

**A Museografia fora do museu:
As exposições da Linha do Vouga (Portugal) como forma de divulgação do património ferroviário.**

**The Museography outside the museum:
The exhibitions of the Linha do Vouga (Portugal) as a way to disseminate the railway heritage.**

Fernanda de Lima Lourencetti
CIDEHUS-Universidade de Évora
flima@uevora.pt

Ana Cardoso de Matos
CIDEHUS-Universidade de Évora
amatos@uevora.pt

Armando Quintas
CIDEHUS-Universidade de Évora
armando.quintas@gmail.com

Resumo

Este artigo tem como objetivo refletir sobre a importância da divulgação e difusão do património ferroviário através da exposição de coleções museográficas e fotográficas. Para isto, é apresentado o conjunto de ações desenvolvidas em rede nos concelhos atravessados pela linha do Vale do Vouga. Esta zona, no norte de Portugal, é conhecida pelo seu dinamismo económico, no qual a implementação ferroviária teve um papel central. Para sensibilizar as populações sobre a importância que o caminho de ferro teve no desenvolvimento económico e social, alertá-las para o papel que a ferrovia pode ter na atualidade e sensibilizá-las para o seu valor patrimonial, as iniciativas contribuíram no resgate da memória ferroviária desta região, tratando-se de um exemplo de como as exposições fora dos museus promovem a valorização do património ferroviário e sensibilizam para o papel que os caminhos de ferro podem ter na mobilidade presente e futura de pessoas e bens.

Palavras-chave: Património Ferroviário; Vale do Vouga; Terras de Santa Maria; Museografia; Exposições.

Abstract

This article aims to reflect on the importance of disseminating the railway heritage through the exhibition of museographic and photographic collections. To this end, the set of actions developed in the municipalities crossed by the Vale do Vouga railway line is presented. This area, in the north of Portugal, is known for its economic dynamism, in which the railway implementation played a central role. In order to raise awareness among the population about the importance that the railway had in economic and social development, to alert them to the role that the railway can play today and to raise awareness of its heritage value, the initiatives contributed to the rescue of the railway memory of this region, being an example of how exhibitions outside museums promote the valorisation of railway heritage and raise awareness of the role that railways can play in the present and future mobility of people and goods.

Keywords: Railway; Vale do Vouga; Terras de Santa Maria; Museography; Exhibitions.

A Museografia fora do museu: As exposições da Linha do Vouga (Portugal) como forma de divulgação do património ferroviário.¹

Fernanda de Lima Lourencetti²
CIDEHUS-Universidade de Évora

Ana Cardoso de Matos³
CIDEHUS-Universidade de Évora

Armando Quintas⁴
CIDEHUS-Universidade de Évora

1. Introdução

O presente texto consiste na apresentação de um conjunto de ações programadas em rede para todos os seis concelhos das Terras de Santa Maria: Arouca, Espinho, Oliveira de Azeméis, Santa Maria da Feira, São João da Madeira e Vale de Cambra. No contexto da história da Linha do Vale do Vouga (VV), as exposições itinerantes apresentaram durante a segunda metade de 2022, em momentos sequenciais no tempo, a história e o futuro do caminho de ferro que atravessou o Vale do Vouga no Norte de Portugal. Foram diversas instalações museográficas assentes numa estrutura programática que pretendeu valorizar a existência desta infraestrutura ao longo dos anos.

Esta iniciativa enquadrou-se nas comemorações dos 114 anos da inauguração do primeiro troço ferroviário e no facto de a Linha do Vouga ter sido contemplada no Plano Nacional de Investimentos de Portugal, para a reabilitação e a modernização da ferrovia⁵, sendo considerada para a Linha do Vouga a recuperação do percurso entre as cidades de Espinho e Aveiro. Nesse contexto, a Associação de Municípios de Terras de Santa Maria, que envolve os seis municípios já citados, decidiu lançar o projeto “À Volta do Vale das Voltas – programa integrado intermunicipal de dinamização cultural”.⁶

O projeto teve como objetivo central a dinamização cultural da linha do Vale do Vouga e contou com uma exposição itinerante que esteve patente em seis locais diferentes, bem como uma exposição fotográfica que esteve em dois locais distintos. Além disso, realizaram-se também algumas outras atividades complementares, nomeadamente os eventos temáticos que abordaram viagens, literatura, imagens, teatro e história e se desenrolaram durante todo o ano de 2022. Entre as várias atividades contaram-se as seguintes: “Bora! Encontros de Viagem de Arouca” que decorreu de 3-4 de Setembro, vocacionado para os mais pequenos, contou com workshops de olaria, bordados, estampagem e pintura, atelier de cozinha e fotografia; “Masterclasses de Teatro”, em S. João da Madeira entre os dias 24-26 de Setembro, vocacionado para a criação artística; “Festival literário de Vale de Cambra” que decorreu naquele Município entre 28-29 de Outubro; “Espetáculo de teatro Braço, Carvão e Aço” que teve lugar no teatro de S. João da Madeira a 27 de Novembro, uma criação da companhia “Teatro em Caixa” com a participação de atores de grupos de teatro de S. João da Madeira sobre o tema do progresso industrial; já em 2023 o “I Encontro Internacional Ferroviário de Espinho”, que teve lugar naquela cidade no dia 22 de Junho. Durante este último evento, que reuniu um público interessado na ferrovia e entidades políticas e administrativas, foi discutido o futuro da

¹ Este artigo está integrado no Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades (CIDEHUS) da Universidade de Évora, sendo financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (UIDB/00057/2020).

² Contato: flima@uevora.pt

³ Contato: amatos@uevora.pt

⁴ Contato: armando.quintas@gmail.com

⁵ Plano Nacional de Investimentos 2030

⁶ Código de Operação: NORTE-04-2114-FEDER-000459

ferrovia em Portugal. Organizou-se também uma mostra de ferromodelismo e encerrou-se o projeto “À Volta do Vale das Voltas” com a apresentação do livro “Linha do Vouga – Património Imaterial”.

Portanto, ao longo do segundo semestre de 2022 e o primeiro semestre de 2023 realizou-se um conjunto de iniciativas culturais que valorizaram a história e a memória da linha ferroviária do Vouga. Entre as atividades planeadas, esteve a exposição itinerante “O Vouguinha e a Icónica Linha do Vale do Vouga”, a qual visou apresentar a história e a previsão do futuro da Linha do Vouga, juntamente com uma exposição fotográfica. A exposição principal, composta por imagens, textos e peças, abordou a evolução desta linha desde a sua implantação até aos planos delineados para o seu funcionamento futuro. Já as exposições fotográficas apresentaram o material circulante da Linha do Vale do Vouga. A estrutura programática como um todo teve como objetivo valorizar a existência desta infraestrutura ao longo dos anos, a sua modernização e a sua importância na história ferroviária e económica da região.

Enquadrados num contexto de desenvolvimento tecnológico e de comunicação, os museus têm procurado conceber as suas exposições de modo a atraírem a atenção de um maior número de visitantes. Beneficiando do fator mobilidade, as exposições itinerantes, tentam atrair visitantes ao aproximar-se do seu público. Assim, com o objetivo de dar a conhecer a história do caminho de ferro do Vale do Vouga, foram construídas narrativas e elaborados guiões expositivos que adaptaram o material iconográfico e os objetos selecionados no Museu Nacional Ferroviário a cada um dos espaços públicos disponibilizados em cada localidade para a apresentação desta exposição.

Esta experiência serviu para refletir sobre o papel dos museus e das exposições na valorização da história e património ferroviário e sensibilizar um público mais alargado para a importância deste meio de transporte na atualidade.

2. Os transportes e a mobilidade nos museus

No caso dos caminhos de ferro, a perícia técnica dos engenheiros e a velocidade das locomotivas deram aos caminhos de ferro um lugar nos museus e conservatórios de arte e tecnologia a partir do final do século XIX. A locomotiva Rocket de Stephenson foi exposta no Museu da Ciência em Londres em 1860 (Pinheiro:2016). Após a Primeira Guerra Mundial, várias linhas ferroviárias foram desativadas em todo o mundo devido à chegada dos veículos de rodas e às mudanças tecnológicas, nomeadamente a substituição do vapor pelo diesel e pela eletricidade. Como já se sabe, a demolição da estação de Euston (1960), em Inglaterra, foi um passo importante na salvaguarda do património ferroviário, bem como de outros tipos de património industrial.

Em Portugal, as primeiras discussões sobre o património industrial tiveram lugar entre 1977 e 1978 (Custódio:1991). A preservação deste património foi apoiada pela conservação de objetos relacionados com a indústria e os sistemas de transporte. Com o objetivo de estudar, preservar, divulgar e promover o património industrial, foi criada em 1980 a Associação de Arqueologia Industrial da Região de Lisboa (AAIRL). Em 1985, realizou-se na Fábrica do Tejo, em Lisboa, a exposição "Um mundo a descobrir, um mundo a defender". Esta exposição incentivou a criação de um museu da indústria e dos transportes. Em 1986, realizou-se o primeiro encontro nacional sobre o património industrial e, no ano seguinte, foi criada a Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial (APAI).

Enquanto a história dos transportes analisou a oferta das empresas, os seus aspetos jurídicos e a regulação dos seus poderes, em meados do século XX, a história da mobilidade começou a centrar-se nas práticas dos agentes, nas controvérsias e nos conflitos sobre a utilização do espaço público. O grande desafio para a salvaguarda da história dos transportes e da mobilidade está ligado à noção de

conjunto ou rede. Os caminhos de ferro, as estradas, os aeroportos e os portos são infraestruturas terrestres que fazem parte de uma paisagem técnica vasta. São redes que contribuem para o transporte de mercadorias e de pessoas. Para cada meio de transporte, existem trabalhos espantosos de um engenheiro, de um arquiteto ou de um técnico.

Normalmente, o inventário é a primeira coisa a ser feita para salvaguardar o património cultural, utilizando registos e ficheiros informatizados. Atualmente, isto é feito em linha com bases de dados que preservam a informação sobre o património arquitetónico, objetos e documentos.

Hoje, o objetivo dos museus vai para além da conservação ou da exposição. Os mecanismos museográficos, com as peculiaridades de cada instituição, procuram colocar em evidência a história e a memória no discurso das exposições para permitir a apreciação mais completa possível de um ambiente utilizando os novos meios de comunicação. O método de transcrição da realidade para um meio simbólico é utilizado há muito tempo, e não está ligado apenas aos novos meios de comunicação.

Ao longo dos anos, apesar da controvérsia causada pela criação de "substitutos" (Deloche:2003) ou representações, muitos museus institucionais passaram a organizar as suas coleções utilizando diferentes modos de representação digital. A reprodução é vista como um meio de transmitir informação e disseminar o conhecimento de uma forma mais inclusiva. Muitas plataformas e instituições utilizam formas alternativas de representação para divulgar a cultura. Plataformas interativas, centros de interpretação e inventários digitais utilizam ferramentas para transmitir uma parte da história que os objetos originais não conseguem.

Desta forma, os museus estão a desenvolver novas ferramentas para as suas exposições, que se têm revelado capazes de potenciar a componente educativa do museu e de enriquecer o seu repertório através da valorização da coleção, já para não falar do facto de a sociedade exigir cada vez mais a criação de novos métodos expositivos. Ao longo do tempo, o museu institucional tenta aumentar o número de visitantes, acompanhando a cultura da sociedade atual.

No caso do património ferroviário, existem vários tipos de arquitetura e também várias obras de engenharia. É uma paisagem que inclui oficinas, pontes, habitações para trabalhadores ferroviários, estações e uma rede que percorre todo o país. Mas, para além disso, este património está associado a objetos, sons e cenários que se foram alterando com a evolução da tecnologia e a reconfiguração das redes ferroviárias. Muitos destes instrumentos são atualmente utilizados em exposições museológicas. Por vezes, outras artes são utilizadas para ajudar a preservar o património, como a música e a pintura.

O domínio que visa preservar a história dos transportes está a desenvolver numerosos meios de representação para contar a sua história, nomeadamente: imagens digitais, vídeos e diferentes formas de desenvolver mapas que podem contar a história por si só, constituídos por diferentes camadas ou utilizando diferentes materiais, cores ou luzes. Tudo criado para permitir uma leitura mais visual.

De acordo com o estudo de António Iginio de Abreu Xavier (2010), na parte em que o autor trabalha sobre museografia e imigração, no início do século XX, por volta dos anos 20, foram também criados centros de interpretação em vários países, com o objetivo de estabelecer uma ligação entre as pessoas e o passado e os acontecimentos em plena mudança. Simultaneamente, estas instituições promovem uma reanimação do passado através da sua explicação, um olhar cultural sobre ele e uma descoberta das atividades industriais no momento em que foram realmente realizadas e não depois de já terem desaparecido.

Por sua vez, tal como nos refere Denise Walter Xavier, as exposições itinerantes foram inicialmente vistas como uma forma de trocar peças entre museus e de expor as suas coleções em diferentes espaços museológicos (Xavier:2013). Mas elas depressa evoluíram num contexto de mudança cultural na segunda metade do século XX, que ultrapassou a simples recolha de objetos e sua exposição, passando a incidir mais nas práticas educativas, na divulgação do conhecimento e na dinamização cultural. A temporalidade e a mobilidade, passaram assim a ser recursos ao serviço da educação.

Com a promoção das acessibilidades e a democratização do conhecimento que se conheceu no pós-guerra, as exposições itinerantes deixaram de estar circunscritas aos museus e destinadas aos seus públicos e começaram a alargar-se a espaços diversificados abrangendo novos públicos e espaços, tais como escolas, galerias, centros comunitários. Desta forma, as exposições itinerantes passaram a trabalhar com a própria comunidade “os entendimentos e usos do seu próprio património, visando à transformação social” (Xavier:2013).

3. A linha do Vale do Vouga: Uma história em construção⁷

O surgimento da linha do Vale do Vouga enquadra-se na modernização ferroviária que Portugal vinha encetando desde a segunda metade do século XIX. O caminho de ferro, máxima expressão da modernização das sociedades oitocentistas, surgiu em Portugal em 1856 com a ligação de Lisboa ao Carregado. Esta localidade, situada a 36km a norte da capital, foi escolhida pela sua localização como futuro nó ferroviário. A partir deste ponto, as linhas férreas começaram a ser construídas por todo o território continental. Entre 1855-1877 é criada a Linha do Norte que ligou Lisboa ao Porto, surgindo planos para as suas várias ramificações. É nesse contexto que se projeta, a partir de 1874, a ligação férrea entre Espinho e Viseu. Devido os vários projetos, avanços e recuos, a sua abertura se deu apenas entre 1908 e 1914.⁸

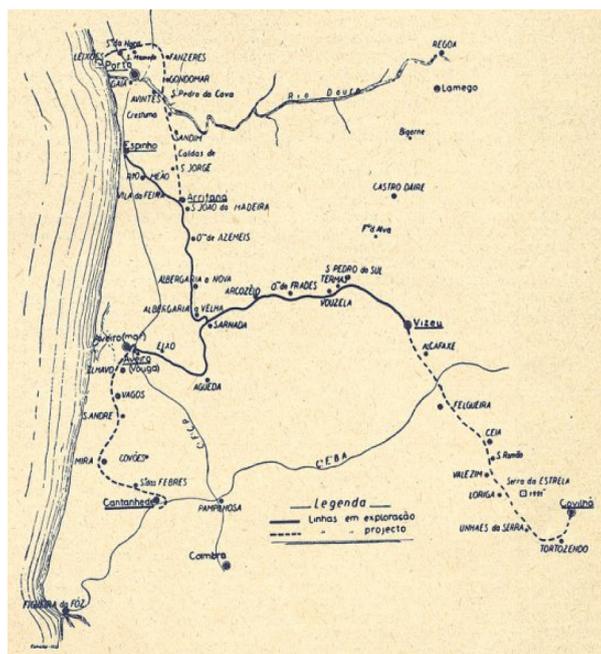
Coube à *Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger*, com sede em Paris, dar início em 1907, à construção da linha, optando-se por uma bitola de um metro e carris de aço assente em travessas de pinho e eucalipto, sendo os seus troços inaugurados ao longo dos seus cinco anos de construção. O primeiro, entre Espinho e Oliveira de Azeméis foi aberto à exploração em 21 de Dezembro de 1908 e o último, entre Vouzela e Bodiosa, aberto em 5 de fevereiro de 1914. O percurso da linha pode ser observado em detalhe na figura que se segue.⁹

⁷ Sobre este assunto ver: Quintas, Armando; Lourencetti, Fernanda de Lima e Cardoso de Matos, Ana (2023), Linha do Vouga – Enquadramento Histórico in Linha do Vouga – Património Imaterial, Índice ICT & Management Lda. / AMTSM – Associação de Municípios das Terras de Santa Maria, pp. 6-35.

⁸ IDEM, pp.8-11

⁹ IDEM, pp. 12-13

Figura 1 – Rede do Vale do Vouga e extensões estudadas.

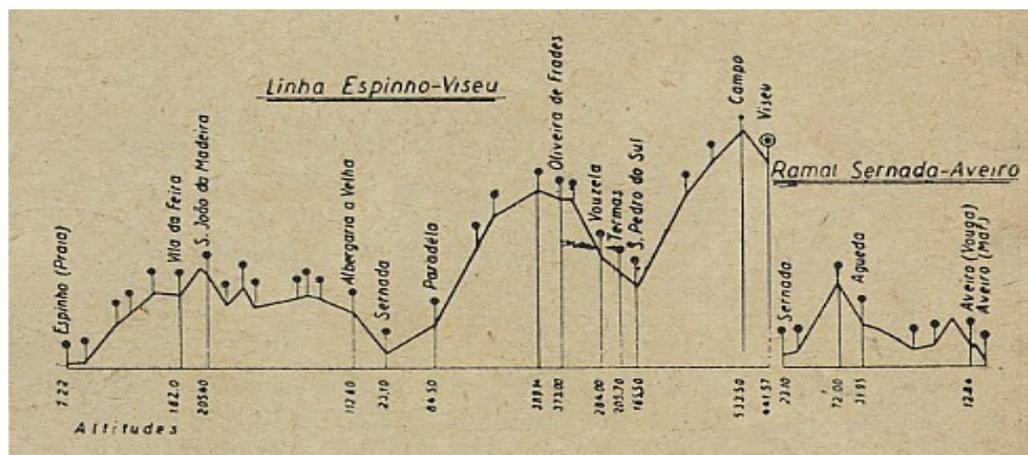


Fonte: Gazeta dos caminhos de ferro, n. 1105, 1º do 47º ano, 1 de janeiro de 1934, 13.

A região do Vale do Vouga ficou conhecida como “Vale das Voltas” devido ao terreno composto por várias montanhas, que obrigavam a que as deslocações nesta região fossem marcadas por uma série de curvas e contracurvas. A via reduzida e o esforço feito pelas pequenas locomotivas e carruagens que atravessaram esse terreno, fizeram com que o povo nutrisse pela Linha do Vale do Vouga um carinho especialíssimo, que acabou por traduzir no seu batismo a alcunha “Vouguinha”.

No que diz respeito à via, optou-se pelo uso da via reduzida ou estreita, também conhecida como bitola métrica (1000mm), por ser um tipo de via mais adequada a traçados montanhosos de difícil construção, possibilitando-se reduzir custos nos trabalhos de terraplanagem e ter um menor raio de curva. O traçado da linha e as suas características técnicas foram definidas de acordo com as dificuldades apresentadas pela orografia e pela necessidade de conter os custos de construção.

Figura 2 – Perfil das Linha do Vale do Vouga



Fonte: Caminho de ferro do Vouga, Centenários, 1940, 10.

Com a construção deste caminho de ferro as diversas localidades desta região passaram a dispor de um meio de transporte de grande comodidade e rapidez na mobilidade de passageiros e mercadorias. Em 1923, a empresa exploradora foi transformada em empresa nacional, passando a designar-se *Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro*. Nesse ano foram transportadas mais de 100 mil toneladas de mercadorias, nomeadamente madeiras e lenhas, carvão, vinho, cortiça, cereais, minérios, gado, e alguns produtos transformados.¹⁰

A região era já em si um importante centro agrícola, industrial e fabril, encontrando-se no seu perímetro diversas fábricas. Apenas para citar os casos mais significativos, podemos mencionar: em Espinho, as conservas de sardinhas, os fósforos, a celuloide, a esmaltagem e a fundição; em Águeda as lãs, as loiças, a serração, a fundição de metais e o fabrico de fechaduras; em Estarreja a indústria de laticínios, a produção de vinho, de sal, a fundição, a construção de móveis de ferro e a produção de amoníaco; em Ovar, o pão de ló, o vinho de mesa e outras produções alimentícias; em Albergaria-a-Nova, a moagem de cereais e serração; em Oliveira de Azeméis o fabrico de vidros, ao lanifícios, o papel, os laticínios, calçados e carnes preparadas e fumadas; em S. João da Madeira, as indústrias da chapelaria, da sapataria, a borracha, os laticínios e a fundição de metais; na Vila da Feira, a chapelaria, o papel e rolhas de cortiça. Além destas registavam-se ainda a existência de várias minas de cobre, arsénio e estanho.

A construção da linha representou um enorme progresso ligando a economia produtiva do interior à zona litoral. Quanto aos passageiros, superava nestes anos as 655 mil pessoas transportadas, tornando-se um centro turístico muito em conta pelo facto de que no seu perímetro se encontravam estâncias balneares, desde as praias de Espinho, às as termas de S. Pedro do Sul.¹¹

As crescentes necessidades da linha do Vouga, ditaram a evolução do seu material circulante que assentou na adoção de novas locomotivas e do aparecimento das automotoras. Os vagões mais antigos da Linha do Vouga eram de 10 toneladas. Para atravessar o “Vale das Voltas”, as carruagens foram montadas sobre “bogies” (chassis) de dois eixos, com uma distância de 1,30 metros entre si. Existiram diferentes séries/tipos de carruagens ao longo dos anos. Apesar de manterem as dimensões do leito ou chassis, a carroçaria sofria alterações nas suas dimensões e estilo. Na década de 1940 a maioria das carruagens já tinham iluminação elétrica e um sistema de aquecimento por termossifão. As características dos vagões da Companhia do Vale do Vouga variavam de acordo

10 IDEM, pp. 17-18

11 IDEM, pp. 17

com o tipo de material que transportavam, nomeadamente vigas, carris, bagagens, petróleo, gado e lenha. Existiam vagões abertos e fechados.¹²

Apesar da uma grande parte do material circulante da Linha do Vale do Vouga ter sido fabricado pela empresa alemã Henschel & Sohn, as locomotivas da Série CP E 120 foram fabricadas por outra empresa alemã, a Borsig. Inicialmente, estas locomotivas foram chamadas de VV 3.11 e VV 3.14, sendo o seu nome alterado em 1947, quando a Comboios de Portugal assumiu a linha. Esta locomotiva foi utilizada por mais de meio século, sendo retirada de serviço em 1975.¹³

Na década de 1940 a Companhia chegou a ter 4 tipos/séries de locomotivas, todas locomotivas-tender. Para o serviço de manobras, foram utilizadas 2 locomotivas da Série 0-3-0 (Bourbonnais), com o número 12 e 13. Já as de número 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 desta mesma série foram utilizadas para comboios leves, rápidos e “omnibus”. Para os comboios correios e “omnibus” foram utilizadas locomotivas da Série 4-5-0 (Tem-Well), sob a numeração 21, 22, 23 e 24. Devido a sua potência, os números 31, 32 e 33 da Série 2-8-2 (Mikado) foram utilizados para comboios mistos e de cargas pesadas.

Surgiram também as automotoras, cujas primeiras a circularem no país foram as do Vale do Vouga. Eram construídas sobre chassis de caminhões “Panhard” de 5 toneladas de carga útil, e para atravessar o “Vale das Voltas” foi adaptado um “bogie” na frente e todo o conjunto do eixo motor do camião, sendo alteradas as rodas de pneus para aros de aço e montado mais um rolamento nos seus cubos.

Em 1945, com a necessidade de racionalizar os investimentos ferroviários, a lei nº 2008 de 7 de setembro fundiu todas as companhias ferroviárias de via larga e via estreita nacionais e privadas na nova empresa estatal, a CP – Companhia de Caminhos de Ferro de Portugal. A partir desse momento, a linha do Vale do Vouga passou a fazer parte de uma companhia nacional cuja lógica de investimentos se alterou profundamente, sendo que, no caso do Vale do Vouga, o transporte ferroviário nem sempre foi beneficiado com esta integração.

A partir da década de 1960-1970, as populações começaram a exigir mudanças no funcionamento da linha, nomeadamente na proteção das passagens de nível, que irão pelas décadas seguintes fazer imensas vítimas. Também muitos dos comboios e horários dos mesmos foram suprimidos o que provocou um enorme descontentamento. O material circulante já contava com as automotoras Alan de origem holandesa. Com a entrada de Portugal na então CEE – Comunidade Económica Europeia, passam-se a privilegiar as infraestruturas rodoviárias para as quais são canalizados os fundos comunitários, sofrendo a linha, um relativo abandono, com várias estações e troços a serem encerrados

Somente em finais da década de 90, com a mudança das estruturas governativas da CP, se deu uma aproximação desta companhia aos municípios, em particular ao de Espinho. Nos anos seguintes, começaram a ser articuladas várias obras que acabaram por colocar mais segurança na linha e aterrar algumas partes da mesma, como no caso de Espinho em que a linha que dividia o centro da cidade, passou a ser subterrânea, criando-se novas centralidades com uma nova praça, num projeto executado entre 2003-2008.

Atualmente (2022), com o novo plano de investimentos ferroviários, está contemplada uma modernização dos troços em funcionamento, bem como a possível reabilitação de alguns outros para a sua reabertura. Na continuação desse plano de investimentos, surgiu então a possibilidade de dinamização cultural da região do Vouga, no qual a ferrovia tem tido um papel importante,

12 IDEM, pp. 21-25

13 IDEM

valorizando desta forma a sua memória histórica e perspetivando um futuro promissor com a modernização da infraestrutura.

4. Exposições Itinerantes: a Execução de uma Prática para a Divulgação e Preservação do Património Ferroviário

Comemorou-se no mês de dezembro de 2022 os 115 anos da abertura para a exploração do primeiro troço ferroviário da Linha do Vale do Vouga, entre Espinho e Oliveira de Azeméis. Para além da sua história, fica-nos uma sucessão de conquistas de engenharia que permitiram o atravessamento de uma região montanhosa no norte de Portugal. Como já mencionado, em 1914, foi inaugurado o último troço, finalizando uma linha que ligou uma importante zona industrial com os portos do Norte. No entanto, passadas algumas décadas, deparámo-nos com as sucessivas políticas de desinvestimento e descapitalização do caminho de ferro, o que levou ao encerramento de parte da infraestrutura da Linha do Vale do Vouga.

Atualmente, na nova “Era dos Caminhos de Ferro”, face aos novos paradigmas económicos, ecológicos e energéticos, esta história ainda não chegou ao fim. Desta forma, para resgatar a importância histórica desta linha, foram elaboradas exposições itinerantes, tendo-se bem em mente que o seu futuro é promissor.

O percurso da exposição foi o seguinte:

Quadro 1 – Percurso das exposições

Município	Local	Data
Arouca	Museu Municipal e Biblioteca Municipal de Arouca	12 a 24 de julho de 2022
Oliveira de Azeméis	Biblioteca Municipal Ferreira de Castro	24 de setembro a 9 de outubro de 2022
Vale de Cambra	Biblioteca Municipal de Vale de Cambra	12 de outubro a 10 de novembro de 2022
Santa Maria da Feira	Europarque	14 a 20 de novembro de 2022
São João da Madeira	Torre da Oliva	23 de novembro a 12 de dezembro de 2022
Espinho	FACE – Fórum de Arte e Cultura de Espinho	15 de dezembro a 8 de janeiro de 2023

Fonte: elaboração própria

Intitulada “O Vouguinha e a Icónica Linha do Vale do Vouga”, a exposição foi promovida pela Associação de Municípios das Terras de Santa Maria e organizada pela Índice ICT & Management Ltda.. O trabalho que nos coube foi a organização museográfica, isto é, a organização dos painéis e cartazes disponibilizados pela Associação de Municípios das Terras de Santa Maria, em concordância com algumas peças cedidas pelo Museu Nacional Ferroviário e algumas fontes bibliográficas por nós selecionadas, nomeadamente a Gazeta dos Caminhos de Ferro.

Para introduzir o visitante nos percursos delineados, foram produzidos guias. Nestes guias constou que a abordagem da exposição seguiu as seguintes temáticas: a construção da linha; as suas

estações; as profissões ferroviárias; os diferentes comboios que circularam nesta linha; a inovação no Vale do Vouga; e, por último, o futuro da linha. Portanto, esta foi a linha guia para a organização do material disponibilizado, variando conforme os espaços que foram reservados para abrigar a exposição.

Para além desta exposição principal, foram organizadas mais duas exposições iconográficas denominadas “Fotografias e cartazes da Linha do Vale do Vouga”. Tendo lugar em Arouca, a primeira exibição foi promovida pela Associação de Municípios das Terras de Santa Maria e pelo Município de Arouca, sob a organização da Índice ICT & Management Lda. Os materiais utilizados foram disponibilizados pelo Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, pelo Arquivo da Câmara Municipal de Espinho e pela Biblioteca Nacional de Portugal. A segunda exibição teve lugar em Espinho, tendo sido promovida também pelo Município de Espinho. Para estas exposições foi necessário o desenvolvimento de um trabalho de curadoria, preparo do material a ser exposto e planeamento do percurso.

A exposição fotográfica sofreu alterações de um lugar para o outro, devido as dimensões dos espaços, mas o tema abordado foi o mesmo, incidindo principalmente na importância e na modernidade do caminho de ferro do “Vale das Voltas” através da promoção das publicações elaboradas pela imprensa ao longo dos anos. Tendo grande relevância nestas publicações, o material circulante foi o elemento mais destacado na exposição. A comemoração dos setenta e cinco anos da Linha do Vale do Vouga foi utilizada para exaltar a continua importância deste caminho de ferro e do seu material circulante, pois incluiu uma recriação histórica na qual se fez circular novamente uma locomotiva à vapor já utilizada em 1908.

4.1 A Exposição Principal

Pretende-se desta forma desvendar as particularidades da Linha do Vouga, cujos troços foram abertos à exploração entre 1908-1914, ao apresentar a sua história através de painéis informativos, objetos técnicos que fizeram parte do quotidiano das estações e utensílios de trabalho. Além disto, reforçar o seu protagonismo, enquanto elemento de coesão territorial e de aproximação das populações, em especial com a atual reabilitação que se está a ser feita na mesma.

Linha do Vouga, Património Imaterial, 2023, p.40

Foi com este discurso que as exposições foram introduzidas aos seus visitantes. Os materiais disponibilizados para as montagens foram classificados de três formas diferentes: painéis informativos, painéis de curiosidades e objetos. A criação destes “grupos” teve como base a tipologia do material, diferenciando os painéis dos objetos, e o “design” dos painéis, diferenciando os painéis que apresentaram a sequência histórica da linha, daqueles que apresentavam aos visitantes características particulares da Linha do Vale do Vouga.

O percurso foi organizado de forma linear, fazendo com que o visitante percorresse os espaços inteiros acompanhado por uma sequência histórica que teve início com a história da Linha do Vale do Vouga, acompanhada por informações técnicas deste caminho de ferro, seguidas por informações sobre as estações ferroviárias, as profissões ferroviárias e o material circulante, tendo destaque a automotora que, como já referida, foi a primeira a circular em Portugal. Já próximo do fim da exposição o visitante ainda teve acesso à uma sequência de informações classificadas como

“curiosidades” sobre a linha do Vale do Vouga. Trataram-se de 20 painéis com as seguintes características:

- 6 painéis informativos de 2,00 metros de altura por 3,00 metros de largura;
- 2 painéis informativos de 0,841 metros de altura por 0,594 metros de comprimento;
- 1 painel informativo com 1,50 metros de altura e 0,80 metros de comprimento;
- 1 painel informativo com 1,50 metros de altura por 2,00 metros de comprimento;
- 10 painéis de curiosidades com 1,80 metros de altura por 0,60 metros de largura.

Os painéis de curiosidade tratavam das seguintes temáticas:

- O serviço prestado entre Espinho e Viseu;
- Romances escritos que citam a Linha do Vale do Vouga;
- A velocidade atingida pelos comboios;
- Passagens de nível;
- Configuração da linha;
- Inauguração;
- Estação Ferroviária;
- Bitola métrica;
- Automotora;
- Locomotiva.

Enquanto houve a tentativa de concentrar os painéis de curiosidades num mesmo setor da exposição, a disposição dos objetos cedidos pelo Museu Nacional Ferroviário foi planeada seguindo a sequência dos diferentes painéis, configurando a exposição de um modo heterogéneo, através de um percurso capaz de intercalar e vincular os objetos com as informações e iconografias expostas. Para a disposição destes objetos foram necessárias algumas soluções como a aquisição de plintos de diferentes dimensões e armações capazes de sustentar as placas utilizadas nas estações ferroviárias e nos comboios.

Devido às dimensões e a configuração espacial de cada local, foi necessário fazer algumas adaptações no percurso, mas sempre com o objetivo de manter a sua linearidade. Em algumas cidades esteve também disponível um espaço para a exibição de um documentário. Com o intuito de promover o interesse do visitante e instiga-lo a divulgar a sua experiência, todas as exposições foram acompanhadas de dois painéis com a representação de comboios numa escalar próxima da real. Um dos painéis continha uma antiga locomotiva à vapor, junto ao qual o visitante se podia posicionar para se o desejasse tirar uma fotografia, e um outro que representava um vagão em grande escala com janelas onde o visitante podia se posicionar e tirar uma fotografia seu “dentro” deste vagão.

Primeiramente, foi feita uma visita e um levantamento métrico de todas as salas, isto é, além de um reconhecimento e da execução de fotografias para sabermos os locais onde poderiam ser dispostos os cartazes e os objetos, foram tiradas medidas dos espaços para a elaboração dos planos da exposição. A título de exemplo, vamos explorar a exposição montada em Espinho, local onde foi

celebrado o encerramento das atividades do projeto como um todo, tendo recebido em simultâneo a exposição principal e a exposição fotográfica. No caso do espaço disponibilizado pelo Fórum de Arte e Cultura de Espinho (FACE), a sala tinha a seguinte configuração:

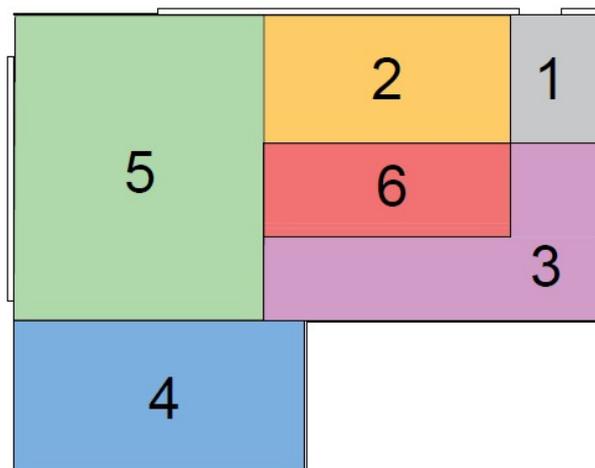
Figura 3 – Levantamento fotográfico da sala disponibilizada para a exposição em Espinho.



Fonte: Índice ICT & Management Lda.

Como se pode observar na Figura 03, a sala era composta maioritariamente por paredes em vidro, tratando-se de um desafio que precisou ser ultrapassado. Para dar início à distribuição do material a sala foi dividida em setores, definindo assim o programa da exposição (Figura 04):

Figura 4 – Programa da exposição em Espinho



Legenda: 01 – Recepção; 02 – Exposição Fotográfica; 3 – História e Estação da Linha do Vale do Vouga; 4 – Profissões Ferroviárias e o Material Circulante; 5 – Curiosidades, Comboio para Fotografia e Auto-rail; 6 - O Território do Vale do Vouga e o Futuro da sua Linha Ferroviária. Elaboração própria.

De seguida, foram dispostos os 6 painéis informativos de maior dimensão. Estes painéis estavam numerados, estando a sequência dos temas já citados pré-definida. Constituídos por uma estrutura metálica e lona, foi possível posicionar estes painéis em frente das paredes de vidro, sem ser necessária sua fixação. Em alguns casos, nomeadamente em Vale de Cambra (Figura 05), a disposição dos painéis possibilitou a divisão dos espaços abertos em nichos, possibilitando a organização de um programa semelhante ao desenvolvido em Espinho.

Figura 5 – Fotografias da exposição itinerante em Vale de Cambra. Elaboração



Fonte: Índice ICT & Management Lda.

Os painéis de curiosidade também tinham um design que possibilitou a sua colocação sem ser necessária sua fixação. Já os restantes dos painéis informativos não dispunham de suporte ou estrutura, sendo necessário considerar a sua fixação.

Em Espinho, além de fazer uso das paredes em alvenaria disponíveis, o museu disponibilizou uma divisória móvel, a qual auxiliou tanto na fixação dos cartazes da exposição principal, como da exposição fotográfica, a qual retrataremos mais a frente. Fazendo, neste caso, parte de um espaço de transição entre o início da história da Linha do Vale do Vouga e as tecnologias desenvolvidas entre os séculos XX e XXI, a sessão de curiosidades foi organizada de acordo com a proximidade dos

assuntos dos painéis. Devido as suas grandes proporções, o comboio para fotografias foi colocado entre os painéis das curiosidades. Este também tinha um suporte para possibilitar a circulação dos visitantes atrás do painel.

4.2 A Exposição Fotográfica

A exposição fotográfica planeada também foi itinerante, tendo sido exposta em duas localidades: Arouca e Espinho. Devido a importância das oficinas do Vale do Vouga, já referidas neste texto, a sequência fotográfica abordou o material circulante da linha. Nela puderam ser observadas iconografias relacionadas com as locomotivas, vagões e carruagens que atravessaram o “Vale das Voltas”. A importância deste material foi ilustrada principalmente através da divulgação do material presente na imprensa da década de 1940, quando a linha completou os seus trinta e cinco anos, bem como pelo desfile da locomotiva de comemoração dos 75 anos da linha. Nesta comemoração, foi utilizada uma locomotiva que entrou em serviço em 1908, logo depois da inauguração do primeiro troço da linha, entre Espinho e Oliveira de Azeméis. Trata-se de uma locomotiva das Série CP E 120 (foram utilizadas as locomotivas entre os números 121 e 124).

A exposição em Arouca teve lugar num espaço reduzido da Biblioteca Municipal. Este espaço de 22,50m² tinha 4 paredes, com grandes vãos. Isto fez com que a escolha de iconografias fosse mais restrita, sendo selecionadas apenas 18 imagens acompanhadas por painéis informativos.

O percurso foi montado na seguinte sequência:

- Apresentação: Para introduzir a exposição ao visitante, foi utilizada uma imagem das locomotivas da Linha do Norte e do Vouga na Estação de Espinho, impressas em A1, juntamente com a disposição de dois painéis em A3, onde se encontravam a ficha técnica da exposição e um discurso de apresentação. Este início da narrativa apresentou a importância e a modernidade do material circulante da Linha do Vale do Vouga.
- Enquadramento: A importância do material exibido foi contextualizada através da exposição das capas e contracapas de publicações elaboradas especificamente para a Linha do Vale do Vouga, nomeadamente na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e publicidades feitas sobre a sua infraestrutura. O material foi impresso em diferentes tamanhos, variando entre A2 e A3, tendo cada conjunto de imagem sido acompanhada por um painel informativo.
- Material Circulante: A exposição permitiu conhecer a primeira locomotiva a circular no “Vale das Voltas”, através da exposição das fotografias da comemoração dos 75 anos da Linha do Vale do Vouga, que se encontram no Museu Nacional Ferroviário - Núcleo Museológico de Macinhata do Vouga. Esta importante locomotiva abriu caminho para a exposição de outras, que foram divulgadas e promovidas pela imprensa da época, sendo este conjunto de imagens a parte final da exposição.

Em Espinho, devido à disponibilidade de um maior espaço, a exposição foi complementada com informações históricas da linha. Como já mencionado, a sua exibição ocorreu em paralelo com a exposição principal. Foram dispostas 21 imagens que variaram entre os tamanhos A3, A2 e A1, e 6 painéis informativos com a dimensão de folhas A3. Para estabelecer uma separação entre esta exposição e a exposição principal, foi utilizado o painel grande com a imagem da locomotiva à vapor no fundo do percurso.

Para que a exposição mantivesse uma linguagem visual, todas as imagens foram trabalhadas e enquadradas numa moldura desenvolvida de acordo com a linguagem do design desenvolvido para o projeto como um todo. Portanto, após escolhermos as imagens e a formatação do seu enquadramento, a Índice ICT & Management Ltda. desenvolveu a execução do material exposto.

Figura 06 – Painéis da exposição fotográfica



Fonte: Índice ICT & Management Lda.

Considerações Finais

O estudo e a dinamização da linha do Vale do Vouga sobre a qual se debruça este texto, inseriu-se como já foi referido num projeto de maior dimensão promovido pela Associação de Municípios das Terras de Santa Maria, cujo objetivo foi o de valorizar o caminho de ferro da região através de atividades culturais. O desenvolvimento das atividades propriamente ditas sobre a linha do Vale do Vouga foram possíveis graças ao apoio do Quadro Comunitário, com a colaboração dos Municípios envolvidos, da empresa gestora do projeto e de outras entidades, das quais destacamos o Museu Nacional Ferroviário.

Em termos de impacto destas atividades, podemos referir que as exposições atraíram um grande público. Em primeiro lugar, devido ao facto de a exposição principal ter percorrido os seis concelhos, o que permitiu mostrar a um público mais amplo a importância histórica desta linha, e em segundo lugar, porque a exposição fotográfica percorreu dois municípios retratando episódios históricos da linha e suas valências.

Chamamos a atenção para a valorização deste percurso ferroviário nos municípios de Arouca e Vale de Cambra, onde historicamente o comboio não chegou, mas cujas populações sentiram indiretamente o seu impacto positivo e também anseiam pela melhoria das atuais estruturas ferroviárias. Durante as inaugurações dos eventos, estiveram presentes largas dezenas de pessoas, contando com muitos outros visitantes durante o tempo em que as exposições estiveram abertas,

sendo, por isso, um sucesso na divulgação do património ferroviário e da importância que o caminho de ferro tem atualmente. Por outro lado, estas atividades funcionaram também como reforço da memória histórica coletiva ao nível regional. O caminho de ferro trouxe progresso à região, foi alvo de luta pela sua manutenção e resolução dos problemas que o foram afetando, de forma a que as populações pudessem continuar a usufruir do mesmo. Nesse sentido, à medida que foram fechando troços da linha, as populações sentiram-se abandonadas por lhes retirarem a acessibilidade a que já estavam habituadas.

Da mesma forma que a história e a memória regional e do caminho de ferro saíram reforçadas no momento oportuno, ou seja, quando se preparavam os investimentos para a modernização da linha, as exposições do museu também influenciaram no direcionamento dos olhares da população da região, para os seus meios de locomoção e para a compreensão quer histórica, quer atual, da importância de que se continua a revestir o caminho de ferro na coesão territorial. É de esperar que futuramente quando os investimentos de modernização desta linha que estão previstos estejam realizados, que se possam reabrir antigos troços desta linha e voltar a alargar o seu circuito.

No que à museologia e museografia diz respeito, esta foi mais uma oportunidade de dar a conhecer o riquíssimo espólio do Museu Nacional Ferroviário que emprestou várias das suas peças, bem como colocar em prática estratégias para mostrar junto dos vários públicos a importância de valorizar este tipo de património. Por fim, esta experiência prática, juntamente com outros eventos e atividades, ainda foi materializada na publicação intitulada “Linha do Vouga – Património Imaterial”, dando continuidade à “itinerância” da divulgação desta história e deste património.

A memória da linha do Vouga ficou plasmada não só nas exposições realizadas, mas também na obra publicada sobre este tema, onde se aborda a história de uma linha que só agora começou a ser objeto de estudo na sua totalidade (Quintas et al.:2023).

Fontes e Bibliografia

- Caminhos de ferro Vale do Vouga: centenários : 1140, 1640, 1940 / CP. - Porto : Tip. Aliança, 1940
- Cardoso de Matos, Ana, 2009. “Asserting the Portuguese Civil Engineering Identity: the Role Played by the École des Ponts et Chaussées, 1825-1866”. Em Ana Cardoso de Matos; Maria Paula Diogo, Irina Gouzévitch; André Grelon (eds.). Jogos de Identidade Profissional: os engenheiros entre a formação e a acção, Edições Colibri, CIDEHUS e CIUHCT, pp. 177-208.
- Custódio, Jorge, 1991. Museologia e Arqueologia Industrial. Estudos e Projectos. Lisboa: Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial.
- Deloche, Bernard, 2003. El museo virtual. Espanha: Trea Editor S.L.
- Gazeta dos caminhos de ferro, n. 1105, 1º do 47º ano, 1 de janeiro de 1934, p. 13.
- Hurtado, Carlos del Cairo, 2011. “Paysages maritimes de la guerre en Carthagène des Indes au XVIII siècle : une technologie politique au service de la mobilité”. Em Anne-Françoise Garçon; Ana Cardoso de Matos; Giovanni Luigi Fontana (dir.). Les patrimoines de la mobilité: état des lieux et perspectives de recherche. Edições Colibri, Universidade de Évora, Universidade de Paris 1, Panthéon-Sorbonne, Universidade de Pádua, pp. 129-146.

- Pinheiro, Magda, 2016. « Le patrimoine ferroviaire entre le passé et le future ». Em Cardoso de Matos, Ana; Fontana, Giovanni Luigi; Graçon, Anne-Françoise. *L'ingénieur et le patrimoine. Savoirs techniques, aménagement du territoire et mutation du paysage*. França: Université de Technologies de Belfort-Montbéliard (UTBM), pp. 81-93.
- Quintas, Armando; Lourencetti, Fernanda de Lima e Cardoso de Matos, Ana, 2023. “Linha do Vouga – Enquadramento Histórico in Linha do Vouga – Património Imaterial”. Índice ICT & Management Lda. / AMTSM – Associação de Municípios das Terras de Santa Maria, pp. 6-35.
- Xavier, António Iginio de Abreu, 2010. *Project pour la création d'un Musée sur l'histoire du travail des immigrants Portuguais au Venezuela*. Lisboa: Edições Colibri.
- Xavier, Denise Alter, 2013. “A Museologia Itinerante, uma perspectiva histórica”, *Cadernos de Sociomuseologia*, vol.45, pp. 37-50