante, adquirindo várias vezes uma componente de atividade exploratória e interrogativa (papel ativo do visitante). Apresenta, contudo, na maioria das vezes, apenas a componente demonstrativa. Durante a visita guiada deve-se ter em atenção a existência de uma articulação informativa entre os visitantes e o museu. Esta articulação torna-se essencial para que o visitante seja convenientemente preparado, tendo em conta o número de visitantes e outros aspetos que sejam pertinentes para a realização da visita. O guia deve adaptar-se ao grupo, doseando uma postura formal com a informalidade que possa acontecer no decorrer da visita guiada. A naturalidade e a acessibilidade são fundamentais para o sucesso da atividade, abrindo espaço a questões ou comentários por parte dos participantes. No final da visita guiada deve fazer-se a avaliação da mesma, contemplando aspetos positivos e negativos, sugestões e outras considerações. Estas visitas requerem marcação e podem acarretar custos para os visitantes. Neste momento o MNFNL não cobra valor algum pelas visitas, sejam elas livres ou orientadas, mas esta situação poderá ser alterada com a entrada do museu na RPM.

A Visita Orientada distingue-se da Visita Guiada pelo fato de não ser necessário o acompanhamento por parte de um responsável pelo Museu/Instituição. A visita é orientada a partir de um ponto do edifício ou de uma sala – são facultadas indicações ou sugestões para a realização do percurso ao visitante, dando-lhe liberdade de optar pelos locais que tiverem mais interesse. Esta tipologia não exige a mesma disponibilidade dos colaboradores do museu. De forma a garantir que as visitas orientadas possam ser realizadas por todos os públicos, recordando a questão das acessibilidades abordada nos pontos anteriores, o MNFNL deve estar preparado para corresponder às necessidades de cada grupo, independentemente da idade, condição física ou capacidade intelectual. Sugere-se ainda uma calendarização específica para cada tipo de público, de modo a que o museu e os seus colaboradores estejam devidamente preparados para as visitas. Desta forma, pode atribuir-se um dia da semana para a receção de escolas, associações ou instituições de pessoas

com deficiência/incapacidades, grupos de adultos, entre outros. Esta calendarização deve estar disponível nos meios de informação do museu (em formato de papel e em formato digital) para facilitar o contato entre os visitantes e o museu, de forma a garantir que a visita possa ser realizada.

Segundo Ferreira et al. (2012), o roteiro é uma descrição, com maior ou menor pormenor, das ações e atrativos que envolvem o turista aquando da descoberta de uma nova localidade ou região. Os roteiros focam-se e dão importância a uma determinada temática daquilo que se está a visitar, podendo ser reconhecimento histórico, geográfico, cultural ou noutros âmbitos de interesse (BARROS e SERRA, 2018). Portanto, quanto maior for a importância atribuída à visita em si, e quanto mais determinado ponto atrativo desencadear emoções positivas em quem visita, maior significância terá esse atrativo visitado e maior será a contribuição que o mesmo trará para o desenvolvimento de uma região, localidade, e, no caso em estudo, para um determinado local específico, que é o MNFNL (CHANG & HUANG, 2004).

As perspetivas acima referidas podem ser adaptadas a um espaço físico, como é o caso de um museu, recorrendo-se a uma roteirização dos elementos em exposição, destacando determinados atrativos dentro das coleções que o compõe. No caso do museu em estudo, tendo este como ponto de enfoque os caminhos-de-ferro, pode dar-se destaque à coleção de material circulante, reforçando a importância do Património que alberga. Mas a roteirização pode também destacar outros elementos que fazem parte do espaço expositivo.

Para além das visitas orientadas e guiadas, o MNFNL é aberto ao público e pode ser visitado livremente. É este o tipo de visitas que acontece com maior frequência no museu. De forma a garantir que o visitante possa ver no museu aquilo que pretende, atendendo aos seus interesses e necessidades, propõe-se a criação de uma roteirização autónoma. Para que esta roteirização funcione, é necessário disponibilizar aos visitantes plantas do museu nas quais se faça a referência geográfica interna das coleções e peças em exibição, possibilitando que este opte livremente aquilo que pretende ver, tendo em conta as suas prioridades e as suas necessidades, fomentando o acesso a todos

os públicos. A informação sobre a roteirização interna deve estar sempre disponível em formato físico e em formato digital, através do site do MNF ou do hipotético site do MNFNL, sendo possível a impressão da mesma nos formatos Braille e relevo 2D½, devendo ser também acessível através de audioguias.

### 6.3.2. Valorização dos setores musealizados em eventos encenados evocativos da vida ferroviária e dos seus utentes (orientação prioritária à população escolar/sem limitação etária)

A dramaturgia nos museus faz-se para pessoas, desafiando-as a refletir e a emocionar-se. Mexem com sensações e estados de alma, apelando à memória. O poder do teatro reside na sua capacidade para atingir pessoas de qualquer nível etário, captando a atenção, promovendo narrativas, divertindo, surpreendendo e impressionando (HUGUES, 1998). Os museus, através do seu Património e da sua planificação cultural, constroem narrativas de significados, interpretando, envolvendo e contribuindo para a educação de pessoas de diversas idades (educação não formal). O teatro aplicado ao contexto museológico envolve diferentes dimensões, que vão da exibição de um espetáculo teatral, dirigida a um público generalista, à atuação, enquanto ferramenta de intervenção sociocultural, direcionada a grupos específicos. Teatros e museus são, por definição, contadores de histórias, narrativas e desafiadores de conhecimento e criatividade. Um objeto que está em exposição num museu conta diversas histórias, conforme refere Hugues (1998). Este universo de objetos faz parte de um conjunto que está em exibição fora do contexto original, que ganham uma nova interpretação num espaço diferente, que os acolhe, protege e divulga.

Os museus preservam gerações de Patrimónios culturais e artísticos. Mas mais do que repositórios de tesouros, garantem a salvaguarda, a exibição e a formação junto de públicos de distintos. Os museus são teatros, ricos em história da espiritualidade, criatividade humanas e das forças naturais da vida (Hugues, 1998). Os espaços museológicos, dentro das suas tipologias, dedicam-se a campos específicos do conhecimento humano que são interpretados dentro do espaço confinado dos museus. No museu é possível apresentar um resumo da história do mundo, numa dimensão cronológica, bem como um resumo da distribuição da história, numa dimensão topológica. Os objetos expostos representam o mundo, mas já não fazem parte dele, porque foram retirados do seu contexto, passando a “simulacros que exemplificam uma classe ou grupo de itens do mesmo tipo” (Bittencourt, 2001, p.155).

O teatro é um veículo através do qual os museus podem servir-se para atingir a sua missão. Os objetos e propriedades do teatro disponibilizam um suporte para o seu uso nos museus, acontecendo no local onde as pessoas conhecem o seu mundo. O teatro pode alargar o campo interpretativo dos objetos, narrativas e memórias. É uma ferramenta eficaz na contextualização de informação, disponibilizando inúmeras oportunidades para abordar dilemas éticos e a expor ideias em perspetivas diferentes. Esta expressão artística permite ainda criar ocasiões de conhecimento para um grupo muito variado de aprendizes. Tem música, movimento, espetáculo, *pathos* e poesia (Hugues, 1998, p.11) O teatro aplicado aos museus permite suscitar e incrementar o desejo de aprender. Hugues diz-nos que os museus necessitam do teatro com vista a serem «mais acessíveis enquanto instituições culturais, mais efetivos enquanto instituições educacionais e mais honestos enquanto instituições culturais» (Hugues, 1998, p. 11).

Sendo o museu um local privilegiado para a exibição de peças de teatro, uma vez que o espaço e o espólio podem funcionar como cenário, propõe-se a valorização dos setores musealizados em eventos encenados evocativos da vida ferroviária e dos seus utentes. Pretende-se que as pessoas que visitam o MNFNL tenham a possibilidade de apreciar os respetivos acervos, enquanto

usufruem de outra oferta do tipo cultural. Estes eventos encenados contribuirão ainda para a manutenção da memória individual e coletiva dos caminhos-de-ferro, nomeadamente das extintas Linhas do Porto à Póvoa e Famalicão e Linha do Porto a Guimarães, cujo MNFNL é o fiel depositário. É uma atividade que pode ser feita em parceria com os outros museus da RMVNF, para que se estreite a relação entre todas as instituições. Uma peça de teatro, por exemplo, pode ser composta por várias cenas que acontecem em diferentes espaços do MNFNL. Os visitantes/público vão acompanhado o desenvolver da narrativa seguindo os atores pelos diversos sectores musealizados. Estes sectores, pela sua diversidade (universo ferroviário circulante, oficinas, bilheteria, sinalização, etc), servirão de pano de fundo para o desenvolvimento das histórias a serem contadas. Pode acontecer o mesmo com os outros museus da rede, mas neste caso cada espaço museológico serve para a apresentação de uma ou mais cenas, criando sinergias na RMVNF. Durante a realização do estágio, propôs-se a elaboração de uma peça de teatro, da autoria do estagiário, a acontecer nos treze museus da Rede, alusivo à vida de Camilo Castelo Branco ou baseada numa das obras do escritor, a realizar no Dia Internacional dos Museus <sup>78</sup>.

Os públicos-alvo para este tipo de atividade serão jovens em idade escolar, contudo, tendo o museu um carácter de educador informal, não existe uma limitação de idade para as pessoas que podem fazer parte da programação que se pretende implementar.

“o desafio que se coloca consiste no esforço dialético de atuar em função do público previsto, os habituais frequentadores do museu e, simultaneamente, equacionar formas de atrair estranhos, integrando não raras vezes o público concreto dos museus, pois

---

<sup>78</sup> Ver Apêndice K

estes não deixam de ser um público invisível se a sua existência clandestina não suscitar o desafio da sua descoberta.” (RIBEIRO, 2012, p. 179)

A encenação de eventos encenados não se limita às peças de teatro. No âmbito da Projeto Marka, que é uma parceria entre a Rede de Museus de V. N. Famalicão e o Agrupamento de Escolas Camilo Castelo Branco, foi preparado um filme a preto e branco alusivo à temática dos Brasileiros de Torna-Viagem. O desenvolvimento da história, a elaboração do argumento e a produção ficou à responsabilidade do estagiário, em colaboração com a equipa do MNFNL<sup>79</sup>. Anteriormente, a equipa do museu já havia realizado uma curta-metragem que serviu como spot publicitário ao MNFNL, com o nome de “Uma Viagem no Tempo”. Tendo em consideração esta situação, a realização e produção de filmes como uma atividade a ser implementada com a participação dos visitantes do museu poderá funcionar como complemento às peças de teatro. Sendo necessário um público definido para a concretização desta programação, sugere-se que a mesma seja efetuada por alunos de escolas, instituições para público sénior ou outros públicos que mantenham uma ligação institucional que crie uma ligação permanente entre os membros.

---

<sup>79</sup> Ver Apêndice C, D, E, F, G e M

### 6.3.3. Utilização de postos multimédia interativos nos vários setores, com a maior diversidade possível de recursos (criação de conteúdos)

Sempre que se fala em conteúdos transmitidos no universo museológico, é fundamental compreender que essa informação não se limita aos textos escritos. Na atualidade, a quantidade de informações disponíveis sobre cada objeto exposto é maior, sendo fundamental encontrar meios complementares de transmissão de informação das coleções em exposição. As formas de transmissão de informação vão desde o texto, passando pela imagem, pelo som e, mais recentemente, a dispositivos interativos. Convém saber que o nível de informação no texto pode variar, adaptando-se às diferentes capacidades intelectuais, e a sobrecarga de texto não significa uma informação mais esclarecedora. Skramstad (2004) aponta que vários estudos defendem que o visitante não lê corretamente a informação de pé, perdendo-se grande parte do conteúdo apresentado. A informação a incluir nos textos deve variar mediante o tipo de visitante (MINEIRO, 2004). É necessário conhecer o tipo de público, selecionar a tipologia de informação a apresentar, torná-la acessível e pensar em formas eficientes de a transmitir.

São estratégias que visam fomentar a identificação dos visitantes com os objetos em exposição, relacionando o familiar com o não familiar, elencando pontes entre o seu quotidiano e as suas memórias, disponibilizando a hipótese de escolha para que cada um tenha a possibilidade de criar o seu próprio significado (ROPPOLA, 2012, p.25). Pretende-se, através da clareza da estrutura do espaço expositivo, que convida o visitante a participar, a origem de um diálogo crítico, para que não se corra o risco de que a exposição seja apenas direcionada para especialistas, cujo nível de domínio da temática é aquele que idealizam (HOOPER-GREENHILL, 2000).

Tendo em conta as situações supra citadas, é neste contexto que os conteúdos multimédia adquirem uma função de ferramenta comunicativa

complementar, mas também como forma de garantir a diversidade de experiências proporcionadas aos visitantes. São meios que combinam o texto, a imagem e a tecnologia, inseridos num contexto que não impositivo ou visualmente complexo, garantindo o interesse do visitante. É o visitante que seleciona a informação que pretende adquirir e não os responsáveis pelo museu. É importante referir que as plataformas virtuais não se devem confinar aos espaços dentro dos museus. As vantagens da adesão dos museus às comunidades virtuais vão desde o acesso à divulgação da programação, ao contacto direto com o público, melhorando as condições de investigação e documentação dos seus acervos. Podemos destacar o conceito de museu virtual como meio de incentivar o estudo dos mesmos, contando com aspetos como o acesso livre durante vinte e quatro horas, sete dias por semana, a uma base de dados devidamente tratada de forma fácil, intuitiva, fácil, com custos de manutenção reduzidos (FONTES, 2014).

Sugere-se a implementação destes meios de acesso remoto ao MNFNL, bem como a disponibilização do acesso a estes meios digitais e virtuais dentro da própria exposição. Em conjunto com os audioguias, textos em braille, em relevo 2D½, e réplicas 3D, propõe-se a instalação de postos multimédia, dotados de ecrãs multi-tácteis, em cada um dos setores expositivos, assim como juntos das peças mais relevantes da exposição, com principal enforque na coleção de material circulante. Para complementar os ecrãs, propõe-se a implementação do sistema de códigos QR, a aplicar a todos os objeto em exposição, permitindo ao visitante usar o seu smartphone ou tablet para aceder a informação detalhada de cada um, através do acesso a informação compilada numa base de dados . Estas ferramentas devem ser revistas com frequência no sentido de evitar que a visita se torne monótona para os visitantes que regressam ao MNFNL. Sugere-se também a colaboração do visitante na criação de conteúdos, seguindo o que defende Styles:

In the emerging world, museums exercise power through visitors as well, by setting a stage on which artefacts and visitors intermingle to create their own experience and

meaning. Rather than performing to visitors, the new-model museum draw visitors in to its performance. (STYLES, 2010, p. 5)

Criam-se assim condições para que o visitante dê o seu feedback sobre a visita. É necessário que se implementem programas específicos para a partilha de experiência via multimédia. Estabelecem-se, desta maneira, redes que promovam a interação individual, estimulando a partilha de informação ou documentação que esteja na posse dos visitantes, memórias, experiências pessoais relacionadas com a temática, que poderão ser matéria-prima para futura programação temporária ou mote para o desenvolvimento de investigação.

Conforme foi mencionado anteriormente, é fundamental a revisão destas plataformas multimédia/digitais. Recomenda-se que a aquisição de hardware e respetivos softwares não se limite a uma só empresa, para que o museu não fique refém das suas atualizações e revisões de conteúdos (FONTES, 2014, p. 105). Tendo em conta que o MNFNL é um núcleo do MNF, recomenda-se a adoção do mesmo tipo de tecnologias multimédia, que são ecrãs *LED* em *full hd* e equipamentos *player*. Estes serão utilizados para a divulgação de conteúdos audiovisuais (os filmes produzidos pela equipa do museu, como por exemplo “Uma Viagem no Tempo”, filmes relacionados com a temática dos caminhos de ferro, etc.). Sempre que for necessário convertê-los em ferramenta interativa, como por exemplo um ecrã tátil com acesso a conteúdos multimédia diversos, será aplicada uma moldura touch, recorrendo a softwares destinados a esse efeito. Em relação ao tipo de suporte físico destes equipamentos, recorrer-se-á novamente àquilo que é utilizado pelo MNF, que concebe os suportes mediante o contexto em que são utilizados. Seguindo o modelo do MNF, os ecrãs *LED* com adaptabilidade a plataforma multi-tátil, serão colocados em suporte de zinco a preto mate, “devidamente equipados com sistemas de ventilação forçada, fechadura de segurança e supressores de pico.” (FONTES, 2014, p. 106) Para a gestão dos equipamento e acesso a conteúdos, ligar-se-á o sistema a um PC CPU (Vd. Glossário). Em termos de

enquadramento, não deve ser um elemento que destoe do resto da exposição. Recomenda-se portanto que os equipamentos se enquadrem naturalmente na realidade do museu e dos seus públicos, maioritariamente crianças e séniores, na generalidade ex-ferroviários, interessados na exposição do MNFNL, mas que podem criar resistências a novas tecnologias. Em termos de criação de conteúdos, novas aplicações, novas ferramentas e softwares, a responsabilidade fica a cargo das equipas de design gráfico, de comunicação e webdesign responsáveis pela gestão das ferramentas multimédia do MNF (ou futuramente da RMVNF). Destaca-se o protocolo estabelecido entre a FMNF e o Instituto Politécnico de Tomar. Contudo, estando o MNFNL localizado na zona norte do país, existem diversas instituições universitárias com as quais se poderá estabelecer protocolos, nomeadamente as Universidades do Porto, Minho e Aveiro, o Instituto Politécnico do Porto e o Instituto Politécnico de Viana do Castelo, que formam profissionais jovens, altamente qualificados, fomentando as parcerias do MNFNL e quem sabe estende-las ao museu central.

## 6.4. CRIAÇÃO DE PRODUTOS E MATERIAIS PARA OFERTA E VENDA NA LOJA

Neste ponto far-se-ão propostas para a criação de produtos e materiais para venda na loja do museu, enquadrados na temática ferroviária, procurando dar visibilidade às coleções que o mesmo comporta. Já existem materiais à venda na loja, mas a oferta é limitada (livros, pins e postais) e cara. O que se pretende é facultar elementos para venda que sejam simbólicos e alusivos aos caminhos-de-ferro, a preços razoáveis.

Em primeiro lugar destacamos os Flipbooks. Um Flipbook é um livro com uma série de imagens que variam gradualmente de uma página para a outra, de modo que, quando as páginas são giradas rapidamente, dá uma ideia de que existe animação. Os Flipbooks são normalmente livros ilustrados para crianças, mas também podem ser adaptados a adultos, usando fotografias ou desenhos (BUCHAN, 2013). Os Flipbooks nem sempre são livros individuais, uma vez que podem aparecer com recurso adicional em livros ou revistas comuns, geralmente nos cantos das páginas. Existem ainda softwares e *sites* que convertem arquivos de vídeo digital em Flipbooks personalizados.

Sugere-se a criação de Flipbooks temáticos para venda na loja com a reprodução das locomotivas e de outro material rolante. As histórias a utilizar são variadas, tendo em conta que todo o movimento associado ao material circulante dos caminhos-de-ferro. Podem ser representados comboios em movimento em determinadas paisagens, entradas para carruagens, o trabalho das locomotivas, representações dos trabalhos das antigas oficinas ou outras histórias que se foquem no universo histórico das coleções de material rolante do museu. Propõe-se ainda a criação de Flipbooks específicos que reproduzam os painéis de controlo das linhas, em exposição no museu, bem como as suas sinaléticas ferroviárias. Nestes casos, a animação recairá sobre todo o funcionamento de um painel de controlo de linhas, com o respetivo controlador, e sobre o funcionamento da sinalização (exemplo: o

funcionamento de um semáforo ou o funcionamento de uma guarda de passagens de nível).

Outro produto a ser criado para venda na loja do museu é o jogo/boardgame. Para Kishimoto (1998), a palavra jogo pode ser utilizada com diferentes significados e em diferentes circunstâncias, dificultando e tornando imprecisa a sua definição. Isto acontece porque situação como um gato que empurra uma bola de lã, um tabuleiro de peões ou um jogo de xadrez, mesmo que disputado numa competição entre profissionais, são todas denominadas de jogo. Deste modo, Kishimoto questiona se um tabuleiro com peões, que pode ser considerado um brinquedo com fins lúdicos, terá o mesmo significado quando usado como recurso de ensino, destinado à aprendizagem, ou material pedagógico. De forma a facilitar a compreensão da natureza do jogo, Kishimoto (op. cit.) destaca as características apresentadas por Huizinga (1951) e Caillois (1967), retomadas mais tarde por Christie (1991), as quais fazem uma interligação entre a grande família dos jogos. Assim sendo, no jogo estão presentes o prazer – manifestação de alegria ou sorrisos demonstrados pelo jogador – ou desprazer, o carácter “não sério” da ação ou efeito positivo (o ato lúdico está relacionado ao cómico, com o riso, em contraposição ao trabalho), a liberdade de ação do jogador ou o carácter voluntário e episódico da ação lúdica, a existência de regras (implícitas ou explícitas), o carácter improdutivo (pode ser uma ação voluntário, no caso das crianças, que é um fim em si mesmo, que não cria coisa alguma), a incerteza dos resultados – a ação do jogador dependerá sempre de fatores internos, como motivações pessoais, estímulos externos ou a conduta de outros parceiros, o carácter fictício ou a representação da realidade, a imaginação e a contextualização no tempo e no espaço.

Considerando estas características do jogo, propõe-se a criação de jogos didáticos e lúdicos em pequeno formato direcionados para uso nas viagens nas composições da CP. Os jogos podem ser individuais ou até dois ou quatro jogadores e destinam-se a rentabilizar o tempo que se passa dentro de um comboio de forma lúdica ou didática, para além dos efeitos de socialização. Os

jogos que se pretendem criar devem ter este caráter duplo, isto é, serem lúdicos, mas serem ao mesmo tempo didáticos. Estes jogos podem recorrer a diversas temáticas associadas à história do caminhos-de-ferro e a outras áreas de saber que tenham relação direta com a ferrovia. No caso de se tratar de um jogo mais complexo, para ser jogado nas casas dos visitantes, sugere-se um jogo de tabuleiro de algoritmo de tipologia semelhante ao usado no jogo *Contrabando*, da autoria de Hugo Morango, para a temática das Linhas do Minho, denominado “Construa a sua Linha e invista no seu Comboio em 1940”.

Propõe-se também a disponibilização de Kits de cartão/Puzzles 3D que representem o material circulante. Este Kits de Cartão/Puzzles 3D serão em papel, madeira ou acrílico. O puzzle é um quebra-cabeças que requer a montagem de peças encadeadas e de tingimento em formatos distintos. Cada peça tem uma pequena parte de uma imagem completa. Os puzzles foram criados originalmente pela pintura de uma imagem num pedaço de madeira plana e retangular, sendo depois cortado em pequenos. Acredita-se que John Splisbury, um cartógrafo e gravador de Londres, tenha comercializado o primeiro puzzle por volta de 1760 (MCADAM, 2000). As imagens típicas encontradas nos puzzles incluem cenas de natureza, edifícios, mas também castelos e montanhas. No entanto, qualquer tipo de imagem pode ser usado para fazer um quebra-cabeças. As novas tecnologias permitem um corte a laser dos puzzles em madeira e acrílico. A vantagem de cortar com um laser é que o puzzle pode ser cortado em qualquer tamanho, formato e número de peças. Vários museus têm puzzles de acrílico cortados a laser referentes a algumas das suas peças mais importantes. Tendo em consideração esta utilização feita pelos museus, sugere-se a criação de puzzles 2D e 3D das Locomotivas, das Automotoras ME, das carruagens, das dresines e dos vagões, das oficinas, do edifício.

Existem outras formas de representar o material circulante com vista à venda na loja do MNFNL. Os visitantes gostam, por norma, de levar uma recordação de um ou mais elementos em escala reduzida daquilo que viram durante a visita aos museus em geral. No caso específico, a mais-valia em

termos expositivos do MNFNL é o material rolante. Não se está a retirar importância aos outros elementos em exposição. Contudo, os mesmos podem ser mais difíceis de representar como miniatura. Perante esta situação, acha-se pertinente a produção de miniaturas em resina/impressão 3D dos vários materiais rolantes do museu. As miniaturas têm várias utilidades. Podem representar uma mera recordação do museu que se acabou de visitar, mas também têm utilidade para pessoas cegas ou com problemas de visão, uma vez que, através do tato, podem construir uma imagem mental de um elemento expositivo que não têm capacidade para ver. Convém ressaltar que as miniaturas a vender devem ser representações do material rolante do MNFNL, como forma de valorizar o Património do próprio museu. A complementar a reprodução em pequena escala do material rolante afigura-se pertinente a criação de miniaturas reprodução das lanternas de guardas de passagem de nível, com luz LED. São objetos que remetem para a recordação de uma profissão que está em vias de extinção, contribuindo como garantia da preservação da memória. As pessoas que visitam o MNFNL têm, quase sempre, uma ligação ao mundo ferroviário, e os guardas de passagem de nível povoam o imaginário dos tempos em que a profissão era fundamental para o bom funcionamento dos caminhos-de-ferro. O efeito da luz LED poderá ser apelativo para todos os tipos de público pela interatividade que a peça apresenta.

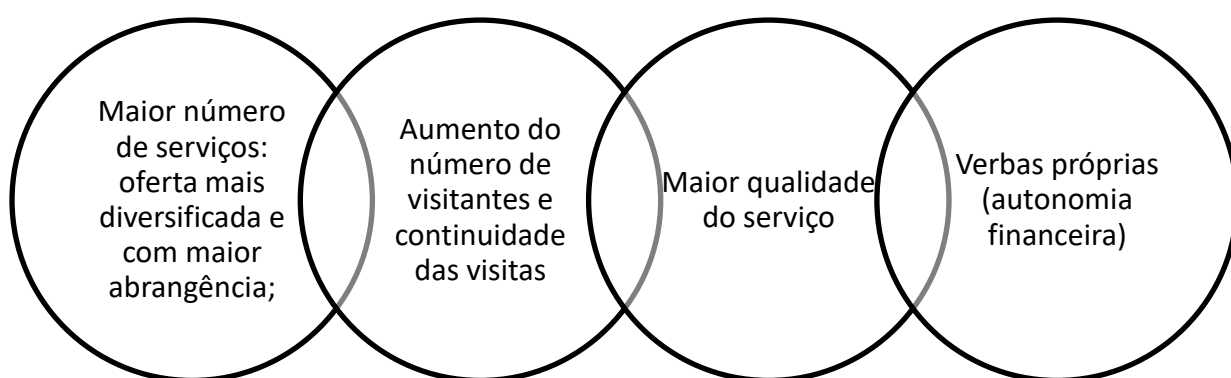
Por fim, sugere-se ainda a produção de cadernos em miniatura com capas cuja temática seja a reprodução da bilhética, dos horários em formato de papel clássicos, das placas das locomotivas, desdobráveis e materiais soft como por exemplo lápis, blocos com logótipos retirados da exposição de placas da entrada (marcas de locomotivas, chapas de Id das composições), *stencils* dos vagões de carga, com indicações da tonelagem e outros materiais que se achem pertinentes. Conforme foi referido anteriormente, existe sempre a ligação emocional das pessoas que visitam o museu com estes elementos, mas é também uma forma de salvaguardar a memória através da adaptação de determinado objeto a um contexto diferente, que preserve as suas características elementares. É importante destacar que a conceção destes

vários objetos e a respetiva venda representarão uma mais-valia em termos monetários para o museu e as receitas deverão ser utilizadas para a manutenção e preservação do edifício do museu e suas coleções. Tendo em conta que neste momento as entradas no MNFNL são gratuitas (ainda não foi definidos se após a entrada para a RPM a situação se vai manter), estes materiais para venda adquirem uma importância ainda maior.



Esquema 4 – Processo de Implementação da Valorização Patrimonial

Resultados que se esperam com a implementação do Plano do Valorização Patrimonial do MNFNL:



Esquema 5 – Resultados que se pretendem atingir a curto, médio prazo.

## **7. CONCLUSÃO E ANÁLISE CRÍTICA**

### **7.1. REFLEXÃO SOBRE A CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA FACE AO DESENVOLVIMENTO DO ESTÁGIO**

O Estágio foi desenvolvido no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, uma instituição tutelada pela Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão e pela Fundação Museu Nacional Ferroviário, e teve como objetivo final uma Análise Diagnóstica de Acessibilidade e a planificação de um Programa de Valorização Patrimonial, tendentes a criar um produto de uso efetivo. Para a compreensão da temática ferroviária, afigurou-se pertinente a abordagem a conceitos chave relacionados com o Património Industrial e Património Ferroviário, bem como a compreensão do conceito de Lugares de Memória, Acessibilidades e Valorização do Património.

A investigação realizada surgiu da necessidade que foi apresentada pelo MNFNL, enquadrada na candidatura à Rede Portuguesa de Museus, aquando da reunião do estagiário/mestrando, mais o respetivo orientador da Unidade Orgânica (ESE), com um membro da Equipa da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, Dr<sup>a</sup> Mariana Jacob, que assumiu a orientação institucional e a equipa do MNFNL.

Para a compreensão do universo museológico associado ao MNFNL foi fundamental uma contextualização de diversos tipos de Património, destacando-se o Património Cultural, o Património Industrial e o Património Ferroviário. Com esta abordagem foi possível analisar e compreender a evolução e especialização do conceito de Património Cultural. Esta evolução e especialização levou ao surgimento dos conceitos de Património Industrial e, conseqüentemente, Património Ferroviário, que são fruto da Revolução

Industrial. Estes Patrimónios ficam assim salvaguardados por legislação nacional e internacional, levando ao surgimento de museus especializados na temática ferroviária. Foi neste quadro conceptual, legislativo e científico que se tornou possível interpretar e aferir as necessidades que configuraram o próprio projeto de estágio realizado no MNFNL.

Salienta-se ainda a pertinência do estudo das acessibilidades e programas de valorização patrimonial para o trabalho realizado durante o estágio, tendo em conta os valores de cidadania ligados a democraticidade da inclusão. A contextualização teórica desta temática esteve na base da criação de soluções práticas devidamente fundamentadas e que se esperam levar à sua implementação havendo os necessários meios por parte da tutela. Ainda dentro da contextualização teórica, destaca-se a pesquisa bibliográfica realizada na Biblioteca Municipal do Porto, na Biblioteca Almeida Garrett, nos fundos documentais do MNFNL, em artigos e monografias dedicadas ao estudo do Património Ferroviário, que só assim permitiu constituir a investigação que suporta todo o trabalho apresentado.

## 7.2. INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS E CONCLUSÕES

A contextualização teórica foi fundamental para compreender os diferentes tipos de Patrimónios e a sua especialização para proteger e salvaguardar elementos que estão associados ao desenvolvimento social e cultural em períodos mais recentes da história da humanidade. Contudo, esta investigação teve como objetivo a apresentação de uma proposta de plano estratégico de valorização da instituição de acolhimento, não descurando a atenção que se impunha para a melhoria das acessibilidades do MNFNL e para a valorização do Património a ele associado, direcionado a todos os públicos, sem exceção. A implementação das alterações e melhorias propostas está dependente da entrada para a Rede Portuguesa de Museus, à qual foi feita candidatura. Esta situação fez com que o estágio adquirisse o carácter híbrido entre estágio e trabalho de projeto, e ainda a componente científica, que o aproxima da dissertação. Uma vez que apresentadas, as propostas inclusas no trabalho ainda não foram, reiteramos, implementadas por condicionalismos inerentes à candidatura à RPM. No entanto, foi possível desenvolver novas ferramentas para a melhoria das condições atuais do museu, fruto de trabalho do estagiário/mestrando, que não foi meramente observador, inserindo-se ativamente no quotidiano do museu, atribuindo ao estágio uma forte componente prática, interventiva e por vezes decisora, esta última sancionada pelas respetivas supervisões.

No capítulo 6 do relatório estão presentes as sugestões/propostas realizadas em contexto de estágio/projeto, no sentido de tornar o museu mais acessível a todos os públicos, e são apresentadas medidas, inclusivamente testadas em ambiente de trabalho, para valorizar o Património em exposição. Compreendeu-se, durante a estadia, que é urgente uma intervenção no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, quer nas infraestruturas, quer no espaço expositivo. Entendeu-se, através do contato com os visitantes, nomeadamente com aqueles que estão ligados ao mundo dos caminhos-de-ferro, que existe uma preocupação com o Património Ferroviário nacional e que os

mesmos consideram que existem lacunas que devem ser colmatadas para que a salvaguarda deste Património esteja assegurada. Verifica-se que o Património Ferroviário Português vive uma fase delicada, uma vez que os diversos governos não têm priorizado as obrigações para a sua preservação. Os museus ferroviários necessitam desse apoio governamental para continuarem a existir, nomeadamente os núcleos ferroviários. Outro aspeto a destacar está relacionado com a parte imaterial do Património Ferroviário. Os museus ferroviários, no caso o MNFNL, devem procurar preservar as suas memórias da mesma forma que preservam os vestígios materiais. Esta tipologia de Património na sua forma intangível é frequentemente subvalorizada. Constitui-se nos saberes, nas práticas, nas vivências sociais das pessoas que estiveram ligadas aos caminhos-de-ferro. Existem investigadores e memorialistas que se dedicam a esta temática, ou de forma científica, divulgativa ou pelo *hobby per si*, mas há necessidade de concretizar estas investigações e contributos em produtos que possam ser exibidos, e de lhes atribuir espaços expositivos que convivam com os bens tangíveis.

A Análise de Acessibilidade e o Plano de Valorização Patrimonial procuram também demonstrar, através da exposição do material circulante e não circulante, a história da ferrovia no norte de Portugal, nomeadamente das extintas linhas do Porto a Guimarães e do Porto à Póvoa e Famalicão. A implementação do Plano de Valorização Patrimonial contribuirá igualmente para o aumento da atratividade do museu e para a sua afirmação no contexto museológico ferroviário nacional (e internacional). Recorrendo à componente teórica e ao trabalho prático, esta investigação/atuação permite refletir sobre a preservação da realidade ferroviária, na qual se perpetuam os bens materiais a ela associados, a fundamental memória coletiva, os saberes transmitidos, as vivências de várias gerações que puderam usufruir do comboio como meio de transporte, mas acima de tudo como “objeto” do desenvolvimento humano e que ainda perdura, e perdurará como elemento de importância estratégica a nível de redes de comunicação e transporte a nível de qualquer país do mundo.

### 7.3. REFERÊNCIA À INSERÇÃO DO ESTAGIÁRIO NO DESENVOLVIMENTO CURRICULAR DO CURSO

O estágio no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado contemplou um trabalho de desenvolvimento patrimonial, que a certa altura também assumiu uma vertente de projeto, através das propostas de soluções de desenvolvimento de espaços, de acessibilidades e planificações para a valorização do Património exposto ou recolhido em termos intangíveis. Este trabalho mostrou-se exigente, e menos do que isso não o esperávamos, tendo sido fundamental para a sua prossecução as unidades curriculares desenvolvidas durante a primeira fase do ciclo de estudos, o que só demonstra a eficaz articulação entre os contextos letivos e a componente aplicada deste mestrado.

O trabalho realizado em ambiente de estágio revelou-se importante para a compreensão da realidade de trabalho numa instituição museológica, e para o entendimento das suas dinâmicas, rotinas e exigências, que de outra forma não seriam possíveis. Destaca-se que o estágio curricular apresenta uma interdisciplinaridade participativa e com forte componente prática e aplicada, das quais se destacam:

- Serviço de Acolhimento – Receção;
- Acolhimento a visitantes e registo dos mesmos em documento base do Museu;
- Visitas Guiadas;
- Trabalho de investigação sobre as peças em exibição no museu;
- Preparação de programação de atividades para diversos públicos;
- Análise detalhada às acessibilidades do museu;
- Definição de programação e sugestões de melhoria para a candidatura à Rede Portuguesa de Museus.

As atividades desenvolvidas durante o período de estágio são fundamentais na aproximação e interação do estagiário/mestrando com a instituição museológica e com a sua equipa. É através do trabalho colaborativo e através do espírito de equipa que se vão adquirindo as competências fundamentais para compreender a realidade das instituições que desenvolvem trabalho no âmbito da cultura, nomeadamente no que toca a versatilidade e disponibilidade para acorrer a situação diversas, que passam pela gestão, administração, planeamento, conservação.

O estágio contempla várias temáticas abordadas na primeira fase do ciclo de estudos, nomeadamente a teorização do Património, a Museologia, as Coleções, Espólios e Acervos, as Artes Performativas e os Agentes Educacionais, entre outros. O estágio contribui assim para colocar em prática um conjunto de conhecimentos e competências que são adquiridos em contexto académico.

## 7.4. ANÁLISE CRÍTICA, RECOMENDAÇÕES E/OU SUGESTÕES

Para a realização do relatório de estágio foi necessária a estadia de 150 obrigatórias e protocoladas no MNFNL. Estas horas contribuem para uma melhor compreensão dos conceitos estudados e fundamentam a investigação que se pretende realizar. Contudo, e na minha opinião, não são suficientes para a profundidade de investigação a que uma tese de mestrado obriga (o cronograma foi estendido, por acordo do estagiário e instituição de acolhimento e parecer positivo do orientador da UO). Apesar deste fator, a carga horária suplementar foi fulcral para a componente prática que se pretende desenvolver, dando ao mestrando um contacto com a realidade que é inerente a conceitos abordados durante o primeiro ano do ciclo de estudos.

Tendo em conta que se trata de um relatório de estágio de mestrado, mas em que se vislumbra o projeto e a dissertação, os conceitos trabalhados são aqueles que auxiliam na compreensão da investigação, remetendo para noções e temas que foram abordados no primeiro ano curricular.

É relevante a análise crítica ao trabalho desenvolvido e implementado, bem como a referência a algumas considerações, recomendações ou sugestões que possam ser importantes na melhoria das metas que se pretendem alcançar com o próprio mestrado. O trabalho prático desenvolvido em ambiente de estágio revelou-se fundamental para a compreensão da realidade museológica ferroviária em Portugal, da sua história, dos seus problemas, o que possibilitou a definição de estratégias concatenantes com o trabalho de investigação que se pretendeu implementar. Tendo em conta que a maioria dos núcleos museológicos ferroviários estão neste momento encerrados, as definições de estratégias para a valorização do Património sugeridas neste relatório vão disponibilizar uma ferramenta para quem pretenda reavivar esses núcleo cuja riqueza patrimonial é incalculável.

Em termos de relatório escrito, deu-se relevo a conceitos previamente estudados em ciclos de estudo anteriores, contudo a profundidade exigida para a obtenção do grau de mestre, naturalmente obrigou a uma maior análise

investigativa fundamental ao suporte científico da vertente aplicada do trabalho escrito. Por sua vez, a investigação desenvolvida revelou ser a parte mais exigente do estudo, mas também provou ser aquela que fomentou uma maior aprendizagem e envolvimento do estagiário/mestrando neste trabalho, que se tornou, com o tempo, num projeto pessoal. Este Plano de Valorização Patrimonial é apenas uma parte de todo o trabalho que pensamos ser um contributo para o que deve ser implementado de forma a melhorar o MNFNL. Mas é nosso desejo que outros o façam, nos mesmos contextos de estudos pós-graduados em outros museus ferroviários, nomeadamente os núcleos museológicos afetos ao MNF, sobretudo os que estão encerrados.

## BIBLIOGRAFIA

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956). *Caminhos de ferro portugueses – esboço da sua história*. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956). *Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

ALMEIDA, M. C., CARIJÓ F. H., KASTRUP V. (2010). Por uma Estética Tátil: Sobre A Adaptação De Obras De Artes Plásticas Para Deficientes Visuais. *In Fractal: Revista de Psicologia, vol.2 (jan./abr.)*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, Departamento de Psicologia, pp. 85-100.

ALMEIDA, M. C., CARIJÓ F. H., KASTRUP V. (2010). Por uma Estética Tátil: Sobre A

AMARO, Jaime (2003). O Museu Ferroviário Holandês em Utrecht, *O Foguete*, nº 7, Entroncamento: AMF, p. 37.

AMARO, Jaime (2005). *Automotoras Allan de Via Estreita - Meio Século de Existência*. Entroncamento: Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário

AMARO, Jaime, (2005). A Cité du Train”, ou o espetáculo do caminho-de-ferro em Mulhouse, *O Foguete*, nº 14, Entroncamento: AMF,p. 15.

ANSARA, Soraia (2000). *Repressões e lutas operárias na classe trabalhadora em São Paulo*. São Paulo: Dissertação de Mestrado, PUC.

ANSARA, Soraia (2005). *Memória política da ditadura militar e repressão no Brasil*. São Paulo: Tese de Doutorado em Psicologia Social, PUC-SP.

ANTUNES, J. A. Aranha; et al. (2010). *1910-2010: o caminho de ferro em Portugal*. Lisboa: CP-Comboios de Portugal e REFER - Rede Ferroviária Nacional.

ARMSTONG, J. & PRESTON, J. (2011). Alternative Railway Futures: Growth and/or Specialisation? *In Journal of Transport Geography*. 19 (6) (novembro 2011): pp 1570 – 1579.

BARBOSA, Marialva (2016). MEIOS DE COMUNICAÇÃO: LUGAR DE MEMÓRIA OU NA HISTÓRIA? *Contracampo*, 35 (1), 6-26.

BARROS, M.G. & SERRA, H. H. (2018). A belém da belle époque e os roteiros geo-turísticos como instrumentos de educação patrimonial. *Revista Formação*, Vol.25, No. 44, pp.209-239.

BITTENCOURT, J. (2001). Cada coisa em seu lugar: ensaio de interpretação do discurso de um museu de história. *Anais do Museu Paulista*. 8. 1, pp. 151-174.

BLÁZQUEZ, José Luís Torres (1992). El Museo de Ferrocarril de Estremoz. *Maquetren* (em espanhol). Ano 2 (8). Madrid: Resistor, S. A. pp. 12-17.

BORGES, Judith; et al (SD). Caminho de ferro: Gentes e memórias. CTT - Correios de Portugal, S. A. - Clube do Colecionador dos Correios.

BOSI, Ecléa (1983). *Lembrança de Velhos*. São Paulo: T. Queiroz.

BOSI, Ecléa (1983). *Tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social*. São Paulo: Ateliê Social.

BRANCO, Jorge (2006). *Estações Ferroviárias Portuguesas em postais ilustrados antigos*. [S.l.]: Livros Horizonte.

BUCHAN, Suzanne (2013). *Pervasive Animation. AFI film readers*. Londres: Routledge.

BUCHANAN, Angus (1971). *THE INDUSTRIAL ARCHAEOLOGY OF THE BRISTOL REGION*. Bristol: David & Charles.

CABRAL, Clara Bertrand. 2011. *Património Cultural Imaterial: Convenção da Unesco e seus Contextos*. Lisboa: Edições 70.

CALADO, Rafael Salinas; ALMEIDA, Pedro Vieira de (2001). *Aspetos Azulejares na Arquitetura Ferroviária Portuguesa*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses.

CAMACHO, C. (2016). Serviço Educativo na Rede Portuguesa de Museus. *In Serviços Educativos na Cultura*, (nº2), pp.26-43.

CAPELO, Rui et al. (1994). *História de Portugal em Datas*. [S.l.]: Círculo de Leitores, Lda. e Autores.

CARTER, Ian (2000). The lost idea of a train: Looking for Britain's Railway Novel', *The Journal of Transport History*, 21 (2) (September 2000).

CARTER, Ian (2001). *Railways and Culture in Britain: the Epitome of Modernity*. Manchester: Manchester University Press.

CERDÀ, Manuel (2008). *Arqueología industrial. Teoría y Práctica*. Valência: Universidade de Valência.

CERVEIRA, Augusto & CASTRO, Francisco Almeida e (2006). *Material e tracção: os caminhos de ferro portugueses nos anos 1940-70*. Col: Para a História do Caminho de Ferro em Portugal. Volume 5. Lisboa: CP-Comboios de Portugal.

CESERANI, Remo (1999). *Lo fantástico*. Madrid: Visor.

CHAGAS, Marco (2014). MUSEU, PATRIMÔNIO E CIDADE: camadas de sentido em Paraty. *Cadernos De Sociologia*, 47, 71-89.

CHAKRA, Narisa (1990). *Terence Cuneo: Railway Painter of the Century*. London: New Cavendish Books.

CHANG, T. C. & HUANG, S. (2004). Turismo Urbano: Entre o Global e o Local. *In Compêndio de Turismo*, Lew. Lisboa: Instituto Piaget.

CHAPOUTHIER, Georges (2006). Registros Evolutivos. *Viver Mente & Cérebro: Memória* (2): pp. 8 – 13.

CHOAY, Françoise (2010). *Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70.

CHOAY, Françoise (2011). *As Questões do Património. Antologia para um combate*. Lisboa: Edições 70.

CHOAY, Françoise (2015). *As Questões do Património (2ª edição)*. Lisboa: Edições 70.

CORRÊA, António de Vasconcellos (1938). *A vida da CP desde o Convénio de 1894 – Dificuldades e Soluções (conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa)*. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

CORREIA, Paulo Campos (2016). *Rede de Museus Vila Nova de Famalicão. A nossa identidade e futuro*. Vila Nova de Famalicão: Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão.

COSTA, C. (2005). Turismo e cultura: avaliação das teorias e práticas culturais do sector do turismo (1990-2000). *Análise Social*, XL, pp.279-275.

COUTINHO, V. (2008). *Lagos e o Mar Através dos Tempos*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos

CUELLAR, Javier Peres de (1997). *Nossa Diversidade Criadora*. Brasília: Papyrus.

CUSTÓDIO, Jorge (2010), *O que é o Património Ferroviário?* Newsletter FMNF, nº 2, Jul/Ago/Set.

CUSTÓDIO, Jorge (2010). *100 Anos de Património. Memória e identidade*. Lisboa: Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico-I.P.

CUSTÓDIO, Jorge (2017). Políticas públicas para a salvaguarda e conservação do Património Industrial. *P&C*, (Janeiro-Junho 2017), 22-28.

D'ORNELLAS, Carlos (1932). A Viagem do Chefe de Estado ao Porto constituiu um acontecimento. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 45, pp. 135 - 143.

DAHLSTRÖM, Marc (1989). *Vapeur Au Portugal (em francês)*. [S.l.]: Edição do autor.

DE DECCA, Edgar Salvadori (1992). *Memória e Cidadania. O direito à memória: património histórico e cidadania*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico.

DESVALLES, André (2013). *Conceitos-chave de Museologia*. Tradução de Bruno Brulon Soares e Marília Xavier Cury. ICOM

DICKENS, Charles (2002). *Dombey and Son*. London: Penguin.

ELLIS, Cuthbert Hamilton (1974). *Railways: A Pictorial History of the First 150 Years*. Nova Iorque: Quality Books.

ERUSTE, Manuel Galán (1998). *Exposición ferroviaria: 50 Años de la Tracción Diesel en Portugal». Maquetren (em espanhol): Revistas Profesionales*.

FERREIRA, L., AGUIAR, L. & Pinto, J.R. (2012). Turismo cultural, itinerários turísticos e impactos nos destinos. *Revista de Cultura e Turismo*, ano 6, Nº2, junho de 2012.

FERREIRA, Vicente (1953). *Os nossos mortos*. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 65, pp. 490 - 491.

FONSECA, Corregedor da. *No 1º Centenário das Linhas do Caminho de Ferro a norte do rio Douro – 1875-1975*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses.

FONTES, Ana (2014). *Projeto Museográfico para as Antigas Oficinas do Vapor do Entroncamento* Lisboa: Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa.

FRANCISCO, Paulo C. M. & MENEZES, ALEXANDRE M. (2011). Design universal, acessibilidade e espaço construído - *Construindo, Belo Horizonte*, v.3, n.1, p.25-29, jan./jun.

GARCIA, Carlos Penha (2002). *O Caminhos de ferro na Filatelia*. Lisboa: Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro.

GLANCEY, Jonathan (2010). *The Train: A Photographic History*. London: Carlton Books.

GOMES, Nádía Carina da Conceição (2012). *Para Um Roteiro da Casa dos Patudos – Museu de Alpiarça*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Nova de Lisboa.

GÓMEZ, J. & QUIJANO, C. (1992). *Rutas e Itinerarios turísticos en España*. Madrid: Editorial

GUILLAUME, Marc (2003). *A Política do Património*. Lisboa: Campo das Letras.

HALBWACHS, Maurice (1990). *A Memória Coletiva*. São Paulo: Vértice/Rev. Dos Tribunais.

HALBWACHS, Maurice (1991). Fragmentos da la Memoria Colectiva. In *Revista da Cultura Psicológica*, año 1, Número 1, México: UNAM – Facultad de Psicología.

HEIRON, George F, & HARRIS, Michael (2000). *Portraits of Steam: The Paintings and Photographs of George Heiron*. Oxford: OPC Oxford Publishing Company.

HILL, Thomas (1881). *The Last Spike*. The Central Pacific Photographic History Museum.

HOLLINS, H. 2010. “Reciprocity, accountability, empowerment: emancipatory principals and practices in the museum”. In *Re-Presenting*

*Disability Activism And Agency In The Museum*, ed. R. Sandell, J. Dodd e R. Garland-Thomson, 213-227. London: Routledge.

HOPPER-GREENHILL, E. (1992). *Museums and the Shapping of Knowledge*. Londres: Routledge.

HOPPER-GREENHILL, E. (2000). *Museums and the Interpretation of Visual Culture*. Londres: Routledge.

HOPPER-GREENHILL, E. (2011). *Museums and their Visitors*. Londres: Routledge.

HUGUES, Catherine. (1998). *Museum Theatre – Communicating with visitors through drama*. Portsmouth: Heinemann.

HUNKIZER, W. e KRAFT, K. (1942). *The Outline of General Tourism Science*. Zürich: Polygraphischer Verlag.

KISHIMOTO, T. M. (1998). *O Jogo e a Educação Infantil*. São Paulo: Pioneira.

KÜHL, B. (2006). *História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos*. Revista CPC, (1), 16-40.

LAINS, Pedro, & SILVA, Álvaro Ferreira da (2005). *História Económica de Portugal 1700-2000. O Século XIX*. Lisboa: ICS-Imprensa de Ciências Sociais.

LE GOFF, Jacques (1968). *Hérésie et sociétés dans l'Europe pré-industrielle, XIe - XVIIIe siècle : communications et débats du colloque de Royaumont*. Paris: EHESS.

LE GOFF, Jacques (1996). *História e Memória*. São Paulo: Ed. Unicamp. [original dos ensaios: 1987-1982] [original do livro: 1982].

LE GOFF, Jacques (1997). *Memória*. *Enciclopédia Enaudi*. Lisboa: Casa da Moeda.

LE GOFF, Jacques et al. (1990). *História e Memória/Jacques Le Goff*. Campinas: SP Editora UNICAMP.

LOPES CORDEIRO, José Manuel (2009). O Património Industrial e as Novas Cartas Patrimoniais. *Arqueologia Industrial*, Volume (1-2) (4ª série), 73-97.

LOPES CORDEIRO, José Manuel (2011). *Desindustrialização e Salvaguarda do Patrimônio Industrial: Problema ou Oportunidade?* *Oculum Ensaios*, nº 13, Jan/jun.

LOPES, Ernâni Rodrigues (2001). *De 1974 a 1986: o prelúdio às transformações do final do séc. XX. Col: Para a História do Caminho de Ferro em Portugal. Volume 3.* Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses. 269 páginas. ISBN 972-97046-4-3.

LOPES, J. Teixeira (2006). Estranhos no Museu. *In Sociologia: Revista da Faculdade de Letras, da Universidade do Porto, Série I, Vol. 16*, pp. 89-95.

LOPES, L. (2012). *Museu Nacional Ferroviário. Museu Industrial.* Lisboa: Dissertação de Mestrado em Museologia, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.

LOWENTHAK, David (1998). Como conhecemos o passado. *Projeto História*, 17, 28-46.

LYDEN, Anne M. (2003). *Railroad Vision: Photography, Travel, and Perception.* Los Angeles: J. Paul Getty Museum.

MARISTANY, Manolo (1974). *Carrilets de España y Portugal (em Castelhana).* Volume 2 de 2. [S.l.]: J.M. Casademont.

MARISTANY, Manolo (1974). *Carrilets de España y Portugal.* [S.l.]: J.M. Casademont

MARQUES, C. & SANTOS, C. (2010). *Capital Social como fator de desenvolvimento em rotas turísticas.* Gaia: Sciencia.

MARTINS, Ferreira (1934). *Portugal na Grande Guerra, Vol II.* Lisboa: Prefácio.

MARTINS, João Maria de Oliveira (1996). *A Questão Ferroviária. Col: Para a História do Caminho de Ferro em Portugal. Volume 1.* Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses.

MARTINS, João Paulo (2015). *A Arquitectura dos nossos dias, José Ângelo Cottinelli Telmo, 1897-1948.* Lisboa: EGEAC, Padrão dos Descobrimentos.

MARTINS, João Paulo et al. (1996). *O Caminho de Ferro Revisitado. O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996.* [S.l.]: Caminhos de Ferro Portugueses.

MARTINS, Patrícia Roque (2017). *Museus (In)capacitantes: Deficiência, Acessibilidades e Inclusão em Museus de Arte.* Lisboa: Caleidoscópio.

MATHIESON, Alister & WALL, Geoffrey (1982). *Tourism: Economic, Physical, and Social Impacts*. London: Longman.

MCADAM, Daniel. "História de Quebra-cabeças". American Jigsaw Puzzle Society.

MENDES, António Reinaldo (2009). *História do Caminho-de-Ferro: Vida de um Ferroviário*. Lisboa: Plátano Editora.

MENDES, José Amado (2000). *A indústria da cal no Concelho de Penacova*, Penacova, Câmara Municipal de Penacova.

MENDES, José Amado (2000). *Uma Nova Perspectiva Sobre o Património Cultural: Preservação e Requalificação De Instalações Industriais*. *Gestão e Desenvolvimento*, nº 9, pp. 197-212.

MENDES, José Amado (SD). *O Património industrial na museologia contemporânea: o caso português*, 01-16.

MINEIRO Clara et. al (2017). *Guia de Boas Práticas de Acessibilidade: Comunicação Inclusiva em Monumentos, Palácios e Museus*. Lisboa: Turismo de Portugal, I. P. & Direção Geral do Património Cultural.

MINEIRO, Clara et. al (2004). *Museus e Acessibilidade: Temas de Museologia*. Lisboa: IPM.

MÓNICA, Maria Filomena; et al. (1999). *Estudos Históricos. Col: Para a História do Caminho de Ferro em Portugal. Volume 2*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses.

NORA, Pierre (1984). *Les Lieux de Mémoire*. Paris: Editions Gallimard.

NORA, Pierre (1993). Entre história e memória: a problemática dos lugares. *Revista Projeto História*. São Paulo, v. 10, p. 7-28, dezembro 1993.

OMS (2011). *Relatório Mundial Sobre A Deficiência*. Trad. por Lexicus Serviços Linguísticos. São Paulo: OMS.

ORWELL, George (2000). 'The Lion and the Unicorn: Socialism and the English Genius,' in *George Orwell: Essays*. London: Penguin, pp. 138 - 188.

PEREIRA, Alfredo Marvão (2016). *Os Investimentos Públicos em Portugal*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel Dos Santos.

PEREIRA, M.R.J. & GRILO, M.J.B. (2013). *Museu Nacional Ferroviário, uma reflexão necessária*. Castelo Branco: IPCB. ESART.

PESAVENTO, Sandra Jatahy (2002). Memória, história e cidade: lugares no tempo, momentos no espaço. *ArtCultura*, Uberlândia, vol. 4, n. 4, 2002.

POLLAK, Michael (1992). Memória e identidade social. In *Estudos Históricos*, Vol. 5, nº.10, Rio de Janeiro, pp. 200-212.

PORTELLI, Alessando (1998). O massacre de Civitella Val di Chiana: mito, política, luto e senso comum, In: FERREIRA, M. & AMADO, J., *Usos e abusos da História Oral*, 2ª edição: Fundação Getúlio Vargas.

POULOT, Dominique (1998), *Patrimoine et modernité*. Paris: Editions L'Harmattan

QUEIRÓS, Amílcar (1976). *Os Primeiros Caminhos de Ferro de Portugal: As Linhas Férreas do Leste e do Norte*. Coimbra: Coimbra Editora.

RAIMUNDO, Orlando (2015). *António Ferro: O Inventor do Salazarismo*. Lisboa: Dom Quixote.

RAWLINSON, Mark (2008). *Charles Sheeler: Modernism, Precisionism and the Borders of Abstraction*. London: IB Tauris.

REIS, Francisco Cardoso dos et al. (2006). *Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006*. [S.l.]: CP-Comboios de Portugal e Público-Comunicação Social S. A.

RIBEIRO ARTHUR, B. Sesinando (1898). *Arte e Artistas Contemporâneos, 2ª serie*. Lisboa: Livraria Ferin. RIBEIRO DA SILVA, José (2008). *Os Comboios em Portugal - Volume III - Do Vapor à Electricidade*. Lisboa: Terramar - Editores, Distribuidores e Livreiros, Lda.

RIBEIRO DA SILVA, José (2008). *Os Comboios em Portugal - Volume I - Do Vapor à Electricidade*. Lisboa: Terr Terramar - Editores, Distribuidores e Livreiros, Lda.amar.

RIBEIRO DA SILVA, José (2009). *Os Comboios em Portugal - Volume II - Do Vapor à Electricidade*. Lisboa: Terramar - Editores, Distribuidores e Livreiros, Lda.

RIBEIRO DA SILVA, José (2009). *Os Comboios em Portugal - Volume IV - Do Vapor à Electricidade*. Lisboa: Terramar - Editores, Distribuidores e Livreiros, Lda.

RIBEIRO DA SILVA, José (2017), *Cronologia Ferroviária Portugal*. Edição de Autor.

RIBEIRO, Joana Almeida (2012). *Dos “públicos” nos museus. Ensaios e Práticas em Museologia*. Porto: Departamento de Ciências e Técnicas do Património da FLUP, vol. 2, pp. 163-181.

RIX, Michael (1955). Industrial archaeology. *The amateur Historian*. 8, pp. 225-229

RODRIGUES DA SILVA, R., & LOPES CORDEIRO, J. (2017). Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial. *FACES DA HISTÓRIA*, Volume 4 (1), 07-29.

ROPPOLA, T. (2012). *Designing for the Museum Visitor Experience*. Londres: Routledge.

RUSKIN, John (2008). *Lamp Of Memory*. London: PENGUIN BOOKS LTD.

SALGUEIRO, Ângela (2008). *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: 1859-1891*. Lisboa: Univ. Nova de Lisboa.

SANTOS, Luís Filipe Rosa (1995). *Os Acessos a Faro e aos Concelhos Limítrofes na Segunda Metade do Séc. XIX*. Faro: Câmara Municipal.

SANTOS, Luís Filipe Rosa (1997). *Faro: um Olhar sobre o Passado Recente. (Segunda Metade do Século XIX)*. Faro: Câmara Municipal.

SERRANO, Ana (2010). *Reconversão de espaços industriais, três projectos de intervenção em Portugal*. Lisboa: Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Instituto Superior Técnico.

SERRÃO. Joel (1996). *O CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL DE 1856 A 1996*. Lisboa: Expo 98.

SILVA, José Ribeiro da & RIBEIRO, Manuel (2007). *Os Comboios em Portugal*. Volume III de 5 1.<sup>a</sup> ed. Lisboa: Terramar - Editores, Distribuidores e Livreiros, Lda.

SILVERMAN, L. H. (2002). "The Therapeutic Potential of Museums". In *Museums, Society, Inequality*, ed. Richard Sandell, 69-83. London: Routledge.Síntesis.

SKAMSTAD, Harold (2004). *An Agenda for Museums in the Twenty-first Century. Reiventing the Museum: Historical and Contemporary Perspectives on the Paradigm Shift*. Lanham: Altamira Press.

SOBRINO, Julián (1996). *Arquitectura Industrial en España, 1830-1990*. Madrid: Catedra.

SOLER, M. A. (2009). *Didáctica multisensorial de las ciencias: un método inclusivo y transdisciplinar para alumnos ciegos, discapacitados visuales y, también, sin problemas de visión*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica, S.A.

SOUSA, José Fernando (1933). Os caminhos-de-ferro em 1932. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 46, pp. 7 – 9.

TAJFEL, Henri (1983). *Grupos e Categorias Sociais II*. Lisboa: Livros Horizonte.

TAVARES, C. & ESTEVES, M. (2000). *100 Obras de Arquitectura Civil no Século XX. Portugal*. Lisboa: Ordem dos Engenheiros.

TELES, Paula. (2007). *Acessibilidade e Mobilidade para Todos*. Porto: SNRIPD.

The Salt Lake City Tribune. (2015). *Man wants Utah railroad moment to get the Lego treatment*.

TIGHE, Anthony J. (1986). *Cultural Tourism in the USA. Tourism Management*, vol. 6. New York: Expeditors of the Printed Word Ltd.

TINOCO, Alfredo (2009). *Património Industrial e Pré-industrial do Montijo. Da obra à Memória*. Lisboa: Edições Colibri.

Tojal, A. (2007). *Políticas Culturais de Inclusão de Públicos Especiais em Museus (Tese de Doutoramento)*. São Paulo: Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo.

TORRES, Carlos Manitto (1958). A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. *Gazeta Dos Caminhos-de-ferro*, 70.

TORRES, Carlos Manitto (1958). A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. *Gazeta dos Caminhos-de-ferro*. 71, pp. 136-137.

TUGORES, Francesca & PLANAS, Rosa (2006). *Introducción al patrimonio cultural*. Gijón: Ediciones Trea, S.L.

URBANO, Ludgero (1995). *História da Mecanização e Agricultura: Algarve*. Faro: Direcção Regional de Agricultura do Algarve.

VARGAS, M. Francisco (1902). Repartição Geral. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. 15, pp. 2- 5.

VASCONCELOS, António et al. (2008). *Pontes dos Rios Douro e Tejo*. Lisboa: Ingenium.

VASCONCELOS, J. Leite de (1980). ETNOGRAFIA PORTUGUESA. *Tentame de Sistematização pelo Dr. J. Leite de Vasconcelos*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

VÁZQUEZ-SIXTO, Félix & IÑIGUEZ, Lupicínio (1997). The Memory of the Spanish War of 1936: Narratives and Daily Life. *In VI National Congress of Social Psychology no Simpósio "Social and Collective Memory"*. San Sebastián: Spain.

VEYNE, Paul (2008). *Como se Escreve a História*. Lisboa: Edições 70.

VEIGAS, Francisco José (1988). *Comboios Portugueses. Um Guia Sentimental*. Lisboa: Círculo de Editores.

VILLAS-BOAS, Alfredo Vieira Peixoto de (2010). *Caminhos de Ferro Portuguezes*. Lisboa e Valladolid: Livraria Clássica Editora e Editorial Maxtor.

WALKER, John R. (2005). *Broad Gauge Steam Locomotives of Portugal (em inglês)*. [S.I.]: Hartshead Publishing.

WALTERS, Diane (2007). *Attracting zealots: responses to disability in museum collections and practice in the early 21st century* (tese de doutoramento). Newcastle upon Tyne: University of Newcastle upon Tyne

WALTERS, Diane (2009). Approaches in museums towards disability in the United Kingdom and the United States. *Museum Management and Curatorship*, 24, pp. 29-46.

WELLS, H.G, (1902). *Anticipations: of the Reaction of Mechanical and Scientific upon Human Life and Thought*. London: Chapman and Hall.

## WEBGRAFIA

Fundação Museu Nacional Ferroviário (2018). Armando Ginestal Machado. Disponível em: [https://www.fmnf.pt/centrotecnologias\\_armando\\_ginestal\\_machado](https://www.fmnf.pt/centrotecnologias_armando_ginestal_machado). Acesso a 18 de Setembro de 2018.

CUSTÓDIO, J. (SD). OS CAMINHOS DE FERRO E AS ARTES: «Gente de Via» na cinematografia de Cottinelli Telmo. Disponível em <https://www.fmnf.pt/Gente%20de%20Via%20na%20cinematografia%20de%20Cottinelli%20Telmo>. Acesso a 24 de Março de 2019

Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (1972), Património Cultural. Disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/heritage-legacy-from-past-to-the-future>. Acesso a 15 de Julho de 2018.

CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). (2003). Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso a 13 de Julho de 2018.

GALVAN, Inacio Casado (2009). “Breve historia de la protección del patrimonio industrial”., Contribuciones alas Ciencias Sociales, Disponível em: [www.eumed.net/rev/ccss/06/icg4.htm](http://www.eumed.net/rev/ccss/06/icg4.htm). Acesso a 20 de Julho de 2018.

TICCIH- The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Guiding principles & Agreements. Disponível em: <http://ticcih.org/about/>. Acesso a 20 de Julho de 2018.

«The Dublin Principles». (2011). Disponível em: [https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011\\_ICOMOS\\_TICCIH\\_joint\\_principles\\_EN\\_FR\\_final\\_20120110.pdf](https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf). Acesso a 18 de Julho de 2018.

What is E-FAITH? (2018). Disponível em: <http://www.e-faith.org/home/?q=content/what-e-faith>. Acesso a 18 de Julho de 2018.

ABOUT US – ERIH’s HISTORY. (2018). Disponível em: <https://www.erih.net/about-erih/erih-history-and-goals/>. Acesso a 18 de Julho de 2018.

Carta de Riga. (2018). Disponível em: <https://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Carta%20de%20Riga%202005.pdf>. Acesso a 18 de Julho de 2018.

NRM – National Railway Museum (2018) – About US. Disponível em: <https://www.railwaymuseum.org.uk/>. Acesso a 20 de Julho de 2018.

Via Libre – La Revista de Ferrocarril. Disponível em: <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=1120>. Acesso a 20 de Julho de 2018.

The DB Museum. (2019). Disponível em: [https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/Nuremberg\\_Transport\\_Museum.html](https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/Nuremberg_Transport_Museum.html). Acesso a 20 de Julho de 2018.

Meldung Symbolische Schlüsselübergabe in Nürnberg.. In: Eisenbahntechnische Rundschau. 45, Nr. 9, 1996, S. 513. Disponível em: [https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/Nuremberg\\_Transport\\_Museum.html](https://ipfs.io/ipfs/QmXoyvizjW3WknFiJnKLwHCnL72vedxjQkDDP1mXWo6uco/wiki/Nuremberg_Transport_Museum.html). Acesso a 20 de Julho de 2018.

Belgische treinpatrimonium verzameld in Train World in Schaarbeek. (2018). Disponível em: <https://www.hln.be/showbizz/belgische-treinpatrimonium-verzameld-in-train-world-in-schaarbeek~a34ce072/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>. Acesso a 20 de Julho de 2018.

CRONOLOGIA DA AGITAÇÃO POLÍTICA EM PORTUGAL (1910-1926). (2012). Disponível em: <https://viajandonotempo.blogs.sapo.pt/26796.html>. Acesso a 20 de Março de 2019.

Gazeta do Caminhos-de-ferro. (1902). Disponível em: [http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF\\_II.htm](http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF_II.htm). Acesso a 22 de Julho de 2018.

Gazeta dos Caminhos-de-ferro (1926.). Disponível em: [http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF\\_II.htm](http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF_II.htm). pp. 343 – 344. Acesso a 22 de Julho de 2018.

Gazeta dos Caminhos-de-ferro (1932). Disponível em: [http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF\\_II.htm](http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF_II.htm). Acesso a 26 de Março de 2019.

Gazeta dos Caminhos-de-ferro (1949). Disponível em: [http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF\\_II.htm](http://hemerotecadigital.cm-.lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF_II.htm). Acesso a 26 de Março de 2019.

Fundação Portuguesa das Comunicações (2018). Disponível em: <http://www.fpc.pt/pt/?exhibition=mala-posta>. Acesso a 29 de Julho de 2018.

CUSTÓDIO, J. (2005). O que é o Património Ferroviário. Disponível em: <https://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/Patrim%C3%B3nio%20Ferrovi%C3%A1rio2.pdf>. Acesso a 22 de Março de 2019.

CONVENÇÃO PARA A SALVAGUARDA DO PATRIMÓNIO CULTURAL IMATERIAL. (2003). Disponível em: [https://www.unescoportugal.mne.pt/images/Comunica%C3%A7%C3%A3o/convencao\\_para\\_a\\_salvaguarda\\_do\\_patrimonio\\_imaterial.pdf](https://www.unescoportugal.mne.pt/images/Comunica%C3%A7%C3%A3o/convencao_para_a_salvaguarda_do_patrimonio_imaterial.pdf). Acesso a 30 de Agosto de 2018.

GERALDES, S. (2016). Município de Bragança quer abrir as portas do Museu Ferroviário. Disponível em: <http://www.brigantia.pt/noticia/municipio-de-braganca-quer-abrir-portas-do-museu-ferroviario>. Acesso a 22 de Março de 2019.

Railways in Art. (2018). Disponível em: [https://railwaywondersoftheworld.com/railway\\_art.html](https://railwaywondersoftheworld.com/railway_art.html). Acesso a 24 de Março de 2019.

Photography and railroad. Disponível em: <https://www.khanacademy.org/partner-content/getty-museum/getty->

photographs-films/photographic-processes/a/photography-and-railroads.  
Acesso a 24 de Março de 2019.

TAVARES, E. (2018). Varela Pécurto. Disponível em:  
<http://www.museuartecontemporanea.gov.pt/pt/artistas/ver/142/artists>.  
Acesso a 24 de Março de 2019.

M. André BORIE Grand Officier de la Légion d'Honneur. (1949). Disponível em:  
<http://clio.ish-lyon.cnrs.fr/patrons/AC000007406/AC000007406Doc287.pdf>. Acesso a 26 de Março de 2019.

Via Michelin (2019). Disponível em:  
(<https://www.viamichelin.pt/web/Itinerarios?departure=Lousado&departured>). Acesso a 27 de Março de 2019.

Malaposta (2012). Imagem. Disponível em:  
<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/10/mala-posta-e-diligencias.html>. Acesso a 11 de Abril de 2018.

Viagem Inaugural Lisboa Carregado (2019). Imagem. Disponível em:  
[https://passamos\\_como\\_o-rio.blogs.sapo.pt/115589.html](https://passamos_como_o-rio.blogs.sapo.pt/115589.html). Acesso a 11 de Abril de 2019.

Sud Express (2014). Imagem. Disponível em:  
<http://www.theperfecttourist.com/cascais/?cat=4>. Acesso a 11 de Abril de 2019.

National Railway Museum (2019). Imagem. Disponível em:  
<https://www.pinterest.pt/pin/105693922488158027/?lp=true>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Museo de Ferrocarril Madrid (2019). Imagem. Disponível em:  
<https://www.conmishijos.com/planes/museos/museo-del-ferrocarril-madrid/>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Museo de Ferrocarril de Gijon (2019). Imagem. Disponível em:  
<http://descubriendogijon.blogspot.com/2013/10/mercado-del-ferrocarril.html>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Cité du Train (2019). Imagem. Disponível em: <http://www.musees-mulhouse.fr/cite-du-train/>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Het Spoorwegmuseum – Utrecht (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.spoorwegmuseum.nl/#!/collectie/rollend-materieel/de-arend>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Verkehrsmuseum Nürnberg (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.bahnbilder.de/name/galerie/kategorie/Deutschland~Museen+und+Ausstellungen~DB-Museum+Nurnberg/digitalfotografie/48.html>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Train World Brussels (2019). Imagem. Disponível em: Disponível em: <https://www.brusselmuseums.be/en/museums/train-world>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Núcleo Museológico do Arco do Baulhe (2019). Imagem. Disponível em: <http://villasdaquinta.pt/blog/event-tag/arco-de-baulhe/>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

Núcleo Museológico de Bragança (2019). Imagem. Disponível em: [http://npt.prodl.wiremaze.com/frontoffice/pages/289?geo\\_article\\_id=287](http://npt.prodl.wiremaze.com/frontoffice/pages/289?geo_article_id=287). Acesso a 14 de Abril de 2019.

Núcleo Museológico de Estremoz (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.visitarportugal.pt/d-evora/c-estremoz/estremoz/cocheira-locomotivas>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Núcleo Museológico de Lagos (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.sulinformacao.pt/2017/05/seccao-museologica-ferroviaria-de-lagos-esta-fechada-e-abandonada-ha-anos/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Núcleo Museológico Macinhata do Vouga (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.viajecomigo.com/2017/08/11/museu-nacional-ferroviario-nucleo-de-macinhata-do-vouga/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Núcleo Museológico Santarém (2019). Imagem. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70823>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Núcleo Museológico de Valença (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.radiomuseum.org/museum/p/museu-ferroviario-de-valenca/.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Apeadeiro de Lousado (2019). Imagem. Fonte: Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10215963838507599&set=gm.286786718648394&type=3&theater&ifg=1>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Automotoras da Série 9600 na Estação de Porto - Trindade, em 1990 (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

GP Guifões 1992 (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

C.P. E144, Avenida de França, Julho de 1971 (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Estação de Vila do Conde - Linha do Porto à Póvoa e a Famalicão (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Lousado e a via estreita (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

UDD 9600 na Estação De Fontainhas (2019). Imagem. <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de 2019.

CP 9020 + Napoli (2019). Imagem. Disponível: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril 2019.

9600 Esquecidas (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Linha Guimarães - Fafe, evolução da linha (2019) Imagem Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Pedras Rubras, 1998 (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril 2019.

Automotora Gracindinha Motor de Combustão Fabrico Nacional. Linha de Guimarães (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Ponte Trofa. (2019). Imagem. Disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2017/03/ponte-da-pecama-trofa.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

C.P. E142, Senhora da Hora (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/272500896743643/?ref=bookmarks>. Acesso a 16 de 2019.

Rain Steam and Speed (2019). Imagem. Disponível em: [http://railwaywondersoftheworld.com/railway\\_art.html](http://railwaywondersoftheworld.com/railway_art.html). Acesso a 16 de 2019.

Train dans la Neige, Claude Monet (2019). Imagem. Disponível em: [http://railwaywondersoftheworld.com/railway\\_art.html](http://railwaywondersoftheworld.com/railway_art.html). Acesso a 16 de Abril de 2019.

First Class - The Meeting, de Abraham Solomon, versão original e revisitada, 1854 (2019). Imagem. Disponível em: <https://artsandculture.google.com/entity/%2Fm%2F0fq35j3>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

F. Moore Newcastle to Liverpool express of the North Eastern Railway (2019). Imagem. Disponível: <https://www.pinterest.pt/greateralbion/steamypostcards/?lp=true>. Acesso a 16 de Abril e 2019.

“À Passagem do Comboio” de José Malhoa (2019). Imagem. Disponível em: <http://portodalage.blogspot.com/search/label/esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20paialvo>. Acesso a 16 de 2019

“Comboio à Noite” ou “Estação de Caminhos-de-ferro à Noite”, de Silva Porto (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.fmnf.pt/Upload/Cms/Archive/O%20Comboio%20da%20noite.pdf>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

William and Frederick Langenheim (2019). Imagem. Disponível em: <https://www.khanacademy.org/partner-content/getty-museum/getty-photographs-films/photographic-processes/a/photography-and>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Locomotivas (2019). Imagem. Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Assalto ao comboio (2019). Imagem. Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Rodas Motrizes duma Locomotiva (2019). Imagem. Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Passagem de Peões (2019). Imagem. Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Comboio Perto do Luso (2019). Imagem. Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Locomotiva a Vapor nº250 (2019). Imagem. Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Coimbra atravessando o choupal (2019). Imagem. Disponível: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Manobrador de Placa Giratória (2019). Imagem. Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Cottinelli Telmo (2019). Imagem. Fonte: Disponível em: <http://webrails.tv/tv/?p=9213>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

Estação de São Bento Porto (2019). Imagem. Disponível em: <https://fims.up.pt/index.php?cat=2&subcat=8&proj=2>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

## LEGISLAÇÃO

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça: Processo 002307». Ministério da Justiça: Instituto das Tecnologias de Informação na Justiça. 1 de Março de 1989

Decreto de 11.08.1852 – DG nº191, de 14.08.1952

Decreto-Lei n.º 123/97, Diário da República n.º 118/1997, Série I-A de 22 de Maio de 1997, pp. 2540 – 2544.

Decreto-Lei n.º 163/2006, Diário da República n.º 152/2006, Série I de 8 de Agosto de 2006, pp. 5670 – 5689.

Decreto-Lei n.º 163/2006, Diário da República n.º 152/2006, Série I, 8 de Agosto.

Decreto-lei n.º 38/2005, Diário da República n.º 34/2005, Série I-A de 17 de Fevereiro de 2005, pp. 1209 – 1215.

Decreto-Lei n.º 59/91, Diário da República n.º 25/1991, Série I-A, de 30 de Janeiro de 1991, pp. 484 – 485.

Decreto-Lei n.º 74/2007, Diário da República n.º 61/2007, Série I, de 27 de Março.

Despacho de 9/9, publicado no Diário do Governo nº 297, II Série, de 23 de dezembro.

Diploma do Ministério das Comunicações, publicado no Diário do Governo nº 115, II Série, de 19 de Maio de 1948.

Lei n.º 107/2001, Diário da República n.º 209/2001, Série I-A, de 8 de Setembro de 2001, pp. 5808 – 5829.

Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945. Presidência da República - Secretaria, publicado no Diário da República n.º 200, Série I de 7 de Setembro de 1945

Lei n.º 46/2006, Diário da República n.º 165/2006, Série I, de 28 de Agosto.

Lei n.º. 47/2004, Diário da República n.º. 165 Série I, de 19 de Agosto de 2004

PORTUGAL. Decreto n.º 12:559, de 20 de Outubro de 1926. Ministério do Comércio e Comunicações - Administração Geral dos Serviços Hidráulicos - Repartição dos Serviços Fluviais e Marítimos, Paços do Governo da República. Publicado no Diário do Governo n.º 240, Série I, de 27 de Outubro de 1926.

PORTUGAL. Decreto n.º12:568, de 26 de Outubro de 1926. Direcção Geral de Caminhos de Ferro - Divisão Central e de Estudos. Publicado no Diário da República n.º 242, Série I, de 29 de Outubro de 1926.

Regulamento do Museu Nacional Ferroviário, Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado, 2016

## GLOSSÁRIO

**Assentador de via** - Antiga designação do Agente que zela pela manutenção e conservação da via e sua envolvente.

**Balastro** - O balastro é a parte da via do caminho-de-ferro onde assentam os dormentes. Geralmente é composto por uma camada de pedras britadas sobre o terraplano. São usados como balastro os seguintes materiais: terra, areia, cascalho, escórias ou pedra britada (gravilha).

**Bandoleiros** - salteador ou ladrão que rouba em estradas ou locais ermos e que geralmente faz parte de um bando.

**Beirados** - Parte do telhado que se projeta além do prumo das paredes externas.

**Bitola** – Bitola é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças dos carris numa via-férrea.

**Caldeiraria** – Manutenção, preparação e possível soldas em materiais metálicos, cortes de chapas e montagem em geral, realizado por um profissional com conhecimento de cálculos, desenho mecânico, metrologia, principalmente conhecimento profundo em metais.

**Catenária** - Cabo de distribuição e alimentação elétrica aérea de locomotivas, automotoras ou elétricos.

**Chefe de Lanço** - Responsável pela manutenção de determinada extensão de linha, para deslocações de fiscalização.

**Cocheira Ferroviária** - Casa onde se guardam carruagens.

**ColorAdd** - é um sistema de identificação de cores para daltónicos. Desenvolvido por Miguel Neiva, *designer* gráfico português e professor da Universidade do Minho, o projeto ColorAdd procura ajudar a minorar um problema que afeta cerca de 10% da população masculina mundial.

**Combustíveis líquidos pobres** - É uma mistura combustível de gases, produzida a partir de processos de gaseificação, ou seja de combustão incompleta de

combustíveis sólidos. Utiliza-se, por exemplo, madeira, carvão ou outros combustíveis, geralmente ricos em carbono, usando oxigênio insuficiente para a queima completa e (em alguns casos) vapor de água. Dependendo das matérias-primas usadas, os gases gerados também são conhecidos como: gás de madeira, gás de cidade ("gás de carvão"), gás de água e, por seu baixo nível calorífico, "gás pobre".

**Corrente Alternada** - Corrente alternada (AC) é um tipo de corrente elétrica que é caracterizada por mudanças ao longo do tempo, em intensidade ou direção, em intervalos regulares.

**Era Eduardiana** - A era eduardiana ou período eduardiano corresponde ao período de 1901 a 1910 no Reino Unido, durante o reinado do rei Eduardo VII.

**Estereógrafo de vidro** - Um estereógrafo consiste de duas fotografias quase idênticas montadas em um suporte de vidro ou papelão. Quando vistos juntos em um dispositivo estereoscópico, eles produzem uma imagem aparentemente tridimensional.

**Estrada "Macadamizada"** – Macadame é um tipo de construção de estradas, iniciada pelo engenheiro escocês *John Loudon McAdam* por volta de 1820, na qual camadas de pedra britada de tamanho pequeno, com pequenas pedras angulares, são colocadas em plataformas rasas e completamente compactadas. Uma camada de ligação de pó de pedra (brita do material original) pode se formar; pode também, após o rolamento, ser coberto com um aglutinante para manter a poeira e as pedras juntas.

**Ferromodelismo** - O ferromodelismo ou modelismo ferroviário é um *hobby* que consiste na construção de modelos de transporte ferroviário (comboios, elétricos, automotoras, cenários etc.), em escala reduzida.

**Fogueiro** - Um fogueiro ou foguista é um profissional que opera caldeiras a vapor, conduzindo os fogos e executando a limpeza dos equipamentos. Na época da propulsão a vapor, grande parte dos fogueiros eram empregues na marinha e nos transportes ferroviários. Hoje em dia, os fogueiros são, sobretudo, empregues em instalações industriais.

**Francs-tireurs** - francês para "atiradores livres", era um termo para forças armadas irregulares aplicadas a formações implantadas pela França durante os primeiros estágios da Guerra Franco-Prussiana (1870 a 1871). O termo foi revivido e usado por partisans para nomear dois movimentos principais da resistência francesa para lutar de encontro aos alemães durante a segunda guerra mundial.

**Garde Mobile** - Corpo militar de jovens que não haviam sido incluídos no serviço militar obrigatório, mas que poderiam ser chamados para o serviço ativo em tempo de guerra, na organização militar de 1868.

**Garibalde** – Disjuntor diferencial, ou disjuntor diferencial residual, é um dispositivo de proteção utilizado em instalações elétricas, permitindo desligar um circuito sempre que seja detetada uma corrente de fuga superior ao valor nominal. A corrente de fuga é avaliada pela soma algébrica dos valores instantâneos das correntes nos condutores monitorados (corrente diferencial).

**Gelosia** – portada de madeira ou metal, com função decorativa e de defesa contra a luz e o calor excessivos; persiana, adufa, rótula.

**Literatura Vitoriana** - A era vitoriana foi pródiga na literatura. Enquanto no período romântico que a precedeu a poesia foi dominante, o romance foi o gênero mais importante na época vitoriana.

**Locotratores** - é uma máquina (veículo) de tração sobre trilhos, geralmente acionada por um motor térmico ou elétrico.

**Mala-Posta (Diligência)** – Serviço de transporte de correio, mercadoria e pessoas, em carruagens puxadas por 4 cavalos.

**Material Circulante** - O material circulante ou rolante é o conjunto de todos os equipamentos ferroviários que se locomovem sobre a via permanente. O significado do termo foi expandido, de modo a abranger qualquer veículo "sobre rodas" usado comercialmente em ferrovias, incluindo veículos motorizados ou não, como: locomotivas e vagões.

**Pistão** - O pistão de um motor é uma peça cilíndrica normalmente feita de alumínio ou liga de alumínio, que se move no interior do cilindro dos motores de explosão.

**Placa de inversão de máquinas** – conhecida normalmente como rotunda ferroviária. A rotunda é uma estrutura ferroviária circular, utilizada para manutenção e armazenamento de veículos ferroviários, geralmente por locomotivas a vapor.

**Posto de Transformação** - Os postos de transformação são instalações onde se procede à transformação da energia elétrica de média tensão para baixa tensão, alimentando a rede de distribuição de baixa tensão.

**Quadriciclos** - veículos de quatro rodas usados pela CP para que os responsáveis da segurança inspecionassem a linha férrea

**Ramal** - linha férrea ou caminho secundário que entronca noutra principal.

**Regeneração** - Regeneração é a designação dada ao período da Monarquia Constitucional portuguesa que se seguiu à insurreição militar de 1 de Maio de 1851 que levou à queda de Costa Cabral e dos governos de inspiração setembrista.

**Sud Express** - O Sud-Expreso ou Surexpreso (em castelhano), Sudexpress (em francês), ou Sud-Express, é o nome de um serviço ferroviário internacional de passageiros, que liga Lisboa, em Portugal, à localidade francesa de Hendaia, junto à fronteira entre Espanha e França.

**Telégrafo** - O telégrafo é um sistema concebido para transmitir mensagens de um ponto para outro em grandes distâncias, utilizando códigos para a rápida e confiável transmissão. As mensagens eram transmitidas através de um sistema composto por fios.

**Tração a Vapor** - O motor a vapor, também chamado de máquina a vapor e turbina a vapor, é um tipo de máquina térmica que explora a pressão do vapor. Todas as máquinas térmicas funcionam baseadas no princípio de que o calor é uma forma de energia, ou seja, pode ser utilizado para produzir trabalho, e seu funcionamento obedece às leis da termodinâmica. Embora a invenção do motor de combustão interna no final do século XIX parecesse ter tornado obsoleta a máquina a vapor, ela ainda hoje é muito utilizada: por exemplo, nos reatores nucleares que servem para a geração de eletricidade.

**Tração Diesel** - O motor Diesel ou motor de ignição por compressão é um motor de combustão interna inventado pelo engenheiro alemão Rudolf Diesel (1858-1913), em que a combustão se faz pelo aumento da temperatura provocado pela compressão do ar.

**Tração Elétrica** - Em máquinas elétricas, o motor elétrico é qualquer dispositivo que transforma energia elétrica em mecânica. É o mais usado de todos os tipos de motores, pois combina as vantagens da energia elétrica - baixo custo, facilidade de transporte, limpeza e simplicidade de comando – com sua construção simples, custo reduzido, grande versatilidade de adaptação às cargas dos mais diversos tipos e melhores rendimentos.

**Trainspotting** - a atividade de fotografar ou filmar comboios, parados ou em circulação, e ainda a fotografia e filme de infraestrutura, abandonada ou não.

**Triângulo Ferroviário** - Numa ferrovia, um triângulo é uma bifurcação onde se encontram duas linhas com possibilidade de passagem em qualquer dos seis sentidos possíveis. Topologicamente é composta de três aparelhos de mudança de via ligando as duas linhas e uma concordância entre estas.

**Via Algaliada** - Conjunto de vias-férreas, de bitola diferente, com o mesmo eixo.

**Via Estreita** – O caminho-de-ferro de via estreita, caminho-de-ferro de via angusta ou caminho-de-ferro de via angusta é o tipo de transporte ferroviário cuja largura da via ou bitola é inferior ao considerado “normal” no transporte ferroviário. Esta bitola “normal”, que depende das características de cada país, é a utilizada na rede principal dos caminhos-de-ferro, sendo a de via estreita a que se utiliza para linhas de caráter secundário.

**Via Larga** – É a denominação que se dá às ferrovias cuja bitola é maior que os 1435 mm da bitola padrão. A via larga pode referir-se a bitola ibérica – utilizada como padrão oficial de bitola larga no sistema de transporte ferroviário de Portugal e Espanha (1668 mm); bitola irlandesa – utilizada como padrão oficial da bitola larga no sistema de transporte ferroviário da Irlanda, do Brasil e da Austrália (1600 mm); bitola indiana – utilizada como padrão oficial de bitola larga na Índia, Paquistão, Sri Lanka, Bangladesh, Argentina e Chile (1676 mm).

**Worthington** – a Worthington Corporation era uma fabricante americana diversificada que tinha as suas raízes na Worthington and Baker, uma fabricante de bombas a vapor fundada em 1845. Em 1967 fundiu-se com a Studebaker e com a Wagner Electric para formar a Studebaker-Worthington. A empresa foi por sua vez adquirida pela McGraw-Edison em 1979.

## **APÊNDICES**

## APÊNDICE A

### Armando Ginestal Machado – Biografia

O Engenheiro Armando Ginestal Machado nasceu em Santarém no seio de uma família ligada ao republicanismo português. O seu pai, António Ginestal Machado (1874-1940) foi professor do Liceu de Santarém, a partir de 1904, ano em que se fixou na cidade, Ministro da Instrução Pública, em 1921, e Primeiro-ministro em 1923, para além de ser um dos fundadores do Partido Liberal Republicano, que depois se converteu em Partido Nacionalista. A partir de 1911, António Ginestal Machado foi nomeado Comissário do Governo da República na Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, cargo que ocupou durante vários anos. Esta função suscitou no filho, que nasceu em 1913, uma curiosidade pessoal que veio a manifestar-se em vocação ferroviária por excelência (FMNF, 2019).

Armando Ginestal Machado cursou, alguns anos depois, engenharia no Instituto Superior Técnico e integrou muito cedo os quadros da CP, onde realizou a sua atividade profissional. Durante a Segunda Grande Guerra, colaborou dentro da organização dos caminhos-de-ferro com os Aliados,

A partir da década de 1970, dedicou-se à salvaguarda do Património ferroviário português. Por sua iniciativa criaram-se, no ano de 1979, as primeiras Secções Museológicas da CP, em Valença e em Santarém, seguidas de outras que permitiram à CP dispor, à morte de Armando Ginestal Machado, de dez secções museológicas Valença a Lagos. Esta ação faz dele um pioneiro na museologia do Património ferroviário português, dando corpo a um projeto de museu que a CP almejava desde os inícios da década de 60 do século XX, museologia virada para a conservação das expressões locais de história ferroviária portuguesa, geralmente associada à bitola da linha ou empresa particular que deu origem, ou mesmo à dinâmica da criação de composições

históricas e demonstração da vitalidade de um Património que se desejava servir a cultura e o turismo.

Dentro do seu currículo museológico encontra-se também a organização de uma exposição dedicada aos transportes públicos, que ocorreu na Central Tejo em 1985. Ginestal Machado era a alma da cultura empresarial da defesa e conservação do Património ferroviário, mesmo no Entroncamento, preparando as coleções ligadas às Oficinas de Vapor, determinando-se a salvar a Central Elétrica, onde seria aberta uma nova secção do museu polinucleado da CP.

A adoção do nome como designação de autoridade da Fundação Museu Nacional Ferroviário – Armando Ginestal Machado constituiu uma fórmula inteligente de conjugar o estilo e o espírito polinucleado primordial do museu com a coerência de uma instituição museológica de um novo tipo, com os núcleos museológicos integrados, tal com preconizam os Estatutos da Fundação, independentemente da partilha da sua gestão por outras entidades, como as Câmaras Municipais (no caso em estudo, Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão).

## APÊNDICE B

### **Ricardo Eduardo da Costa – Biografia**

#### **Transcrição de documento manuscrito cedido por Ricardo Costa ao Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado**

*“Lousado! A terra onde nasci! A minha terra natal! Os vínculos da minha infância, da adolescência e de adulto, e ainda da consanguinidade dos meus progenitores, são mais que suficientes para me inscrever como credor de “COSTELA INTEIRA” e me considerar amigo da causa e interesse de Lousado e de toda aquela boa gente que ali nasceu, trabalha e vive. Por isso, a tensão que lhes dedico e lhes tenho prestado, insere-se no meu maior desejo que se consubstancia no progresso e no bem-estar da nossa querida terra de Lousado, onde pontificam célebres ferroviários e amigos dos caminhos-de-ferro e dos comboios.*

*Da nossa CASA DE LOUSADO, situada no lugar da Aldeia do Sol, a casa onde nasci e vivi, desfrutava-se uma panorâmica de rara beleza, direcionada para norte e para nascente que se fosse possível voltar aos tempos de antanho, seria raro encontrar ousados pintores que não investissem os seus talentos na feitura de quadros que a verdadeira natureza lhes disponibilizava gratuitamente. A nossa casa era um “Miradouro” por excelência e hoje já não beneficia desse privilégio, que significava estar em casa e ver passar comboios de VIA LARGA e de VIA ESTEITA, a “VIA ALGALIADA”, o apitar dos comboios e lá ao fundo a ESTAÇÃO e as OFICINAS GERAIS DE LOUSADO.*

*A Estação de Lousado que eu comecei a conhecer no início da década de 30 do século passado, quando eu era pequenino, todos os dias passava no Lugar da Serra, atravessava as cancelas da P.N. para ir à minha Escola Primária de Montezêlo, duas vezes de manhã e duas vezes de tarde, e ainda duas vezes à noitinha na companhia das minhas irmãs quando íamos ao comboio das seis e*

*um quarto esperar o meu pai que regressava do trabalho para lhe trazermos o Baú da COMIDA porque lá dentro ainda podia haver uma surpresa. Em pequenino via a Estação e as OFICINAS seis vezes ao dia. Depois, com os Estudos no Porto, já mais crescido tornava a vê-la de manhã e à noitinha e já adolescente e adulto ferroviário durante 42 anos, obrigatoriamente, vê-la-ia diariamente. Com este conjunto de situações, LINHAS, COMBOIOS, OFICINAS, ESTAÇÃO, poder-se-ia dizer que nasci “FERROVIÁRIO”, com realce para o meu pai, avô e irmãos, que também o foram.”*

## APÊNDICE C – FICHA OFICINA PROJETO MARKA



### PROJETO MARKA... A TUA IDENTIDADE ANO LETIVO 2018/2019

ATIVIDADE	
TIPOLOGIA	Oficina
TÍTULO	<b>Manuel, Adeus e até ao meu regresso!</b>
SINOPSE	<p>“O que é viajar? Viajar é ir de um lugar a outro, é partir para o desconhecido, é dar asas à imaginação.... Viajar é um desafio, é aprender de novo, é aventura, é risco, sonho...” (LEITE; VICTORINO, 2008). Daqui partiremos em viagem.</p> <p>Que viagem será essa? O que significou essa viagem para o Manuel?</p>
DURAÇÃO	<p><b>Entre fevereiro a março:</b></p> <p><b>1. Pré-produção:</b></p> <p>1.1. Leitura e análise do dossiê: em sala de aula (tempo a definir pelo Professor);</p> <p>1.2. <i>Repérage</i> - <b>Visita ao Museu</b> Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado (90 min); Workshop para construção do guião técnico ou argumento (180 min);</p> <p>1.3. Storyboard: de uma cena à escolha, em sala de aula (tempo a definir pelo Professor); (primeiras noções de enquadramentos, posicionamento de câmara e movimentos para a realização do Storyboard).</p> <p>1.4. Equipa técnica e artística necessária para a realização do filme; mapa de rodagem; adereços e guarda-roupa necessários.</p> <p><b>2. Produção:</b> no espaço do museu (tempo a definir);</p> <p><b>3. Pós-Produção:</b> visita ao estúdio de multimédia, em Vila Nova de Famalicão (90 min).</p>
HORÁRIOS (DIAS E HORAS)	A definir com a escola
DESTINATÁRIOS	Alunos do 4º ano do ensino básico
LOCAL	Museu Ferroviário Nacional - Núcleo de Lousado
FONTES	<p>Leite, Elvira; Victorino, Sofia (2008) - Serralves - Projectos com Escolas. Fundação de Serralves.</p> <p><b>Bibliografia geral:</b></p> <p>Alves, Jorge (1999) - Os “Brasileiros” da emigração razões locais para um debate. In Os Brasileiros da Emigração, V.N. de Famalicão: Museu Bernardino Machado/ C.M.V.N. Famalicão, p. 11-15.</p> <p>Alves, Jorge Fernandes (1999) – Os “brasileiros” da emigração no Norte de Portugal. In Os Brasileiros da Emigração, V.N. de Famalicão: Museu Bernardino Machado/ C.M.V.N. Famalicão, p. 233-247.</p>

	<p>Alves, Jorge Fernandes (2004) – O «brasileiro» oitocentista - representações de um tipo social. In Vieira, Benedicta Maria Duque (org.) - Grupos sociais e estratificação social em Portugal no Século XIX. Lisboa: ISCTE (C.E.H.C.P.), p. 193-199.</p> <p>Machado, Igor (2005) – O “brasileiro de torna-viagens” e o lugar do Brasil em Portugal. In Estudos Históricos, Rio de Janeiro. nº 35, janeiro-junho de 2005, p. 47-67.</p> <p>Martins, Ismênia (2007) – Relações e Registos sobre a Imigração Portuguesa no Rio de Janeiro. Uma análise crítica das fontes. In A Emigração Portuguesa para o Brasil. CEPESE: Edições Afrontamento, p. 69-88.</p> <p>Monteiro, Miguel (2000) - Migrantes, Emigrantes e «Brasileiros» de Fafe (1834-1926). Coleção Monografias. Fafe: ed. autor.</p> <p>Paiva, Odete (2016) - A População e a sociedade de Vila Nova de Famalicão entre 1620 e 1960 – crescer e progredir. Famalicão: Editora Humus.</p> <p>Santos, Eugénio (2000) – Os “Brasileiros” de Torna-Viagem no Noroeste de Portugal. In O Brasileiro de Torna Viagem, Lisboa, CNCDP – Portugal, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, p. 15-25.</p> <p>Lisboa, Wellington Teixeira (2009) – Selvagens, brutos ou heróis? Os brasileiros de torna-viagem e a construção identitária do Brasil em Portugal. In Revista de Antropologia Social dos Alunos do PPGAS-UFSCar, vol. 1, nº2, julho-dezembro, p.94-104.</p> <p><b>Bibliografia específica:</b></p> <p>Piloto, Maria Adelina de Azevedo (2010) – O Concelho de Vila do Conde e o Brasil – Emigração e Retorno (1865 – 1913). Tese de doutoramento em História. Universidade do Porto: FLUP.</p> <p>Araújo, Maria Marta Lobo de; et al (2013) – Os brasileiros enquanto agentes de mudança: poder e assistência. Universidade do Minho: CITCEM.</p> <p>Matos, Ana; Ribeiro, Elói; Bernardo, Maria (2009) – Caminhos-de-ferro e turismo em Portugal (final do século XIX e primeiras décadas do século XX). In V Congresso da História Ferroviária. Palma.</p> <p>Carmona, Daniela (2012) – Contributo Biobibliográfico para o estudo do Caminho- de- ferro em Portugal (1856-2006). In Dissertação de Mestrado em Ciências Documentais da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Lisboa.</p> <p>Leite, Joaquim da Costa (1991) – O transporte de emigrantes: da vela ao valor na rota do Brasil, 1851-1914. In Análise Social, Vol. XXVI (112-113), p. 741-752.</p>
<p><b>OBSERVAÇÕES</b></p>	<p><b>Necessidades específicas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Figurinos e adereços para a filmagem do filme.</li> <li>- Autorização dos pais para captação da imagem no âmbito do projeto Marka...A Tua Identidade.</li> </ul> <p><b>Palavras-Chave:</b> viagem; transporte; comboio; brasileiro.</p> <p><b>Objetivos Gerais:</b> sensibilizar os alunos para a compreensão de determinado momento da história de Portugal, explorando as vivências dos portugueses que partiram para o Brasil na procura de melhores condições de vida, bem como o contributo que trouxeram para o país, com incidência em Vila Nova de Famalicão (História Local).</p> <p><b>Objetivos Específicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conhecer as etapas para a realização de um filme.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- Criar um guião/argumento e um storyboard em contexto de sala de aula.</li><li>- Promover o contacto entre a escola e os agentes culturais de Vila Nova de Famalicão.</li><li>- Realizar um filme mudo.</li></ul>
<b>CONTACTO</b>	Morada: Largo da Estação, 2, 4760-623 Lousado Telefone: 252 153 646/252 492 139 Email: <a href="mailto:museuferroviario@vilanovadefamaliao.org">museuferroviario@vilanovadefamaliao.org</a>

**TRANSPORTE** Gratuito, mediante disponibilidade, preenchimento e envio de pedido de Requisição de Veículo de Transporte Coletivo. O pedido de requisição deverá ser enviado para o email [camaramunicipal@vilanovadefamaliao.org](mailto:camaramunicipal@vilanovadefamaliao.org) com uma antecedência mínima de 30 dias.

## **APÊNDICE D – HISTÓRIA ESCRITA PELO ESTAGIÁRIO NO ÂMBITO DO PROJETO MARKA, A SER CONVERTIDA EM ARGUMENTO E, FINALMENTE, EM FILME MUDO**

### **Manuel – Adeus, até ao meu Regresso**

Manuel era um jovem rapaz nascido na freguesia de Lousado, no ano de 1856, em Vila Nova de Famalicão. Os vizinhos costumavam chamá-lo de “filho do comboio” por ter nascido no mesmo ano em que se realizou a primeira viagem de comboio em Portugal, de Lisboa ao Carregado. Esta não era a única razão da sua alcunha. O pai de Manuel tinha trabalhado na construção desse troço de Linha, que faz parte agora da Linha do Norte. O trabalho rural não dava sustento à família e o Senhor Jacinto, pai de Manuel, decidiu deixar a esposa e os seus filhos mais velhos para se aventurar nessa demanda. Na altura ainda não havia comboio e o Senhor Jacinto demorou quase uma semana a chegar a Lisboa. O caminho até ao Porto foi feito a pé, por caminhos muito rudimentares e perigosos. Nesses caminhos reuniam-se bandos de salteadores, sempre prontos a roubar quem por eles passava, fosse rico ou fosse pobre. A viagem do Porto a Lisboa foi igualmente perigosa, mas mais confortável para o Senhor Jacinto, porque beneficiou dos serviços da mala-posta. Quando chegou à capital do Reino, o Senhor Manuel dirigiu-se ao contratador da Companhia Peninsular e no dia seguinte já estava a laborar naquela que viria a ser a primeira linha ferroviária do país.

Em 1855, a mãe de Manuel, Dona Maria da Purificação, foi visitar o marido a Lisboa. Deixou os filhos ao cuidado de sua mãe, a “Ti Maria da Glória”, como era conhecida nas terras de Lousado, e rumou com mais algumas esposas que tinham os maridos a trabalhar para os caminhos-de-ferro para Lisboa. Foi nesse período que ficou grávida de Manuel. O pai de Manuel ficou com graves problemas de saúde, porque o trabalho na construção de caminhos-de-ferro

era pouco saudável e muito exigente, e voltou a Lousado em 1857. O pobre Senhor Jacinto não pode voltar a trabalhar porque a sua condição ficou muito frágil.

Manuel, assim como os seus irmãos (quatro rapazes e duas raparigas), começou a trabalhar muito cedo, mas teve instrução. Sabia ler e contar. Aos 15 anos, em 1871, Manuel começou a laborar como agricultor na Quinta de um Senhor Nobre de Vila Nova de Famalicão, que se dizia descendente de D. Afonso Henriques. O Senhor Nobre de Vila Nova Famalicão, de seu nome Calisto Botelho de Queiroz, Morgado de Delães, tinha vários filhos rapazes e apenas uma filha rapariga, a bela Maria do Rosário. Maria do Rosário era mesmo muito bonita. Dizia-se que lembrava a falecida mãe, pelas feições, pela bondade e pela curiosidade. A mãe de Maria do Rosário, a Dona Rosarinho, era descendente de uma família de comerciantes do Porto. Teve uma vida curta e infeliz porque casou contra a sua vontade com um homem que não amava e que não a tratava bem. Morreu no parto de Maria do Rosário, em 1858, que recebeu o nome em homenagem à mãe.

Maria do Rosário era mesmo muito curiosa e bondosa. Um dos seus passatempos favoritos era passear pelos terrenos do pai. Apesar das suas origens nobres, a humildade de Maria do Rosário era reconhecida pelos empregados do pai e gostava de vê-los a trabalhar. O cheiro da terra lavrada fascinava a bela rapariga. Chegava mesmo a interagir e a participar nas colheitas, o que enfurecia D. Calisto. Foi neste contexto que os dois jovens se conheceram. O pobre Manuel ficou fascinado pela simpatia e delicadeza de Maria do Rosário e sempre que a via a passear pelos terrenos corria logo para cumprimentá-la. Maria do Rosário notou algo de especial no jovem. O misto de pele morena com olhos azul celeste de Manuel, em conjunto com a sua postura alegre, não foram indiferentes a Maria do Rosário e os dois acabaram por se apaixonar. Ambos sabiam que o seu amor era proibido e namoravam escondidos, num sítio recatado, onde se dizia que a mãe de Maria do Rosário ficava a olhar o céu e a lamentar o seu fado.

Desde que fossem discretos não haveria problema. Mas certo dia, uma criada de servir da casa de D. Calisto viu Manuel e Maria do Rosário de mão dada e foi contar ao patrão. O pai de Maria do Rosário ficou furioso, proibiu que a filha voltasse a sair de casa e repudiou o namoro, dizendo que filha dele só casaria com um jovem de berço. Contudo, Maria do Rosário era teimosa e ardilosa e fugia todas as noites para encontrar Manuel. Infelizmente, o pai acabou por saber das saídas noturnas da filha e como castigo decidiu enviá-la para o Brasil, para casa de um primo que lá vivia. Era um primo afastado, com quem D. Calisto tinha sido educado. Davam-se como irmãos. As más-línguas diziam que tinha deixado Vila Nova de Famalicão sem fortuna e que a tinha recuperado no Brasil, como engajado de emigrantes para trabalhar nas plantações de café.

Quando Manuel tomou conhecimento da partida da sua amada ficou inconsolável. Desde muito pequeno que era conhecido pela sua boa disposição e vivacidade. Depois da partida de Maria do Rosário para o Brasil já nada o alegrava. Mas acreditava que o destino não os tinha juntado por acaso e decidiu que não ia abdicar do seu amor. Tinha que arranjar forma de ir para o Brasil à procura de Maria do Rosário. Perguntou ao pai como poderia trabalhar para os caminhos-de-ferro, porque sabia que só assim conseguiria chegar a Lisboa. O Senhor Jacinto disse ao filho que estava para ser iniciada a construção da Linha do Minho nesse ano de 1872, e que conhecia pessoas que o podiam ajudar a trabalhar na construção da linha. Mas Manuel não podia esperar que a linha chegasse a Lousado para poder partir para Lisboa. Então o Senhor Jacinto aconselhou o filho a ir até ao Porto porque do lado de Vila Nova de Gaia já existia uma ligação a Lisboa Santa Apolónia que tinha sido terminada em 1865. Era a melhor hipótese que Manuel tinha. Percorrer aquela estrada que desde o tempo dos Romanos ligava Lousado ao Porto e fazer a viagem até Lisboa. Podia sempre optar por seguir pela Galiza. A ideia de não conseguir chegar ao Brasil assustava-o. O pai conhecia o contratador destacado em Vila Nova de Gaia e ditou a Manuel uma carta para que esse contratador integrasse o filho na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Qualquer função serviria

desde que Manuel chegasse a Lisboa. Com muita tristeza, despediu-se dos pais e dos irmãos e seguiu rumo ao desconhecido.

A viagem até ao Porto não foi fácil, mas ia acompanhado por mais jovens que aspiravam a um lugar nos caminhos-de-ferro. Levava o pouco que tinha numa caixa de pinho e ia quase sem dinheiro. Chegou ao Porto e ficou deslumbrado com a cidade. O reboiço da cidade junto ao Porto da Ribeira era algo que nunca tinha imaginado, nem em sonhos. Barcos e mais barcos, vendedeiras, peixeiras, pescadores, homens de negócios, línguas estranhas. Era um mundo aparte. Depois de alguns dias no Porto, para recuperar forças, a pernoitar em albergarias para pobres, atravessou o Douro num pequeno barco. A história de Manuel comoveu o dono do barco e este não cobrou a travessia. Em Gaia dirigiu-se ao contratador e entregou a carta que o Senhor Jacinto havia ditado. O senhor olhou para Manuel e viu que era robusto o suficiente para conseguir exercer a função de fogueiro. No dia seguinte deveria estar pronto para fazer a primeira viagem e estava. Manuel não dormiu nessa noite e ficou junto da estação. Visitou a locomotiva, que se chamava Estremoz, que fazia os primeiros rápidos Porto-Lisboa, e as respetivas carruagens. Ficou maravilhado com a beleza daquele meio de transporte. Visitou ainda a Estação das Devesas. Havia no ar um cheiro especial, diferente, que não conhecia. Aquele cheiro era algo de novo, que o fazia pensar em ferro e em máquinas, naquilo que via. Constatou depois que era o cheiro a carvão depois de usado como combustível das locomotivas. O comboio no qual iria trabalhar para chegar a Lisboa saía de Vila Nova de Gaia às cinco horas e chegava a Santa Apolónia às dezanove horas. Só fazia pausa para refeição na Pampilhosa e no Entroncamento.

Entrou na locomotiva e alguém gritou para que se limpasse a caldeira porque se estava a fazer tarde. Era uma voz poderosa e com projeção. Ordenou que se verificasse a caldeira da água, que se limpassem as cinzas, que se visse a quantidade de carvão. Tudo isto era novidade para Manuel. Um jovem, que se apresentou como “Farrusco”, fogueiro experiente, notou que Manuel estava perdido e foi-lhe dando indicações sobre o que fazer. O senhor da voz poderosa era o Maquinista Macário, um homem robusto, vestido com uma farda

elegante e com cara de poucos amigos. Manuel ficou surpreso com o apuro visual do Senhor Macário. Até então as únicas roupas que conhecia eram as dos pobres do campo (calça de fazenda, camisa de linho, chapéu, chancas) e as vestimentas já ultrapassadas dos Nobres do Minho (fardas tipo Napoleão). A viagem iniciou-se com normalidade às cinco horas, sem atraso. Era a primeira vez que Manuel andava de comboio e nunca tinha imaginado que seria tão difícil. O senhor Macário gritava, gritava. Não queria ter reputação de maquinista que não cumpria os horários. Manuel ia verificando o fogo, atirava carvão para a caldeira, segundo as ordens do maquinista. Não via nada. O fumo era muito e o calor era insuportável. O Senhor Macário não facilitava a função. Queria mais velocidade. No pouco tempo que tinha para pensar, Manuel lembrava-se da alegria das vindimas, do malhar do milho, dos bons momentos em Lousado. O comboio chegou à Pampilhosa. Era a hora da pausa para merendar. Aos passageiros foi servida uma refeição de carne e sobremesa, enquanto Manuel e o Senhor Macário comeram pão, umas fatias de toucinho e um pouco de bacalhau. Antes da partida Manuel olhou-se a um espelho que havia na locomotiva e não se reconheceu. Estava com o rosto todo enferrujado. Compreendeu porque o rapaz das Devesas tinha a alcunha de “Farrusco”. Retomaram a viagem, mais umas horas infernais para Manuel. Pelo caminho tiveram um percalço, na zona de Pombal. Tinha caído uma árvore na linha e foi o Manuel e o Senhor Macário que a tiveram que a remover. Por sorte tiveram a ajuda de alguns passageiros, bastante disponíveis. Pararam novamente, desta vez no Entroncamento. Manuel não conseguiu comer. Só queria chorar. Nunca lhe tinha passado pela cabeça que a tarefa seria tão árdua. Só o amor pela Maria do Rosário lhe dava motivação. Esta viagem seria a primeira e última que faria como fogueiro. Retomaram viagem e chegaram a Lisboa Santa Apolónia com quatro horas de atraso. A chegada estava prevista para as dezanove, contudo só chegaram às vinte e três horas. Manuel estava mais próximo do seu objetivo. O que faltava era arranjar forma de atravessar o Atlântico para chegar ao Brasil. Depois de o comboio esvaziar, o Senhor Macário informou que queria os fogueiros prontos no outro dia e que não

queria mais conversas. Manuel respondeu ao maquinista que aquela seria a única viagem que faria como fogueiro e que da próxima vez que o visse, o Senhor Macário iria falar-lhe com respeito. Passou a noite na Estação porque não tinha dinheiro suficiente. Na manhã seguinte seguiu em direção ao Cais do Sodré.

Se o Porto o tinha deixado sem palavras, Lisboa era cinco vezes pior. Carroças a passar, gente elegante, rapazes a correr, vendedeiras a pregar, mendigos a pedir, a grandiosidade dos edifícios. Manuel agradeceu a vida pacata de Lousado e não ficou maravilhado com o que via, mas neste momento o que interessava era o Brasil e Maria do Rosário. “Farrusco” tinha dito, em conversa, a Manuel que para viajar para o Brasil deveria procurar um abonador ou um engajador, porque estes homens poderiam arranjar-lhe uma viagem mais barata. Sabia quem devia procurar e seguiu beira-rio até chegar ao Cais de Sodré. Lá viu uma fila de homens simples, vestidos quase todos com farrapos, assim como ele, e perguntou se era ali que estava o abonador. Um jovem que estava na fila, que pelo sotaque, era de Braga, respondeu que sim. No cais cheirava a maresia, mas os fumos dos barcos tornavam o odor estranho, pouco saudável, em especial para um rapaz que estava acostumado à vida rural. A fila ia andando e a ansiedade de Manuel ia aumentando. Montes de questões vinham-lhe à cabeça. Conseguiria lugar no barco? Aguentaria a viagem? A viagem seria segura? Foi um momento de várias reflexões que eram apagadas pela lembrança de Maria do Rosário. Chegou finalmente a sua vez. O homem que estava a abonar em representação da “Empresa Protectora Transatlântica”, que era subvencionada pelo Governo do Brasil. As suas vestimentas pareciam modernas contudo davam ideia que não tinham sido feitas para ele. A forma com tratava aqueles homens desagradou a Manuel. Mas garantia uma ida para o Brasil, desde que todos respeitassem as suas ordens. Primeiro, deveriam esperar que os passageiros ricos entrassem no Barco, em segundo, iriam para os lugares de terceira classe, que não tinham condições, mas era o que era, em terceiro, quando chegassem ao Brasil teriam um capataz à espera para levá-los até ao engajador num cafezal em

Pernambuco. Era fácil de reconhecer o capataz porque tinha uma perna de pau e tinha uma pala num olho e avisou que só saiam do cafezal quando tivessem pago o dinheiro investido na viagem, que era dado a esse mesmo capataz, que posteriormente enviaria ao abonador em Portugal. Mais tarde Manuel descobriu que o “Pirata” (alcunha do capataz) era primo do abonador. Antes de deixar a fila, Manuel perguntou o nome ao representante do abonador e este respondeu que o seu nome era Simão Araújo e que pertencia à família de Salvador Araújo, célebre abonador em terras de Vila Nova de Famalicão.

O próximo vapor, que se chamava *Colónia*, partia ao final do dia. Conforme tinha sido indicado por Simão Araújo, Manuel e os restantes engajados aguardaram, numa zona mais escondida do Cais do Sodré, que entrassem os passageiros de primeira e segunda classe. O grupo de rapazes - todos de origens humildes - olhavam com espanto para os vestidos elaborados das senhoras, com saias armadas, chapéus frondosos e sombrinhas, e para os fatos elegantes dos senhores, de tecidos caros e altas cartolas. Tinha chegado finalmente a altura da terceira classe embarcar. As condições para estes tripulantes eram péssimas. Ficavam instalados em camaratas apinhadas de gente, sem distinção entre homens e mulheres. A maioria não tinha cama para dormir nem meios para higiene básica. Estavam proibidos de subir aos níveis superiores do navio para não haver mistura. Nem tudo era mau. Pelo menos estavam num vapor e não num veleiro, onde as condições eram piores. Havia sempre pequenos “luxos”, como pão fresco todos os dias, espaços maiores no convés que permitiam mais movimentação aos passageiros e havia inclusivamente mudas de roupa para as camas dos beliches, que eram cedidos às senhoras. Contudo, Manuel invejava as condições dos que viajavam em primeira classe, porque considerava que os seres humanos eram todos iguais e deveriam ter as mesmas regalias. Infelizmente o mundo era injusto.

Durante os 50 dias de viagem, o jovem Manuel fez amizade com um grupo de emigrantes italianos que o iriam acompanhar na jornada, porque também tinham conseguido a viagem do abonador, Salvador Araújo. Como Manuel, deveriam dirigir-se ao “Pirata”, para serem acompanhados até à plantação de

café em Pernambuco. Na viagem morreram várias pessoas com um surto de sarampo que aconteceu ao largo da costa do arquipélago da Madeira. Manuel ficou doente mas teve a sorte de recuperar, com a ajuda das mulheres que viajavam no convés, que não o largaram enquanto não recuperou. A última semana de viagem fez-se calmamente. Ainda chegaram a celebrar o Natal no Vapor. No início de 1873, numa manhã solarenga, estavam a aportar no Rio de Janeiro. Ao abandonarem o navio, depois da saída da primeira e da segunda classe, Manuel e os companheiros identificaram o “Pirata” com facilidade. A perna de pau e a pala no olho eram inconfundíveis e ainda por cima era a cara chapada de Simão. Identificou-se como Mário Araújo. Informou o grupo, que os conduziria para Pernambuco, das regras a seguir, as mesmas que o primo já tinha indicado. Junto ao porto do Rio de Janeiro estavam paradas várias carroças que se destinavam a levar os emigrantes para o cafezal. Manuel ficou encantado com o odor adocicado do Brasil e com a temperatura. Estava calor mas não era igual ao calor de Lousado. A humidade era imensa e as roupas que Manuel levava não eram as apropriadas.

De carroça até à plantação de café foram dois dias, com paragens para beber água e pão seco. À chegada estava o engajador, dono do cafezal, um homem com um ar severo e semblante carregado, chamado Teodósio. Deu as boas vindas a Manuel e aos restantes emigrantes e explicou em que consistiria o trabalho. Era duro, mas garantiu que também ele tinha passado pelo mesmo e que havia conseguido enriquecer. Para Manuel a única coisa que interessava era encontrar Maria do Rosário, mas rapidamente percebeu que não ia ser fácil. O preço do bilhete do vapor estava inflacionado e seria necessário muito trabalho para pagá-lo. Mais um desafio que se lhe colocava.

Ficaram instalados numa espécie de pequena aldeia, sobre a visão atenta de um jagunço que controlava o trabalho, comportamentos e produção dos emigrantes. Trabalhavam de sol a sol, sobre condições climatéricas muito complicadas. O calor e a humidade não era amigos na execução da tarefa e a tarefa em si era muito trabalhosa. O que animava Manuel era a boa disposição dos amigos italianos e as festas que faziam na sua espécie de aldeamento.

Passou-se um ano e Manuel não via forma de ganhar dinheiro para pagar o bilhete da viagem ao engajador e perdia a esperança de encontrar Maria do Rosário. No entanto era um trabalhador empenhado e isso não passou despercebido ao patrão, sempre que visitava as suas plantações. Certo dia, Teodósio chamou Manuel ao seu casarão. Tinha uma proposta para lhe fazer. Disse-lhe que admirava a sua forma de trabalhar e que ele era um exemplo para os restantes. Sugeriu-lhe que começasse a trabalhar na receção e acompanhamento dos trabalhadores que chegavam. Para isso pagar-lhe-ia a viagem e ceder-lhe-ia um pequeno pedaço do seu terreno para ele cultivar os seus pés de café. Manuel estranhou a atitude do patrão, mas viu o potencial que tal proposta teria para o seu futuro. Acabou por aceitar. Foi sem dúvida uma mais-valia para Manuel e para Teodósio. Os emigrantes eram bem recebidos e bem encaminhados no trabalho. Manuel recebia um salário bom e ia aumentando a sua produção de café. Dois anos depois, em 1876, vendeu a sua primeira produção de café. Foi um momento de viragem para Manuel. Desta venda vieram mais vendas e em alguns anos o jovem rapaz de Lousado era um homem rico de Pernambuco. Em 1886, Manuel tinha 30 anos e era um homem bem-sucedido. A única coisa que lhe faltava era Maria do Rosário. Já não a via há 14 anos e imaginava-a casada com algum brasileiro abastado. Contudo, certo dia surgiu a possibilidade de ir ao Rio de Janeiro e, por curiosidade, tentou descobrir se Maria do Rosário Botelho de Queiroz ainda lá vivia. Possuía contactos e os mesmos foram diligentes em tentar saber o seu paradeiro. Descobriu que Maria do Rosário vivia ainda no Rio, na casa do primo, solteira, porque se recusava a casar. Várias tentativas tinham sido feitas para arranjar casamento mas era a Manuel que pertencia o seu coração. Ao saber disto, Manuel pensou numa forma de conseguir encontrar Maria do Rosário. Enviou uma carta ao primo do Senhor Calisto a informar que estava interessado em negociar com ele, que era agora produtor de borracha. Recebeu resposta positiva e ficou marcada data para o encontro.

No dia do encontro, Manuel vestiu o seu melhor fato de cetim, em azul celeste, que combinava com a cor dos olhos, a barba estava imaculada e uma

bengala rematava o quadro. Entrou em casa do primo e ficou a aguardar. Este entrou acompanhado da esposa e de Maria do Rosário, na sala bem mobiliada e decorada onde pediram a Manuel para aguardar. Maria do Rosário viu Manuel e reconheceu-o. Não queria acreditar. Era o Manuel, de Lousado, do campo, vestido com as melhores roupas e apresentando-se como Barão de Pernambuco, título que conseguiu pelo seu percurso no Brasil. Rosário não aguentou e desfaleceu. Quando recuperou os sentidos abraçou Manuel, deixando o resto da família intrigada. Finalmente Manuel e Maria do Rosário estavam novamente juntos.

Com o tempo, o Barão de Pernambuco começou a ser visita frequente na casa do primo de Maria do Rosário. Sentia-se a cumplicidade entre os dois mas ninguém imaginava o que estava por trás. Certo dia, Manuel abordou o primo do pai de Maria do Rosário e pediu a mão da jovem em casamento. Maria do Rosário ficou radiante e disse ao primo que aceitava. Faltava o consentimento do pai. O primo do Senhor Calisto enviou então uma carta ao pai de Maria do Rosário, informando-o das intenções de um produtor de café português em casar com a sua filha. Impressionado pela riqueza de Manuel, o pai de Maria do Rosário respondeu, autorizando o casamento.

O casamento aconteceu em 1890 e, por sugestão do pai de Maria do Rosário, o jovem casal voltou a Portugal e rumou a Vila Nova de Famalicão. Desta vez, Manuel não ia no comboio como fogueiro, mas em primeira classe, usufruindo das vantagens de viajar nessa condição. Curiosamente o maquinista era o velho Macário. Manuel fez questão de ir à mesma locomotiva que o levava até Lisboa. Viu o Macário e disse-lhe para olhar bem, porque ele tinha conseguido. O maquinista não reconheceu Manuel e ficou confuso, mas Manuel não se estendeu.

A viagem foi completamente diferente da ida para Lisboa. Já havia ligação direta entre Lisboa e Lousado, porque a Linha do Minho estava a ser construída, assim como a Ponte D. Maria Pia, que permitia a travessia do Douro. As carruagens eram luxuosas, mas Manuel só pensava na locomotiva e na experiência como fogueiro. Quando chegaram a Lousado foram recebidos com

pompa e circunstância. Manuel só queria saber dos pais e dos irmãos, como estavam, porque não tinha tido contacto com eles desde a partida. Soube que os pais tinham falecido e que se tinha perdido o rasto aos irmãos. Foi uma tristeza para Manuel. Mas não iria desistir de os procurar e encontrar.

Entretanto dirigiram-se para a casa do Senhor Calisto. Estava tudo velho e abandonado. O nobre estava envelhecido e solitário, porque os irmãos de Maria de Rosário estavam casados com filhas de homens de negócios do Porto e não queriam saber do pai. Quando viu Maria do Rosário ficou felicíssimo. As agruras do arrependimento modificaram o grande Calisto Queiroz. Manuel estava tão diferente que o pai de Maria do Rosário não o reconheceu. Fez-se uma festa para toda a freguesia para celebrar o regresso de dois filhos da terra. No final da festa, Manuel dirigiu-se ao Senhor Calisto e disse-lhe que era o jovem rapaz que trabalhava nos seus terrenos e que tinha tido o romance com a sua filha. O Senhor Nobre ficou sem palavras. Neste momento Manuel era um “Brasileiro de Torna-Viagem” e suplantava-o em fortuna. Reconhecendo o esforço do jovem o pai de Maria do Rosário deu a bênção à união.

No regresso, Manuel tornou-se irmão brasileiro confrade da Confraria da Nossa Senhora do Carmo de Lemenhe. Manuel ainda ajudou a reconstruir a casa senhorial de D. Calisto, fez ofertas de doações a várias confrarias no Minho, e foi benemérito na criação de negócios/indústrias, criação de escolas, reconstrução de igreja. Recebeu ainda o título de Visconde de Lemenhe, dado por El Rei D. Carlos I. Manuel e Maria do Rosário viveram felizes e tornaram-se figuras de referência em Vila Nova de Famalicão.

**Paulo Alexandre da Silva Rezende Ribeiro, com a colaboração da Equipa do Museu Nacional Ferroviário, Núcleo de Lousado.**

## **APÊNDICE E - A DESCRIÇÃO FÍSICA E PSICOLÓGICA DAS PERSONAGENS DO ARGUMENTO/HISTÓRIA.**

### **Manuel**

#### **Descrição Física Primeira Parte da história:**

Moreno, de olhos azuis, cabelo escuro, com aproximadamente 1,62 m, magro, sem barba, vestido com calças de fazenda, camisa de linho, colete e chapéu, chancas.

#### **Descrição Física Segunda Parte da história:**

Moreno, olhos azuis, cabelo escuro, com aproximadamente 1,65 m, magro, com barba, vestido de fato, com cartola, tudo em cetim.

#### **Descrição Psicológica Primeira Parte da História:**

Alegre, sonhador, apaixonado pelo campo, fiel à família e amigos, responsável e trabalhador, inocente, apaixonado por Maria do Rosário.

#### **Descrição Psicológica Segunda Parte da História:**

Confiante, numa primeira fase derrotada, vaidoso, apaixonado por Maria do Rosário. Numa segunda fase, esperançoso, feliz, orgulhoso.

### **Maria do Rosário Botelho de Queiroz**

#### **Descrição Física Primeira Parte da História:**

Cabelo loiro solto e tez pálida, olhos castanhos, com aproximadamente 1,55m, usando vestidos de seda simples, com cores suaves, sapatos rasos a combinar com os vestidos.

#### **Descrição Física Segunda Parte da História:**

Cabelo loiro cacheado e tez pálida, olhos castanhos, com aproximadamente 1,55m, vestidos espartilhados e uso de crinolinas, armações usadas sob as saias para lhes conferir volume.

**Descrição Psicológica Primeira Parte da História:**

Bem-disposta, curiosa, conversadora, inteligente, apaixonada por Manuel.

**Descrição Psicológica Segunda Parte da História:**

Desiludida, infeliz, silenciosa, apaixonada por Manuel, numa primeira parte. Feliz, realizada, conversadora, com “bom coração”, numa segunda fase.

**Sr. Jacinto**

**Descrição Física:**

Moreno, olhos castanhos-escuros, baixo, mas forte, camisa de linho, calças de fazenda, chancas.

**Descrição Psicológica:**

Aventureiro, responsável, apaixonado pela esposa e bom pai, trabalhador.

**Dona Maria da Purificação**

**Descrição Física:**

Morena, com algumas rugas, olhos azuis, 1,52 m, vestida de negro, quase sempre descalça, lenço na cabeça.

**Descrição Psicológica:**

Esperançosa, alegre, lutadora, apaixonada pelo marido e pelos filhos, trabalhadora, corajosa.

**Dom Calisto de Botelho Queiroz, Morgado de Delães**

**Descrição Física:**

Forte, pesado, cabelo preto penteado à moda napoleónica, farda, polainas.

**Descrição Psicológica:**

Numa primeira parte, cruel, mal-humorado, arrogante, antiquado. Numa segunda parte, solitário, vencido pela vida, triste, arrependido.

**Dona Rosarinho**

**Descrição Física:**

Cabelo loiro apanhado, olhos castanhos, vestido elegantes, mas simples, sombrinha.

**Descrição Psicológica:**

Contrariada, infeliz, com muito amor pelos filhos, curiosa, sagaz.

#### **“Farrusco”**

##### **Descrição Física:**

Magro, cabelos ruivos, sardas, olhos verdes, cara suja do carvão, jardineiras de ganga, descalço.

##### **Descrição psicológica:**

Amigo, compreensivo, disponível, brincalhão, trabalhador.

#### **Maquinista Macário**

##### **Descrição Física:**

Alto, 1,70 m, cara de poucos amigos, cabelos e olhos castanhos, com fardamento de maquinista.

##### **Descrição Psicológica:**

Trabalhador, orgulhoso, severo, exigente.

#### **Simão Araújo**

##### **Descrição Física:**

Acima do peso, cabelos e olhos castanhos, enrugado, fato apertado, abaixo do número, e chapéu tipo boina.

##### **Descrição Psicológica:**

Pouco escrupuloso, sovina, mal-educado, ganancioso.

#### **“Pirata” – Mário Araújo**

##### **Descrição Física:**

Alto, forte fisicamente, cabelos e olhos castanhos, barba por fazer, muito moreno, com perna de pau e pala no olho, camisa de manga curta e calções de linho.

##### **Descrição Psicológica:**

Antipático, cumpridor, fiel, pouco comunicativo.

#### **Teodósio**

##### **Descrição Física:**

Robusto, moreno, cabelo castanho claro e olhos verdes, barba aparada, camisa, suspensórios, calças e botas de couro.

**Descrição Psicológica:**

Severo mas justo, trabalhador, exigente, bom a avaliar o perfil das pessoas.

**Primo de Calisto**

**Descrição Física:**

Moreno, cabelo escuro e olhos castanhos, fato de linho, elegante, vaidoso.

**Descrição Psicológica:**

Fiel ao primo, oportunista, severo, abrasileirado.

**Esposa do Primo de Calisto**

**Descrição Física:**

Loira, olhos azuis, vestidos discretos, mas em tecidos ricos.

**Descrição Psicológica:**

Religiosa, severa, pouco afetuosa.

## APÊNDICE F - MANUEL, ADEUS E ATÉ AO MEU REGRESSO – ÁREAS DE FILMAGEM (INTERIOR/EXTERIOR)

<b>Nº DA CENA</b>	<b>INDICAÇÕES TEMPORAIS e GEOGRÁFICAS</b>	<b>LOCAL DE FILMAGEM</b>	<b>PERSONAGENS</b>	<b>ACESSÓRIOS (Cenário + Personagens)</b>
Cena 1	INT/NOITE/CASA DOS PAIS DE MANUEL - 1854	Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado – Sala de Serviços Educativos	<i>Personagens: D. Maria da Purificação e Sr. Jacinto</i>	<i>Cenário: Casa Pobre Maria da Purificação: Vestido Negro Jacinto: Camisa, colete, calças, boina</i>
Cena 2	EXT/DIA/CASA DOS PAIS DE MANUEL	Ponte da Lagoncinha	<i>Personagens: Maria da Purificação e Sr. Jacinto e 5 filhos</i>	<i>Cenário: Ponte Lagoncinha Purificação: Vestido Negro Jacinto: Camisa, colete, calças, boné Filhos: vestimentas pobres</i>
Cena 3	EXT/DIA/LUGAR DE LOUSADO - 1855	Terreno da CP junto ao MNFNL	<i>Personagens: Maria da Purificação e várias mulheres</i>	<i>Cenário: Lousado Personagens: vestidos negros</i>
Cena 4	EXT/DIA/LISBOA – LINHA DE CAMINHOS-DE-FERRO - 1855	MNFNL - Interior – Junto às locomotivas	<i>Personagens: Maria da Purificação e Jacinto</i>	<i>Cenário: Caminho-de-ferro Maria da Purificação: Vestido Negro Jacinto: Camisa, colete, calças, boina</i>
Cena 5	EXT/DIA/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ - 1871	Terreno da CP junto ao MNFNL	<i>Personagens: Dom Calisto, Maria do Rosário, Manuel e vários trabalhadores</i>	<i>Cenário: Quinta D. Calisto Dom Calisto: Fato´</i>

				<p><i>Maria do Rosário: vestido simples branco</i>  <i>Manuel: Chapéu, camisa, calças</i>  <i>Trabalhadores: vestimentas simples</i></p>
Cena 6	EXT/DIA/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ	Terreno da CP junto ao MNFNL	<p><i>Personagens: Maria do Rosário, Manuel, criada, vários trabalhadores</i></p>	<p><i>Cenário: Quinta D. Calisto</i>  <i>Maria do Rosário: vestido simples branco</i>  <i>Manuel: Chapéu, camisa, calças</i>  <i>Criada: roupa de criada</i>  <i>Trabalhadores: vestimentas simples</i></p>
Cena 7	INT/NOITE/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ	MNFNL – Interior – junto à coleção de relógios	<p><i>Personagens: Dom Calisto, Maria do Rosário</i></p>	<p><i>Cenário: Quinta D. Calisto Interior</i>  <i>Maria do Rosário: vestido simples branco</i>  <i>Dom Calisto: fato</i></p>
Cena 8	INT/NOITE/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ - 1872	MNFNL – Interior – junto à coleção de relógios	<p><i>Personagens: Dom Calisto, Maria do Rosário</i></p>	<p><i>Cenário: Quinta D. Calisto Interior</i>  <i>Maria do Rosário: vestido simples branco</i>  <i>Dom Calisto: fato</i></p>
Cena 9	INT/NOITE/CASA DE MANUEL	MNFNL – Interior - Forja	<p><i>Personagens: Manuel, Purificação, Jacinto</i></p>	<p><i>Cenário: Casa Pobre</i>  <i>Maria da Purificação: Vestido Negro</i>  <i>Jacinto: Camisa, colete, calças, boina</i></p>

				<i>Manuel: Chapéu, camisa, calças</i>
Cena 10	EXT/DIA/CASA DE MANUEL	Ponte da Lagoncinha	<i>Personagens: Manuel, Purificação, Jacinto</i>	<i>Cenário: Ponte Lagoncinha Maria da Purificação: Vestido Negro Jacinto: Camisa, colete, calças, boina Manuel: Chapéu, camisa, calças</i>
Cena 11	EXT/DIA/RIBEIRA DO PORTO	Terreno da CP junto ao MNFNL – Zona do Rio Pelhe	<i>Personagens: Manuel, Barqueiro</i>	<i>Cenário: Ribeira Manuel: Chapéu, camisa, calças Barqueiro: camisa, calças arregaçadas</i>
Cena 12	INT/DIA E NOITE/ESTAÇÃO DAS DEVESAS – V.N. DE GAIA	MNFNL- Interior – Zona de exposição do material circulante	<i>Personagens: Manuel, Contratador</i>	<i>Cenário: Estação Devesas Manuel: Chapéu, camisa, calças Contratador: fato e gravata</i>
Cena 13	INT/DIA/ESTAÇÃO DAS DEVESAS – V.N. DE GAIA	MNFNL- Interior – Zona de exposição do material circulante	<i>Personagens: Manuel, Maquinista Macário, Farrusco</i>	<i>Cenário: Estação Devesas Manuel: Chapéu, camisa, calças Maquinista Macário: Farda Farrusco: roupas enfarruscadas</i>
Cena 14	EXTERIOR/DIA/COMBOIO EM ANDAMENTO	MNFNL – Interior - Locomotiva a Vapor CF PPV e PPF 6	<i>Personagens: Manuel, Maquinista Macário</i>	<i>Cenário: Locomotiva Manuel: Chapéu, camisa, calças (enfarruscado)</i>

				<i>Maquinista Macário: Farda</i>
Cena 15	INT/NOITE/ESTAÇÃO SANTA APOLÓNIA – LISBOA	MNFNL – Interior - Locomotiva a Vapor CF PPV e PPF 6	<i>Personagens: Manuel, Maquinista Macário</i>	<i>Cenário: Locomotiva Manuel: Chapéu, camisa, calças (enfarruscado) Maquinista Macário: Farda</i>
Cena 16	EXT/DIA/CAIS DO SODRÉ – LISBOA	Terreno da CP junto ao MNFNL – Rio Pelhe	<i>Personagens: Manuel, Simão Araújo, Vendedeiras, Rapaz a vender jornal, grupo de rapazes emigrantes, passageiros do navio</i>	<i>Cenário: Rio Tejo Manuel: Chapéu, camisa, calças Vendeiras: Vestidos e avental Rapaz Jornaleiro: camisa, boné, calções Simão Araújo: fato justo demais Rapazes: Chapéu, camisa, calças</i>
Cena 17	EXT/DIA/RIO DE JANEIRO – BRASIL - 1873	Terreno da CP junto ao MNFNL	<i>Personagens: Manuel, Pirata, Homens e Mulheres</i>	<i>Cenário: Rio de Janeiro Manuel: Chapéu, camisa, calças Pirata: Camisa, calças, olho tapado, perna de pau Homens: Camisa, colete, calças Mulheres vestidos simples</i>
: Cena 18	EXT/DIA/CAFEZAL DE TEODÓSIO/PERNAMBUCO – BRASIL	Terreno da CP junto ao MNFNL	<i>Personagens: Manuel, Rapazes, Teodósio</i>	<i>Cenário: Cafezal Manuel: Chapéu, camisa, calças</i>

				<p><i>Rapazes:</i> Chapéu, camisa, calças</p> <p><i>Teodósio:</i> Camisa, colete, calças, botas</p>
Cena 19	EXT/DIA/CAFEZAL DE TEODÓSIO/PERNAMBUCO – BRASIL – 1874	Terreno da CP junto ao MNFNL	<p><i>Personagens:</i> Manuel, criado, Teodósio</p>	<p><i>Cenário:</i> Cafezal</p> <p><i>Manuel:</i> Chapéu, camisa, calças</p> <p><i>Teodósio:</i> Camisa, colete, calças, botas</p> <p><i>Criado:</i> camisa, calças</p>
Cena 20	INT/NOITE/CAFEZAL DE TEODÓSIO/PERNAMBUCO – BRASIL	MNFNL – Interior – Sala dos Serviços Educativos	<p><i>Personagens:</i> Manuel, Teodósio</p>	<p><i>Cenário:</i> Cafezal</p> <p><i>Manuel:</i> Chapéu, camisa, calças</p> <p><i>Teodósio:</i> Camisa, colete, calças, botas</p>
Cena 21	EXT/DIA/RIO DE JANEIRO – BRASIL	MNFNL – Interior – Sala dos Serviços Educativos	<p><i>Personagens:</i> Manuel, Amigo, rapaz</p>	<p><i>Cenário:</i> explanada</p> <p><i>Manuel:</i> fato e chapéu</p> <p><i>Amigo:</i> fato e chapéu</p> <p><i>Rapaz:</i> camisa e calções</p>
Cena 22	INT/DIA/RIO DE JANEIRO – CASA DO PRIMO – BRASIL	MNFNL – Interior – Sala dos Serviços Educativos	<p><i>Personagens:</i> Primo de Rosário, Maria do Rosário</p>	<p><i>Cenário:</i> Casa do Primo</p> <p><i>Primo:</i> fato</p> <p><i>Maria do Rosário:</i> Vestido elegante branco</p>
Cena 23	INT/DIA/RIO DE JANEIRO – CASA DO PRIMO – BRASIL	MNFNL – Interior – Sala dos Serviços Educativos	<p><i>Personagens:</i> Manuel, Primo de Rosário, Maria do Rosário, prima de Rosário</p>	<p><i>Cenário:</i> Casa do Primo</p> <p><i>Manuel:</i> fato</p> <p><i>Primo:</i> fato</p> <p><i>Maria do Rosário:</i> Vestido elegante branco</p> <p><i>Prima:</i> vestido elegante escuro</p>

Cena 24	INT/DIA/CASA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIROZ	MNFNL – Interior – Junto à coleção de relógios	<i>Personagens: Dom Calisto, criada de servir</i>	<i>Cenário: Casa de D. Calisto Dom Calisto: Camisa e Calças Criada: roupa de criada</i>
Cena 25	INT-EXT/DIA/CASA DO PRIMO DE MARIA DO ROSÁRIO – BRASIL	MNFNL – Interior – Sala dos Serviços Educativos	<i>Personagens: Manuel, Primo, Maria do Rosário, Mensageiro</i>	<i>Cenário: Casa do Primo Manuel: fato Primo: fato Maria do Rosário: Vestido elegante branco Mensageiro: camisa, calções</i>
Cena 26	INT/DIA/ – IGREJA – BRASIL - 1890	MNFNL – Interior - Serralharia	<i>Personagens: Manuel, Maria do Rosário, Padre</i>	<i>Cenário: Igreja Manuel: fato Maria do Rosário: Vestido elegante branco com véu Padre: Batina</i>
Cena 27	/INT-EXT/ – COMBOIO EM MOVIMENTO	MNFNL – Interior – Carruagem 1ª classe	<i>Personagens: Manuel, Maria do Rosário</i>	<i>Cenário: Carruagem Manuel: fato Maria do Rosário: Vestido elegante branco</i>
Cena 28	EXT/DIA – LOUSADO	MNFNL – Interior – junto às carruagens de 1ª e 3ª classe	<i>Personagens: Manuel, Maria do Rosário, homens e mulheres</i>	<i>Cenário: Carruagem Manuel: fato Maria do Rosário: Vestido elegante branco Homens: Camisa, colete, calças Mulheres: vestidos simples</i>
Cena 29	INT/DIA – CASA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIROZ	MNFNL – Interior – Junto à coleção de relógios	<i>Personagens: Manuel, Maria do Rosário, Dom Calisto</i>	<i>Cenário: Casa de Dom Calisto Manuel: fato Maria do Rosário: Vestido elegante branco Dom Calisto; Calças e camisa</i>

Cena 30	EXT/DIA – LOUSADO	<p>MNFNL  – Interior -  Em  qualquer  zona com  espaço  amplo</p>	<p><i>Personagens:  Manuel, Maria  do Rosário, Dom  Calisto,  mulheres e  homens</i></p>	<p><i>Cenário:  Lousado  Manuel: fato  Maria do  Rosário: Vestido  elegante branco  Dom Calisto;  Calças e camisa  Homens:  colete, calças  Mulheres:  vestidos simples</i></p>
---------	-------------------	---	--	---

## **APÊNDICE G – ARGUMENTO CINEMATOGRAFICO DE FILME MUDO DESENVOLVIDO PELO ESTAGIÁRIO NO MUSEU NO ÂMBITO DO PROJETO MARKA**

**"Manuel – Adeus, até ao meu Regresso"**

**ARGUMENTO Cinematográfico**

**(Créditos iniciais)**

**Intertítulo 1- Estamos em 1856...ano da primeira viagem ferroviária em Portugal.**

**Intertítulo 2 - Nesse mesmo ano nasceu Manuel, que por isso ficou conhecido como “filho do comboio”.**

**Intertítulo 3 - Dois anos antes... 1854**

**CENA 1/INT/NOITE/CASA DOS PAIS DE MANUEL**

Muita tristeza na cara dos personagens. Casa pobre com apenas uma divisão. Vê-se uma mesa, bancos e uma cama desfeita e uma cama com 5 crianças a dormir.

Dona Maria da Purificação, morena, olhos azuis, vestida de negro, está sentada num banco de madeira. Chora. Tem vinte e poucos anos mas aparenta mais. Junto a ela está o Sr. Jacinto, Moreno, Forte, vestido com camisa, colete, boné, calças e chancas, com um contrato para ir trabalhar para Lisboa, na construção da Linha do Norte. Os cinco filhos estão a dormir.

**Intertítulo 4**

**- Maria, o trabalho no campo não dá dinheiro, vou trabalhar para Lisboa, para a construção do caminho-de-ferro.**

**- Oh, Jacinto!!!!**

### **CENA 2/EXT/DIA/CASA DOS PAIS DE MANUEL**

Choro de Dona Maria da Purificação e dos 5 filhos, 3 rapazes e 2 raparigas. Acenam e choram.

De costas vê-se Sr. Jacinto a caminhar rumo ao Porto pela Ponte de Lagoncinha. Vai para Lisboa e não olha para trás, mas chora, chora muito. Leva um pau com algumas coisas embrulhadas num lenço. Na Ponte vê-se dois sinais de informação. Um diz Porto e o outro diz Lisboa.

**Intertítulo 5 - Em Lisboa...**

**Intertítulo 6 - Meses depois...**

### **CENA 3/EXT/DIA/LUGAR DE LOUSADO - 1855**

Um grupo de mulheres está entusiasmado. São as esposas dos homens que foram trabalhar para os caminhos-de-ferro. Vão visitar os esposos.

**Intertítulo 7 - ...cheias de saudade as mulheres vão visitar seus maridos.**

Dona Maria da Purificação está a conversar com a mãe, “Ti Maria da Glória”, idosa, cabelo branco e rugas, vestida de negro. Os 5 filhos estão agarrados às saias da mãe em pranto. Dona Maria da Purificação serena-os com carinhos. Está feliz porque vai visitar o Sr. Jacinto. Na mão tem um bilhete que diz Lisboa. Dona Maria da Purificação olha para o bilhete com ar apaixonado.

**Intertítulo 8 - Rumo a Lisboa...**

### **CENA 4/EXT/DIA/LISBOA – LINHA DE CAMINHOS-DE-FERRO - 1855**

Maria da Purificação encontra Jacinto. Este está a trabalhar na construção da Linha. Jacinto, com a cara enfarruscada, fica espantado e emocionado. Maria da Purificação chora e abraça-se a Jacinto. Mistura de Lágrimas com alegria. Dão um abraço forte e prolongado.

**Intertítulo 9 - Em 1857...Jacinto regressa à Terra e vê pela primeira vez o seu filho Manuel.**

#### **CENA 5/EXT/DIA/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ - 1871**

Muitos homens e mulheres a trabalharem arduamente no campo.

Dom Calisto, homem forte, cabelo escuro, vestido com fardamento tipo napoleónico e com polainas, observa os seus trabalhadores com ar severo. Está acompanhado por Maria do Rosário, sua filha, muito bela, de pele branca e cabelos loiros. Tem um ar melancólico e sonhador. Usa um vestido de linho claro. Sorri, enquanto observa os homens e as mulheres a trabalharem nos campos. No campo está Manuel, moreno, olhos azuis, vestido com camisa de linho, calças de fazenda e boné. Olha para Maria do Rosário com olhar impressionado. Está maravilhado com a sua beleza. Maria do Rosário percebe que está a ser observada por Manuel e esboça um sorriso. Manuel retribui o sorriso.

#### **Intertítulo 10 – Manuel e Maria do Rosário estão apaixonados.**

#### **CENA 6/EXT/DIA/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ**

Momento de trabalho, várias pessoas trabalham a terra com ar esforçado.

Maria do Rosário acompanha os trabalhos e colabora. Está radiante e apaixonada. Trata todos os trabalhadores com respeito. Cruza-se com Manuel e sorri. Manuel sorri de volta. Num local escondido Manuel e Maria do Rosário namoram. Sabem que é proibido. Dom Calisto não tolera que a única filha namore com alguém sem estatuto. Uma criada de servir vê Manuel e Maria do Rosário. A criada conta a Dom Calisto o que acabou de ver.

#### **CENA 7/INT/NOITE/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ**

Escritório de Dom Calisto. Apenas uma vela ilumina a cara do Senhor Nobre. Está com um ar furioso.

Maria do Rosário chega e é confrontada por Dom Calisto. Exaltado, proíbe Maria do Rosário de voltar a ver Manuel. Maria do Rosário, com ar decidido, responde ao pai dizendo que não deixaria Manuel. Dom Calisto fica ainda mais furioso e manda Maria do Rosário retirar-se. Maria do Rosário, sem medo,

percorre um corredor que dá acesso a uma saída pelas traseiras da casa e vai ao encontro de Manuel.

**Intertítulo 11 – Dom Calisto descobre as saídas noturnas de Maria de Rosário para encontrar Manuel.**

**CENA 8/INT/NOITE/QUINTA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIRÓZ - 1872**

Dom Calisto lê calmamente uma carta recebida do primo que vive no Brasil. Os seus olhos revelam fúria, mas tem estampado no rosto um esgar de alegria. Está na sala de estar. Maria do Rosário, que se encontra no seu quarto, é chamada à presença do pai pela criada de servir.

Maria do Rosário chega junto do pai, que olha para o exterior por uma janela. Dom Calisto vira-se calmamente para a filha e informa-a de que irá para o Brasil, viver para casa de um primo que fez fortuna a engajar emigrantes para as plantações de café. Rosário está incrédula. Desata num choro em pranto. O pai ri e manda a filha para o quarto. Na manhã seguinte partirá para o Brasil.

**Intertítulo 12 – Maria do Rosário é enviada para o Brasil**

**CENA 9/INT/NOITE/CASA DE MANUEL**

Manuel chora inconsolavelmente sentado numa cadeira. Os pais confortam-no. Dona Maria da Purificação está mais velha e veste na mesma de negro. D. Jacinto usa um pijama já velho e apresenta um aspeto doente.

Dona Maria da Purificação consola o filho. Manuel deixa de chorar e mostra um ar decidido. Vai ter com Maria do Rosário ao Brasil. Olha para o Pai. Pergunta ao pai como pode trabalhar para os caminhos-de-ferro, porque quer usar esse meio para chegar rapidamente ao Brasil. O pai dita-lhe uma carta para entregar ao contratador da Companhia Real do Caminhos de Ferro que está destacado em Vila Nova de Gaia.

**CENA 10/EXT/DIA/CASA DE MANUEL**

Clima de tristeza. Os pais e os irmãos de Manuel despedem-se do jovem. Manuel abraça a mãe, o pai, os 3 irmãos, que vestem camisa, calças e usam boina, e dá um beijo na testa das duas irmãs, que usam vestidos muito simples de cor clara. Com uma caixa de pinho onde leva as poucas coisas que tem, junta-se a mais rapazes que vão em direção ao Porto em busca de uma vida melhor. Manuel atravessa a Ponte da Lagoncinha e vê escrito numa pedra Caminho para o Porto. Chora sufocadamente mas não olha para trás. Os pais e os irmãos acenam em sofrimento.

### **Intertítulo 13 - Manuel parte para o Porto.**

#### **CENA 11/EXT/DIA/RIBEIRA DO PORTO**

Manuel olha para Gaia junto ao Douro com um ar sonhador.

Entra num barco e diz ao barqueiro que não tem dinheiro para a viagem. O barqueiro, um homem com cerca de 50 anos, de camisa com as mangas arregaçadas e de com as calças dobradas até ao joelho, fica encantado com a história de Manuel e não cobra a travessia de barco. Já em Gaia, Manuel abraça o barqueiro e sai do barco. O barqueiro fica a olhar durante algum tempo para Manuel e no final sorri.

#### **CENA 12/INT/DIA E NOITE/ESTAÇÃO DAS DEVESAS – V.N. DE GAIA**

Muito fumo. Manuel procura com o olhar o contratador da Companhia Real. Manuel encontra o contratador e entrega a carta ditada pelo pai. O contratador, vestido com um fato, observa Manuel com cuidado. Aponta para a Locomotiva com ar severo. Manuel vai ser o fogueiro e deve estar preparado. O jovem está admirado com a Estação. Está entusiasmado e isso tira-lhe o sono. Visita a Locomotiva e as Carruagens. Fecha os olhos e aprecia os cheiros diferentes que se sentem na estação. Percorre cada recanto, apreciando cada objeto que compõe a estação. Pára junto à Locomotiva Estremoz, coloca a mão sobre a caldeira, toca no carvão e fecha os olhos.

#### **CENA 13/INT/DIA/ESTAÇÃO DAS DEVESAS – V.N. DE GAIA**

Manuel, vestido de fogueiro, entra na locomotiva e é surpreendido por um senhor fardado (Maquinista Macário) que grita muito e usa um lenço para limpar o suor.

Manuel verifica a caldeira com a ajuda de “Farrusco”, enquanto o Maquinista Macário braceja e grita, sempre a limpar o suor. O Maquinista Macário está vestido com um fardamento impecável e é um homem robusto e isso chama à atenção de Manuel. O Maquinista acena com um relógio de bolso para que não haja atraso. O comboio parte às 5 horas da manhã conforme o esperado.

#### **CENA 14/EXTERIOR/DIA/COMBOIO EM ANDAMENTO**

Maquinista Macário braceja, braceja, limpa o suor e aponta para a caldeira. Manuel segue as ordens do Maquinista e está com ar atrapalhado.

Manuel atira carvão para a caldeira para o comboio ganhar mais velocidade, enquanto o Maquinista Macário braceja, com ar furioso. Manuel continua a atirar carvão e a verificar a caldeira, enquanto faz um ar saudoso, lembrando o trabalho no campo, que lhe era tão querido.

#### **Intertítulo 14 – paragem na Pampilhosa e Entroncamento**

#### **CENA 15/INT/NOITE/ESTAÇÃO SANTA APOLÓNIA – LISBOA**

O Comboio chega atrasado quatro horas. Deveria chegar às 19h mas só chega às 23h. Manuel está estafado, com o rosto enfarruscado e com ar de choro. Os passageiros saem das carruagens apressadamente.

O Maquinista Macário, insatisfeito com o atraso, reclama com Manuel, enquanto limpa o suor. Manuel olha para o maquinista com ar de desdém e vira-lhe as costas. Como não tem dinheiro, Manuel decide pernoitar na Estação. Deita-se, estafado, e adormece num banco de estação.

#### **CENA 16/EXT/DIA/CAIS DO SODRÉ – LISBOA**

Grande azáfama, carruagens a passar, gente elegante, rapazes a correr, vendedeiras a pregar, mendigos a pedir

O jovem Manuel fica impressionadíssimo com a grandiosidade de Lisboa. Olha para tudo com ar de espanto. Chega-se a uma fila de homens simples, com vestimentas esfarrapadas. Vê um homem chamado Simão Araújo num balcão onde estava escrito “Empresa Protectora Transatlântica – Brasil” vestido com roupas pequenas para o seu tamanho e com maus modos. Espera pela sua vez e consegue o bilhete para o Brasil. Encaminha-se para o Vapor Colónia. Junta-se a um grupo de rapazes que olhavam escondidos para os passageiros elegantes da primeira classe, vestidos os homens de fato e cartola e as senhoras com vestidos exuberantes. Espera pela vez de embarcar a terceira classe com ar ansioso e finalmente entra no barco.

**Intertítulo 15 – A travessia do Atlântico demorou 50 dias.**

**Intertítulo 16 – Morrem emigrantes com surto de sarampo.**

**Intertítulo 17 – Manuel fica doente mas sobrevive.**

**CENA 17/EXT/DIA/RIO DE JANEIRO – BRASIL - 1873**

Os passageiros de terceira classe saem depois de saírem os de primeira e segunda classe. Manuel e os companheiros dirigem-se a Mário Araújo, ou o “Pirata”, por ter um olho vendado e uma perna de pau, primo de Simão.

O “Pirata”, de olho vendado, perna de pau e de roupas de couro, informa de forma autoritária que vai acompanhar o grupo até a um cafezal em Pernambuco, onde deverão ficar a trabalhar, conforme o homem do Cais do Sodré já havia indicado. A viagem demora dois dias com paragens para beber água e pão seco. Manuel está distraído a contemplar o exotismo do Brasil e a sentir o seu cheiro. É quente e muito húmido. Manuel enxuga a testa e resga as mangas da camisa e as calças, que viram calções. O grupo dirige-se para um conjunto de carroças e Manuel acompanha. Entra na carroça e recorda Lousado.

**CENA 18/EXT/DIA/CAFEZAL DE TEODÓSIO/PERNAMBUCO – BRASIL**

Depois dos dois dias de viagem chegam ao cafezal. Quando sai da carroça, Manuel vê Teodósio, dono do cafezal, vestido com uma camisa de linho, calças e botas de couro pelo joelho, com o cabelo muito escuro e barbas brancas. Com ar severo, Teodósio dá as boas vindas a Manuel e as restantes homens e mulheres que vieram trabalhar no cafezal. Explica em que consiste o trabalho. Manuel esfrega o queixo e pensa que não é fácil, mas pensa em Maria do Rosário e sorri. Teodósio explica que têm que trabalhar de borla até pagarem o bilhete, que tem o preço muito inflacionado.

#### **Intertítulo 18 – Manuel fica instalado num aldeamento**

##### **CENA 19/EXT/DIA/CAFEZAL DE TEODÓSIO/PERNAMBUCO – BRASIL – 1874**

Triste, no meio de uma plantação de café, Manuel lamenta o facto de já ter passado um ano e ainda não ter dinheiro para pagar o bilhete para o Brasil. Começa a perder a esperança de encontrar Maria do Rosário. Continua a trabalhar no cafezal, quando chega um criado de Teodósio a informar que o patrão quer ver Manuel. O jovem fica surpreendido e dirige-se para o casarão de Teodósio

##### **CENA 20/INT/NOITE/CAFEZAL DE TEODÓSIO/PERNAMBUCO – BRASIL**

Teodósio está sentado numa poltrona a ler alguns documentos à luz de um candeeiro de petróleo. Usa uma lente para ver melhor. Manuel chega e cumprimenta o patrão com medo.

Teodósio cumprimenta Manuel, levanta-se e coloca a mão no ombro do jovem. Faz-lhe uma proposta. Manuel ficaria responsável pela receção e acompanhamento dos novos trabalhadores que chegassem. O jovem faz um ar surpreendido e olha para o patrão. Teodósio está a sorrir e elogia o trabalho de Manuel. Estende-lhe a mão. Manuel aperta a mão do patrão e aceita. Está um contrato numa mesa que garante a Manuel o custo da viagem e lhe oferece alguns pés de café para iniciar o seu próprio negócio. Manuel assina o contrato e pensa em Maria do Rosário.

#### **Intertítulo 19 - Em 1886 Manuel é homem bem-sucedido.**

### **Intertítulo 20 – Só falta Maria do Rosário...**

#### **CENA 21/EXT/DIA/RIO DE JANEIRO – BRASIL**

Manuel, com 30 anos, barba, bem penteado, vestido de fato e cartola de cetim azul, está no Rio de Janeiro em negócios. Imagina Maria do Rosário casada com algum brasileiro abastado. Já não a via fazia 14 anos

Numa conversa com dois amigos, numa explanada elegante, Manuel fala de Maria do Rosário Botelho de Queiroz. Um deles, um “Brasileiro” do Porto, vestido com fato claro e com um bigode bem tratado, diz que conhece Maria do Rosário e que esta está solteira, porque se recusou sempre a casar. Diz que vários homens se ofereceram para casar com Rosário mas que ela nunca aceitou, apesar da insistência do primo. Manuel está incrédulo e começa a preparar um plano para encontrar Maria do Rosário. Escreve um bilhete e pede ao amigo para lhe dizer a morada do Primo de Maria do Rosário. No bilhete segue um pedido de casamento a Rosário. Manuel chama um rapaz, dá-lhe uma moeda e pede para que ele entregue a carta no local indicado. No bilhete segue a morada do hotel onde Manuel está instalado.

#### **CENA 22/INT/DIA/RIO DE JANEIRO – CASA DO PRIMO – BRASIL**

O Primo de Maria do Rosário, vestido com um fato elegante, de linho claro, com barba bem aparada, chama Rosário ao seu escritório. Maria do Rosário, com quase a mesma aparência que tinha em jovem, loira e muito branca, usando um vestido elegante espartilhado aparece no escritório. Tem um semblante de amargura.

O primo informa-a da intenção do Barão de Pernambuco, título atribuído a Manuel, em se casar com ela. Maria do Rosário lê o bilhete e atira-o para o chão. Senta-se numa cadeira a chorar. Não quer casar. O primo diz que já marcou a data com o Barão e que ele virá a sua casa na manhã seguinte. Rosário sai do escritório e dirige-se para o seu quarto e chora em pranto.

#### **CENA 23/INT/DIA/RIO DE JANEIRO – CASA DO PRIMO – BRASIL**

Em casa do Primo de Maria do Rosário, esperam Manuel o Primo de Rosário e a Esposa, mulher robusta, de vestido escuro, com cara de pouco amigos, numa sala muito bem mobilada.

Tocam à porta. A empregada vai abrir. Entra Manuel, no seu fato azul celeste, bengala, cartola. Retira a cartola em sinal de cumprimento. O primo de Maria do Rosário recebe-o calorosamente. A Esposa olha friamente e vai chamar Rosário.

Entra Rosário e a prima. Manuel olha para Maria do Rosário e sorri, com uma felicidade pura e apaixonada. Maria do Rosário reconhece Manuel, arregala os olhos e desfalece. Todos se reúnem à volta de Maria do Rosário, que acorda e abraça Manuel. Neste momento as dúvidas desaparecem. Aceita casar, sem problemas. Os primos estão surpreendidos. Desconhecem a história dos dois apaixonados.

#### **Intertítulo 21 - Manuel pede Maria do Rosário em casamento**

#### **Intertítulo 22 – Permitirá Dom Calisto?**

#### **CENA 24/INT/DIA/CASA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIROZ**

Dom Calisto está envelhecido e com ar de profunda tristeza, vestido com o robe, sentado na sua velha secretária. A casa está descuidada e sem o primor que tinha nos tempos do amor de Manuel e Maria do Rosário.

A criada, que ainda se mantém com Dom Calisto, entrega ao patrão uma carta que chegou do Brasil. Calisto pega na carta, lê e olha para o teto. Rosário vai casar e com um homem rico, como ele deseja. Mas isso não o deixa feliz. Os anos de solidão deixaram-no infeliz e cansado. Pega num papel e responde ao primo, dizendo que aceita o casamento, desde que o casal volte para Portugal. Chama a empregada, que entra e recebe a carta. A empregada sai. Dom Calisto chora.

#### **CENA 25/INT-EXT/DIA/CASA DO PRIMO DE MARIA DO ROSÁRIO – BRASIL**

O primo de Maria do Rosário está à janela e chega um mensageiro com uma carta de Portugal. Mensageiro entrega a carta. Primo lê a carta e chama Maria do Rosário. Rosário entra na sala onde está o primo e recebe a notícia. Fica radiante com a notícia e manda avisar Manuel. O primo sai e vai em direção ao hotel onde Manuel está hospedado. Manuel é avisado da presença do primo de Rosário e vem ao seu encontro. Primo informa Manuel que recebeu resposta positiva de Dom Calisto. Manuel ajoelha-se e chora.

#### **CENA 26/INT/DIA/ – IGREJA – BRASIL - 1890**

Manuel espera no altar por Maria do Rosário. Traja um fato claro. Ao seu lado está Teodósio, que é o seu padrinho de casamento, vestido com fato.

Maria do Rosário entra na Igreja, vestida de noiva. Um vestido muito simples, lembrando os tempos de Lousado. A única diferença é o véu. Desloca-se para o altar acompanhada pelo primo. Manuel recebe Maria do Rosário e o padre segue com a cerimónia. Manuel e Maria saem da Igreja e são recebidos com muita euforia. Agora casados, Manuel e Maria do Rosário trocam um longo e apaixonado abraço.

#### **Intertítulo 23 – Casados, Manuel e Maria voltam a Lousado**

#### **Intertítulo 24 – a viagem de comboio é em 1ª classe**

#### **CENA 27/INT-EXT/ – COMBOIO EM MOVIMENTO**

Manuel e Maria do Rosário estão sentados na carruagem. A felicidade está estampada nos seus rostos. Manuel está pensativo. Maria do Rosário olha para ele e sorri. Manuel sorri de volta e olha para fora da janela. As memórias da viagem como fogueiro surgem no seu pensamento. O comboio cruza a Ponte D. Maria Pia e segue rumo ao Minho.

#### **CENA 28/EXT/DIA – LOUSADO**

O casal chega a Lousado e é recebido com muita alegria. Várias pessoas que eram próximas de Maria do Rosário festejam o seu regresso.

Manuel desconhece o destino dos pais e dos irmãos desde a sua partida. Pergunta a um antigo vizinho o que era feito da família. O vizinho responde que

Maria da Purificação e Jacinto já faleceram e que os filhos seguiram caminhos diferentes, não sabendo o destino de cada um. Manuel chora por não ter estado presente nas horas de maior aflição dos pais. Maria do Rosário conforta-o, dizendo que o vai ajudar a encontrar os irmãos. A sua espera está uma charrete que os vai levar a casa de Dom Calisto. Manuel limpa as lágrimas e enche-se de coragem para enfrentar o seu antigo patrão.

### **CENA 29/INT/DIA – CASA DE DOM CALISTO BOTELHO DE QUEIROZ**

Manuel e Maria do Rosário entram em casa de Dom Calisto. Observam com pesar o estado da casa. Tem um ar de abandono e desolação. O que era maravilhoso está velho e destruído. Dirigem-se ao escritório de Dom Calisto, que segura uma imagem da Mãe de Maria do Rosário e a observa silencioso. Entram no escritório. Dom Calisto levanta a cabeça, vê a filha e desata a chorar em pranto. Maria do Rosário corre e abraça o pai, chorando também. Manuel observa com ar desconfiado. Cumprimenta-o friamente. Dom Calisto não reconhece Manuel.

### **CENA 25/EXT/DIA – LOUSADO**

Está a acontecer uma festa de receção aos filhos da terra que voltaram. As pessoas abordam Manuel e Maria do Rosário, que respondem com alegria. Dom Calisto vem a acompanhar o casal com uma cara de felicidade que nunca ninguém viu. Há música, comida, foguetes.

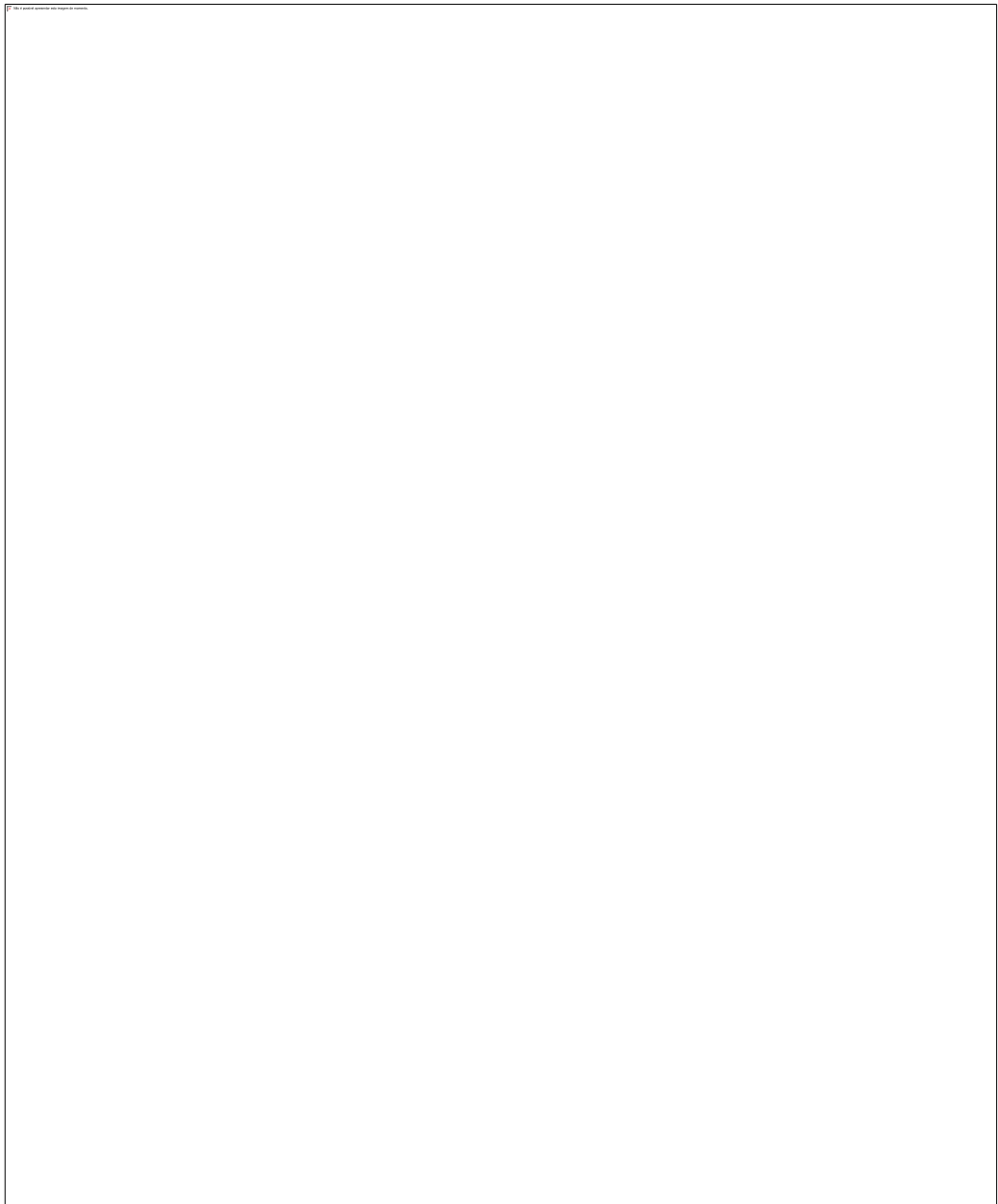
Começa a escurecer e as pessoas retiram-se para suas casas. Dom Calisto está feliz por ter a filha de volta, casada com um homem do seu estatuto. Manuel dirige-se ao sogro. Segreda-lhe ao ouvido quem é. Dom Calisto está incrédulo. Este é o homem humilde com quem Maria do Rosário namorava às escondidas. Calisto abraça Manuel, que fica surpreso. Manuel segura-lhe as mãos e limpa-lhe as lágrimas. Maria do Rosário observa ao longe e sorri.

**Intertítulo final – No regresso, Manuel tornou-se irmão brasileiro confrade da Confraria da Nossa Senhora do Carmo de Lemenhe, ajudou a reconstruir a casa senhorial de D. Calisto, fez ofertas de doações a várias confrarias no**

**Minho e foi benemérito na criação de negócios/indústrias, criação de escolas, reconstrução de igreja. Recebeu ainda o título de Visconde de Lemenhe, dado por El Rei D. Carlos I. Manuel e Maria do Rosário viveram felizes e tornaram-se figuras de referência em Vila Nova de Famalicão.**

**FIM**

**APÊNDICE H – MELHORIA DA INFORMAÇÃO RELATIVA AO MATERIAL CIRCULANTE EM FORMATO DIGITAL, FÍSICO E PDF DESCARREGÁVEL EM PORTUGUÊS, INGLÊS E CASTELHANO**



Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado

**INDICE**

<b>Museu Nacional Ferroviário Núcleo Lousado</b>	<b>3</b>
<b>MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO LOUSADO MATERIAL CIRCULANTE</b>	<b>4</b>
<b>1. Locomotiva a Vapor CF PPV e PPF 6</b>	<b>4</b>
<b>2. Locomotiva a Vapor CFG 6 “SOARES VELLOSO”</b>	<b>4</b>
<b>3. Locomotiva a Vapor PPF 14</b>	<b>5</b>
<b>4. Locomotiva a Vapor “Norte” 104</b>	<b>6</b>
<b>5. Automotora ME 7</b>	<b>6</b>
<b>6. Salão Direção VE: SEyfG 5</b>	<b>7</b>
<b>7. Carruagem de 1ª Classe A.5</b>	<b>7</b>
<b>8. Carruagem de 3ª classe VE: C334 / 2429005</b>	<b>8</b>
<b>9. Automotora/Dresine de Inspeção VE: DPE 1</b>	<b>8</b>
<b>10. Automotora/Dresine de Inspeção VE: ME C 01</b>	<b>9</b>
<b>11. Automotora/ Dresine de Inspeção VE: DIE 1</b>	<b>9</b>
<b>12. Vagão Guindaste VE</b>	<b>9</b>
<b>13. Vagão guindaste VE: GE 1381 / U 9411001</b>	<b>10</b>
<b>14. Vagão VE: CFG 32</b>	<b>10</b>
<b>15. Vagão VE: FCPP V11 / 5462023</b>	<b>11</b>
<b>16. Vagão VE: Jefv 352 / Gk 1115008-3</b>	<b>11</b>
<b>17. Vagão cisterna VE: ZE 1171 / UHK 7013001-8</b>	<b>11</b>
<b>18. Posto médico VE</b>	<b>12</b>

### **Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado**

O Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado situa-se na freguesia de Lousado, Concelho de Vila Nova de Famalicão, junto à estação de caminhos-de-ferro, no entroncamento entre a Linha do Minho e a Linha de Guimarães. O Museu está sobre tutela da Fundação Museu Nacional Ferroviário, sendo gerido em parceria com a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão. O edifício ocupa a totalidade do antigo complexo oficial da Companhia de Caminhos-de-Ferro de Guimarães, com uma área aproximada de 1400 m<sup>2</sup>.

O Núcleo de Lousado é um projeto alternativo à antiga Secção Museológica, aberta ao público no ano de 1979 do século XX, por iniciativa de Armando Ginestal Machado, grande impulsionado da museologia ferroviária em Portugal – que foi demolida por força das obras de modernização e eletrificação das Linhas do Minho e de Guimarães.

Em termos de arquitetura, foram respeitadas as tipologias, funções e materiais construtivos dos edifícios. A implementação do Museu desenvolveu-se com base nas boas práticas da museologia contemporânea, contemplando áreas de acesso público e privado, espaços de acolhimento ao público, loja, visitas guiadas e garantia de mobilidade de todos os visitantes.

Considerado como um dos pólos de maior relevância no contexto ferroviário português, o acervo é constituído por material circulante, na sua maioria de via estreita, bem como acervo ferroviário de variadas tipologias, destacando-se os equipamentos de via e obra, bilhética, oficina e serviços educativos.

Relativamente ao material circulante exposto, o mesmo está organizado cronologicamente e tem como objetivo principal mostrar diversas locomotivas e carruagens. Este material foi construído entre 1875 e 1965, é originário de oito companhias, tendo sido adquirido a seis países e quinze construtores.

## MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO LOUSADO MATERIAL CIRCULANTE

### 1. Locomotiva a Vapor CF PPV e PPF 6

**Disposição de Rodados:** 030T

**Construtor:** Black Hawthorn

**Ano de Construção:** 1874

**Bitola Original:** 0,90m

**Bitola Atual:** Métrica

A Locomotiva CF PPV nº6 pertence à primeira série adquirida pelos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim (CF PPV) para a inauguração da linha e para ser utilizada em comboios rápidos de passageiros. É a locomotiva de via estreita mais antiga de Portugal. Originalmente tinha a cabine aberta na parte de traz. A partir de 1924/30 passou a fazer serviços secundários e de construção de linha. Em 1945 foi cedida ao Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro no Entroncamento, regressando à CP em meados da década de 80 do século XX.



### 2. Locomotiva a Vapor CFG 6 "SOARES VELLOSO"

**Disposição dos Rodados:** 103T

**Construtor:** Maschinenfabrik Esslingen

**Ano de Construção:** 1907

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Pertencente à série CFG 6 a 8 (constituída por 3 unidades) fabricada em 1907, pela empresa alemã Maschinenfabrik. Locomotiva do tipo "Mogul", isto é, de rodados 1-3-0T. É talvez a mais potente locomotiva que os Caminhos de Ferro de Guimarães (CFG) possuíram, adquirida por esta Companhia aquando do prolongamento da linha entre Guimarães e Fafe, inaugurado a 20 de julho de 1907. Este prolongamento tornou prioritária a aquisição de material circulante, perante uma situação de estabelecimento de novos serviços e aumento de número de circulações. Esta locomotiva recebeu o nome "SOARES VELLOSO", que lhe foi atribuído em homenagem a António Moura Soares Velloso, um dos



impulsionadores da Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães desde os seus primórdios. É um exemplo das práticas da época, que consistiam em atribuir às locomotivas, entre outros, nomes de figuras proeminentes das companhias ferroviárias de então. No período de 1930 a 1947, a Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NP) tomou conta das linhas e material circulante das companhias PPF (Porto à Póvoa e Famalicão) e CFG, passando as locomotivas a desempenhar serviço sob a tutela desta Companhia, onde constituíram a série NP 51 (SOARES VELLOSO) a NP 53. Nesta fase foi utilizada para serviços secundários. Em 1947, com a integração do material de via estreita na CP, esta série é renumerada em E101 a E103. A série foi muito utilizada na área do Porto, e, aquando da gestão unificada pela CP, continuaram a ser utilizadas na área do Porto, realizando serviços entre Porto-Trindade e Guimarães e entre Lousado e Póvoa de Varzim. Terão também circulado no Vouga. Em 1974, receberam a numeração UIC 3-059101 a 9103. Saiu de serviço em 1977.

### 3. Locomotiva a Vapor PPF 14

**Disposição dos Rodados:** 0220T

**Construtor:** Henschel & Schön

**Ano de Construção:** 1905

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

A Locomotiva PPF 14 pertence à série PPF 14 e 15 (2 unidades).

Adquiridas pelos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e



Famalicão (PPF) para reforço do material circulante. Estas locomotivas foram fabricadas pela empresa alemã Henschel & Schön e correspondem às primeiras locomotivas Mallet em Portugal, tendo sido adquiridas quase em simultâneo com outras deste tipo para a Companhia de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão. Foram encomendadas pela Divisão do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado originalmente para a Linha do Corgo, correspondendo à primeira grande série de locomotivas a entrar ao serviço nesta linha, rebocando o comboio inaugural, entre a Régua e Vila Real. Em 1947 esta série é renumerada de CP E151 e CP E152. Neste tempo da gestão da CP passou a ser utilizada na Linha do Tâmega como reserva às automotoras. Esteve ao serviço até 1977/78.

#### 4. Locomotiva a Vapor “Norte” 104

**Disposição dos Rodados:** 141T (Mikado)

**Construtor:** Henschel & Schön

**Ano de Construção:** 1931

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Locomotiva pertencente à série de origem NP 101 a 104, fabricadas em 1931, pela Henschel & Schön, adquirida pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NP) também conhecida por NORTE. Aquisição que remonta ao período de formação desta Companhia, tendo sido as únicas locomotivas a ser adquiridas pela mesma, pois o restante material motor era proveniente das



primitivas empresas. Foram as últimas locomotivas compradas para via estreita, destinadas ao serviço direto de passageiros do Porto à Póvoa de Varzim e Guimarães. Únicas locomotivas de Via Estreita projetadas especificamente para serviços “rápido”, com uma velocidade máxima de 75 km/h. À época tratava-se do melhor e mais potente material existente na Península Ibérica. Apesar de ter sido adquirida para a linha de Guimarães, foi utilizada em todas as outras linhas de Via Estreita e muito nos “rápidos” da Póvoa. Quando entraram em circulação vieram melhorar consideravelmente a qualidade do serviço, permitindo a criação de comboios rápidos com marchas mais regulares e confortáveis. Toda a série continuou até a dieselização das vias estreitas à volta do Porto. Saiu de serviço em 1977.

#### 5. Automotora ME 7

**Construtor:** Oficinas Gerais de Lisboa – Santa Apolónia

**Ano de Construção:** 1948

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Veículo automotor contruído em Portugal, em 1948, nas Oficinas Gerais de Lisboa, pela Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses (CP), para circulação em Via Estreita. Equipada com motor Chevrolet e potência de 90cv, esta automotora oferecia lugares de 1ª e 3ª classe e possuía casa de banho e local próprio para transporte de bagagens. Disponha de



28 lugares sentados, 7 de 1ª classe e 21 de 3ª e 10 lugares de pé. Os assentos da 1ª classe eram forrados a tecido verde e com apoios para braços, enquanto os de 3ª eram em madeira. Atingia uma velocidade máxima de 80 km/h. Utilizava a gasolina como combustível. Construída após a CP ter passado a ser a única concessionária do caminho-de-ferro no país, em 1947, como forma de resolver dificuldades de matéria de passageiros, nas Vias Estreitas, no período pós-guerra. Esta série de veículos foi utilizado nas Vias Estreitas do Porto, Sabor e Tâmega. Saiu de serviço em 1979.

#### 6. Salão Direção VE: SEyfg 5

**Construtor:** Officine Ferroviarie Meridionali SA

**Ano de Construção:** 1931

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Carruagem salão de luxo, de passageiros, adquirida pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NP), também conhecida por Norte. Construída, sem encargo adicional, à encomenda de carruagens e furgões do primeiro material italiano que veio para a Península Ibérica. Era utilizada pela Norte e pela CP em viagens de caráter oficial.

Nela, viajaram até Guimarães, nas Comemorações do Dia de Portugal, 10 de junho, os Presidentes da República, Marechais Óscar Fragoso Carmona (1940) e Francisco Craveiro Lopes (1953).



#### 7. Carruagem de 1ª Classe A.5

**Construtor:** Oficinas do Porto à Póvoa e Famalicão (Porto-Boavista)

**Ano de Construção:** 1906

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Carruagem Salão de 1ª classe para transporte de passageiros com 2 eixos, caixa em madeira, varandim nos dois topos, e bancos estofados de veludo. Dispõe de 24 lugares. A Companhia de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão (PPF), após ter verificado o progressivo aumento do tráfego e correspondente aumento da receita, que obrigou ao aumento do material para poder satisfazer as exigências sempre crescentes de movimento, nomeadamente no troço



Porto a Leça, decidiu construir uma série de carruagens de 1ª classe. Foi renumerada NP A 33 aquando da fusão das Companhias de Via Estreita da área do Porto e CP AE 14, com a criação da CP. Esteve ao serviço até cerca de 1973.

**8. Carruagem de 3ª classe VE: C334 / 2429005**

**Construtor:** Oficinas do Porto à Póvoa e Famalicão (Porto-Boavista)

**Ano de Construção:** 1906

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Carruagem Salão de 3ª classe para transporte de passageiros. Com dois eixos, caixa em



madeira, varandins nos topos e bancos de madeira. Pertenceu à Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão (PPF), que promoveu, desde 1904, a construção própria de um grupo de sete carruagens de 1ª classe (onde esta se insere) e uma mista, de rodados simples, terminada em 1907. Foi renumerada NP C34 aquando da fusão das Companhias na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e CP CE 64, com a criação da CP. Saiu de serviço em 1975.

**9. Automotora/Dresine de Inspeção VE: DPE 1**

**Construtor:** D. Wickham & C.ª Ltd.

**Ano de Construção:** Década de 50

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Dresine utilizada no transporte de pessoal de via, em serviço na Linha do Tâmega. Terá saído de serviço em finais da década de 80 do século XX.



**10. Automotora/Dresine de Inspeção VE: ME C 01**

**Construtor:** D. Wickham & C.º Ltd.

**Ano de Construção:** Década de 50

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Dresine a que é atribuído o transporte de peixe e respetivas vendedeiras, no Ramal de Matosinhos. Contudo, e por informação verbal de ferroviário já reformado, este veículo foi utilizado pela

Companhia dos Caminhos de Ferro (CP) para transportar mercadorias (peixe, concretamente) até Guimarães. Admite-se ainda que, uma vez que a conservação da via era feita por brigadas de pessoas que se deslocavam, conforme as necessidades, entre secções de via, este veículo também deve ter estado afeto a esse serviço.



**11. Automotora/ Dresine de Inspeção VE: DIE 1**

**Construtor:** CP Oficinas do Entroncamento

**Ano de Construção:** 1965

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Dresine de bitola métrica, utilizada no transporte de pessoal superior, em viagens de serviços das linhas da

Póvoa e de Guimarães. Dispõe de 7 lugares sentados e motor a gasolina. Saiu de serviço cerca de 1985.



**12. Vagão Guindaste VE**

**Construtor:** Tange Brothers Makers

**Ano de Construção:** Finais do Século XIX

**Bitola Original:** 0,90 cm

**Bitola Atual:** Métrica

Guindaste rolante adquirido pela Companhia dos Caminhos

de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim (CFPPV) para os serviços nas oficinas de Porto-Boavista.



até 1997 com a numeração 7013001. Veículo com dois eixos, formado por cisterna com caixa/contentor retangular. Era utilizado no transporte e fornecimento de água às estações. Admite-se que, posteriormente, tenha efetuado serviço de deservagem química das bermas da linha. Saiu de serviço por volta de 1992.

**18. Posto médico VE**

**Construtor:** Bristol Works

**Ano de Construção:** 1874

**Bitola Original:** Métrica

**Bitola Atual:** Métrica

Este Posto Médico resulta da adaptação de uma caixa de carruagem salão de passageiros, adquirida pela Companhia de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim (CFPPV) à empresa inglesa Bristol Works, em 1874. Foi telhada e colocada em pedestal de cimento no recinto da estação de Lousado. Era aqui que eram prestados os cuidados de saúde aos trabalhadores, designadamente ao que operavam nas oficinas locais.



## APÊNDICE I – BARREIRAS FÍSICAS

### I.1 BARREIRAS IMPOSSÍVEIS E INTRANSITÁVEIS



Figura 34 Pilares de Sustentação e Espaçamento entre Locomotivas e Carruagens Autor: Paulo Ribeiro



Figura 36 - Pilares de Sustentação  
Autor: Paulo Ribeiro

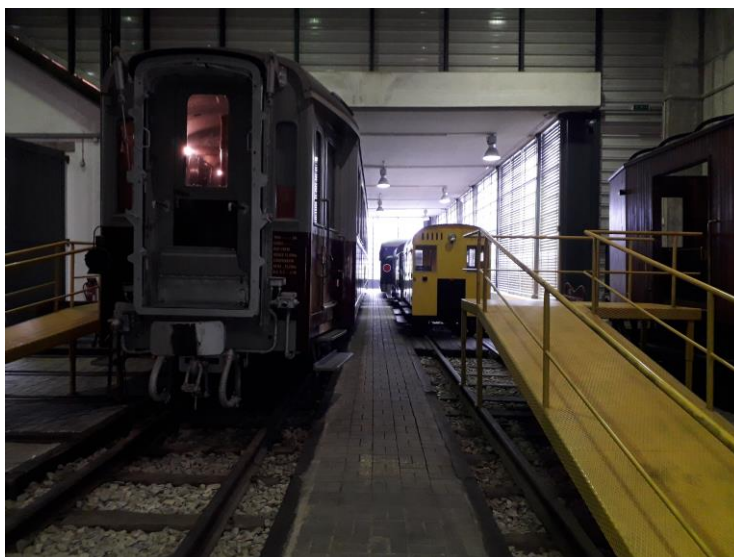


Figura 37 - Espaçamentos na Zona da Carruagem Napolitana, Locomotiva Norte, Automotora ME 5 e Dresines Autor: Paulo Ribeiro

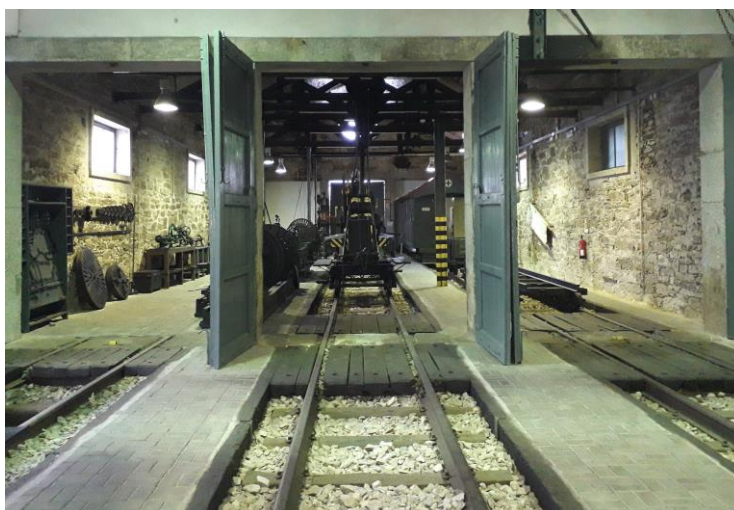


Figura 38 - Zona Oficial com Barreiras Pr3prias do Edif3cio Autor: Paulo Ribeiro

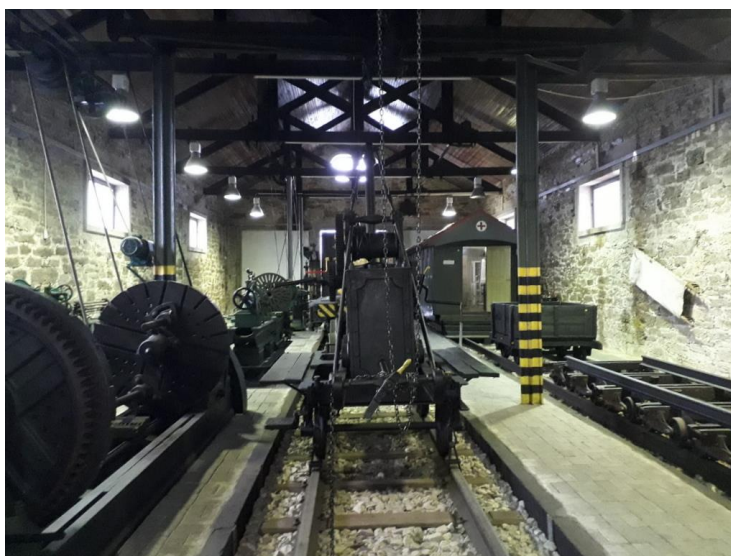


Figura 39 - Zona Oficinal, junto às gruas e Carruagem Posto Médico. Obstáculos do Edifício e da Exposição Autor: Paulo Ribeiro

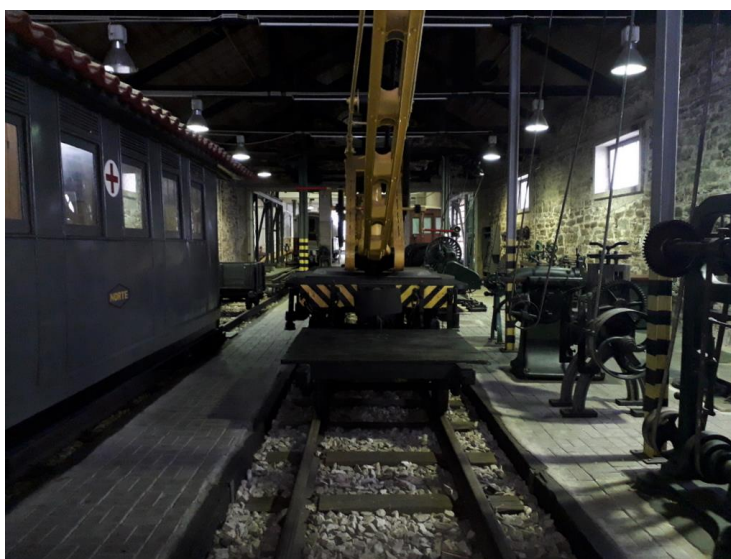
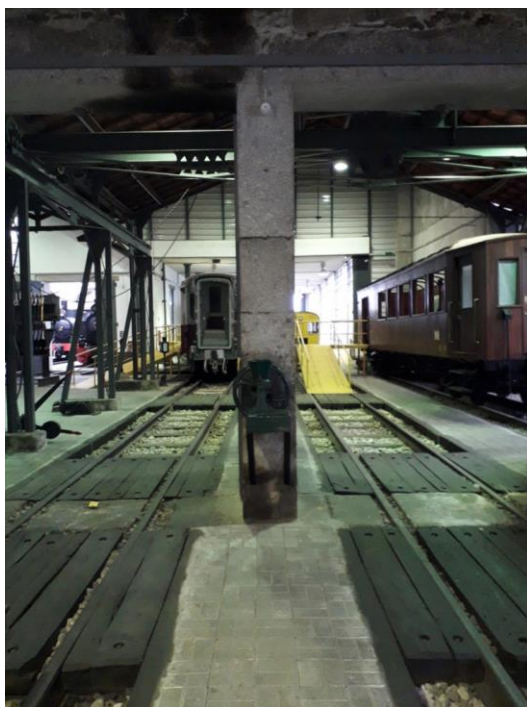
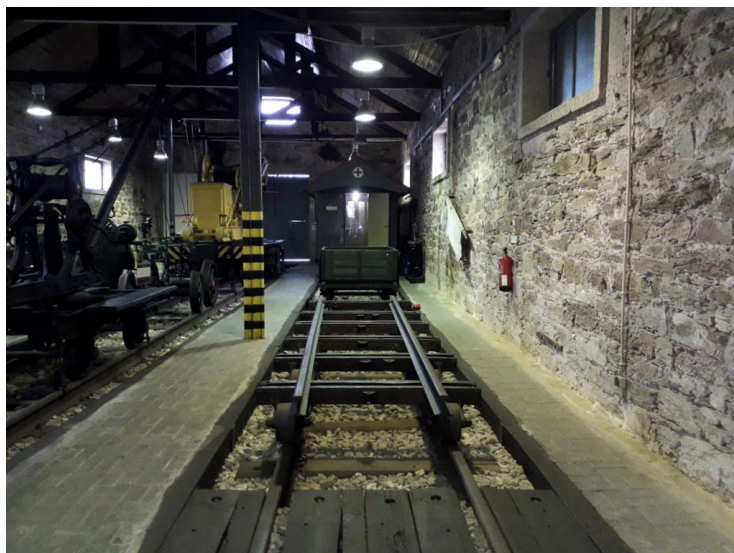


Figura 40 - Zona Oficinal, Gruas e Carruagem. Inexistência de espaço para pessoas com mobilidade reduzida. Posto Médico Autor: Paulo Ribeiro



*Figura 41 - Pilares de Sustentação do Edifício entre a Zona Oficial e Exposição de Material Circulante. Impedimento no circuito expositivo Autor: Paulo Ribeiro*



*Figura 42 - Espaço Oficial com diversas tipologias de barreiras física (linha, espaço entre linhas, pilares, objetos em exposição) Autor: Paulo Ribeiro*



Figura 43 - Passagem da Zona de Exposição de Locomotivas e Carruagens e Espaço Oficinal e barreiras estruturais Autor: Paulo Ribeiro



Figura 44 - Espaço de Acesso a Dresines e Automotora ME7. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 45 - Espaço restrito entre Salão de Direção, Dresines, Norte 104 e ME 07



Figura 46 - Espaço entre Locomotiva Norte 104 e Automotora ME 7. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 47 - Pilares impeditivos de mobilidade em rampas de acesso a Salão de Direção e Norte 104. Autor: Paulo Ribeiro

## I.2 BARREIRAS DIFÍCEIS



Figura 48 - Exemplo de elementos da exposição que representam barreiras difíceis - Controle de Agulhas Porto Trindade. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 49 - Elemento em exposição dependente de carril. Autor: Paulo Ribeiro

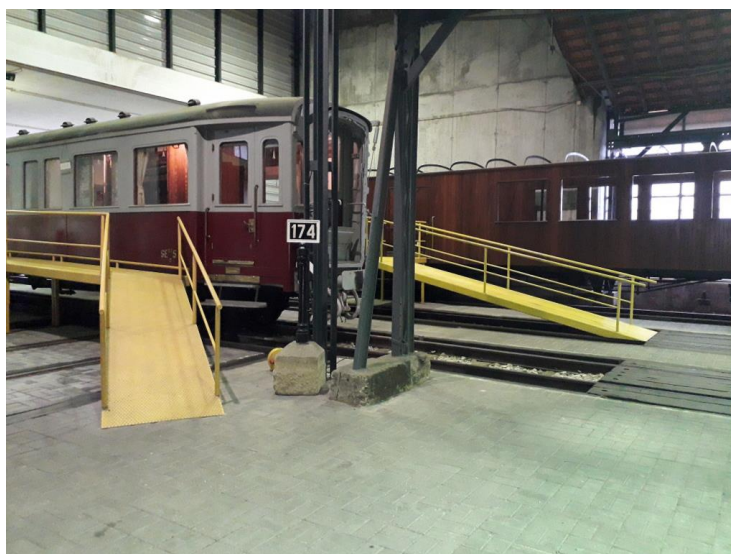


Figura 50 - Rampas de Acesso a Salão Presidencial e a Carruagem Multimédia sem medidas chave para acessibilidade móvel. Autor: Paulo Ribeiro

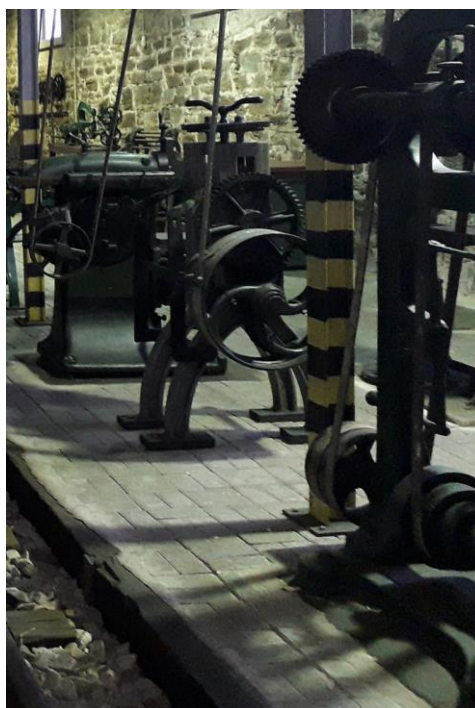


Figura 51 - Elementos de exposição que dificultam mobilidade. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 52 - Secção de Torneagem com estruturas da Oficina. Autor Paulo Ribeiro



Figura 53 - Secção Torneagem, aspetos oficinais. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 54 - Barreiras inerentes à Zona da Carpintaria. Autor: Paulo Ribeiro

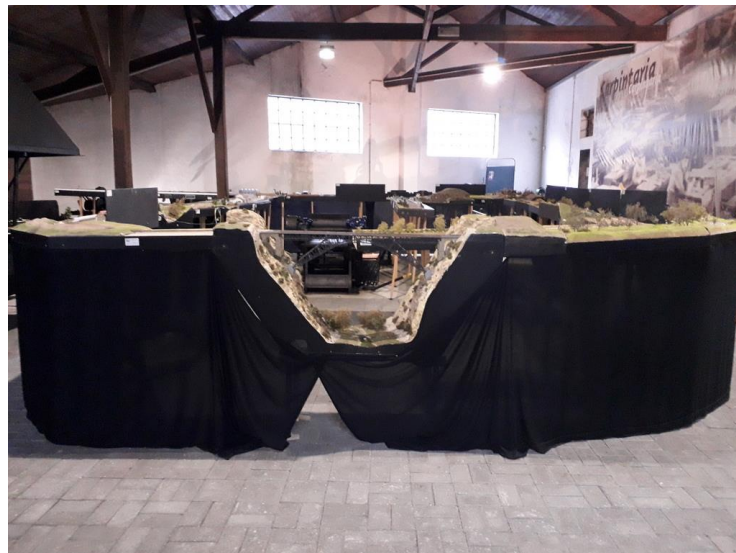


Figura 55 - Pista de Ferromodelismo colocada no meio da exposição de Serralharia e Forja. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 56 - Material em exposição na Secção da Forja. Autor: Paulo Ribeiro

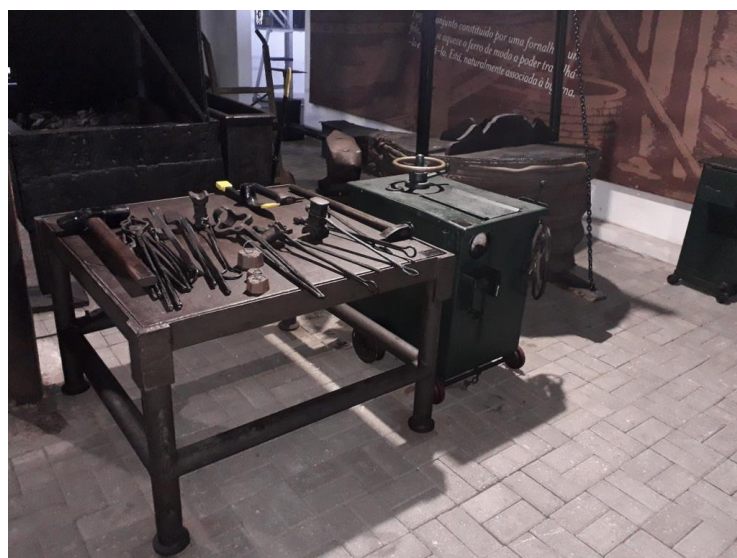


Figura 57 - Material em exposição na Secção da Forja II. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 58 - Porta de Entrada do Museu. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 59 - Instrumentação em exposição, ferromodelismo e estruturas oficiais. Autor: Paulo Ribeiro

### I.3 BARREIRAS ADMISSÍVEIS



Figura 60 - Área de exposição de sinalização.  
Autor: Paulo Ribeiro



Figura 61 - Exposição de material de sinalização.  
Autor: Paulo Ribeiro



Figura 62 - Mobiliário e Sinalização. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 63 - Rampas feitas em material das oficinas. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 64 - Acesso à Secção de Tornos pela área de exposição de relógios e mobiliário. Autor: Paulo Ribeiro

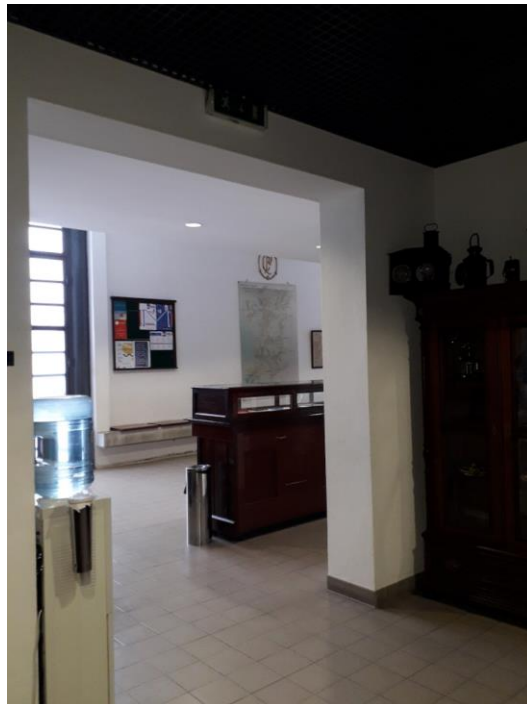



Figura 65 - Zona de Recepção e passagem para Exposição (Secção de Tornos). Autor: Paulo Ribeiro



Figura 66 - Utilização de passagens de nível e rampas para acesso a diversas áreas. Autor: Paulo Ribeiro

## APÊNDICE J – EXPOSIÇÃO ÁLBUNS DE LEMBRANÇAS FERROVIÁRIAS – VITOR MARQUES – COLABORAÇÃO



EXPOSIÇÃO  
ÁLBUNS  
DE LEMBRANÇAS FERROVIÁRIAS  
VITOR MARQUES







**16 DE DEZEMBRO A 4 DE FEVEREIRO/19**  
INAUGURAÇÃO NO DIA 16 DE DEZEMBRO ÀS 15H30 COM MOMENTO MUSICAL - FERRO-  
MODELISMO - EXPOSIÇÃO DE POSTAIS DA EB 1 DE LOUSADO

ENTRADA LIVRE:  
TER. A SEX. 10H ÀS 17H30 - FINS DE SEMANA E FERIADOS 14H30 ÀS 17H30

**MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO NÚCLEO DE LOUSADO**  
LARGO DA ESTAÇÃO N.º 2 - 4760-623 LOUSADO - VILA NOVA DE FAMALICÃO  
TEL. 252 492 139 / 252 153 646 - museunacionalferroviario@vilanovadcfamaliao.org / servicoaocliente@fmmf.pt

UMA ORGANIZAÇÃO:

COM APOIO:

## APÊNDICE – K – PROPOSTA DE ATIVIDADE PARA DIA INTERNACIONAL DOS MUSEUS



Rede de Museu de Vila Nova de Famalicão

# Programa Para o Dia Internacional do Museus

Proposta Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado

Equipa do Museu Nacional Ferroviário e Paulo Ribeiro  
23-01-2019

Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado – Proposta da atividade Dia Internacional dos Museus

Índice

Introdução	4
Parte I: Enquadramento Teórico	
1. Serviço Educativo	5
1.1 Funções do Serviço Educativo	6
1.2 Atividades de Serviço Educativo	7
1.2.1 Exposições	7
1.2.2 Visita Guiada vs Visita Orientada	8
1.2.3 Oficinas/Ateliês	9
1.3 Serviço Educativo – Educação Formal e Informal	9
1.4 O papel do Educador/Técnico de Serviço Educativo e Ética Educativa	10
2. Valor Pedagógico do Teatro	11
2.1 Caracterização dos participantes das oficinas de teatro	11
2.2 Teatro e Museus	12
2.3 Museus Cenário – Palco de Narrativas	13
Parte II: Programa de Serviço Educativo Para o Dia Internacional dos Museus	
3. Proposta para a realização de uma Peça de Teatro	14
3.1 Teatro	14
3.2 Visitas Guiadas	15
3.3 Visitas Jogo	16
3.4 Mesas Redondas	16
3.5 Oficinas	17
4. Objetivos e Metas	17
4.1 Objetivo Geral	17
4.2 Objetivos específicos	17
4.3 Metas	18
5. Públicos e contextos	18
6. Recursos Humanos	20
7. Financiamento	21
8. Procedimentos e estratégias de implementação e divulgação	22
8.1 Meio de divulgação física e digital	22
9. Avaliação e Monitorização do Programa	23
10. Considerações Finais	23
Bibliografia	24

## **Dia Internacional do Museus 2019**

### **Proposta de Atividade de Teatro a desenvolver em todos os Museus da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão**

#### **Introdução**

A presente proposta de atividade surge no âmbito da comemoração do Dia Internacional dos Museus 2019, a ser desenvolvido pela Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, e tem como objetivo principal a realização de uma programação de teatro que integre todas as 13 instituições museológicas que estão integradas na RMVNF.

Depois de realizadas conversas com membros da Equipa Nuclear da Rede de Museus, verificou-se a pertinência da realização de uma atividade que envolvesse todos os museus e definiu-se para esse efeito o Dia Internacional dos Museus 2019. A ideia inicial seria a produção de uma peça de teatro a ser apresentada no Museu Nacional Ferroviário Núcleo de Lousado, na qual o próprio espaço museológico serviria como palco. O público teria assim a possibilidade de acompanhar o desenrolar da peça acompanhando os atores nos diferentes locais do museu, vivenciando o melhor das duas realidades – dramaturgia e museologia.

Em termos metodológicos, pretende-se realizar pesquisa bibliográfica sobre a temática bem como utilização da metodologia específica para a concretização de uma peça de teatro. Esta passa pela compreensão daquilo que é o teatro, a elaboração de uma peça, escolha de atores e concretização. Seguidamente, tendo já sido estabelecido o contacto com os potenciais atores, pretende-se definir a peça a explorar, com definição de atividades, estratégia de operacionalização e objetivos e metas a atingir.

Faz-se ainda referência aos recursos humanos necessários e apresentam-se algumas possibilidades de financiamento, desenvolvendo-se também estratégias de promoção, meio de comunicação e implementação.

Por último, explicita-se a estratégia de monitorização e avaliação do programa definido e apresentam-se as considerações finais.

Palavras-chave: Rede de Museus Vila Nova de Famalicão, Dia Internacional dos Museus, Cultura, Teatro, Agenda Educativa

## Parte I: Enquadramento teórico

### 1. O Serviço Educativo

“O museu pode trazer muitos benefícios à educação. Esta importância não deixa de crescer. Trata-se de dar à função educativa toda a importância que merece, sem diminuir o nível da instituição, nem colocar em perigo o cumprimento das outras finalidades não menos essenciais: conservação física, investigação científica, deleite, etc” (Direção Geral do Património Cultural, 2016)

O Serviço Educativo não teve sempre o tratamento, destaque e importância que se verifica na contemporaneidade. É um serviço que surge normalmente associado a instituições museológicas, mas que é também adotado por outras instituições de caráter cultural.

Destaca-se por ser um serviço que tem como objetivo principal a dinamização e a promoção das instituições, visando servir os públicos que as visitam. Convém salientar que nos dias de hoje também é de notar o ajuste do serviço educativo ao tipo de públicos que são recebidos pelas instituições, não se limitando à imagem estereotipada de que é um serviço exclusivo para escolas e jovens em idade escolar. Todos os tipos de públicos são tidos em conta no que concerne às decisões a serem tomadas na realização das atividades.

Podemos assim considerar que o serviço educativo é uma preocupação recente que traz utilidade aos espaços museológicos. Em Portugal as primeiras experiências imbuídas do conceito de serviço educativo remontam aos anos 50, momento em que o Museu Nacional de Arte Antiga fomenta as primeiras visitas guiadas e pequenos *ateliers*. Deste modo, os museus têm como função a democratização da cultura, mas têm também uma obrigação em relação à educação.

Na década de 70 do século XX, a APOM - Associação Portuguesa de Museologia – começa a demonstrar preocupação com a questão do serviço educativo e a sua função nos museus. Esta preocupação origina diversos seminários e conferências para a discussão da temática.

Os serviços educativos da Fundação Calouste Gulbenkian tornam-se num dos mais importantes, tendo como data de início o ano de 1970. Com o avançar do tempo os museus começam a assumir a responsabilidade da vertente educativa. Sendo um serviço tão importante como os restantes serviços disponibilizados pelos museus (Camacho, 2016), existem problemas que se prendem com poucos recursos humanos com especialização na área.

### 1.1. Funções do Serviço Educativo

“Os serviços educativos são, de forma consistente e continuada, uma das áreas de trabalho mais dinâmicas dos Museus” (Direção Geral do Património Cultural, 2016)

O serviço educativo é na essência um instrumento de divulgação e promoção, um instrumento de instrução de públicos e para públicos. É através do serviço educativo que o visitante estabelece uma relação com aquilo que o Museu expõe, aquilo que o visitante contempla. A função educativa é uma das funções fundamentais, sendo que a mesma é também uma das funções dos museus, de acordo com a Lei-quadro dos Museus, artigo 42.

“Artigo 42.º Educação 1 — O museu desenvolve de forma sistemática programas de mediação cultural e atividades educativas que contribuam para acesso ao património cultural e às manifestações culturais. 2 — O museu promove a função educativa no respeito pela diversidade cultural tendo em vista a educação permanente, a participação da comunidade, o aumento e a diversificação dos públicos. 3 — Os programas referidos no n.º 1 do presente artigo são articulados com as políticas públicas sectoriais respeitantes à família, juventude, apoio às pessoas com deficiência, turismo e combate à exclusão social.” (Lei Quadro do Museus, s.d)

Para um bom funcionamento do serviço educativo é fundamental que as instituições definam bem as suas estratégias e funções, sendo que o conhecimento dos seus públicos é essencial para que as mesmas sejam as adequadas. A valorização dos seus recursos e das coleções que são disponibilizadas aos públicos é outra função do serviço educativo.

A função de destaque na atualidade relaciona-se com a organização de atividade de interesse lúdico e de aprendizagem – exposições e exposições interativas, visitas guiadas e orientadas, *workshops*, palestras, concertos, programas de férias entre outros.

Segundo Sara Barriga (2007), o Plano de Gestão Educativa é um documento fundamental na planificação destas estratégias, facilitando a identificação de competências, na definição da política educativa a adotar, na definição da programação, bem como na definição de metas e objetivos.

Concluindo, a função educativa/aprendizagem do serviço educativo distingue-se da educação formal, aquela que é dada pela escola, mas fomenta a criatividade dos públicos e a interatividade com o património cultural, aquele que é exposto, quer pelos museus, quer por outras instituições com competências culturais.

### **1.2. Atividades de Serviço Educativo e forma como as Instituições captam os seus públicos**

Neste ponto pretende-se esclarecer alguns conceitos associados às atividades promovidas pelo serviço educativo, desde os conceitos de exposição, visita guiada e ou orientada e outros tipos de atividades promovidas dentro deste contexto.

Segundo Dewey, “Uma experiência educativa tem que desafiar e estimular os seus participantes, não bastando apenas ser interessante” (Dewey citado em Vieira, 2009).

Estes conceitos apresentados são explicados para que se entenda a função e pertinência de cada um deles. Relativamente à forma como os Museus e Instituições Culturais captam público, sabemos que na atualidade os meios mais comuns passam pela divulgação online, nomeadamente através dos sites das autarquias e dos próprios organismos. A publicação em periódicos – Jornais, Revistas, entre outros – são também uma forma de captação de público, no entanto, com a crescente digitalização da informação, estas estratégias começam a assumir um caráter menos importante. Contudo, não podemos descurar a sua importância na divulgação de conteúdos culturais, levando os públicos à participação das atividades e da vida cultural.

#### **1.2.1. Exposições**

Segundo a Infopédia – Dicionários Porto Editora, Exposição é definido como o “ato ou efeito de expor (...) exibição pública de obras de arte, produtos ou serviços; mostra (...) apresentação organizada de um tema ou de um trabalho sobre um dado assunto” (Infopédia - Dicionários Porto Editora, 2018).

A exposição é o elo entre o Museu, o seu espaço e o público que o visita. É a primeira impressão que o visitante tem do local visitado. Para que esta se realize são necessários vários estádios ou fases. Na Produção e Montagem, as exposições são pré-produzidas, produzidas e pós-produzidas – planeamento, preparação, montagem, inauguração, desmontagem e avaliação – em cada uma destas fases é fundamental a intervenção do serviço educativo elencando estratégias, enquadrando a exposição no local onde será instalada e é importante que durante estes processos sejam pensadas e preparadas atividades baseadas no conteúdo da exposição. Para além do serviço educativo, é importante o trabalho de toda a equipe técnica do Museu na concretização da exposição, já que se trata de um trabalho complexo de investigação, estética e interpretação. Por fim, as exposições podem classificar-se segundo várias tipologias e fatores, podendo ser classificadas de forma sintética como: Permanentes, Itinerantes e Temporárias. “Uma boa exposição incentiva o público a visitá-la e torna o museu mais presente,

configurando-o como um espaço ativo, dinâmico e interessante.” (D’ALAMBERT e MONTEIRO, 1990)

### 1.2.2. Visita Guiada vs Visita Orientada

As visitas guiadas são um instrumento dinamizador dos espaços museológicos, contudo e mais recentemente surgiu o termo “Visita Orientada”. A Visita Guiada é por norma uma atividade dirigida por um membro do Museu/Instituição que vai acompanhar um grupo de visitantes, dando a conhecer o espaço bem como a sua vertente expositiva. O Instituto Camões (2018) define visita guiada como uma “visita organizada por profissionais e acompanhada por pessoal técnico de modo a dar a conhecer algo ou um determinado local”.

É uma atividade de interação entre o Museu e o visitante, adquirindo várias vezes um componente de atividade exploratória e interrogativa (papel ativo do visitante), contudo, na maioria das vezes, apresenta apenas a componente demonstrativa. Durante a visita guiada deve-se ter em linha de conta a existência de uma articulação informativa entre o visitante e o Museu/Instituição. Esta articulação torna-se essencial para que o visitante possa ser convenientemente preparado, tendo por base o número de visitantes e outros aspetos que sejam pertinentes. O “guia” deve adaptar-se ao grupo, doseando uma postura forma com a informalidade que possa acontecer. A naturalidade e a acessibilidade são fundamentais para o sucesso da atividade, abrindo espaço a questões ou comentários por parte do público. No final da visita guiada deve ser feita a avaliação da mesma, contemplando aspetos positivos e negativos, sugestões e outras considerações. Estas visitas requerem por norma marcação e podem acarretar custos para os visitantes.

A Visita Orientada distingue-se da Visita Guiada pelo fato de não ser necessário o acompanhamento por parte de um responsável pelo Museu/Instituição. A visita é orientada a partir de um ponto do edifício ou de uma sala – são facultadas indicações ou sugestões para a realização do percurso ao visitante, dando-lhe liberdade de optar pelos locais que tiverem mais interesse. Esta tipologia não exige o mesmo trabalho ao Museu e os visitantes não necessitam de marcação prévia.

Resumindo, esta é a atividade mais comum que o serviço educativo disponibiliza, sendo também a mais solicitada conjuntamente com atividades pedagógicas de complementaridade, que fomentam o interesse e o conhecimento patrimonial e cultural.

### **1.2.3. Oficinas/Ateliers**

Quando falamos em serviço educativo é premente a referência à aprendizagem com recurso a artes plásticas e manualidades, sendo muitas vezes através da participação nas mesmas que os públicos consolidam a informação que é transmitida nos espaços culturais

Cecília Menano, Arno Stern e Eurico Gonçalves são considerados educadores natos e com estudos pedagógicos realizados na área da educação, são também eles que estabelecem alguns princípios e ideias importantes na abordagem a este tema. Estes Educadores defendem a importância do desenho, da pintura, da criatividade e da criação em si.

Para além das visitas guiadas, anteriormente referidas, a criação de atividades manuais é de grande importância para as instituições culturais. Estas atividades passam pelo desenho ou modelagem, pela participação em jogos ou atividades, cujo recurso ao corpo e à linguagem corporal é essencial. Normalmente são atividades associadas a públicos mais jovens, contudo nada impede que adultos possam e devam participar desde que revelem esse interesse. É importante que as instituições incitem este tipo de atividade, cativem os seus públicos, cultivem o conhecimento através da ação, da exploração de atividades, de materiais e recursos.

### **1.3. Serviço Educativo – Educação Formal e Informal**

“O sistema educativo no museu alimenta a difusão do conhecimento e a análise crítica dos alunos através das experiências vividas. Posto esta prestação de serviços o museu surge com o papel de promoção de aprendizagem dos educandos” (HENRIQUES, 2011).

A Educação disponibilizada pelos Serviços Educativos é essencialmente direcionada para as exposições e coleções que os Museus e Instituições oferecem. Posto isto, é importante que distingamos a Educação Formal e a Educação Informal.

“A educação com reconhecimento oficial, oferecida nas escolas em cursos com níveis, graus, programas, currículos e diplomas, costuma ser chamada de educação formal”, por outro lado, “Há muito mais a aprender e desde muito cedo: a língua materna, tarefas domésticas, normas de comportamento, rezar, caçar, pescar, cantar e dançar – sobreviver, enfim. E, para tanto, sempre existiu, também desde muito cedo, uma educação informal, a escola da vida” (GASPAR, S.d)

Com base nesta ideia, é fácil entender que a educação nos museus é entendida como uma educação informal em que o público aprende conceitos e novas ideias diretamente

associadas com os seus espólios – manter esta educação tornar-se preponderante para o enriquecimento de novas gerações, mas também dos atuais visitantes.

#### 1.4. O papel do Educador/Técnico de Serviço Educativo e Ética Educativa

“Os museus têm o importante dever de desenvolver o seu papel educativo, de atrair e ampliar o público de sua comunidade, da localidade ou do grupo que eles servem. Interagir com a comunidade e promover o seu património é parte integrante do papel educativo dos museus.” (GASPAR, S.d)

Depois de abordarmos a questão do Serviço Educativo e conceitos associados, é fundamental destacar o papel do Educador/Técnico de Serviço Educativo, bem com a ética educativa. O ICOM criou o Referencial Europeu das Profissões Museais (2008) – um documento de base/apoio à divulgação das tarefas e qualificações de cada profissional associado à área museológica. No texto, encontramos referência a outros assuntos essenciais que se prendem com o papel dos Museus. Em relação ao Técnico de Serviço Educativo, o ICOM, trata-o como um responsável pela mediação deste serviço, dizendo que é um profissional com a responsabilidade de coordenar programas, atividades, estudos e pesquisa que estejam diretamente associadas ao seu trabalho principal – os públicos e o apelo ao interesse destes. Este profissional deve trabalhar articulando a sua comunicação com o Diretor da Instituição para a definição dos programas e outras atividades que se pretendam desenvolver. É também responsável por estabelecer uma ligação entre os públicos, conseguindo parcerias e apoios de outros responsáveis e de outras instituições. Ainda segundo o ICOM, é responsável pela formação de mediadores, participa nas exposições e são estes profissionais que preparam e aplicam “instrumentos de avaliação dos programas e das ações”. (ICOM, 2018)

É também importante dizer-se que é um profissional cuja formação inicial deve ser/ter: “Diploma universitário de segundo ciclo, com uma dupla competência numa das disciplinas ligadas às coleções do museu e em museologia ou pedagogia.” (ICOM, 2018) sendo que ao nível da experiência complementar deve ser portador de “Experiência plurianual numa instituição museal ou similar, prévia ao exercício da responsabilidade do serviço.” (ICOM, 2018)

Quanto à questão da ética Educativa, e tendo por base a definição do conceito de Museu e a definição de Serviço Educativo, o ICOM criou o Código de Ética para Museus – apresentando uma série de princípios acerca das práticas profissionais em Museus, salientando que os profissionais devem manter-se atualizados profissionalmente e em termos de formação.

Por fim, é importante que as instituições tenham em conta estes documentos para que o seu trabalho seja bem-sucedido e coerente ao nível do serviço educativo e dos seus responsáveis e representantes.

## **2. Valor Pedagógico do Teatro**

Na prática dramática, a imaginação, ideias e sentimentos são representados pelo movimento, do som, da imagem e da ação dramática. Conhecer as convenções e as regras da linguagem dramática e teatral habilita o público-alvo a criar formas que tornam concretas as ideias e sentimentos, consolidando o conhecimento de si, dos outros e do mundo.

Nas atividades dramáticas e performativas é clara a intenção de comunicar, construir e interpretar os sentidos como forma de estabelecer comunicação com o mundo interior e com o mundo exterior, criando um diálogo entre o sentimento de si, de si no mundo e de si com os outros. No processo dramático, os participantes permutam de lugar, ora sendo os intérpretes (atores), ora sendo espectadores, interpretando conteúdos sociais íntimos, negociando e refletindo sobre os sentimentos que produzem (BARATA, 1979) J. Barata, Didática do Teatro, Coimbra: Almedina.

Este processo fornece, ainda, um contexto favorável para falar e ouvir (dialogar) que é essencial no trabalho teatral. Por outro lado, ao se criarem desafios que promovam a criatividade na resolução de problemas, através da superação dos constrangimentos presentes, neste processo criativo, para um sentimento de realização que desperta a auto estima dos participantes.

### **2.1. Caracterização dos participantes das oficinas de teatro**

Os indivíduos, em geral, operam a diferentes níveis de desenvolvimento. Diferem em idade, género, interesses, aspirações, desenvolvimento físico e emocional, história de vida, capacidades físicas e competências intelectuais, antecedentes sócio-económicos e culturais ou até mesmo mobilidade geográfica. Todas estas diferenças são relevantes para a sua individualidade e para a sua atitude face às aprendizagens. Existe, contudo, dados mais ou menos genéricos em relação à caracterização de quem participa numa oficina de teatro.

Partilham também semelhanças, que estão associadas às próprias diferenças, estabelecendo entre si relações de proximidade que podem ser usadas no contexto em que o

teatro aparece. Estas semelhanças verificam-se especialmente nos mais jovens, que vivem as alterações corporais, o despertar das necessidades sexuais, a energia que provem do próprio crescimento que pode ser usada como combustível para a expressão e comunicação. Acontece também na população sénior, que vivem também alterações físicas e emocionais que podem ser aproveitadas para o mesmo efeito através do uso diferentes ferramentas que explorem essas mudanças.

As atividades dramáticas encorajam o desejo natural dos mais jovens para o desenvolvimento da personalidade e estilo, ao mesmo tempo que lhes proporciona oportunidades para explorar uma variedade de contextos e situações que conduzam à construção da sua visão do mundo. Estes contextos e situações deverão desafiar os intervenientes a examinar as suas atitudes e as das outras pessoas e a relativizar as suas opiniões quando avaliam e refletem sobre o seu desempenho e dos outros membros do grupo, fomentando assim a cidadania (GÓMEZ, J., CARIDE, A., MARTINS, J., VIETES, M., 2000).

No caso da população sénior, a experiência de vida permite a partilha de histórias que revelam construções do mundo já feitas, que podem ser utilizadas no incentivo da criação de atividades teatrais únicas, mas que também se podem adaptar a situações já existentes. Os níveis de experiência de vida dos participantes é a força motriz que conduz a atividade dramática (GÓMEZ, J., CARIDE, A., MARTINS, J., VIETES, M., 2000).

## 2.2. Teatro e Museus

A dramaturgia nos museus fazem-se para pessoas, desafiando-as a refletir e a emocionar-se. Mexem com sensações e estados de alma, apelando à memória. O poder do teatro reside na sua capacidade para atingir pessoas de qualquer nível etário, captando a atenção, promovendo narrativas, divertindo, surpreendendo e impressionando (HUGUES, 1998). Os museus, através do seu património e da sua planificação cultural, constroem narrativas de significados, interpretando, envolvendo e contribuindo para a educação de pessoas de diversas idades (educação não formal). O teatro aplicado ao contexto museológico envolve diferentes dimensões, que vão da exibição de um espetáculo teatral, dirigida a um público generalista, à atuação, enquanto ferramenta de intervenção sociocultural, direcionada a grupos específicos. Teatros e museus são, por definição, contadores de histórias, narrativas e desafiantes de conhecimento e criatividade. Um objeto que está em exposição num museu conta diversas histórias, conforme refere Hugues (1998). Este universo de objetos faz parte de

um conjunto que está em exibição fora do contexto original (McCaslin, 2005), que ganham uma nova interpretação num espaço diferente, que os acolhe, protege e divulga.

Filosoficamente, a arte do teatro, desde as suas origens na Grécia, foi pensada para ser a busca da verdade ou a expressão da psique humana. O teatro reflete sobre as crenças sociais e políticas e aborda interesses como a literatura, a música, a dança e a pintura. Cícero (106-43 aC) descrevia o drama como um retrato da vida, um espelho da verdade (Hugues, 1998).

No passado, o teatro acompanhou rituais espirituais e terrenos, serviu de propaganda a ideologias políticas e de expressão de crenças religiosas. Recentemente tem contribuído para os rumos da comunidade e na educação. Encontramos um ponto de convergência entre teatro e museus; ambos representam formas de educação que servem para passar a tradição e conhecimento das gerações. Teatro e museus têm preocupações comunitárias e a sua “procura colectiva da verdade em toda a sua complexidade” (Hugues, 1998, p.31).

Os museus preservam gerações de patrimónios culturais e artísticos. Mas mais do que repositórios de tesouros, garantem a salvaguarda, a exibição e a formação junto de públicos de distintos. Os museus são teatros, ricos em história da espiritualidade, criatividade humanas e das forças naturais da vida (Hugues, 1996). Os espaços museológicos, dentro das suas tipologias, dedicam-se a campos específicos do conhecimento humano que são interpretados dentro do espaço confinado dos museus. No museu é possível apresentar um resumo da história do mundo, numa dimensão cronológica, bem como um resumo da distribuição da história, numa dimensão topológica. Os objetos expostos representam o mundo, mas já não fazem parte dele, porque foram retirados do seu contexto, passando a “simulacros que exemplificam uma classe ou grupo de itens do mesmo tipo” (Bittencourt, 2001, p.155).

### **2.3 Museus Cenário – Palco de Narrativas**

O teatro é um veículo através do qual os museus podem servir-se para atingir a sua missão. Os objetos e propriedades do teatro disponibilizam um suporte para o seu uso nos museus, acontecendo no local onde as pessoas conhecem o seu mundo. O teatro pode alargar o campo interpretativo dos objetos, narrativas e memórias. É uma ferramenta eficaz na contextualização de informação, disponibilizando inúmeras oportunidades para abordar dilemas éticos e a expor ideias em perspetivas diferentes. Esta missão artística possibilita ainda a criação de momentos de conhecimento para um grupo muito variado de aprendizes. Tem música, movimento, espetáculo, pathos e poesia (Hugues, 1998). O teatro aplicado ao contexto.

Esta expressão artística permite ainda criar ocasiões de conhecimento para um grupo muito variado de aprendizes. Tem música, movimento, espetáculo, pathos e poesia (Hugues, 1998: 11) O teatro aplicado aos museus permite suscitar e incrementar o desejo de aprender. Hugues diz-nos que os museus necessitam do teatro com vista a serem «mais acessíveis enquanto instituições culturais, mais efetivos enquanto instituições educacionais e mais honestos enquanto instituições culturais» (Hugues, 1998: 11).

## **Parte II: Programa de Serviço Educativo Para o Dia Internacional dos Museus**

### **3 – Proposta para a realização de uma Peça de Teatro, Visitas Guiadas, Visitas Jogo, Mesas Redondas e Oficinas**

A proposta que apresentamos pretende enquadrar-se no Serviço Educativo da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão, valorizando os seus museus e convidando o seu público à participação nas atividades museológicas e à participação cultural ativa. O Programa para o Dia Internacional dos Museus contempla as seguintes atividades: Teatro, Visitas Guiadas, Visitas Jogo, Mesas Redondas e Oficinas.

#### **3.1 Teatro**

Sendo o museu um local privilegiado para a exibição de uma peça de teatro, uma vez que o espaço e o espólio podem funcionar como cenário, propõe-se a realização de uma produção de teatro, a ser concretizada no Dia Internacional dos Museus, que envolva as treze instituições museológicas da Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão.

Esta peça de teatro será dividida em várias partes, sendo cada uma delas apresentada num dos diferentes museus. A pessoa que vê a peça pode assistir à mesma isoladamente,

Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado – Proposta da atividade Dia Internacional dos Museus

escolher as partes que pretende ver e dirigir-se aos respetivos locais, ou ver a peça na totalidade. Para ver a peça toda tem que se deslocar a todos os museus de Vila Nova de Famalicão.

Pretende-se assim que as pessoas que visitam os museus do Concelho tenham a possibilidade de apreciar os respetivos acervos, enquanto usufruem de outra oferta do tipo cultural. O fio condutor, que fará a ponte entre os museus, será o escritor Camilo Castelo Branco, cuja casa é uma instituição de âmbito museológico em V. N. de Famalicão.

Para efetivar esta proposta, será escolhida uma obra de Camilo Castelo Branco, que seja adaptável ao formato de peça de teatro. Mediante a temática da mesma, atribui-se a cada museu a parte que melhor se identifique com a sua história e exposição. Atribuir-se-á uma hora para a apresentação da peça a cada instituição, para evitar sobreposição, ou, em alternativa, poder-se-á apresentar a peça várias vezes ao longo do dia. Esta questão estará dependente da disponibilidade dos atores.

Na representação espera-se contar com a colaboração de uma companhia de teatro do Concelho, cujo elenco esteja diretamente ligado à Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão. Já foram feitos contatos nesse sentido, havendo já uma equipa que se disponibiliza para a realização da atividade.

### 3.2 Visitas Guiadas

A Visita Guiada é uma atividade normalmente dirigida por um elemento da equipa do Museu/Instituição que acompanha um grupo de visitantes (escolas ou outros) de forma a dar a conhecer o espaço e a sua vertente expositiva. De forma a sustentar esta ideia, o Instituto Camões define visita guiada como uma “visita organizada por profissionais e acompanhada por pessoal técnico de modo a dar a conhecer algo ou um determinado local” (Instituto Camões, 2018).

Dentro desta atividade, pretende-se guiar o visitante pelas diversas coleções dos museus de V. N. de Famalicão (a coleção exposta) alertando para a importância que cada espólio e cada instituição tem para a Rede de Museus, destacando as suas mais-valias. Estas visitas serão realizadas pelo pessoal de cada museu afeto a este tipo de atividade.

### **3.3 Visitas Jogo**

A visita jogo proporciona aos seus participantes a descoberta dos espaços dos museus de Famalicão, bem como às respetivas coleções, desafiando para novas leituras acerca das peças e trazendo ao de cima algumas curiosidades que estas possam apresentar. Nesta proposta pretende-se criar momentos lúdicos de aprendizagem e exploração.

Com esta atividade pretendemos que o público descubra a coleção do Museu de forma dinâmica, lúdica e ativa. A partir de um guião com tarefas e desafios, os intervenientes percorrerão as salas da exposição, desvendando as coleções através de atividades de descoberta orientada. A visita jogo decorrerá mediante marcação prévia de acordo com a disponibilidade dos museus.

### **3.4. Mesas Redondas**

Mesa Redonda é uma reunião do tipo clássica, preparada e conduzida por um coordenador, que funciona como elemento moderador, orientando a discussão para que ela se mantenha sempre em torno do tema principal. Os expositores têm um tempo limitado para apresentar suas ideias e para o debate posterior. Normalmente, a mesa-redonda está inserida em eventos mais abrangentes. É utilizada quando o assunto ainda não está consolidado e suscita discussões. (Pós-Graduando, 2019).

No que diz respeito às mesas redondas, pretende-se criar momentos de partilha e debate acerca das temáticas pertinentes para o contexto museológico, bem como, de temas diretamente associados a este. Para a sua realização propomos o convite a investigadores, professores, artistas plásticos contemporâneos e outros que de certo modo possam contribuir para a reflexão dos temas abordados. Esta atividade deverá realizar-se com uma planificação prévia, relativa à seleção de temas e de oradores, garantindo a sua exequibilidade no Dia Internacional dos Museus. A atividade poderá ter lugar no auditório da Fundação Cupertino Miranda ou nos museus que disponham de espaço para esse efeito.

### **3.5. Oficinas**

“A oficina é uma metodologia de trabalho que prevê a formação coletiva. Ela prevê momentos de interação e troca de saberes a partir de uma horizontalidade na construção do saber inacabado.” (Centro de Referências em Educação Integral, 2013).

Esta atividade oferece ao público a oportunidade de interação com matérias-primas e a experimentação da liberdade criativa. Cada museu fica responsável pelas oficinas a desenvolver, enquadradas naquilo que já é habitual acontecer. As oficinas podem ter especificidades que obriguem o participante a voltar à instituição onde a realizou para levantamento por exemplo de uma peça de cerâmica (por exemplo Fundação Castro Alves). Esta atividade deve decorrer mediante inscrição, sujeita à disponibilidade das instituições.

## **4. Objetivos e Metas**

### **4.1. Objetivo Geral:**

Pretende-se com a definição desta programação contribuir para a valorização do património ligado aos museus da R.M.V.N.F, aproveitando o Dia Internacional do Museus para a sensibilização da população do trabalho que está a ser desenvolvido no Município, nomeadamente no que a cultura diz respeito.

### **4.2. Objetivos específicos:**

- Realizar pela de teatro inspirada na obra de Camilo Castelo Branco;
- Promover o contacto com público e colaboradores dos museus, através da realização de oficinas lúdicas;
- Divulgar o contributo das Instituições Museológicas para o desenvolvimento económico e social de Vila Nova de Famalicão, através de mesas-redondas com investigadores, professores e artistas contemporâneos e a realização de percursos culturais;
- Diversificar a oferta e proporcionar novas experiências ao público dos museus da RMVNF.

#### 4.3. Metas

- Realizar 13 momentos diferentes de uma peça de teatro nas 13 instituições museológicas de Vila Nova de Famalicão
- Organizar 4 mesas-redondas com a participação de 3 convidados, por sessão, estimando um total mínimo anual de 100 participantes.
- Realizar um número mínimo de 8 visitas guiadas com um total mínimo de 20 participantes por visita.
- Realizar, mensalmente, um número mínimo de 4 visitas jogo, com um total mínimo de 20 participantes por visita.
- Organizar 4 oficinas atingindo um total mínimo de 10 participantes por oficina.

#### 5. Públicos e contextos

A definição de qualquer programa educativo proposto por um museu deve alicerçar a sua ação no conhecimento do seu público. No entanto, de acordo com Ribeiro (2012: 179) “o desafio que se coloca consiste no esforço dialético de atuar em função do público previsto, os habituais frequentadores do museu e, simultaneamente, equacionar formas de atrair estranhos, integrando não raras vezes o público concreto dos museus, pois estes não deixam de ser um público invisível se a sua existência clandestina não suscitar o desafio da sua descoberta”. Lopes considera que “o cerne da questão reside precisamente na categoria social representada pelo «estranho». Mesmo quando possuímos um real conhecimento sociológico sobre a composição social, as práticas e representações dos públicos, a «estranheza» permanece sempre nos rituais, cenários e quadros de interação. No limite, é-nos apenas possível delinear os contornos de uma comunidade imaginada” (2006: 91). Como refere Michael Warner, citado por Lopes (2006: 91):

“Os públicos são em princípio *openended*. Eles existem em virtude da sua convocação. Apesar de tais públicos serem imaginários, dirigir-se a um público não é o mesmo que escrever a Pinocchio. Todos os públicos a quem nos dirigimos têm uma base social. O seu carácter imaginário nunca é meramente uma questão de fantasia privada (...) no entanto, a exata composição dos públicos convocados nunca pode ser inteiramente conhecida de antemão. Um

público está sempre em situação de excesso face à sua própria base social. Deve ser mais do que uma lista pessoal de amigos. Deve incluir estranhos”.

Cientes desta dificuldade de programação, tendo em linha de conta um público ou públicos específicos (imaginados) para cada atividade aqui proposta, e a importância do conhecimento deste, considerou-se fundamental alicerçar o programa educativo no conhecimento do público que visita os Museus da RMVNF.

**PÚBLICOS-ALVO**

<b>PEÇA DE TEATRO</b>	Destina-se a todas as pessoas do Município e áreas circundantes, que tenham interesse em participar numa experiência teatral diferente.
<b>VISITAS GUIADAS</b>	Destinam-se a todas as pessoas que tenham interesse em conhecer a história da cidade, os seus museus e identificar locais ligados ao património cultural de V.N. Famalicão
<b>VISITAS JOGO</b>	Destinam-se a grupos de crianças e estão organizadas em três faixas etárias diferentes: 6-10 anos, 10-12 anos e 12-15 anos.
<b>MESAS-REDONDAS</b>	Destinam-se ao público em geral, investigadores, artistas, professores e a todas as pessoas que tenham interesse pelos temas abordados.
<b>OFICINAS</b>	Destinam-se ao público em geral, sendo organizadas e concretizadas mediante a faixa etária. Depende ainda do museu onde ocorrem.

Tabela 1 – Públicos

6. Recursos Humanos

<b>RECURSOS HUMANOS</b>	
<b>SERVIÇO EDUCATIVO</b>	Técnicos de serviço educativo das instituições museológicas da Rede de Museus de V.N. Famalicão, com supervisão do Responsável (eis) pelas coleções em exposição.
<b>TEATRO</b>	Atores para a realização da peça nos diversos museus, com a colaboração dos recursos humanos dos respetivos.
<b>VISITAS GUIADAS</b>	Funcionários das Instituições Museológicas, com supervisão do Responsáveis pelas mesmas.
<b>VISITAS JOGO</b>	A atividade deve realizar-se em grupo sobre supervisão de um responsável competente da organização, que não só perceba a dinâmica criada, mas a temática a abordar.
<b>MESAS REDONDAS</b>	Investigadores, professores, artistas plásticos contemporâneos e outros que de certo modo possam contribuir para a reflexão dos temas abordados. Pessoal de suporte às mesas redondas (em termos de logística antes, durante e depois das mesas redondas, acompanhamento dos participantes dentro do espaço e supervisionamento das sessões).
<b>OFICINAS</b>	Monitores com formação específica nas oficinas a implementar.

Tabela 2 – Recursos Humanos

## 7. Financiamento e Parcerias

Para o financiamento do programa educativo proposto afigura-se pertinente o recurso a instituições e organismos que têm na sua agenda responsabilidades de âmbito educativo e cultural. Para fundamentar esta questão afigurou-se importante a distinção dos financiamentos por tipologias.

Financiamento Público/Autárquico – Afigura-se importante que a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão e que outros atores autárquicos, nomeadamente as câmaras municipais da área envolvente (Braga, Guimarães, Póvoa de Varzim, Trofa, Santo Tirso) sejam parceiros na concretização das atividades. Estas parcerias podem elencar a agenda educacional que estamos a apresentar com programas de financiamento para projetos culturais e educativos que estejam a ser divulgados e promovidos pelas autarquias mencionadas.

Financiamento Público/Europeu - Outro financiamento a considerar seria o Portugal 2020, que é “ACORDO DE PARCERIA adotado entre Portugal e a Comissão Europeia que reúne a atuação dos 5 Fundos Europeus Estruturais e de Investimento - FEDER, Fundo de Coesão, FSE, FEADER e FEAMP - no qual se definem os princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial para promover, em Portugal, entre 2014 e 2020.” (Portugal 2020, 2018). Portugal vai receber até 2020 vinte cinco mil milhões de euros desde acordo. A área da educação e da cultura são uma das prioridades do Portugal 2020, e a agenda educacional proposta enquadra-se na mesma, podendo assim beneficiar dos fundos europeus que estão neste momento a ser direcionados para o país com o objetivo de estimular um “Crescimento Inteligente, Sustentável e Inclusivo” (Portugal 2020, 2018)

Financiamento Privado/Grupos Económicos - Na Área Metropolitana do Porto, vizinha ao Concelho de Vila Nova de Famalicão, localizam-se grupos económicos de grande relevância para o desenvolvimento da Zona Norte, em particular, e do País, em geral. Empresas como o Grupo Amorim, o Banco BPI, a Bial, EFACEC, Millenium BCP, Porto Editora, SONAE (mencionado algumas), com forte poder financeiro, têm programas de financiamento para projetos nas mais diversas áreas, contemplando sempre a educação, inovação e cultura. O intercâmbio com estas empresas representaria uma mais-valia na implementação das atividades sugeridas.

Financiamento Privado/Fundações - Ainda dentro desta temática, pensamos nas Fundações, que são associações de carácter privado que apoiam instituições cujo trabalho se fundamenta no desenvolvimento educativo, que contribuem para a valorização do potencial humano de jovens e adultos e que fomentam atividades social e culturalmente relevantes nas comunidades onde estão inseridas (LUCAS, 2014). Existem diversas fundações com

financiamentos dirigidos para projetos educativos e culturais com as quais poderíamos estabelecer parcerias, destacando a Fundação Engenheiro António de Almeida e a Fundação Cupertino de Miranda. Isto não invalida a colaboração de outras fundações da área metropolitana do Porto e do resto do país, destacando a Fundação Calouste Gulbenkian, que se distingue por dar apoio a projetos na área da cultura.

Parcerias - apoio dado pelas instituições diretamente envolvidas na agenda educacional. A Rede de Museus de Vila Nova de Famalicão seria um parceiro fundamental, quer pela disponibilização de recursos humanos e de espaço, bem como por facilitar o acesso às coleções dos museus. Pensamos também na Universidade do Porto e no Instituto Politécnico do Porto. Os docentes e investigadores das instituições participariam, a convite, nas atividades propostas, designadamente nas mesas redondas.

## **8. Procedimentos e estratégias de implementação e divulgação**

### **8.1 Meios de Comunicação Físicos e Digitais**

No que diz respeito aos meios de comunicação, a proposta apresentadas focar-se-á nos meios de comunicação físicos e digitais. Relativamente aos meios físicos, propõe-se a criação de um cartaz publicitário e duma folha de divulgação, onde se identifiquem as atividades a decorrer, uma breve descrição das mesmas, os públicos a que se destinam e outras informações pertinentes.

Os cartazes devem ser estrategicamente colocados em locais de maior movimentação: Centro da Cidade, Estações de Comboio, Paragens de autocarro. As folhas de divulgação deverão ser colocadas nos Museus da Rede, posto de turismo, estações de comboio e outros locais pertinentes.

Dada a evolução tecnológica e a sua importância nos nossos dias, é fundamental a criação de meios de comunicação digitais eficazes. É, para isso, necessário divulgar a informação no site da Câmara, otimizando a sua comunicação e operacionalização.

### **9. Avaliação e Monitorização do Programa**

Durante a implementação do programa é fundamental a monitorização de dados relativos à verificação dos resultados esperados. Esta monitorização permitirá verificar se os objetivos estão a ser cumpridos e se as metas definidas estão a ser alcançadas. Deste modo, à medida que o programa se vai desenvolvendo, será possível validar ou adequar as estratégias definidas inicialmente. No final, será importante elaborar um relatório com toda a informação (quantitativa e qualitativa) recolhida durante o desenvolvimento deste programa. ~

Como instrumentos de avaliação deverão ser elaboradas grelhas de avaliação a entregar aos participantes, identificar as expectativas iniciais, conhecer o seu perfil sociocultural e a sua perceção quanto aos aspetos positivos e a melhorar. Estes instrumentos deve ser de fácil e rápido preenchimento, de forma a motivar a colaboração.

No final de cada atividade, os dados obtidos, através dos questionários, deverão ser tratados, por uma equipa responsável pela monitorização, e deverá ser elaborado um relatório da atividade. Deste modo, haverá um conhecimento real, organizado e completo, permitindo validar ou ajustar estratégias, bem como, traçar um plano futuro.

#### **Considerações Finais**

O programa para o Dia Internacional dos Museus, aqui proposto, pretende contribuir para a promoção do património cultural do Município de Vila Nova de Famalicão, tendo como ponto de partida a Rede de Museus de V.N. Famalicão. Verificamos que os serviços educativos são um motor essencial nesta questão e é de todo pertinente uma nova abordagem às funções que lhe estão inerentes. O serviço educativo é uma componente fundamental dos museus, assim como as exposições e outras atividades que estão, por norma, associadas aos mesmos.

Tendo em conta esta realidade, a proposta pretende contribuir para a diversificação da oferta de atividades (pensadas e elaboradas para públicos múltiplos), de forma a permitir aos seus participantes o conhecimento e a valorização do património cultural (material e imaterial) ligado a Vila Nova de Famalicão, ainda desconhecido por muitos.

### **Bibliografia**

CAMACHO, C. (2016). *Serviço Educativo na Rede Portuguesa de Museus*. In *Serviços Educativos na Cultura*, (nº2), pp.26-43.

COSTA, C. (2005). *Turismo e cultura: avaliação das teorias e práticas culturais do sector do turismo (1990-2000)*. *Análise Social*, XL, pp.279-275.

GÓMEZ, J. & QUIJANO, C. (1992), *Rutas e Itinerarios turísticos en España*. Madrid: Editorial Síntesis.

HUNKIZER, W. e KRAFT, K. (1942). *The Outline of General Tourism Science*. Zürich: Polygraphischer Verlag.

LOPES, J. Teixeira (2006). Estranhos no Museu. In *Sociologia: Revista da Faculdade de Letras, da Universidade do Porto*, Série I, Vol. 16, pp. 89-95.

MARQUES, C. & SANTOS, C. (2010). *Capital Social como fator de desenvolvimento em rotas turísticas*. Gaia: Sciencia.

MATHIESON, Alister & WALL, Geoffrey (1982). *Tourism: Economic, Physical, and Social Impacts*. London: Longman.

RIBEIRO, Joana Almeida (2012). *Dos “públicos” nos museus. Ensaios e Práticas em Museologia*. Porto: Departamento de Ciências e Técnicas do Património da FLUP, vol. 2, pp. 163-181.

TIGHE, Anthony J. (1986). *Cultural Tourism in the USA*. *Tourism Management*, vol. 6. New York: Expeditors of the Printed Word Ltd.

### **Webgrafia**

Diário da República. (2017). *Diário da República*, 1.ª série — N.º 129 — 6 de julho de 2017. [online] Disponível em: <https://dre.tretas.org/pdfs/2017/07/06/dre-3021131.pdf> [Acesso 1 Dezembro 2018].

Instituto Camões. (2018). *Visita Guiada*. [online] Disponível em: [http://www.institutocamoes.pt/lextec/por/domain\\_8/definicion/16126.html](http://www.institutocamoes.pt/lextec/por/domain_8/definicion/16126.html) [Acesso 2 Dezembro 2018].

PATRICIO, S. (2016). Os serviços educativos e os arquivos. [online] Arquivo Municipal Câmara Municipal de Lisboa Disponível em:

Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado – Proposta da atividade Dia Internacional dos Museus

[http://arquivomunicipal.cmlisboa.pt/fotos/editor2/Eventos/jornadas%20iberoamericanas/ams\\_sandrapatricao.pdf](http://arquivomunicipal.cmlisboa.pt/fotos/editor2/Eventos/jornadas%20iberoamericanas/ams_sandrapatricao.pdf) [Acesso 1 Dezembro 2018].

Património Cultural. (2016). ESTATÍSTICAS DE VISITANTES 2016 Monumentos, Museus e Palácios da DGPC. [online] Disponível em: [http://www.patrimoniocultural.gov.pt/static/data/museus\\_e\\_monumentos/estatisticas1/ev2016relatoriobreve.pdf](http://www.patrimoniocultural.gov.pt/static/data/museus_e_monumentos/estatisticas1/ev2016relatoriobreve.pdf) [Acesso 2 Dezembro 2018].

Pós-Graduando. (2018). Quais são as diferenças entre palestra, curso, workshop, simpósio, seminário e congresso? [online] Disponível em: <http://posgraduando.com/quais-sao-asdiferencas-entre-palestra-curso-workshop-simposio-seminario-e-congresso/> [Acesso 10 Dezembro 2018].

SANTOS & VAREJÃO (2015). Dinâmicas e desafios dos museus públicos: resultados do estudo realizado no Museu Nacional Soares dos Reis. [online] Disponível em: [https://sigarra.up.pt/fep/pt/pub\\_geral.show\\_file?pi\\_gdoc\\_id=987307](https://sigarra.up.pt/fep/pt/pub_geral.show_file?pi_gdoc_id=987307) [Acesso 20 Dezembro 2018].

## **APÊNDICE L – INFORMAÇÃO DISPONÍVEL NO SITE DO MNF SOBRE O MNFNL, FEITO PELO ESTAGIÁRIO**

### **1. Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado**

O Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado situa-se na freguesia de Lousado, Concelho de Vila Nova de Famalicão, junto à estação de caminhos-de-ferro, no entroncamento entre a Linha do Minho e a Linha de Guimarães. O Museu está sobre tutela da Fundação Museu Nacional Ferroviário, sendo gerido em parceria com a Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão. O edifício ocupa a totalidade do antigo complexo oficial da Companhia de Caminhos-de-Ferro de Guimarães, com uma área aproximada de 1400 m<sup>2</sup>.

O Núcleo de Lousado é um projeto alternativo à antiga Secção Museológica, aberta ao público no ano de 1979 do século XX, por iniciativa de Armando Ginestal Machado, grande impulsionado da museologia ferroviária em Portugal – que foi demolida por força das obras de modernização e eletrificação das Linhas do Minho e de Guimarães.

Em termos de arquitetura, foram respeitadas as tipologias, funções e materiais construtivos dos edifícios. A implementação do Museu desenvolveu-se com base nas boas práticas da museologia contemporânea, contemplando áreas de acesso público e privado, espaços de acolhimento ao público, loja, visitas guiadas e garantia de mobilidade de todos os visitantes.

Considerado como um dos pólos de maior relevância no contexto ferroviário português, o acervo é constituído por material circulante, na sua maioria de via estreita, bem como acervo ferroviário de variadas tipologias, destacando-se os equipamentos de via e obra, bilhética, oficina e serviços educativos.

Relativamente ao material circulante exposto, o mesmo está organizado cronologicamente e tem como objetivo principal mostrar diversas locomotivas

e carruagens. Este material foi construído entre 1875 e 1965, é originário de oito companhias, tendo sido adquirido a seis países e quinze construtores.

### **Material Circulante**

- Locomotiva CFG, “Soares Veloso”, fabricada em 1907 pela Maschinenfabrik-Esslingen, Alemanha;
- A Locomotivas PPF 14 e Norte 104, fabricadas em 1905 e 1931 pela Henschel & Sohn, Alemanha;
- A Locomotiva CF PPVF 6, destinada a uma bitola de 0,90 m, fabricada em 1874 pela Black Hawthorn, Inglaterra;
- A Automotora CP ME, de 1ª e 3ª classe, fabricada em 1948 pelas Oficinas da CP, Lisboa;
- As Carruagens PPF A5 (1ª classe) e PPF C334 (3ª classe), ambas fabricadas em 1906 pelas Oficinas da Boavista PFP e PPF, Porto;
- A Carruagem CDE 481 (3ª classe), proveniente do Caminho de Ferro do Vouga, fabricada em 1911 pela La Louvière, Bélgica;
- A Carruagem CP C3f 48 (3ª classe), proveniente da Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães, fabricada em 1883 pelos Ateliers de Malines, Bélgica;
- O Salão de Direcção SEyf 5, fabricado em 1931 pela Officine Ferroviarie Meridionali AS, Itália (consta que esta carruagem foi oferecida, aquando da aquisição do material italiano da Officine Ferroviarie Meridionali, AS, em 1931, por Benito Mussolini a António de Oliveira Salazar);
- O Vagão CFG 32, fabricado em 1888 pelos Ateliers Morlanwelz, Bélgica, e CFPP de V11, construído em 1874 pela Black Hawthorn, Inglaterra;
- As Dresines DIE 3, fabricadas em 1965 pelas oficinas da CP do Entroncamento, MEC 01 e DPE 1, fabricadas nos anos 40 do século XX pela D. Wickham & Co Ltd., Inglaterra;
- O Guindaste Rolante Oficial, fabricado em 1874-75 pela Tangye Brothers, Inglaterra;
- A Carruagem-Posto Médico, fabricada em 1874-75 pela Bristol Works, Inglaterra;

- O Vagão Fechado 1115008, fabricado em 1928 pelos Ateliers de Godarville, Bélgica;
- A Cisterna de Água 7013001. Fabricada em 1903 pelas Oficinas da Boavista PFP – Porto;
- As Vagonetas (Zorras);
- A Grua rolante 9411001, fabricada em 1887 pela Baume & Merpent, Bélgica.

## **2. Serviços**

O Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado disponibiliza vários serviços, destacando-se as visitas livres e visitas guiadas, programação de atividade regulares relacionadas com a ferrovia, nomeadamente Ferromodelismo, exposições temporárias e permanentes e serviços educativos.

## **3. Atividades**

PEDDY-PAPER “À DESCOBERTA DO CAMINHO DE FERRO”

Público-alvo: 1.º, 2.º e 3.º CEB

Máximo: 25 alunos

### **AULAS NO MUSEU**

O museu transforma-se numa sala de aula durante uma hora, retratando, através do desenvolvimento dos Caminhos-de-ferro, a Revolução Industrial e a história recente do nosso país.

Duração: A determinar em função das necessidades expressas.

Inscrições

Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado

Tel: +351252153646

E-mail: museuferroviario@vilanovadefamalicao.org

## **4. Horário**

Aberto de 3ª feira a 6ª feira das 10h às 17h30

Sábado e domingo das 14h30 às 17h30

O museu estará encerrado à segunda-feira, na Páscoa e nos dias 24, 25, 26 e 27 de dezembro.

## **5. Contactos**

Tel: +351 252 153 646

[museuferroviario@vilanovadefamalicao.org](mailto:museuferroviario@vilanovadefamalicao.org)

[servicoaocliente@fmnf.pt](mailto:servicoaocliente@fmnf.pt)

[www.fmnf.pt](http://www.fmnf.pt)

<http://www.cm-vnfamalicao.pt/>

## APÊNDICE M – IMAGENS GRAVAÇÕES MANUEL



Figura 67 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso I. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 68 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso II. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 69 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso IV. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 70 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso V. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 71 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso.  
Autor: Paulo Ribeiro



Figura 72 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso  
VI. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 73 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso VII.  
Autor: Paulo Ribeiro



Figura 74 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso VIII  
Autor: Paulo Ribeiro



Figura 75 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso IX. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 76 – Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso X. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 77 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso XI. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 78 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso XII. Autor: Paulo Ribeiro



Figura 79 - Gravações Manuel, Adeus e até ao meu Regresso XIII. Autor: Paulo Ribeiro

## APÊNDICE N – DIAGNÓSTICO MUSEU – O QUE SOMOS E O QUE PRETENDEMOS SER – META 2020

FAZER no museu



Algo que faço bem	Algo que faço mais ou menos
Algo que não faço bem	Algo que não gosto de fazer
Algo que me faz feliz / dá prazer fazer	Algo que me faz infeliz fazer
Algo que me desperta a curiosidade e gostaria de aprender a fazer	Algo que me parece importante fazer
Algo que não me parece importante / relevante fazer	Algo que quero fazer

## O MUSEU - SER

QUEM SOMOS AGORA? conscientização	QUEM QUEREMOS SER? PORQUÊ? aspiração // 2020	COMO LÁ CHEGAMOS? Ação
<p>COMO O MUSEU DE VIA ESTREITA COM MAIOR RELEVÂNCIA NA A NÍVEL NACIONAL e segundo Museu ferroviário em importância em Portugal.</p>	<p>QUEREMOS SER UM MUSEU FERROVIÁRIO RECONHECIDO INTERNACIONALMENTE, AO NÍVEL DAS AQUIAS, DA CITE' DUTRAIN e o <del>em</del> UTRECHT Spoorwegmuseum (Museu ferroviário em Utrecht)</p>	<p>COM A MODERNIZAÇÃO DO ESPAÇO MUSEOLÓGICO, RECONSTRUÇÃO e ferramentas tecnológicas e sistemas de informação criar uma infraestrutura para a reconstrução de viagens temáticas / circuito temático. valorização da coleção e parcerias com países estrangeiros.</p>

## O MUSEU - FAZER

ONDE ESTAMOS AGORA? conscientização	ONDE QUEREMOS IR? PORQUÊ? aspiração // 2020	COMO LÁ CHEGAMOS? Ação
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ RIQUEZA DAS COLEÇÕES</li> <li>→ PEÇAS ÚNICAS</li> <li>→ RELAÇÕES COM OUTRAS INSTITUIÇÕES, AUTARQUIAS, ASSOCIAÇÕES ENTUSIASTAS, ESCOLAS, FUNDAÇÕES</li> <li>→ REPOSITÓRIO DE MEMÓRIAS DE PESSOAS (CONHECIMENTO) ESPECÍFICOS, EXPERIÊNCIAS DE VIDA, RELATOS DE HISTÓRIAS DE VIDA INFLUENCIADAS PELA FERROVIA EM COVARÃO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ TER O RECONHECIMENTO COMO MUSEU QUE FAZ A DIFERENÇA (SOCIAL)</li> <li>→ LEVAR O MUSEU PARA FORA DOS LIMITES FÍSICOS</li> <li>→ TER RELEVÂNCIA DENTRO DA REDE DE MUSEUS PELA <del>UNICIDADE</del> UNICIDADE E POTENCIAL ESPECÍFICA DO MUSEU FERROVIÁRIO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atualização da informação da <del>at</del> página do museu <del>em</del> Ferraviário núcleo museológico no site do FHNF.</li> <li>- Melhorando espaço para exposição</li> <li>→ fomentar relações com instituições diversas (escolas, Autarquias, empresas, Fundações)</li> </ul>

hmm

MUSEU, COLEÇÕES e PÚBLICOS - REFLEXÃO		
FOCO MUSEU	PONTOS FORTES DA COLEÇÃO	INTUIÇÕES SOBRE OS PÚBLICOS
<p>Por que existe? (missão)</p> <p>A difusão <del>do</del> <sup>no</sup> sonho <del>dos</del> Caminhos de ferro</p>	<p>Que objetos / coleções são centrais para o museu? Quão especiais são? Porquê? (declaração de relevância)</p> <p>Material circulante Biblioteca, sinalização, Foljo, sexualhavia, Material de apoio</p>	<p>Que públicos são prioritários / mais promissores neste momento? (Caraterísticas, contextos)</p> <p>Entusiastas do caminho de ferro, <del>de ferro</del> jovens em idade escolar. Públicos de todas as idades</p>
<p>Que valores representa? (valores, caráter)</p> <p>INOVAÇÃO, DESENVOLVIMENTO, A VIAGEM</p>	<p>Que histórias conta o museu com estas coleções?</p> <p>faz um relato da história dos caminhos de ferro em Portugal, dando destaque à linha de Guimarães e à via estreita e as</p>	<p>Como é a sua relação atual com o museu?</p> <p>Í De proximidade, uma vez que o museu promete uma disponibilidade para os públicos notável</p>

memórias das pessoas

hm

<p>O que fazemos que outros não fazem? (singularidade)</p> <p>Riqueza das coleções, com peças únicas e relação bilateral com a Junta de freguesia do Louzado e com FMNF</p> <p>Para que serve? (qual é o seu valor?)</p> <p>Serve para contar a história de um meio de transporte único e carismático para todas as sociedades material e imaterialmente.</p> <p>Quais são os superpoderes do museu?</p> <p>A equipa de profissionais, e a riqueza museológica/histórica do <del>acervo</del> acervo</p>	<p>Que temas interpretativos relacionados com VNF e a rede desenvolve? (frase)</p> <p>Estando integrado na rede de museus de VNF, o museu ferroviário apresenta uma perspetiva única para a compreensão do conjunto, trabalhando em conjunto com os restantes museus: ex: Brasileiros "Torna-vizinhos"</p> <p>Que tipo de informação utilizamos? Que tipo de informação não utilizamos (mas faz falta)?</p> <p>Informação escrita sobre as peças do acervo.</p> <p>Informação digital, QR code, PDF descarte <del>de</del> galvões.</p>	<p>Porque lhes interessaria visitar o museu / explorar a coleção? (necessidades, expectativas, motivações)</p> <p>Porque sou interessado na temática da ferrovia e na evolução do material circulante, bem como das coleções relacionadas com os caminhos de ferro.</p> <p>De que resultados nos orgulhamos? (relação com públicos)</p> <p>Boa relação com várias instituições (autarquias, escolas, universidade, grupos de mobilismo, etc)</p> <p>Ferromobilismo</p>
--	---	--

<p>O que promete? O que não promete?</p> <p>Promete uma viagem pelo tempo, pelo lado romântico da ferrovia, pela evolução dos meios de comunicação.</p> <p>Desiludir não promete</p> <p>Para quem trabalha?</p> <p>Para toda a gente.</p> <p>O que é que o museu traz para a Rede? (acrescenta a...)</p> <p>variedade de <del>de</del> no acervo, <del>em</del> peças únicas e histórias que se relacionam com toda a gente que vive <sup>vive</sup> neste meio de transporte.</p>	<p>Como são utilizadas as coleções? Por quem? Como?</p> <p>São utilizadas para a exposição, para a exploração das usinas, <del>com</del> para a realização de aprendizagens.</p> <p>Por todos os públicos.</p> <p>Visitas guiadas e livres, Exposições permanentes e temporárias, Ferronomobilismo, Serviço educativo,</p>	
---	--	--

Am

FOCO PROFISSIONAIS	OUTROS RECURSOS	INTUIÇÕES PARCEIROS
<p>Em que acreditamos? Em nós mesmos.</p> <p>O que nos assusta? Porquê? As condições físicas do espaço. Porque, <del>no</del> neste momento, não garantem as condições essenciais para uma visita totalmente satisfatória.</p> <p>O que adoramos fazer? O que nos apaixona? Porquê? Promover o Museu Nacional Ferroviário núcleo de Lousado. Os caminhos de ferro. Porque todos nós temos uma relação de proximidade com a ferrovia</p>	<p>Que outros recursos temos disponíveis? Espaço para a realização de ferromodelismo. uma espaço audiovisual</p> <p>A proximidade com as escolas de Lousado e com a junta freguesia/empresas locais</p> <p>Quem os utiliza? Porquê? Como? Entusiastas de ferromodelismo, públicos em geral. Tem as condições únicas para a realização dessas atividades.</p> <p>Através da interação entre todos os parceiros.</p>	<p>Quem são os nossos parceiros neste momento? <del>Escolas</del> Câmara Municipal de V. N. Famalicão FMNF. Empresas locais J. f. Lousado - escolas Mod. Comb. Norte APAC C.P. <del>escolas</del> I.P</p> <p>Que parcerias interessaria cativar? (prioridades) Associação de entusiastas de todo o mundo Rente. @ Museus Europeus e Norte Americanos.</p>

Prin.

5

<p>O que detestamos fazer? Porquê?</p> <p>visitas guiadas e Livres com chuva. Porque não abona a favor do Museu</p> <p>De que conhecimentos / teorias partimos?</p> <p>Património Industrial Património ferroviário lugares de memória Museologia Arqueologia Industrial</p>		<p>Por que lhes interessaria trabalhar connosco? (necessidades, expectativas, motivações)</p> <p>Porque podem usufruir de espaços com material circulante português. <del>entre</del> viagens entre vários países. Intercâmbio Internacional</p>
--	--	--

## COLEÇÕES

—  
Manutenção dos pesos  
difícil. (Material  
circulante), manutenção  
do acervo não é fácil  
pela dimensão e  
complexidade das peças.  
- ~~coleções interativas~~

+

MATERIAL CIRCULANTE (PEÇAS  
ÚNICAS), Temática,  
Feedback dos visitantes,  
quantidade e qualidade  
diversidade

MATERIAL CIRCULANTE 14 PAÍSES  
8 COMPANHIAS,  
6 PAÍSES - 13 CONSTRUTORES

coleções interativas -  
a sinalização manual  
e eletrônica  
funcionam

## EDIFÍCIO / OUTROS ESPAÇOS

- Edifício não foi devidamente adaptado para museu. problemas de mobilidade de visitantes e pessoal. Iluminação inadequada e falta de suportes de informação ao visitante

Inexistência de manutenção (telhados inadequados)  
- Aquecimento verão / arrefecimento inverno  
- falta de gabinetes de apoio ao trabalho  
- dificuldades expansão do museu  
- FALTA HOFERIA S. E

- Realizado junto da Estação de Lousado aproveitando as linhas do Rio.

- Edifício emblemático, ~~usa~~ o próprio edifício e património Industrial  
- Oficina, Estação Linha Equinários e apadeiros do Limbedo D. L.

EQUIPA

—  
- FALTA DE ELEMENTOS  
NAS DIVERSAS ÁREAS

+  
- Versatilidade de todos  
os elementos  
- Bom ambiente de  
trabalho  
- Disponibilidade

## EXPOSIÇÕES

—  
NA EXPOSIÇÃO PERMANENTE  
FAZTA INFORMAÇÃO

FAZTA DE ESPAÇO PARA

- EXPOSIÇÕES TEMPORÁRIAS  
Dificuldade de acessibilidade  
na zona de exposição de  
locomotivas e equipamentos

+  
- Enquadramento  
histórico na ex. permanente

- Os equipamentos de  
tração estão em  
funcionamento

- Bom relacionamento com  
Associação Ligada a  
temática - temporária

## EDUCAÇÃO

—

- O MOBILIÁRIO DESARREGADO
- LIMITAÇÃO DE MATERIAIS PARA REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES COM VISITANTES.

+

- EMPENHO DE TODA A EQUIPA
- CAPACIDADE CRIATIVA IMPROVISO
- FORMAL COM COMPETÊNCIAS PEDAGÓGICAS

## PROCESSOS / MÉTODOS DE TRABALHO

- TRABALHO COLABORATIVO ENTRE TODOS OS ELEMENTOS DA EQUIPA
- FUNDAMENTADO COM PESSOAL COMPETENTE e COM CONHECIMENTOS CIENTÍFICOS

## ARQUIVO / DOCUMENTAÇÃO

- Falta de pessoal para  
tratar da documentação  
e s.

- falta de local para  
arquivo e biblioteca

- VÁRIOS MANUSCRITOS DE  
FERRUÁRIOS SOBRE A  
HISTÓRIA DA FERROVIA e  
DE LOUSADO.

- DOCUMENTAÇÃO RELEVANTE  
PARA A COMPREENSÃO DA  
HISTÓRIA FERROVIA

**QUEM QUEREMOS SER? PORQUÊ?**  
aspiração // 2020

Que impactos queremos ter (museu, rede sociedade)? Que papel queremos desempenhar?

Queremos ser um museu ferroviário de relevância internacional, incluído nos roteiros do património Industrial (E-FAIM). Ser exemplo para os restantes Museus Ferroviários do FAIM. (NOTAS)

Que resultados do nosso trabalho podemos medir? Como? (Indicadores + medidas)

Podemos medir pelo aumento do nº de visitantes, nomeadamente estrangeiros, pela publicitação estrangeira, solicitação de informação sobre material circulante, <sup>inquéritos</sup>

Qual é / quais são as mudanças que ambicionamos como meta?

→ AUMENTAR O NÚMERO DE VISITANTES (PÚBLICO MAIS ABRANGENTE)

→ ESTABELEÇER NOVAS PARCERIAS

→ SER UM MUSEU DE RELEVÂNCIA DENTRO DA CEDE E A NÍVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

Que parceiros fazem parte desta estratégia?

→ MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO ENTROUGAMENTO

→ FMNF

→ CP

→ INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

→ MUSEUS FERROVIÁRIOS INTERNACIONAIS

→ PUBLICAÇÕES ESPECIALIZADAS / PORTUGAL 2020

Por que vale a pena? Que evidências queremos produzir?

POQUE ACREDITAMOS NUM MUSEU QUE PODE TER MELHOR QUALIDADE, MAIOR COLEÇÃO, <sup>VALOR</sup> ACREDITAMOS NO VALOR DO NOSSO TRABALHO E NO VALOR DA EQUIPA. O COMBOIO COMO LOCOMOTIVA DO DESENVOLVIMENTO.

QUEREMOS MOSTRAR A RELEVÂNCIA DO COMBOIO NO PASSADO, PRESENTE E FUTURO e o seu impacto na aproximação das sociedades.

## **ANEXOS**

# ANEXO A



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

## PROTOCOLO PARA A GESTÃO PARTILHADA DOS NÚCLEOS MUSEOLÓGICOS DE LOUSADO E NINE

**Primeiro Outorgante: MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE FAMILICÃO**, Pessoa Colectiva n.º 506 663 264, aqui representado pelo Presidente da Câmara Municipal, Arq. Armindo Borges Alves da Costa, com poderes para o acto de acordo com a deliberação da Câmara Municipal de 19 de Dezembro de 2007.

**Segundo Outorgante: FUNDAÇÃO MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO – ARMANDO GINESTAL MACHADO** – com sede na Área Museológica Ferroviária, situada na cidade do Entroncamento, representada pelos senhores Eng.º Carlos A.C. Frazão e Júlio Santos Arroja, respectivamente Presidente e Vice-presidente da Fundação, doravante identificada por Fundação;

### INTRODUÇÃO

O Caminho-de-Ferro abriu, na segunda metade do século XIX, as portas do futuro. Encurtou distâncias, aproximou as povoações e facilitou a vida social e económica das pessoas e das comunidades.

O Município de Vila Nova de Famalicão foi das terras que mais beneficiou com este meio de transporte, sendo inestimável o seu contributo para a melhoria das condições de vida das populações e para o seu desenvolvimento.

A Linha do Minho, e mais tarde a Linha da Póvoa de Varzim, foram, a seu tempo, preciosos meios de transporte, tanto de pessoas, como de mercadorias.

Gerações sucessivas de famalicenses, comerciantes e industriais tiraram partido deste meio de transporte. Por Famalicão se passava a caminho, quer do Porto e do Sul do País, quer em busca da Europa da vizinha Galiza e, sobretudo, de França. E quem demandava o mar, sobretudo no Verão, encontrava na linha da Póvoa o meio mais ajustado para o fazer. De lá também vinha o peixe para abastecer as populações do interior.



Handwritten initials in blue ink, possibly 'JL' and 'F'.

### *Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

As marcas que os Caminhos-de-Ferro inscreveram no território e na vida das populações, há mais de um século atrás, ainda hoje perduram na memória e no território municipal. Fazem parte da sua história e da sua identidade. Com esta particularidade de a região do Entre Douro e Minho ter sido dotada da singularidade da via estreita, que ligou Porto/Póvoa/Famalicão e a linha de Guimarães. Eis uma mais valia que nos distingue e deve ser devidamente valorizada.

Mas a mudança do tempo é imparável e a modernização e a electrificação do Caminho-de-Ferro eram inevitáveis.

Todavia, isso não impede que se conserve e valorize o passado, unindo esta memória dos primórdios com os rumos do futuro.

O Município de Vila Nova de Famalicão beneficiou da lucidez de alguns homens, que cedo se preocuparam em preservar esta memória e a história dos Caminhos-de-Ferro. O tempo também já demonstrou que a população de Famalicão tem uma relação de afectividade com a história dos caminhos-de-ferro, com a qual se sente bem e deseja manter.

A criação do Núcleo Museológico de Lousado é um destes sinais positivos. Foi um dos primeiros a ser instalado, sendo hoje, o pólo principal da rede museológica ferroviária nacional. Dispomos, também, o Núcleo Museológico de Nine. São dois Núcleos que estão situados no território de Vila Nova de Famalicão – caso único no país – que preservam o património ferroviário destas vias e da história do caminho-de-ferro em Portugal. Em todo o caso, o Núcleo de Nine, possuindo um rico e singular acervo, não reúne os requisitos museológicos que permitam a sua abertura ao público. Para tal necessita de obras, que ampliem o espaço expositivo e facilitem o acesso do público.

Eis porque Famalicão está, indelevelmente, ligado aos Caminhos-de-Ferro, não podendo fugir ao dever de preservar, estudar e valorizar este património ferroviário. O mesmo é dizer, conhecer, defender e divulgar para o exterior uma das etapas mais dinâmicas, ricas e singulares da sua história. A criação e manutenção dos Núcleos Museológicos é um passo significativo para a concretização destes objectivos, que só adquire sentido com a sua valorização e integração na rede museológica municipal e nos circuitos turístico/culturais Europeus.

A criação da Fundação Museu Nacional Ferroviário, através do Decreto-Lei n.º. 38/2005, de 17 de Fevereiro, definiu o quadro legal museológico ferroviário, integrando os Núcleos Museológicos na sua esfera jurídica, atribuindo-lhe a responsabilidade da sua conservação,



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

estudo e valorização. Por força deste diploma, o Município de Vila Nova de Famalicão integra o Conselho Consultivo da Fundação (art. 23º).

O presente protocolo visa partilhar aquela responsabilidade da Fundação, com o Município de Vila Nova de Famalicão no que concerne aos dois Núcleos de Lousado e Nine.

As duas instituições reconhecem que uma gestão descentralizada, realizada por quem está mais próximo dos Núcleos, se identifica com eles e vê, na sua valorização, uma mais valia, trazendo benefícios para ambas as partes e ganhos de eficácia e eficiência na gestão e no aproveitamento das suas potencialidades.

Assim sendo, e de acordo com os dois Outorgantes **é celebrado o presente protocolo relativo ao Núcleo Museológico de Lousado e ao Núcleo Museológico de Nine, o qual fica subordinado às cláusulas seguintes:**

**Cláusula Primeira**

1. O Núcleo Museológico de Lousado, denominado "Museu dos Caminhos-de-Ferro de Lousado" e o de Nine, estão integrados no domínio público ferroviário sob administração e gestão da Fundação, reunindo espólio museológico que faz parte do património desta mesma Fundação;
2. As colecções existentes nos dois Núcleos poderão ser complementadas, consoante a política museológica a definir pela Fundação. As deslocações de peças serão sempre excepcionais e temporárias, com fins de natureza museológica, cultural ou turística e nas condições previstas na cláusula nona deste Protocolo.

**Cláusula Segunda**

1. A Fundação transfere a gestão dos Núcleos Museológicos para o Município, permitindo a sua utilização para os fins culturais, educativos e turísticos, sem prejuízo da subordinação à política geral que for definida para o acervo ferroviário pela Fundação.
2. Esta transferência de gestão atribui ao Município a responsabilidade e os correlativos direitos de coordenação da gestão e funcionamento dos núcleos, a abertura ao público, bem como a sua promoção.



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

**§ Parágrafo Único**

As duas partes reconhecem que, neste momento, o Núcleo Museológico de Nine não reúne condições físicas e museológicas, que permitem expor o acervo aí existente. Assim sendo, comprometem-se a unir esforços tendentes a resolver esta situação, por forma a abrir este núcleo ao público.

Vila Nova de Famalicão, 22 de Fevereiro de 2008

O Primeiro Outorgante

O Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão,

(Armindo Borges Alves da Costa, Arq.)

O Segundo Outorgante

O Presidente da Fundação Museu Nacional Ferroviário – ARMANDO GINESTAL MACHADO

(Carlos A.C. Frazão, Eng.)

O Vice-Presidente da Fundação Museu Nacional Ferroviário – ARMANDO GINESTAL MACHADO

(Júlio Santos Arroja, Eng.)

## ANEXO B



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

**REDE MUSEOLÓGICA MUNICIPAL**

**VILA NOVA DE FAMILICÃO**

**Declaração de Princípios**

*[Handwritten signatures and initials]*

### **Preâmbulo**

O Município de Vila Nova de Famalicão possui, desde o fim do século XX e, sobretudo desde a viragem do milénio, um conjunto alargado e diversificado de museus, que lhe moldaram o rosto e lhe dão uma nova identidade, tornando-os um dos seus recursos patrimoniais e culturais mais valiosos. São mais de uma dezena de museus, que incorporam as raízes-multiseculares do concelho e refletem os traços mais marcantes da história da sociedade famalicense. Eles emergem do dinamismo das políticas culturais municipais e da força criativa e altruística do empreendedorismo e do mecenato social. A diversidade temática, a heterogeneidade e qualidade das coleções e dos patrimónios que reúnem dão-lhe uma singularidade, um valor cultural e uma mais-valia económica inigualável. Esta é uma realidade recente, dir-se-á, uma nova identidade famalicense, plasmada na Casa Museu de Camilo, no Museu da Fundação Cupertino de Miranda, no Museu Bernardino Machado, no Museu da Indústria Têxtil da Bacia do Ave, no Museu de Cerâmica da Fundação Castro Alves, no núcleo de Lousado do Museu Nacional Ferroviário, no Museu



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

*Dr. Paulo David  
As Az  
M. Santos  
M. J. M.  
M. J. M.*

de Arte Sacra da Paróquia de Sto. Adrião, na Casa Museu Soledade Malvar, no Museu da Guerra Colonial, no Museu de Arte Sacra da Paróquia de S. Tiago de Antas, no Museu Cívico Cultural e Religioso de Mouquim e no Museu da Confraria de Nossa Senhora do Carmo de Lemenhe, aos quais se juntará, a Casa do Território/Museu de Arqueologia, encontrando-se em fase de instalação o Centro de Estudos de Surrealismo, o núcleo Ferroviário de Nine do Museu Nacional Ferroviário e o Museu do Automóvel.

Três destas unidades integram a Rede Portuguesa de Museus, sinal inequívoco de reconhecimento da sua qualidade e um atestado da sua importância no panorama da museologia portuguesa contemporânea.

Apesar da existência desta multiplicidade de equipamentos museológicos; pese embora a qualidade patrimonial, histórica, artística e cultural das suas coleções; conhecendo-se a diversidade e a dinâmica programática de muitos deles, forçoso é reconhecer que existe um défice de visibilidade e de divulgação, bem como de rentabilidade das suas potencialidades, tanto culturais, como económicas. Ter-se-á também de admitir que falta uma visão de conjunto desta capacidade instalada, escasseando a cooperação entre as unidades museológicas, tanto públicas, como privadas. Além da falha da visão global, existe uma descoordenação na gestão e na programação e, acima de tudo, predomina o individualismo, o que impossibilita uma dimensão de escala capaz de lhes dar visibilidade e projeção.



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

*[Handwritten signatures and initials]*  
P. Daniel  
A. J. G.  
P. J. S.  
J. M.  
A.

A consciência desta situação levou os responsáveis de todos os museus do concelho a promover um plenário, em abril de 2009, onde deliberaram “criar uma Rede Museológica Municipal”, mandatando um “grupo de trabalho” de elaborar um plano de ação, para perspetivar a sua concretização. A Assembleia deliberou ainda comemorar em conjunto, nesse ano, o “Dia Internacional dos Museus”. Assim foi, em 2009 e nos anos seguintes, com programas comuns. Entretanto, o grupo de trabalho decidiu promover um “inquérito” para apurar a situação concreta de cada museu, o qual foi apresentado em Maio de 2011 no seminário: “Rede de Museus. Território. Identidade. Património.” Aí foi possível constatar que as redes museológicas estão implantadas um pouco por todo o mundo ocidental assumindo formas e modelos diversificados, consoante as especificidades e as circunstâncias de cada local. Ficou claro que os museus de Vila Nova de Famalicão estavam a trilhar o caminho do futuro.



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

*Handwritten signatures and initials, including 'P. Jardim' and 'A. J. N. Silva'.*

**Compromisso**

Reconhecendo que o trabalho conjunto realizado nos últimos anos, nomeadamente, no Dia Internacional de Museus e na Noite dos Museus, rasgou horizontes, aproximou instituições e técnicos, criou dinâmicas e atraiu pessoas aos Museus; conscientes de que a cooperação intermuseológica potencializa sinergias e junta complementaridades, os responsáveis pelos Museus de Famalicão assumem o compromisso de prosseguir e intensificar a cooperação entre si, proclamando como sua vontade, constituir uma Rede Museológica Municipal, que seja suporte e ferramenta para a melhoria da qualidade de todas e cada um das unidades integrantes da Rede e sirva de veículo para a sua promoção, divulgação e captação de públicos. Para tanto, comprometem-se com os seguintes objetivos:

- a)- Prestar apoio mútuo, partilhar experiências e permutar meios técnicos e recursos humanos.
- b)- Promover iniciativas e ações conjuntas.
- c)- Fazer intercâmbio de exposições e a cedência temporária de objetos e peças dos acervos.
- d)- Realizar uma gestão partilhada e articulada dos museus da Rede.
- e)- Respeitar a identidade de cada um ou da rede nacional, onde se inserem, criar uma imagem comum para a Rede Museológica Municipal, que

PRACA ALVARO MARQUES - 4764-502 VILA NOVA DE FAMILICAO | TELEFONE 252 320900 FAX 252 312849  
E-MAIL: camaramunicipal@cmvfamalicao.pt | INTERNET: www.vilanovadefamalicao.org



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

*W*  
*P. J. J. J.*  
*A. J. J.*  
*S. J. J.*  
*J. J. J.*  
*J. J. J.*

seja o seu rosto e a identifique; uma imagem de marca, que se torne num destino turístico/cultural de V.N. de Famalicão.

f)- Colaborar na promoção e valorização, no plano interno e externo, deste novo cartaz turístico.



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

*Handwritten signatures and initials:*  
- R. Daniel  
- A.  
- P.  
- A.  
- Pantoja  
- J.  
- J.

### **Declaração de Princípios**

Considerando que cada museu *per si* constitui uma unidade própria, independente dos demais, a criação da Rede Museológica Municipal, não atenta contra a sua personalidade, nem afeta a sua autonomia de gestão e programática; tendo em conta que a tutela dos museus existentes é pública e privada, sendo que a câmara municipal é proprietária de várias unidades e participa na gestão de algumas de natureza associativa ou por via de protocolos celebrados com os seus proprietários, os responsáveis de cada um dos museus aderentes à Rede Museológica Municipal aceitam a seguinte Declaração de Princípios:

I - A adesão e desvinculação à Rede Museológica Municipal é livre e voluntária.

II - No momento de adesão o museu que o faça tem de possuir, no mínimo, um responsável técnico, e um espaço de exposição, aberta ao público, em horário conhecido, além de um inventário das peças.

III - A adesão à Rede não afeta nem diminui a individualidade, independência e autonomia do museu aderente.

IV - A Rede assenta numa base democrática, em igualdade de direitos e deveres de cada membro, independentemente da sua natureza pública ou privada, ou da sua notoriedade.

Página 6 de 10

*gabinete da Presidência*



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

V – A adesão pressupõe a cooperação e partilha das responsabilidades com os seus pares.

#### **Coordenação da Rede**

Considerando o profundo conhecimento que tem das valências museológicas que integram a Rede, a sua forte ligação a todo o processo em curso para criação da mesma Rede e a patente familiaridade com o fenómeno multicultural típico das raízes famalicenses, decidem nomear o Dr. Artur Sá da Costa coordenador da instituída Rede de Museus, competindo à Câmara Municipal a prestação do apoio que se revelar necessário à concretização das tarefas na função em que agora é investido.

V.N. de Famalicão, 26 de Novembro de 2012



Câmara Municipal de V. N. de Famalicão

*R. B. Jamil*  
*[Handwritten signatures]*

Assinam este Compromisso e esta Declaração de Princípios os seguintes:

Museu Bernardino Machado; Casa Museu Camilo Castelo Branco; Museu da Indústria Têxtil da Bacia do Ave; Casa Museu Soledade Malvar

*Armindo da Costa*

O Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão,  
Armindo Borges Alves da Costa, Arq.

Museu da Confraria da Senhora do Carmo de Lemenhe

*José Manuel Barbosa da Oliveira*  
O Presidente da Irmandade de Nossa Senhora do Carmo de Lemenhe,  
José Manuel Barbosa Oliveira



ASSOCIAÇÃO MUSEU  
Museu da Guerra Colonial

*Augusto Augusto da Silva Duarte Cavaleiro*  
O Presidente da Direção do Museu da Guerra Colonial,  
Augusto de Carvalho

ASSOCIAÇÃO MUSEU

*Manuel Ferreira*  
O Tesoureiro do Museu da Guerra Colonial,  
Manuel Ferreira  
Tel. 252 322 648 / 252 376 323 - Fax: 252 376 324  
Telem. 919 594 527  
4760-038 VILA NOVA DE FAMALICÃO

PRAÇA ALVARO MARQUES | 4764-502 VILA NOVA DE FAMALICÃO | TELEFONE 252 320900 FAX 252 312849  
E-MAIL: camaramunicipal@cm-vn.famalicao.pt | INTERNET: www.vilanovadefamalicao.org



*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

Museu de Cerâmica da Fundação Castro Alves

O Presidente da Fundação Castro Alves,  
Manuel Boaventura Faria Monteiro da Costa, Dr.

Museu da Fundação Cupertino de Miranda

O Presidente da Fundação Cupertino de Miranda,  
António Gonçalves, Dr.

Museu de Arte Sacra da Paróquia de Sto. Adrião

O Presidente da Fábrica da Igreja da Paróquia de Santo Adrião,  
Paulino Alfredo Oliveira Carvalho, Pe.

Museu Cívico Cultural e Religioso de Mouquim

O Presidente da Fábrica da Igreja da Paróquia de Mouquim,  
Damiel Sousa Neves, Pe.

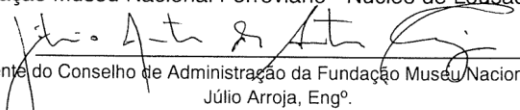
Museu de Arte Sacra da Paróquia de S. Tiago de Antas

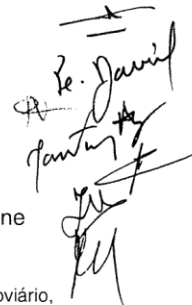
O Presidente da Fábrica da Igreja da Paróquia de S. Tiago,  
Agostinho Carvalho Alves, Pe.



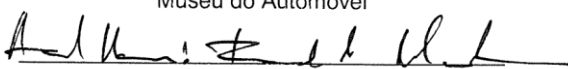
*Câmara Municipal de V. N. de Famalicão*

Fundação Museu Nacional Ferroviário - Núcleo de Louçado e Nine

  
O Presidente do Conselho de Administração da Fundação Museu Nacional Ferroviário,  
Júlio Arroja, Engº.

  
Be. David  
Pantuf  
M

Museu do Automóvel

  
O Presidente do Clube Automóvel Antigo e Clássico de Vila Nova de Famalicão,  
Amadeu Melo e Silva, Engº.

## ANEXO C – FIGURAS

### ANEXO C.1



Figura 80 - National Railway Museum York. Disponível em: <https://www.pinterest.pt/pin/105693922488158027/?lp=true>. Acesso a 14 de Abril de 2019



Figura 81 - Museu Del Ferrocarril Madrid, Disponível em <https://www.conmishijos.com/planes/museos/museo-del-ferrocarril-madrid/>. Acesso a 14 de Abril de 2019.



Figura 82 - Museo del Ferrocarril de Gijón. Disponível em: <http://descubriendogijon.blogspot.com/2013/10/mercado-del-ferrocarril.html>. Acesso a 14 de Abril de 2019.



Figura 83 - Cité du Train Fonte: Disponível em: <http://www.musees-mulhouse.fr/cite-du-train/>. Acesso a 14 de Abril de 2019.



Figura 84 - Het Spoorwegmuseum – Utrecht. Fonte: Disponível em: <https://www.spoorwegmuseum.nl/#!/collectie/rollend-materieel/de-arend>. Acesso a 14 de Abril de 2019.



Figura 85- Golden Spike Utah. Fonte: Disponível em: <https://www.escapees.com/golden-spike-national-historic-site/>. Acesso a 14 de Abril de 2019.



Figura 86 - Verkehrsmuseum Nürnberg. Fonte: Disponível em: <https://www.bahnbilder.de/name/galerie/kategorie/Deutschland~Museen+und+Ausstellungen~DB-Museum+Nurnberg/digitalfotografie/48.html>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

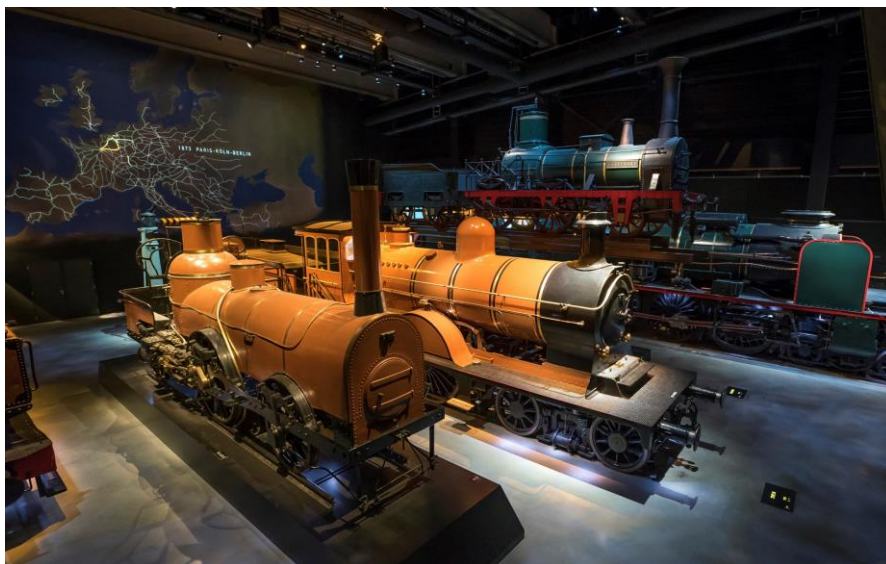


Figura 87 - Train World Brussels. Fonte: Disponível em: <https://www.brusselmuseums.be/en/museums/train-world>. Acesso a 14 de Abril de 2019.

## ANEXO C.2. – NÚCLEOS MUSEOLÓGICOS



Figura 46 - Núcleo Museológico do Arco do Baulhe. Fonte: Disponível em: <http://villasdaquinta.pt/blog/event-tag/arco-de-baulhe/>. Acesso a 14 de Abril de 2019.



Figura 47 - Núcleo Museológico de Bragança. Fonte: Disponível em: [http://npt.prodl.wiremaze.com/frontoffice/pages/289?geo\\_article\\_id=287](http://npt.prodl.wiremaze.com/frontoffice/pages/289?geo_article_id=287). Acesso a 14 de Abril de 2019.



Figura 88 - Núcleo Museológico de Chaves. Fonte: <https://chavesandaround.wordpress.com/2016/12/28/a-estacao-e-o-museu-ferroviario-de-chaves/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 89 - Núcleo Museológico Estremoz. Fonte: Disponível em: <https://www.visitarportugal.pt/d-evora/c-estremoz/estremoz/cocheira-locomotivas>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 90 - Núcleo Museológico Lagos. Fonte: Disponível em: <https://www.sulinformacao.pt/2017/05/seccao-museologica-ferroviaria-de-lagos-esta-fechada-e-abandonada-ha-anos/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 91 - Núcleo Museológico Macinhata do Vouga. Fonte: Disponível em: <https://www.viajecomigo.com/2017/08/11/museu-nacional-ferroviario-nucleo-de-macinhata-do-vouga/>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 92 - Núcleo Museológico de Santarém. Fonte: Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70823>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 93 - Núcleo Museológico de Valença. Fonte: Disponível em: <https://www.radiomuseum.org/museum/p/museu-ferroviario-de-valenca/.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

### ANEXO C.3. – VARELA PÈCURTO



Figura 94 - Locomotivas. Fonte: Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 95 - Assalto ao comboio. Fonte: Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 96 - Rodas Motrizes duma Locomotiva. Fonte: Disponível em:

<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 97 - Passagem de Peões. Fonte: Disponível em: <http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 98 - Comboio Perto do Luso. Fonte:  
Disponível em:  
<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 99 - Locomotiva a Vapor nº250. Fonte:  
Disponível em:  
<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 100 - Coimbra atravessando o choupal. Fonte:

Disponível:

<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.



Figura 101 - Manobrador de Placa Giratória. Fonte:

Disponível em:

<http://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/12/caminhos-de-ferro-portugueses-2.html>. Acesso a 16 de Abril de 2019.

## ANEXO C.4. PICTOGRAMAS DE ACESSIBILIDADES



Figura 103 – Pictogramas para pessoas com problemas de mobilidade

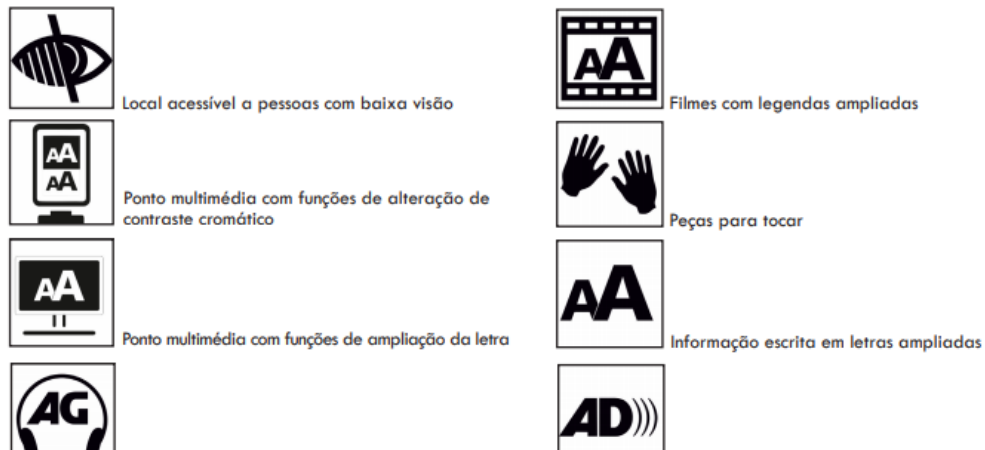


Figura 102 - Pictogramas para pessoas com baixa visão. Fonte: Guia de Boas Práticas de Acessibilidade

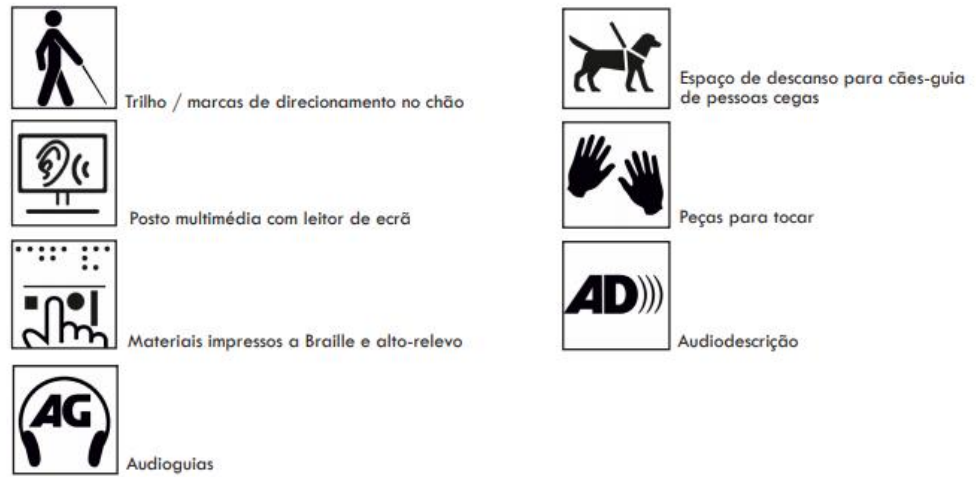


Figura 104 -Pictogramas para pessoas cegas Fonte: Guia de Boas Práticas de Acessibilidade



Figura 105 - Pictograma para pessoas surdas Fonte: Guia de Boas Práticas de Acessibilidade



Textos com apoio pictográfico



Jogos e atividades de exploração



Textos impressos em escrita fácil



Peças para tocar



Visitas guiadas.

Figura 106 - Pictogramas para pessoas com deficiência intelectual Fonte: Guia de Boas Práticas de Acessibilidade

## ANEXO D – DESDOBRÁVEL MNFNL

Fotografias de: Manuel Ribeiro e Dário Silva

**Horário**  
**Condições de Admissão:**  
Aberta de Domingo a Sexta-feira, das 14h00 às 17h00;  
Adultos: 1,35 euros  
Estudantes, Cartão Jovem e reformados: 0,50 euros  
Escolas, crianças até 12 anos e ferroviários: grátis

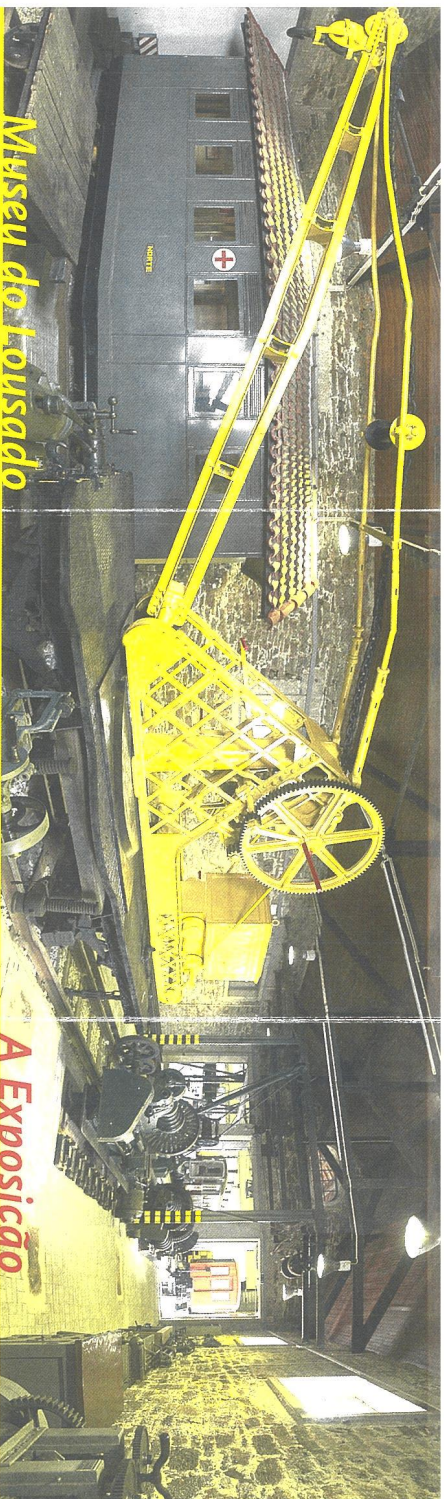
**Contatos:**  
Rosa Gomes  
CP - Caminhos de Ferro Portugueses  
Serviço de Património e Museologia  
Estação de Portã S. Bento  
4000-069 Porto  
Tel.: 221 032 451  
Fax: 222 001 054

**Espaços multiusos**  
Espaços multiusos:  
• Sala para reuniões e eventos com 160m<sup>2</sup> (A)  
• Auditório com 30 lugares (B)  
• Parque de estacionamento  
• Acesso ferroviário: Estação de Louzado

A – Sala de Sinécio  
B – Auditório

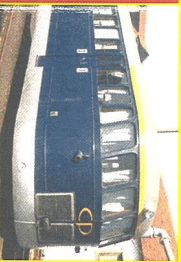
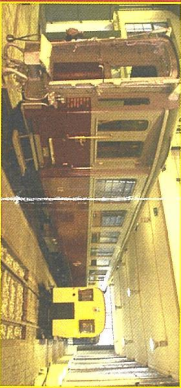
**MUSEU DO LOUZADO**  
**MUSEU DO LOUZADO**

**CP** Caminhos de Ferro Portugueses, EP



## Museu do Louzado

## A Exposição



O Museu dos Caminhos de Ferro de Louzado, ocupa a totalidade do original complexo oficial da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães (1883/1927) com cerca de 1400 m<sup>2</sup>.

Trata-se de um projecto alternativo à antiga Secção Museológica, aberta ao público em 1979, por iniciativa de Armando Gimista Machado — a quem a directiva da museologia ferroviária muito deve — e demolida por imposição das recentes obras de modernização e electrificação das linhas do Minho e de Guimarães.

O projecto de arquitectura e estrutura respeitou as tipologias, as funções e os materiais construídos dos edifícios, hoje com lugar de destaque no âmbito da arqueologia industrial.

A unidade espacial conferida ao conjunto oficial, inicialmente disperso, teve como referência a colecção de material ciclante e os equipamentos oficiais pré-existent.

A implantação do Museu desenvolveu-se com base nas boas práticas da museologia contemporânea, sujeita a um programa que contempla áreas públicas e privadas, com espaços condignos de acolhimento de público, loja, vistas, gijólicas e garantia da mobilidade de todos os visitantes e funcionamento regular, que permite a função de um espólio ímpar no país.

A exposição do material ciclante, organizada cronologicamente, tem por objectivo mostrar combóios de diversos tipos.

O material, construído entre 1875 e 1965 é oriundo de oito companhias e foi adquirido em seis países a quinze construtores.

- Locomotiva FFG 6, "Soares Veloso"
- Locomotiva PF 14
- Locomotiva E144
- Locomotiva CFPV 6
- Automotora CP ME 7
- Carruagem A5
- Carruagem G34
- Carruagem B22904
- Carruagem C.F.G. "944903"
- Salão de Direcção St5/5
- Vagão CFG2
- Vagão CFPPrdVh
- Designe ME-C01
- Designe DIE 3
- Designe DPE 1
- Guindaste Rolante, oficial
- Carruagem Posto-Médico
- Vagão fechoado 1115008
- Sistema de Água 703001
- Quatrilhos a pedal
- Vagoneiras (Zorras)
- Cria Rolante g411001

**NM**