

MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO, UMA REFLEXÃO NECESSÁRIA

Maria Rita Jardim Pereira
Museu Nacional Ferroviário
Maria João Bonina Grilo
Universidade Lusíada de Lisboa, CITAD
Museu Nacional Ferroviário

RESUMO

O mundo contemporâneo, apesar das dificuldades conjunturais que a todos afectam, tem uma preocupação com o Património que não encontra paralelo com qualquer outra época da História.

O património ferroviário em Portugal tem, em nosso entender, a mais-valia fundamental de poder ser lido atendendo à vertente do património material e imaterial, o que nos obriga a ter uma visão integradora e generalizadora deste património. Neste sentido, o Museu Nacional Ferroviário tem um importante papel a desempenhar neste campo e uma responsabilidade cultural na divulgação de peças únicas, de que destacamos o Comboio Real, o Comboio Presidencial, ou a Locomotiva CP 02049, a locomotiva a vapor mais antiga da Península Ibérica. No Museu Nacional Ferroviário pretendemos contar a história dos caminhos-de-ferro nacionais, a par dos seus progressos no estrangeiro, mas também dos ferroviários que como grupo profissional reuniu esforços para desbravar o país e fazer chegar a modernidade.

Palavras-chave: Museu Nacional Ferroviário; Património; Portugal;

ABSTRACT

The modern world, despite all of the economic difficulties it faces, has a deep concern for its Cultural Heritage, unparalleled throughout History.

The railway heritage in Portugal has, in our opinion, the great advantage of being able to be read in its material and immaterial scope, allowing us to have a general and integrated vision of this heritage. With this in mind, the Museu Nacional Ferroviário has an important role to play, along with a cultural responsibility to divulge unique pieces, specially where it concerns the rolling stock, from which it is important to highlight the Comboio Real, the Comboio Presidencial or the Locomotiva CP 02049, the oldest steam locomotive of the Iberian Peninsula. In the Museu Nacional Ferroviário we aim to tell the story of the national railways, with parallels to the progress abroad, and of the rail workers that came together to unite the country and bring forth the Modern Age.

MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO, UMA REFLEXÃO NECESSÁRIA

O mundo contemporâneo, apesar das dificuldades conjunturais que a todos afectam, tem uma preocupação com o Património que não encontra paralelo com qualquer outra época da História.

Por isso mesmo, muito tem sido escrito e dito na procura de uma definição de património de modo a que seja universal o entendimento que se deseja deste conceito [1]. Tal reflexão, que produziu, se nos reportarmos apenas aos últimos trinta anos, milhares de títulos, quer em livro, quer em artigos especializados e que igualmente produziu legislação internacional e nacional específica, identificou primeiramente uma partição essencial entre dois tipos de património humano. Distinguiu-se aquele que é material, formado por objectos remanescentes de actividades humanas, daquele que é imaterial, feito de memórias e práticas individuais e colectivas, eco por vezes imemorial de vivências e de sensibilidades ancestrais.

Esta grande divisão, veio ajudar a classificar e a especializar a investigação em torno desta preocupação cultural e veio, também, identificar a necessidade de criar normativa quer internacional quer nacional, diferenciada para cada um deles, quer quanto à metodologia de inventariação, quer quanto à protecção que lhes é devida.

Ora, o património ferroviário em Portugal tem, em nosso entender, a mais-valia fundamental de poder ser lido atendendo às duas vertentes atrás enunciadas, o que nos obriga a ter uma visão integradora e generalizadora deste património.



Figura 1



Figura 2



Figura 3



Figura 4

O património ferroviário não só é constituído por um vasto reminiscente material, composto por dezenas de exemplares de material circulante, tanto a vapor (Fig.1 - Andorinha), como eléctrico (Fig. 2), diesel (Fig. 3) e muitas carruagens (Fig. 4) e vagões, tanto do século XIX como do século XX, mas também a ele pertencem um conjunto alargado de instalações, de estações a oficinas, passando por armazéns, rotundas, instalações comerciais, de assistência e outras, que urge consolidar, tanto no campo da arquitectura, da engenharia, quer mesmo no campo da história da arte, numa visão o mais abrangente e integrador possível do fenómeno em estudo.



Figura 5

A este património estão ligados nomes indissociáveis da história da arquitectura em Portugal, como José Ângelo Cottinelli Telmo, José Luís Monteiro, José Marques da Silva e outros, à história da engenharia, como Pedro Inácio Lopes, Manuel Afonso de Espregueira e muitos outros e mesmo à história da arte, como o pintor Jorge Colaço, que ao longo do tempo embelezou as estações ferroviárias do nosso país com painéis de azulejo, ou ainda Stuart de Carvalhais que, como ilustrador, tem obra na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, entre muitos outros artistas (Fig. 5) - Capa *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Ano 64, Nº 1537, 1 de Janeiro de 1952, desenho de Stuart Carvalhais)

Como é já sabido, entre 1930 e 1960, decorreu efectivamente um período de afirmação e de reconhecimento do valor histórico da ferrovia e de todo o seu universo patrimonial, que encontrou na comemoração dos diversos centenários da abertura à utilização pública das primeiras linhas ferroviárias europeias (1825), americanas (1830), africanas (1852) e asiáticas (1853) momentos importantes de visibilidade científica e cultural.

No entanto, já antes em Portugal, logo em 1906, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dedica muitos artigos ao cinquentenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, com especial incidência nos números publicados a 16 de Outubro e a 1 de Novembro, o mesmo acontecendo em 1956, desta feita celebrando o centenário do mesmo acontecimento, com números especiais novamente a 16 de Outubro e a 1 de Novembro. Em ambas as ocasiões se noticiam e analisam algumas das mais interessantes vertentes da actividade ferroviária no nosso país, com algum destaque para o já então referido como património em risco.

Entre as décadas de 60 e de 90 do século passado, afirma-se internacionalmente a consciência da importância do património ferroviário e cresce igualmente o sentimento de premência para salvaguardar e devidamente conservar e apresentar a um público crescente, o material circulante, as instalações e todas as infraestruturas inerentes a esse meio de transporte. Aqui se enquadra também a acção pioneira e ainda hoje ímpar, do engenheiro Armando Ginestal Machado, que na década de setenta, do século passado, se dedicou sistematicamente à preservação do património ferroviário, fundando as primeiras secções museológicas dos caminhos-de-ferro portugueses.

A importância notável deste património e a sua especificidade, quer material, quer científica e cultural, é bem exemplar do papel essencial que a legislação adequada pode desempenhar não só para o seu reconhecimento, como também para a sua salvaguarda.

No que concerne ao património que estudamos, foi já produzida internacionalmente legislação incontornável como a *Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial*, 2003 e a *Carta de Riga*, 2005, a que queremos, na sequência do que atrás dissemos, igualmente associar a *Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial*, 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.

Na primeira das cartas citadas, define-se património industrial como sendo aquele que “*compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico,*

social, arquitectónico 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 actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação” [2]. Como se constata, trata-se de uma definição lata e abrangente, propositadamente criada para intervir a favor de um património que se encontrava (e ainda se encontra) em risco de desaparecimento ou de drástica transformação e cujos contornos vão claramente ao encontro do que pode ser definido como o património ferroviário nacional, elencando algumas das suas especificidades, desde as referências a edifícios, maquinaria, oficinas, até à referência a estruturas e infraestruturas e inclusivamente aos locais onde, no âmbito das companhias ou dos transportes ferroviários, foram levadas a cabo actividades sociais ou, acrescentamos nós, desportivas.

Na segunda carta, aprovada por unanimidade pela assembleia geral de FEDECRAIL em Lyon, especificamente dedicada à conservação e restauro do património ferroviário, engloba-se em tal património “*(...) 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”* [3], revelando-se igualmente um universo alargado de situações que igualmente tem aplicação ao universo patrimonial ferroviário português. No artigo 2 desta mesma carta define-se “*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.* Compreende-se claramente que não se está já a falar somente de composições ferroviárias, mas de um universo muito mais amplo, cuja complexidade atrás brevemente enunciámos e que é precisamente essa complexidade que constitui oportunidade para uma multidisciplinaridade na sua abordagem científica, que implica não só a História, a História da Arte, mas também a História da Ciência, da Arquitectura e da Engenharia, assim como a Sociologia, a Antropologia, a Arqueologia industrial, a Economia e o estudo da História da Administração, entre outras.

Contudo, consideramos ainda que o tão necessário estudo e a sequente preservação do património material remanescente dos caminhos-de-ferro nacionais, não cobre inteiramente o que entendemos como o universo ferroviário português.

É reconhecidamente fundamental estudar e enquadrar historicamente o papel civilizador e motriz de desenvolvimento que os caminhos-de-ferro sempre representaram, quer nos espaços geográficos quer nas sociedades humanas em que foram implantados e que encontra também expressão muito relevante na reconhecível importância sócio cultural que a pertença a tal espaço industrial e de comunicação incutiu em comunidades humanas já bem identificadas, quer no nosso país quer no estrangeiro, permitindo o traçar de perfis sociológicos muito interessantes em contexto histórico.

Ao património ferroviário pertencem tanto os vestígios materiais da presença continuada deste meio de transporte, há já mais de 150 anos presente no quotidiano das populações, com destaque merecido para o inestimável valor do material circulante, a que se juntam evidentemente todo o conjunto de instrumentação técnica própria da actividade, a literatura de cariz profissional e os objectos de adorno e de funcionalidade das composições, mas também todo o conjunto inestimável das memórias e das vivências que várias gerações de pessoas dedicaram ao serviço deste meio de comunicação e de desenvolvimento cultural e económico, que urge fixar e tratar documentalmente, por exemplo em arquivo fonográfico [4].

Por isso mesmo e por este ser um património frágil, etéreo, feito de tessituras de memória, que diariamente se degrada e desaparece, consideramos que também ao universo patrimonial ferroviário se devem aplicar as definições e recomendações expressas, quer na *Recomendação de Paris sobre o Património Cultural* (1972) [5], quer na *Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial* (Paris, 2003) [6] cuja abrangência conceptual é notável e onde são referidas, embora a um contexto mais específico, “(...) *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*”. Por isto mesmo, consideramos essencial também programar um conjunto de acções, no âmbito do Museu Nacional Ferroviário, tendentes a recolher e a tratar arquivisticamente este tipo de memórias e vivências, muitas vezes fixadas numa simples fotografia, quantas vezes de enigmático significado, mas tantas outras apenas nas descrições dos episódios que as pessoas viveram no seio deste universo, seja no âmbito profissional seja na vida pessoal. Aqui se enquadra o projecto do Museu, intitulado *Entroncamento de Histórias*, já na sua segunda edição e que visa precisamente recolher e dar voz pública a testemunhos de antigos ferroviários.

Os espaços geográficos, culturais e patrimoniais como o Entroncamento, o Barreiro, Figueira da Foz, Arco de Baulhe, Estremoz, Elvas por exemplo, entre outros, com as suas comunidades de ferroviários bem estruturadas e bem específicas no seu entrosamento com a prática profissional, orgulhosas das suas tradições e da sua história, são bem reveladoras de uma realidade nacional que urge preservar e naturalmente considerar na discussão alargada e no entendimento que se pretende deste fenómeno histórico, sociológico e patrimonial.

A história da ferrovia em Portugal, gerou ao longo dos anos um universo documental que urge recolher e estudar criteriosamente e que tem servido de base essencial para a investigação histórica que conta já com algumas dissertações de mestrado e muitos outros trabalhos de âmbito científico, produzidos ao longo dos últimos anos.

A importância deste património em Portugal é claramente atestada, igualmente, pela verdadeira legião de entusiastas, com maior ou menor especialização científica, organizados ou não em associações culturais, algumas das quais contam já com várias dezenas de anos de actividade reconhecida, de que gostaríamos de destacar a Associação Portuguesa dos Amigos dos Comboios (APAC), que igualmente merecem 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.

Daqui decorre a importância fundamental que um Museu Nacional Ferroviário, velha aspiração agora tornada realidade e devidamente acoplado ao Centro Nacional de Documentação Ferroviária, pode representar e certamente representará, para a visibilidade histórica e científica deste património e também para a sua inventariação, estudo, conservação e preservação.

Entendemos o Museu como uma unidade aglutinadora de vontades e de paixões, verdadeiro centro de desenvolvimento cultural e científico, entidade verdadeiramente propiciadora do estudo e da salvaguarda do património ferroviário nacional.

A ideia de um museu ferroviário em Portugal surge por altura do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, em 1956. Porém há notícia que desde 1922 se procuraram preservar composições históricas, garantindo a sua conservação e perpetuação, como é exemplo o Comboio Real Português, *guardado para museu*. Entre 1948 e 1956, a CP – Comboios de Portugal procedeu ao inventário de todas as peças e/ou documentos de interesse museológico. Chegou até nós uma importante e vasta colecção, testemunho da realidade ferroviária portuguesa, mantendo e preservando exemplares únicos de locomotivas a vapor, diesel, eléctricas, carruagens, locotractores, quadriciclos, 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.

A Locomotiva CP02049 foi fabricada em Inglaterra no ano de 1856, por William Fairbairn & Sons e adquirida em 1857, num lote de quatro locomotivas destinadas ao caminho-de-ferro do Leste (Lisboa-Elvas). Nos anos setenta do século XX, foi guardada e preservada na antiga Secção Museológica de Braga. A sua transferência para o espaço de Nine acontece em 2002, altura em que a Linha de Braga foi encerrada. Prevê-se neste momento a sua transferência para o Entroncamento, com o fim de ser exposta na *Rotunda de Locomotivas* do Museu Nacional Ferroviário, numa exposição que materializará os *Cem Anos de Vapor em Portugal*.

Trata-se de um importantíssimo veículo da colecção, não só pela sua unicidade e antiguidade, mas por ter sido adquirida para circular na linha que veio dar origem à cidade do Entroncamento, a Linha do Leste e que veio permitir a ligação a Espanha.

Quando falamos do Comboio Real Português referimo-nos a uma composição ferroviária produzida entre 1861 e 1877, formada pela Locomotiva D. Luiz nº1, o Salão D. Maria Pia e a Carruagem do Príncipe. Trata-se da composição real histórica mais completa da Europa, uma vez que na maioria dos países europeus apenas restam algumas carruagens.

A locomotiva é uma máquina a vapor da empresa de Manchester, *Beyer, Peacock & C.º*, adquirida pela Companhia Real para serviço dos caminhos-de-ferro portugueses na Linha do Sul e Sueste, com a numeração e datação de 1862, ano em que foi galardoada com

Medalha de Ouro na Grande Exposição de Londres. Esta máquina rebocou o Comboio Real e outro tipo de composições que circulavam na Linha Sul e Sueste até aos anos 70 do século XX.

O Salão D. Maria Pia foi produzido em Bruxelas na *Compagnie Générale de Matériel de Chemins de Fer*, em 1858. Reza a história que foi oferecida a D. Maria Pia pelo seu pai, rei Victor Emanuel, aquando do seu casamento com o rei D. Luis, contudo não há registos que comprovem estas informações. Trata-se de um veículo ricamente decorado, dividido em compartimentos, quarto e casa de banho, sala de estar e entrada, forrado a sedas, alcatifa e mobiliário de madeira com embutidos e iluminada a azeite.

A Carruagem do Príncipe foi produzida na *Ibboltson & Brothers & Co, Lte*, Sheffield, 1877, em Inglaterra. Oferecida por D. Maria Pia ao seu filho, príncipe D. Carlos, quando este completou quinze anos. Carruagem forrada a madeira, como se de uma sala de fumo se tratasse, dividida em dois compartimentos e casa de banho, acrescida de um varandim exterior. Curiosamente, como chama a atenção Nelson Oliveira [7], está adaptada com sistema de ventilação natural para suportar os calores do Alentejo, ora não fosse usada nas viagens entre o Barreiro e Vila Viçosa.

O Comboio Real Português começou por estar exposto na antiga Secção Museológica de Santarém, desde 5 de Outubro de 1979 [8]. Participou recentemente na Exposição Viagens Reais Europeias, em Utrecht na Holanda, em 2010, evento do qual resultou o processo de conservação e restauro a que foi sujeito e integralmente financiado pelo Spoorwegmuseum.

O denominado Comboio Presidencial era, em 1898, uma das composições ferroviárias utilizadas pelos monarcas sendo constituída por três Salões, nomeadamente: o Salão Real, o Salão dos Ministros e o Salão Restaurante, todos construídos em 1890 pela empresa Désouches David. Dispunha ainda de um Furgão para colocar as bagagens e era normalmente rebocada por uma locomotiva a vapor.

Com a implantação da República Portuguesa, em 1910, é reformulada a designação da composição destinada ao Chefe de Estado, que passa a utilizar o comboio nas suas deslocações.

Entre 1910 e 1930, o Comboio Presidencial manteve os três salões herdados da composição anterior, altura em que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses adquire um novo veículo para este comboio, encomendado à empresa Linke Hoffmann Busch, para servir de Salão do Chefe de Estado.

Dez anos mais tarde, em 1940 e por ocasião das Comemorações Centenárias da Fundação de Portugal, o Comboio Presidencial é remodelado e os três antigos salões Désouches David são transformados, interna e externamente, para o formato do salão Linke Hoffmann Busch, a fim de se constituir uma composição mais uniforme. Talvez na mesma época terá sido incorporado um Furgão, destinado ao transporte de bagagens e uma Carruagem de 1ª Classe, adaptada às funções públicas, a qual viria a ser designada

por Carruagem dos Jornalistas. Pertencia a uma série de três carruagens, todas elas semelhantes, construídas em 1930 pela empresa Nicaise & Delcuve.

A composição do Comboio Presidencial era então a seguinte:

Veículo	Designação	Ano de construção	Construtor
SR ^o 2	Salão Restaurante	1890	Désouches David & Cie, França
S ^o 3	Salão da Comitiva e Segurança	1890	Désouches David & Cie, França
S ^o 4	Salão dos Ministros	1890	Désouches David & Cie, França
S ^o 5	Salão do Chefe de Estado	1930	Linke-Hofmann Busch, Braunschweig, Alemanha
A ^o 704	Carruagem dos Jornalistas	1930	Nicaise & Delcuve, Bruges, Bélgica
D ^o 408	Furgão	1930	Baume & Merpent, Hainaut, Bélgica

Num projecto inédito em Portugal, consagrou-se o restauro integral dos seis veículos que incorporaram o Comboio Presidencial. Este projecto é co-financiado pelo Instituto Turismo de Portugal, ao abrigo do PIT – Programa de Intervenção no Turismo - e pelo QREN – Programa Mais Centro – Redes Urbanas para a Competitividade e Inovação. Os veículos foram recuperados do ponto de vista mecânico, técnico e patrimonial, de modo a proceder à reorganização do Comboio Presidencial, de acordo com as suas valências de circulação e valores histórico-culturais.

Procedeu-se ainda à conservação e restauro de todo o património integrado, nomeadamente ao nível da reintegração dos interiores e da recuperação de revestimentos e equipamentos, a par da reprodução de alguns dos objectos em falta, em função dos modelos existentes na época. Este trabalho, que envolveu um profundo processo de investigação, foi desenvolvido pela EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, nas Oficinas Gerais de Contumil e pelo Serviço de Conservação e Restauro do Museu Nacional Ferroviário.

Actualmente a Fundação Museu Nacional Ferroviário, em cooperação com outras entidades parceiras, está a planear a realização de vários passeios turístico-culturais a diversas regiões do país.

Regressando à história do museu, apenas em 1964-1965 se efectiva a vontade de concretização de um museu ferroviário em Portugal. A ideia inicial estabelece-se na constituição de um *museu de empresa*, em Lisboa, sob iniciativa do Eng.º António Branco Cabral, contudo no Entroncamento fazem-se imensos esforços no pressuposto da criação do Museu Ferroviário nesta cidade (1967). A questão da localização do museu no Entroncamento teve duas origens: a primeira pela iniciativa da Escola de Maquinistas e Fogueiros que quis transferir o espólio da actividade escolar para a posse da Câmara Municipal do Entroncamento; a segunda, da vontade camarária de criação de um museu municipal onde estivesse representada a construção do caminho-de-ferro como génese da

vila ribatejana [9]. Realmente, aqui se preservaram trinta e duas locomotivas de via larga, oito salões, treze carruagens e quatro vagões entendidos como material circulante a ser instalado no futuro museu do Entroncamento, conforme listagem de 1980, acautelando a dispersão ocasionada pela criação das várias Secções Museológicas [10]. Efectivamente o Entroncamento deve aos caminhos-de-ferro, e à construção da Linha do Leste, a sua existência e criação, motivo suficiente para o seu Presidente da Câmara, Eugénio Dias Poitout, se empenhar pessoalmente na defesa desta ideia.

Em 1976, foi criada uma Comissão de Estudo do Museu Ferroviário [11] com funções organizadoras, essencialmente constituída por elementos da CP. Nos anos 70, as opções entre um museu no Entroncamento (posição assumida pelo Conselho de Administração da CP, em 31 de Janeiro de 1971) e a realidade da dispersão do material circulante de interesse histórico pelo país, dá origem a duas correntes institucionais distintas; a primeira defendia a sua instalação no Entroncamento e a segunda, nascia do facto da dispersão do material circulante por diversos depósitos situados junto de estações ferroviárias, tanto de Via Estreita (VE) ou de VL (Via Larga).

A ideia de nacionalização da colecção ganhou relevância durante a década de 1980 e inícios de 1990, defendida e executada pelo Eng.º Armando Ginestal Machado [12] que constitui as Secções Museológicas da CP, entre 1979 e 1990, solução efectivamente mais eficaz, económica e sustentável. Tratava-se de uma espécie de pólos museológicos, tendo sido o primeiro aberto ao público em 5 de Outubro de 1979, na Cocheira da Estação de Santarém.

Entretanto, a corrente que defendia a localização do museu no Entroncamento ganha relevância, o Presidente da Câmara Municipal, José Pereira da Cunha, consegue fazer aprovar uma moção na Assembleia Distrital de Santarém, 6 de Outubro de 1986, para a criação deste museu no Entroncamento. Dois deputados do PRD, Hermínio Martinho e Armando Fernandes, apresentam na Assembleia da República a proposta de lei de criação do MNF, obtendo apoio à sua construção nesta cidade do Eng.º Carvalho Carreira, Presidente do Conselho de Gerência da CP (Dezembro de 1990).

A Assembleia da República instituiu finalmente, em 13 de Agosto de 1991, o Museu Nacional Ferroviário Engenheiro Armando Ginestal Machado, integrando-o no Ministério dos Transportes e Comunicações (Lei n.º 59/91).

Em Janeiro de 1996, um grupo de cidadãos e representantes de amigos dos caminhos-de-ferro desenvolveram, junto do Presidente da Câmara do Entroncamento, diferentes iniciativas e novas estratégias visando a sua efectiva implementação [13]. Nessa altura, defendia-se a construção de um edifício de raiz para a sua instalação junto à FERNAVE, contudo, aquele grupo de entusiastas considerava essencial a requalificação de instalações ferroviárias desafectadas ou e desafectar, como forma mais expedita e económica para a instalação de Museu. É entretanto criado um Grupo de Trabalho Informal [14], nomeado pelo SET (despacho n.º 95/96, de Novembro de 1996) que, em Fevereiro de 1997, apresenta um relatório onde nomeia uma Comissão Executiva para a Instalação do Museu Nacional Ferroviário [15] (despacho de 18 de Junho de 1997), altura em que se realiza a

primeira *Exposição de Material Circulante*, iniciativa que contou com a presença do Primeiro-ministro, Eng. António Guterres, no Entroncamento, onde descerrou a placa de reinício do processo de implementação do Museu [16].

O Museu Nacional Ferroviário viveu um período de instalação efectiva, sob a orientação de Comissões Instaladoras, entre 1991 e 2005, altura em que, por Decreto-lei n.º 38/2005, de 17 de Fevereiro, a Fundação Museu Nacional Ferroviário foi incumbida de proceder à instalação e gestão do museu no Entroncamento e gestão dos núcleos museológicos, entre outros objectivos. Com a colaboração das instituições fundadoras, tais como o Estado Português, a Câmara Municipal do Entroncamento, a CP e a REFER, assim como empresas privadas, como a EDIFER, a EFACEC, a SIEMENS e a SOMAGUE/NEOPUL, criou-se então o Museu Nacional Ferroviário no Entroncamento e com dez núcleos museológicos, dispersos pelo país adstritos a si. Um museu polinucleado.

Num primeiro momento, a FMNF dedicou-se a reconstruir e adaptar instalações no Entroncamento, para funcionamento do museu. Inserido no complexo ferroviário da cidade, ocupando uma área de 4,65 hectares, resultado de um protocolo assinado com a REFER, por ocasião da sua constituição [17]. O complexo envolve duas áreas de localização distinta, separadas por linhas de triagem activas. Neste espaço integram-se um conjunto de segmentos de vias de caminhos-de-ferro, a sede da Fundação, diversos edifícios históricos readaptados à sua condição museológica, espaços de exposição permanente e temporárias, reservas e serviços de apoio (conservação e restauro, inventário e serviço educativo) de entre os quais queremos aqui destacar: a Central Eléctrica [18], a Oficina do Vapor e a Primitiva Central Eléctrica [19], o Armazém de Víveres [20] e a Rotunda das Locomotivas [21].

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.

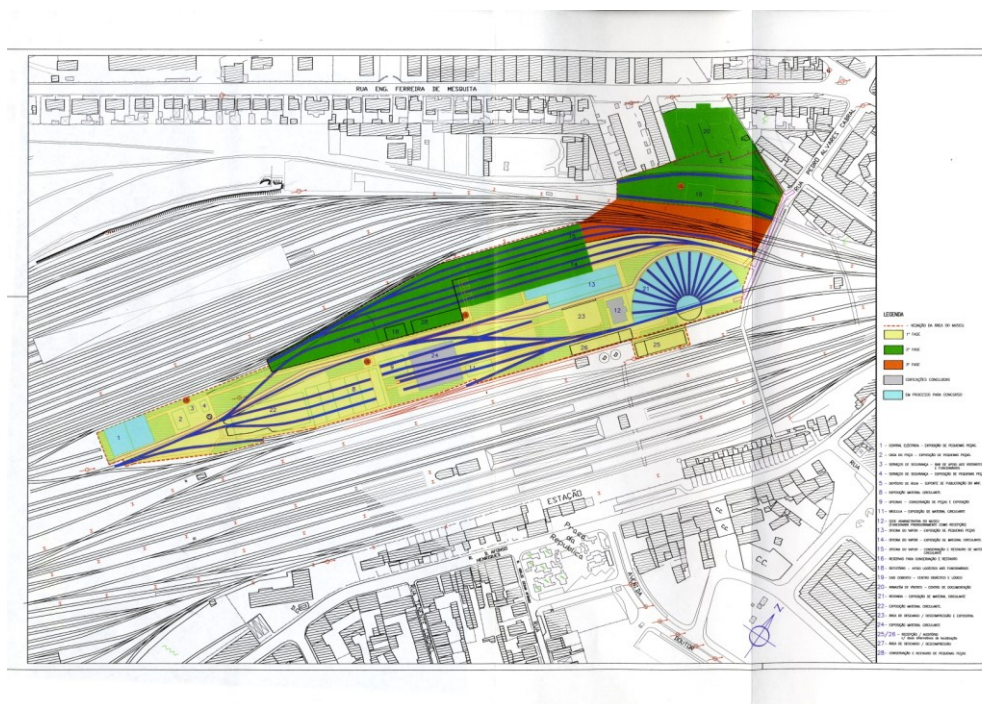


Fig. 6 - Planta Geral do Projecto do Museu Nacional Ferroviário. ARROJA: 2004. CNDF.

Finalmente em 2007, o Museu Nacional Ferroviário abriu ao público, em 18 de Maio, com a exposição *Olhares Sobre os Caminhos-de-ferro*, no antigo edifício do Armazém de Víveres. Um ano depois inaugurou um novo espaço expositivo, a *Rotunda de Locomotivas*, um edifício reinterpretado e readaptado à sua nova função museológica, onde foram parqueados e expostos veículos de diferente tracção, uma mostra do tipo de veículos existentes na colecção. O espólio conta com cerca de 33.000 peças e cerca de duzentos veículos, dispersos pelo país, expostos no Museu e Núcleos Museológicos.

Presentemente os Núcleos Museológicos são nove, de Norte a Sul do País, revelam uma certa tipificação regional do material circulante, adaptado às condições e necessidades de cada província. Neles se encontram guardadas e expostas peças assessorias e veículos como locomotivas, carruagens e veículos de apoio à via: Arco de Baúlhe (Cabeceiras de Basto), Bragança, Chaves, Valença, Lousado e Nine (Vila Nova de Famalicão), Macinhata do Vouga (Águeda), Santarém e Lagos.

Actualmente o Museu encontra-se em fase de obras de requalificação e re-funcionalização de alguns dos seus edifícios, o antigo Armazém de Víveres, a Oficina do Vapor e as Oficinas (antigas oficinas de manutenção de equipamento ferroviário), espaços que acolherão a exposição permanente do museu. Integrado no Programa de Cooperação Estratégica para a Regeneração Urbana da Cidade do Entroncamento, liderado pela

Câmara Municipal do Entroncamento. O projecto conta com o co-financiamento do QREN - Programa Operacional Regional do Centro e também com o apoio financeiro do Turismo de Portugal, I.P., através do PIT - Programa de Intervenção do Turismo.

No Museu Nacional Ferroviário pretendemos contar a história dos caminhos-de-ferro nacionais, a par dos progressos estrangeiros naturalmente, contar a história dos ferroviários e de toda uma família que reuniu esforços para desbravar o país e fazer chegar a modernidade que trazia lá de fora. Aqui estarão expostos os principais vestígios ferroviários que materializam essa realidade.

[1] Veja-se em particular Françoise CHOAY, *Alegoria do Património*, Paris, 1982 [Lisboa, 2008, Edições 70].

[2] *Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial*, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), Nizhny Tagil, Julho 2003

[3] *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.

[4] Talvez à semelhança do interessante projecto levado a cabo pela Câmara Municipal de Almada, que foi objecto de um relatório de estágio, escrito por Ana Luísa Gago e publicamente defendido no âmbito da atribuição do grau de Mestre em Estudos Autárquicos pela FLUL.

[5] *Recomendação de Paris – Protecção do Património Mundial, Cultural e Natural*, Paris, 16 de Novembro de 1972

[6] *Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial*, Paris, 17 de Outubro de 2003

[7] Nelson Oliveira, Presidente da APAC – Associação Portuguesa de Amigos dos Caminhos-de-Ferro.

[8] Estava parqueada pela seguinte ordem: locomotiva, carruagem do príncipe e salão D. Maria. Sequência esta comprovadamente errada, por técnicos holandeses do *Spoorwegmuseum* nomeadamente pela Cisca Simons, do Museu de Utrecht, que nos chamou que deveria ser: locomotiva, salão D. Maria e Carruagem do príncipe. Contudo essa disposição resultava de necessidades museográficas, situação que já se encontra corrigida na nova exposição do Museu Nacional Ferroviário.

[9] Cf. LOPES: 2002, 36.

[10] APAC, "Algumas Pistas para a realização de um estudo de um Museu Nacional Ferroviário", Lisboa, 1989.

[11] Constituíam essa comissão: José Alfredo Garcia, Espargueira Mendes, Manuel da Silva Bruschy, António Fragoso, todos engenheiros e os Drs. Carlos de Albuquerque e Élio Cardoso.

[12] Armando Ginestal Machado (1914-1990) era então chefe do Sector Administrativo da Região Norte e vivia na Estação de S. Bento. Em 1973, era nomeado para Comissão do Museu Ferroviário.

[13] 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.

[14] Constituído pelo Eng. Jorge Vilaverde, em nome da CP e Dr. A. J. Pinto Pires, designado pelo Município.

[15] 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).

[16] Na sequência desta nova fase, realiza-se a 2.^a *Exposição de Material Circulante*, integrada nas Comemorações dos *50 Anos da Tracção do 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). A actividade desta CEI pode ver-se em BONIFÁCIO: 2002, 41-42.

[17] Quanto à área total do complexo, refira-se que, em 2004, eram 3 hectares. Actualmente estão estimados 4,65 hectares. O primeiro documento com a área do complexo museológico e respectivos edifícios pode ver-se em GAT – Torres Novas / Câmara Municipal do Entroncamento, Museu Nacional Ferroviário. Plano Director. 9. Planta de Síntese. Arquitecto Pedro Lobo Antunes, 29 de Julho de 1999. Para a designação dos números dos edifícios seguimos este documento, porque é a base de todos os outros.

[18] Identificada como Central Eléctrica do Entroncamento, este edifício foi projectado em 1919-1920 e construído entre 1920 e 1923, para albergar uma central termoeléctrica a vapor (1923-1943), na qual foi integrada uma central a diesel com alternador de corrente alterna (1926). Em 1930, passa a dispor de um Posto de Transformação, cujo funcionamento se manteve até à desactivação da Central entre 1988-1990. Trata-se da segunda Central da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e não da primeira. A primeira, datada dos finais do século XIX esteve localizada no interior Edifício 13, hoje denominada *Casa da Luz*. A Central de 1920, importante obra de engenharia electrotécnica, revela uma arquitectura industrial importada do centro da Europa, nomeadamente das províncias orientais da França.

[19] Existente desde 1907, conforme desenho n.º 1927 . Inicialmente era uma só nave oficial, mas sofre ampliações nos anos seguintes, chegando a ser equipada com três linhas férreas de VL. Em 1915, chamava-se Oficina de Montagem de Máquinas.

[20] Segundo Armazém de Víveres do Entroncamento, com projecto do arquitecto Cottinelli Telmo, em estilo modernista, datado de 1935. Edifício que revela soluções de Armazém para apoio social aos ferroviários desta cidade, em forma rectangular, com três edifícios colocados em espinha, segundo o modelo das áreas logísticas de recepção dos víveres (neste caso por via ferroviária). Apresenta importantes soluções de inovação técnica e património do armazém *in situ*.

[21] Na área oficial do Entroncamento, existiam duas rotundas de locomotivas destinadas ao estacionamento e manobra de locomotivas a vapor: a antiga e a nova Rotunda. A mais antiga datava do momento da instalação do nó ferroviário (entre 1864 e 1880) e manteve-se em uso até 1960. A segunda, construída em betão no início do século XX, manteve-se em uso até 1976, altura em que o sistema a vapor terminou na linha do Norte e na linha do Leste, definitivamente. Foi implodida tendo restado apenas as 14 linhas e placa giratória.

