



Instituto Politécnico de Tomar
Escola Superior de Gestão de Tomar

Turismo e Caminhos de ferro: um olhar sobre Portugal

Dissertação de Mestrado

Daniela Filipa Rodrigues do Rosário

Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural

Tomar/outubro/2015



Instituto Politécnico de Tomar
Escola Superior de Gestão de Tomar

Daniela Filipa Rodrigues do Rosário

Turismo e Caminhos de ferro: um olhar sobre Portugal

Dissertação de Mestrado

Orientado por:

Luís Mota Figueira

Coorientado por:

Filomena Paixão

Dissertação apresentada ao Instituto Politécnico de Tomar para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha família.
A vossa força é o que me faz acreditar.
Mesmo perdendo um dos nossos esta dissertação concretizou-se.

- Ao meu avô César Garcia do Rosário-

Memória

*Amar o perdido
deixa confundido
este coração.*

*Nada pode o olvido
contra o sem sentido
apelo do Não.*

*As coisas tangíveis
tornam-se insensíveis
à palma da mão*

*Mas as coisas findas
muito mais que lindas,
essas ficarão.*

Carlos Drummond de Andrade¹

¹ <http://letras.mus.br/carlos-drummond-de-andrade/818513/>

RESUMO

Este trabalho aborda a relação entre caminhos de ferro e turismo, dois meios indissociáveis.

Turismo Ferroviário é um conceito ainda por explorar no nosso país. Pretendemos defini-lo tendo em conta todo o potencial turístico que detemos.

O foco é o Médio Tejo e aqui pretendemos mostrar que é possível haver comboios turísticos na região e porque não comboios históricos à semelhança do que acontece em países um pouco por todo o mundo.

O Turismo Ferroviário deve ser visto como um produto estratégico nacional.

Palavras-chave: caminho de ferro; turismo; ferrovia; acessibilidade; planeamento; recursos; linhas

ABSTRACT

This work addresses the relationship between railways and tourism paths, two half inseparable.

Railway tourism is a concept yet to be explored in our country. We intend to set it in view of all the tourism potential that we hold.

The focus is the Médio Tejo and here we intend to show that there can be tourist train in the region and why not historic trains similar to what happens in countries all over the world.

Tourism Rail should be seen as a national strategic product.

Keywords: Railway; tourism; railroad; accessibility; planning; resource; lines

AGRADECIMENTOS

Um especial agradecimento ao orientador de dissertação Doutor Luís Mota Figueira, pelos ensinamentos, pelo encorajamento, pelos desafios lançados e também à coorientadora Dra. Filomena Paixão, pelo apoio e pela disponibilidade.

Um, também, especial obrigada à Casa dos Patudos-Museu de Alpiarça pelo convite no âmbito das Jornadas Europeias do Património 2015 para participar com a comunicação no âmbito desta dissertação *Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor*. A todos os que tornaram este trabalho uma realidade, o meu muito obrigada.

ÍNDICE

Dedicatória	v
Resumo	vii
Abstract	ix
Agradecimentos	xii
Índice de figuras	xv
Índice de tabelas	xvii
Índice de mapas	xix
Lista de abreviaturas e siglas	xxi
Introdução	5
Motivação	5
Objeto de estudo	7
Metodologia de investigação e estrutura	8
Capítulo I – Fundamentação teórica	11
I.1. O património industrial.....	13
I.2. O Turismo Cultural e o Património Ferroviário.....	20
Capítulo II – Caminhos de Ferro	27
II.1. Definição de conceitos e evolução histórica.....	29
II.2. O caminho de ferro nas suas várias dimensões: cinema, fotografia, literatura, pintura, azulejaria, teatro e música.....	40
Capítulo III - Turismo	55
III.1. Definição, Organização e Estruturação do Turismo.....	57
III.2. Turismo Sustentável e Mobilidade Sustentável. O conceito de Sustentabilidade Turística.	62
III.3. Património revitalizado.....	65
III.3.1. As Ecopistas.....	65
III.3.2. Fruição das linhas férreas.....	67
III.4. Conceito de Turismo Ferroviário.....	69
Capítulo IV - Enquadramento territorial do Turismo Ferroviário	71
IV.1. O Turismo e o caminho de ferro no âmbito internacional.....	73
IV.2. O Turismo e o caminho de ferro em Portugal.....	78
IV.2.1. Um olhar generalizado sobre a rede do país.....	78

IV.2.2. O Médio Tejo – Diagnóstico sobre o potencial turístico.....	82
Capítulo V - Operacionalização do Turismo Ferroviário em Portugal.....	93
V.1. Comboios Históricos Turísticos em Portugal.....	95
V.1.1. Comboio Histórico do Douro.....	95
V.1.2. Comboio Presidencial.....	97
V.2. A operacionalização a curto/médio prazo.....	99
V.2.1. Locomotiva 1805.....	99
V.2.2. Automotora Allan 0304.....	102
Capítulo VI – Proposta metodológica para a operacionalização do Turismo Ferroviário no Médio Tejo.....	105
VI.1. Proposta.....	107
Conclusão.....	109
Referências bibliográficas.....	111
Livro impresso.....	111
Artigo impresso.....	113
Referências eletrónicas.....	114
Anexos.....	119
Anexo 1 – Participação no Fórum Abratur 15 com o trabalho intitulado <i>O Turismo Cultural e Científico e os Caminhos de Ferro: Estudo do Turismo Ferroviário no Médio Tejo</i>	122
Anexo 2 - Artigo: <i>Crescimento do Turismo em Portugal: o caso do Turismo Ferroviário</i> publicado no jornal online <i>O Mundo Jornalismo</i>	128
Anexo 3 – Comunicação na Casa dos Patudos – Museu de Alpiarça nas Jornadas Europeias do Património 2015.....	130
Anexo 4 - Património Industrial	150
Anexo 5 - Azulejaria.....	151
Anexo 6 - Ecopistas.....	153
Anexo 7 - Comboios turísticos internacionais.....	156
Anexo 8 - Desenhos técnicos.....	158
Anexo 9 - Glossário.....	166

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Linha férrea - Estação do Entroncamento (2015)

Figura 2 - Ponte D. Maria Pia (século XIX)

Figura 3 - Estação do Rossio e o hotel Avenida Palace (de António Passaporte, entre 1940 e 1959)

Figura 4 - Ponte D. Luís (século XIX)

Figura 5 - Estação de S. Bento - Porto (1932)

Figura 6 - Aguarela do início dos trabalhos de construção do caminho de ferro por António Joaquim de Santa Bárbara (século XIX)

Figura 7 - Bilhete N° 5 da viagem inaugural de Caminho de Ferro do troço de Lisboa ao Carregado, 1856

Figura 8 - Locomotiva de Richard Trevithick construída em 1803

Figura 9 - Aguarela de António Joaquim de Santa Bárbara que regista a chegada do Comboio Real ao Carregado, no dia 28 de outubro de 1856 (século XIX)

Figura 10 - Mesa Telegráfica de sistema Bréguet do século XIX

Figura 11 - Salão Serviço Médico: S9

Figura 12 - Caminho de Ferro do Monte, comboio junto ao Hotel Belmonte (s.d)

Figura 13 - Estação de S. Bento – Porto (s.d)

Figura 14 - *Cottinelli Telmo e o operador e fotógrafo Octávio Bobone durante as filmagens do documentário Máquinas e Maquinistas, na Estação de Campolide, em Lisboa (1945)*

Figura 15 - *Viajante madrugador (Campanhã, Porto) de Varela Pêcurto (1957)*

Figura 16 - *À Passagem do comboio (1900)*

Figura 17 - Pintura a óleo “Estação de caminho de ferro à noite” de Silva Porto (1850-1893)

Figura 18 - Azulejaria na Estação de Caminhos de Ferro do Entroncamento (2015)

Figura 19 - Movimento de passageiros no transporte ferroviário pesado, por tipo de tráfego

Figura 20 - Ecopista do Minho (s.d)

Figura 21 - Ecopista do Dão (s.d)

Figura 22 - *Velorail (s.d)*

Figura 23 - Percurso Barca D’Alva a La Fregeneda (2009)

- Figura 24** - Quadriciclo a pedais (2015)
- Figura 25** - Comboio histórico do Douro (s.d.)
- Figura 26** - Comboio Presidencial (s.d)
- Figura 27** - Locomotiva 1805 (2015)
- Figura 28** - Automotora Allan 0304 (2015)
- Figura 29** - Casa dos Patudos-Museu de Alpiarça (2015)
- Figura 30** - Comunicação na Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça (2015)
- Figura 31** - Construção da Ponte Maria Pia (século XIX)
- Figura 32** - Aguarela de Gustave Eiffel que reproduz o início da construção da Ponte D. Maria Pia (Século XIX)
- Figura 33** - Museu do Azulejo (s.d)
- Figura 34** - Palácio dos Marqueses de Fronteira (s.d)
- Figura 35** - Palácio Nacional de Sintra (s.d)
- Figura 36** - Fábrica Viúva Lamego (s.d)
- Figura 37** - Ecopista de Famalicão (s.d.)
- Figura 38** - Ecopista de Guimarães (s.d)
- Figura 39**- Ecopista Tâmega (s.d.)
- Figura 40** - Ecopista do Sabor (s.d.)
- Figura 41** - Ecopista do Vouga (s.d.)
- Figura 42** - Ecopista do Montado (s.d.)
- Figura 43** - Transcantábrico Clásico (s.d.)
- Figura 44** - Orient-Express (s.d.)
- Figura 45** - Pikes Peak Cog Railway (s.d.)
- Figura 46** - Desenho técnico da série 1801/1810
- Figura 47** - Desenho Allan
- Figura 48** - Salão do Chefe de Estado (Syf5)
- Figura 49** - Salão dos Ministros (Syf4)
- Figura 50** - Salão Restaurante (SRyf2)
- Figura 51** - Salão da Comitativa e Segurança (Syf3)
- Figura 52** - Carruagem dos Jornalistas (A7yf704)
- Figura 53** - Furgão (Dyf408)

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Mapeamento Ferroviário no Médio Tejo

Tabela 2 - Ficha técnica da série 1801/1810

Tabela 3 - Ficha técnica de automotoras Allan

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1 - Rede Ferroviária Nacional

Mapa 2 - Rede Ferroviária no Médio Tejo

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AML - Arquivo Municipal de Lisboa

CIMT - Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo

CP - Comboios de Portugal

IGESPAR - Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico

INE - Instituto Nacional de Estatística

ICOM - Internacional Council of Museums (ICOM):

IP - Infraestruturas de Portugal

IPT - Instituto Politécnico de Tomar

MNF - Museu Nacional Ferroviário

UNESCO - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

UNWTO - World Tourism Organization

RENFE - Red Nacional de Ferrocarriles Españoles

S.d - Sem data

“O comboio era puxado também por cavalos de uma raça diferente; corcéis que não tinham crinas, nem elegância, nem belas cores – cavalos que não relinchavam e não sabiam habilidades de volteio. Eram animais de uma nova caudalaria que vinha transformar tudo, fazendo uma revolução mais profunda do que a sentida pelas tribos primitivas, quando domesticaram o cavalo-besta.

Agora, o cavalo-vapor, arma de luta de uma classe que ia ascender aos cumes da vida e queria espalhar-se pelo mundo. Era uma força poderosa que iria conquistar mercados, fomentar indústrias, desencadear necessidades e criar países”.

Alves Redol²

² *Cem anos de Caminhos de Ferro na Literatura Portuguesa*

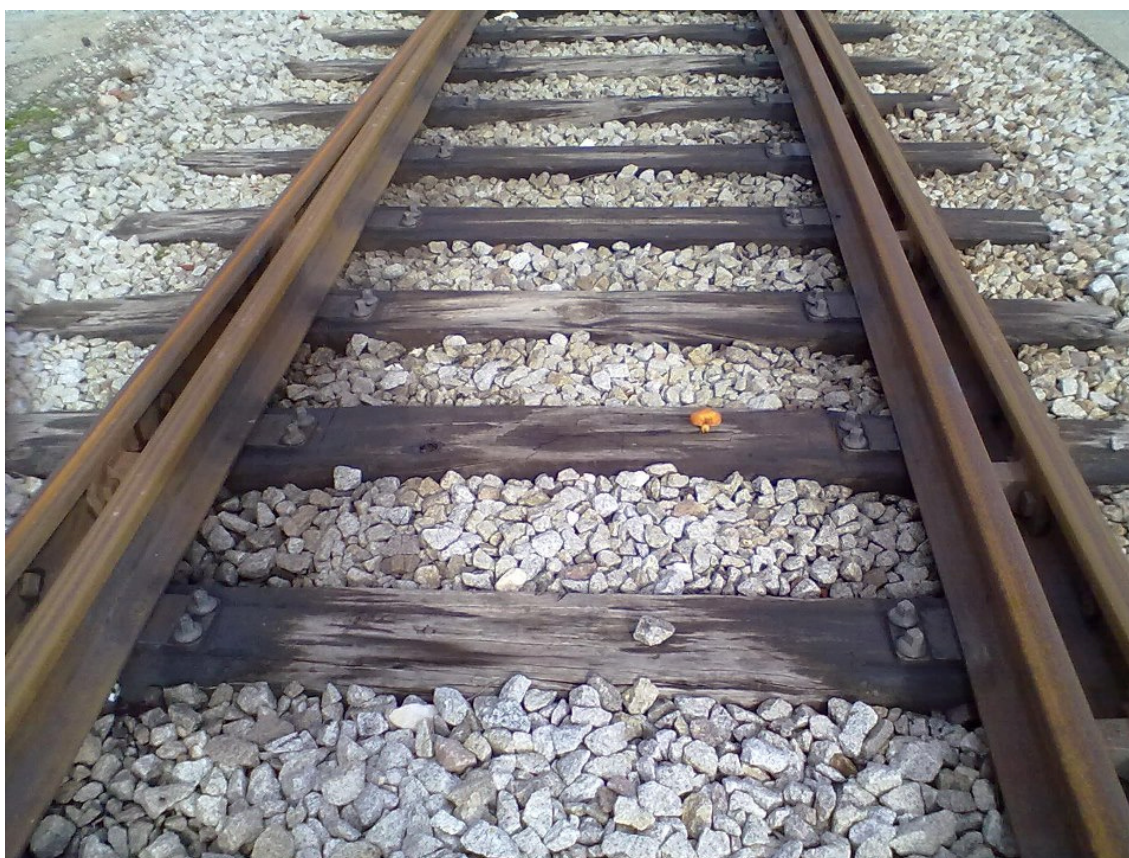


Figura 1: Linha férrea – Estação do Entroncamento (2015)

Fonte: Própria

INTRODUÇÃO

Motivação

O interesse pelo tema da presente dissertação deve-se ao facto do fascínio que descobri nos caminhos de ferro quando estagiei em 2009 no Museu Nacional Ferroviário (MNF), no último ano da Licenciatura em Comunicação Social pela Escola Superior de Tecnologia de Abrantes, do Instituto Politécnico de Tomar (IPT), no único serviço então existente, o Serviço Educativo.

Tive o privilégio de entrar na mesma altura em que o Doutor Jorge Custódio tomava posse da direção do museu e ainda de assistir ao nascimento de dois serviços: o Serviço de Inventário e o Serviço de Conservação e Restauro.

Em 2012, viria a realizar o projeto de investigação *Comboio foguete (1953-1966): da construção da narrativa à exposição* no âmbito da Pós-Graduação em Ciências Documentais pela Escola Superior de Gestão do IPT.

Este primeiro contacto com o museu deu-me a oportunidade de realizar um primeiro Plano de Comunicação para o MNF.

Em 2012 viria a fazer parte do Serviço Educativo e abraçar também, em simultâneo, algumas tarefas na área da comunicação. Em 2015 fui nomeada Responsável pela Comunicação e Imagem do Museu Nacional Ferroviário e pelos Núcleos Museológicos, cargo que abracei com toda a alma, tendo participado no projeto de inauguração do *Comboio Presidencial* (2013) e na abertura do MNF ao público (2015).

No passado mês de setembro publiquei o livro juvenil *Assalto ao Museu dos Comboios*, pela Chiado Editora.

Neste percurso enveredei pelo Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural para poder adquirir ferramentas que me ajudassem na tarefa de promover e comunicar o MNF.

Sendo que a história dos caminhos de ferro se cruza, indubitavelmente, com a própria história do turismo, não poderia fugir do tema *Turismo Ferroviário*.

O trabalho que aqui se apresenta vai ao encontro da necessidade que existe em se estudar a temática, sendo que Portugal começa agora a dar os primeiros passos na área da promoção

turística “do comboio” e “de comboio” e em definir-se o conceito, encarando o património ferroviário como um produto do turismo cultural e científico.

Objeto de estudo

A importância que o Turismo detém em termos mundiais é um facto indiscutível.

Nesta dissertação de mestrado estudamos a relação do Turismo com os caminhos de ferro, de uma perspetiva mundial para um foco: o Médio Tejo.

Não sendo uma temática, ainda, aprofundada no nosso país torna-se urgente compreender o próprio conceito de Turismo e a sua evolução, cruzando-se esses conhecimentos com os caminhos de ferro, a sua génese, história, bem como com o conceito de Património, em duas das suas variâncias: Património Industrial e Património Ferroviário.

Com o trabalho aqui apresentando pretende-se evidenciar a importância que o Património Ferroviário pode ter na diversificação da oferta turística, assim como demonstrar que a fruição desse património potenciará o desenvolvimento do Turismo Cultural e da própria economia das regiões envolventes.

Portugal é detentor de um rico e vastíssimo Património Ferroviário possuindo exemplares únicos, símbolos da sua história, muitos deles já à guarda da Fundação Museu Nacional Ferroviário (FMNF), expostos ao longo do país, na sede, no Entroncamento e em núcleos museológicos (Arco de Baulhe, Bragança, Chaves, Lagos, Lousado, Macinhata do Vouga, Nine Santarém e Valença).

No entanto, também as linhas desativadas são património e existem bastantes no país, começando a ter lugar iniciativas de privados para a sua fruição.

Neste seguimento, pretendemos identificar o que está a ser feito em termos de Turismo no âmbito ferroviário, em Portugal, bem como definir um proposta metodológica para a operacionalização do Turismo Ferroviário no Médio Tejo, sendo que desta forma, à semelhança do que acontece em países de todo o mundo, este tipo de Turismo pode ser, igualmente, uma mais-valia, como uma fonte de receita, que permitirá salvaguardar o próprio Património Ferroviário.

Pretende-se ainda demonstrar com a investigação efetuada e com os resultados apresentados que o Turismo Ferroviário deve ser entendido como um produto estratégico do Horizonte 2020.

Metodologia de investigação e estrutura

A presente dissertação foi desenvolvida de forma não distanciada do objeto em estudo. Pelo contrário. Trabalhando no Museu Nacional Ferroviário estive imersa no que a caminhos de ferro diz respeito. Posso então considerar que a metodologia aqui adotada foi exploratória, interventiva e participativa.

Investigação documental: dada a inexistência de estudos académicos em Portugal sobre a relação entre caminhos de ferro e turismo, apenas alguns artigos de opinião e de cariz científico, tive a necessidade de observar o estado da arte.

Foi efetuada uma pesquisa bibliográfica aprofundada, assente em livros técnicos, artigos científicos sobre a temática ferroviária e sobre turismo, com o objetivo de obter a máxima informação sobre a mesma.

Em Portugal contactei duas associações de entusiastas de caminhos de ferro que forneceram algum material de apoio, nomeadamente a AVAFER – Associação Valonguense dos Amigos da Ferrovia e a AMF – Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, tendo-me deslocado à sede, desta última, no Entroncamento onde me foram facultados folhetos promocionais de comboios turísticos de todo o mundo.

Estabeleci, ainda, contacto com a equipa que edita a revista *TrainSpotter* que igualmente disponibilizou bibliografia de referência.

A nível internacional contactei a Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Assis, Faculdade de Ciências e Letras (FCL-ASSIS), nomeadamente o Doutor Eduardo Romero de Oliveira que me forneceu estudos sobre património ferroviário e turismo ferroviário, realizados no Brasil.

Recolha de testemunhos e participação em certames: durante este percurso de investigação e de maturação de ideias e conceitos, participei juntamente com o Doutor Luís Mota Figueira no Fórum Abratur – 15 (*vide* anexo 1) Internacionalização da pesquisa em Turismo no Brasil com o artigo *O Turismo Cultural e Científico e os Caminhos de Ferro: Estudo do Turismo Ferroviário no Médio Tejo (Portugal)* e realizamos ainda, a convite do Dr. Nuno Prates, conservador da Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça, no âmbito das Jornadas Europeias do Património, assinalando o Dia Mundial do Turismo, no dia 27 de

setembro de 2015, a comunicação *Turismo Ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor* (vide anexo 1).

Foram ainda realizadas entrevistas exploratórias, a personalidades que de acordo com a sua formação e experiência nos puderam dar um perspectiva diferente da temática em análise e ajudaram a complementar o estudo aqui apresentado.

Foram assim entrevistados: a Presidente da Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, Dra. Maria do Céu Albuquerque; o membro da direção da AMF – Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário e do CEC – Clube de Entusiastas de Caminhos de Ferro, João Paulo Marques; o investigador e professor, Doutor Jorge Custódio; da Heritage Traction Rail Services Lda., Andrew Johnson; e a investigadora e professora, Doutora Carla Fraga.

De forma a facilitar a leitura do trabalho, o mesmo encontra-se dividido em capítulos:

- I - Fundamentação teórica;
- II - Caminhos de ferro;
- III - Turismo;
- IV - Enquadramento territorial do turismo ferroviário;
- V - Operacionalização do Turismo Ferroviário em Portugal;
- VI - Proposta metodológica para a operacionalização do Turismo Ferroviário no Médio Tejo.

Temos a considerar que nem todos os contactos efetuados no trabalho de campo puderam responder em tempo útil, nomeadamente a Câmara Municipal do Entroncamento, a Fundação Museu Nacional Ferroviário, a IP – Infraestruturas de Portugal, o autor Mateus Brandão e o Museu de Caminhos de Ferro Espanhol.

Neste sentido, tentamos colmatar este facto recorrendo a documentos oficiais e a notícias, que pudessem completar o máximo possível a nossa investigação.

I – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

I.1. O Património Industrial

I.2. O Turismo Cultural e o Património Ferroviário

I.1. O 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

Na *Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural* adotada em 1972, na Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), integram mais de 186 países, sendo um instrumento legal mundial para a proteção do património tanto cultural, como natural.

Inscritos na Lista do Património Mundial existem 962 bens, sendo que 745 são culturais, 188 bens naturais e 29 mistos. Onze destes bens são símbolo dos Descobrimentos Portugueses e encontram-se distribuídos por África, América e Ásia, resultado da presença portuguesa naqueles continentes.

O Património Mundial de Origem Portuguesa segue os princípios da *Convenção do Património Mundial*, que identifica os bens passíveis de inscrição na Lista do Património Mundial, estabelecendo os deveres dos Estados membros para ser possível a sua identificação, bem como as premissas para a sua salvaguarda.

As questões da preservação e conservação dos bens patrimoniais remontam desde a *Carta de Atenas* (1931) até à *Convenção de Haia* e à *Carta de Veneza* (1964). Afirmaram-se paisagens, património urbanístico, vestígios de indústrias e objetos inerentes a esse trabalho, património imaterial, património ferroviário, entre tantos outros.

O conceito de Património Industrial é multidisciplinar no sentido em que resulta da interação das mais diversas áreas de estudo.

As primeiras ações de salvaguarda do legado industrial tiveram lugar em Inglaterra, durante a 2ª Guerra Mundial, na década de 50, com a destruição de várias fábricas. Já em Portugal, as primeiras preocupações com este património surgem em 1980 e começaram a manifestar-se na arte, visível em exposições e nos primeiros estudos científicos.

Sendo um conceito multidisciplinar, podemos afirmar que o Património Industrial é toda a herança deixada pela indústria, seja ela resultado da indústria alimentar, extrativa, cerâmica, metalúrgica ou fundição, têxtil ou mesmo dos transportes.

Neste património para além dos próprios edifícios integra-se a maquinaria que deles faziam parte integrante.

O trabalho que é então operado no Património Industrial pode ser contemplado segundo Tinoco (2012) em três áreas: a *salvaguarda*, identificando, inventariando, classificando, reabilitando; o *estudo*, transformando os vestígios de uma história em métodos que nos permitam interpretar o património; a *divulgação*, transmitindo os conhecimentos às gerações vindouras.

Tinoco afirma, ainda, que:

“(…) sejam quais forem os meios utilizados – gráficos, audiovisuais ou os Museus, trata-se sempre de transmitir conhecimentos que permitam modificar as ideias correntes em relação à indústria e à industrialização, que permitam um acesso mais alargado ao universo da técnica e um enriquecimento cultural; e que possibilitem o estabelecimento de relações entre técnica, cultura e indústria.”

Um património que só é possível de ser interpretado através das várias áreas do conhecimento e através da colaboração estrita entre os seus profissionais: os historiadores, os arquitetos, os engenheiros, os arqueólogos e através dos próprios trabalhadores, fonte inesgotável de propagação de conhecimento.

Atualmente existem várias medidas políticas de proteção do património: legislativa, inventariação, classificação, conservação e restauro; educação patrimonial e musealização.

Fruto do atraso tecnológico, Portugal tem ainda um enorme potencial no que diz respeito a unidades industriais, pois muitas delas ainda se encontram em labor (*vide* anexo 4).

Deveras já foi feito, mas há ainda um longo caminho a percorrer.

Diga-se que um dos grandes impulsos no que concerne a Património Industrial foi dado na Grande Exposição de Arqueologia Industrial que se realizou na Central Tejo³, sob o mote *Um mundo a descobrir, um mundo a defender*.

Exaltamos agora alguns exemplos de infraestruturas resultantes da industrialização: Ponte D. Maria Pia; Estação de Caminhos de Ferro do Rossio; Ponte D. Luís; Estação de Caminhos de Ferro de S. Bento.

Ponte D. Maria Pia

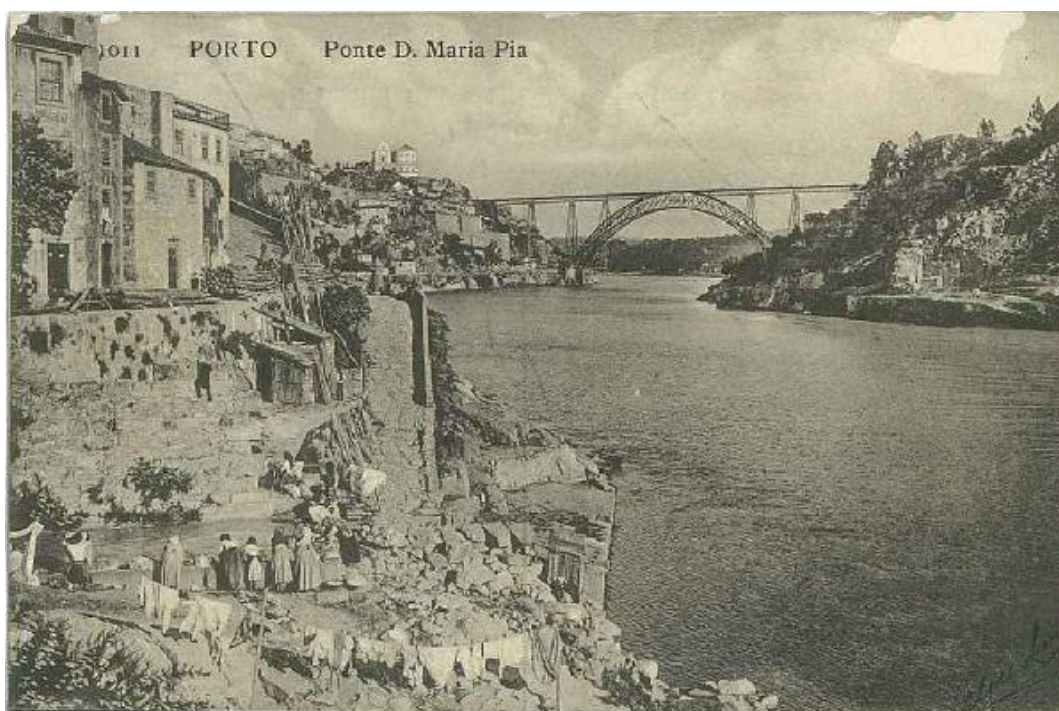


Figura 2: Ponte D. Maria Pia (século XIX)

Fonte: <http://hdl.handle.net/10405/1079>

Sobre o Rio Douro ligando Fontainhas a Vila Nova de Gaia, a Ponte D. Maria Pia inaugurada em 1876, da autoria de Gustave Eiffel é uma obra admirável de engenharia. Construída numa estrutura de ferro, dela faz parte um arco que assenta num tabuleiro, segurado por imponentes pilares.

A ponte deve o seu nome à rainha D. Maria Pia de Saboia (1847-1911).

³ Central termoelétrica pertença das Companhias Reunidas de Gás e Eletricidade (CRGE), abasteceu de eletricidade Lisboa. Localizada em Belém (Lisboa) funcionou entre 1909 e 1972. Atualmente funciona como museu: Museu da Eletricidade.

Em 1982 foi classificada Monumento Nacional pelo ex. IGESPAR- Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico e em 1990 viria a ser classificada pela American Society of Engineering (ASCE) *Internacional Historic Civil Engineering Landmark*.

A Ponte D. Maria Pia foi uma das primeiras pontes ferroviárias detentoras de tabuleiros suportados por arcos metálicos de dimensões consideráveis.

A ponte viria a encerrar em junho de 1991 e foi substituída pela Ponte de São João, devido às restrições de velocidade que não satisfazem as necessidades de tráfego atuais.

Estação de Caminhos de Ferro do Rossio



Figura 3: Estação do Rossio e o hotel Avenida Palace (de António Passaporte, entre 1940 e 1959)

Fonte: AML

Datada do século XIX (1886-1887), localizada no Largo D. João da Câmara (Santa Justa), em Lisboa, o projeto da construção da Estação de Caminhos de Ferro do Rossio é do arquiteto José Luís Monteiro tendo a obra sido efetuada pelas empresas DuParcly & Bartissol, Papot & Blanchard e E. Beraud.

O cais de embarque (cobertura de construção belga) coloca esta estação ao nível das estações europeias que iam sendo construídas na época, tendo sido inaugurada em maio de 1891 e aberta à exploração em junho desse ano.

Como curiosidade, no ano de 1919 foi ali utilizado o *vagão fantasma* (sistema de segurança utilizado para impedir atos de sabotagem por parte dos grevistas).

A estação encontra-se, desde 1971, classificada pela DGPC - Direção Geral do Património Cultural, como imóvel de interesse público.

Ponte D. Luís



Figura 4: Ponte D. Luís (século XIX)

Fonte: <http://hdl.handle.net/10405/1089>

Localizada sobre o Rio Douro e tendo acesso pelo cais da Ribeira e Avenida Vimara Peres, a ponte *Luiz I* data dos finais do século XIX, num projeto de Teófilo Seyrig (sócio de Gustave Eiffel), é constituída por cinco pilares, destacando um arco de ferro que sustenta os dois tabuleiros.

Seria a 31 de outubro de 1886 que o tabuleiro superior viria a inaugurar e em 1887, o tabuleiro inferior.

Saliente-se que a ponte padecia de portagem (cincos reis por pessoa) e que a mesma se manteve até 1 de janeiro de 1944.

Desde 1996 é considerada Património Mundial pela UNESCO.

Desde 2005 o tabuleiro superior serve uma das linhas do Metro do Porto e o tabuleiro inferior destina-se a peões e veículos automóveis.

Estação de S. Bento



Figura 5: Estação de S. Bento - Porto (1932)

Fonte: <http://hdl.handle.net/10405/1096>

Data dos finais do século XIX e localiza-se na Praça de Almeida Garrett, Rua do Loureiro, Rua da Madeira, tendo a primeira pedra sido lançada pelo Rei D. Carlos I em 1900, num projeto da autoria do arquiteto Marques da Silva.

A gare é construída em ferro fundido e no seu interior podem ser vistos os majestosos azulejos da autoria de Jorge Colaço.

Depois de construída a Estação de Campanhã e com o elevado fluxo de passageiros e mercadorias, localizando-se longe do centro da cidade, a Companhia decidiu construir uma nova estação.

Em julho de 2010, iniciaram-se as obras de restauro e conservação dos azulejos da estação, pelas então entidades REFER e IGESPAR, terminando em maio de 2011.

Tantos outros exemplos caberiam nesta explanação e contextualizando o capítulo seguinte onde será abordado em profundidade o tema Património Ferroviário, o Doutor Jorge Custódio diz-nos na primeira pessoa que este:

“ (...)é uma componente do património industrial e por outro a sua situação em Portugal não é boa. Ainda não se conhecem os seus valores intrínsecos a preservar, no caos que temos vivido e dos bens que entretanto se perderam.”

I.2. O TURISMO CULTURAL E O PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO

Numa perspetiva de natureza internacional o *Internacional Council of Museums* (ICOM):

“(...)o turismo cultural está ligado ao Património através de um conjunto de contribuições culturais de pessoas ou de uma comunidade que apresentam evidências objetivas da sua identidade através de expressões culturais. Esta ligação é única e excecional e constitui um novo recurso. (...) os museus são classificados de acordo com a sua natureza e coleções e quanto mais atrativos conseguem ser para os diferentes públicos maior será o número de visitantes que conseguem atrair (...) os turistas preferem visitar aqueles museus que são representativos da História, Cultura e Tradições da comunidade hospedeira”⁴.

Assim, entende-se que qualificar e diversificar a oferta cultural contribui para o aumento do público e para segmentar esse mesmo público.

O Turismo Cultural e Científico caracteriza-se por um aproximar das comunidades, por transmitir aos turistas, enquanto segmento do Turismo que se relaciona com a Cultura e com a História e Património, formas de aprendizagem e de experiências que podem reconstituir quadros históricos e sociais assim valorizados.

Iniciativas de salvaguarda do património, nomeadamente no que diz respeito à arquitetura industrial ferroviária tiveram lugar um pouco por todo o mundo, como é o caso da Inglaterra, onde a partir da década de 70, instalações de carácter industrial como depósitos, cocheiras, redondas ou mesmo oficinas se tornaram espaços onde se privilegiam as atividades culturais, gerando produtos turísticos (Kull, 1998).

Estes novos espaços propiciam, então, novos modos de fruir o património. Na grande maioria das vezes, são áreas que se encontravam obsoletas as que, planeadas para serem turistificadas dentro dos parâmetros admissíveis pela componente do Turismo responsável, se tornam novas centralidades e zonas atrativas para o sector económico.

⁴ Proposal for a Charter of *Principales for Museums and Cultural Tourism*, ICOM http://icom.museum/prop_tour.html, acedido em 9.5.2015. Tradução livre para língua portuguesa.

Segundo Dias (2003) o próprio sector político da Cultura deve tomar consciência da importância destes espaços, recuperando-se um património repleto de histórias e entender-se este mesmo património enquanto produto atrativo, capaz de desenvolver economicamente uma região. Dias confirma mesmo que os trabalhadores deste meio (ferroviário) devem integrar a ativação do produto, de forma a que este se afirme enquanto recurso turístico.

Também Barreto (2000) e Vieira Fialho (2002) nos dizem que a cultura não é estática, está em constante mudança, atualiza-se e estimula a memória do povo, da comunidade levando ao desenvolvimento das regiões que detêm o património.

O homem é um ser cultural e é o produto de uma determinada cultura, que integra uma organização social. A cultura transmite-se e cada geração vindoura recebe-a como de património se tratasse. E porque cada pessoa a pode trabalhar, acrescentar novas contribuições, estamos perante produtores de cultura.

No quotidiano deste grupo socioprofissional, sujeito a uma disciplina rígida que se revela no seu fardamento, ajustado, naturalmente, às suas funções e grau hierárquico, encontram-se as memórias de quem faz parte da história dos caminhos de ferro.

A memória existe, segundo Ribeiro (2003), 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”.

E é, ainda, definida por Chapouthier (2006) como:

“(…) a capacidade que certos seres vivos têm de armazenar, no sistema nervoso, dados ou informações sobre o meio que os cerca, para assim modificar o próprio comportamento.”

É em 1830 numa viagem entre Manchester e Liverpool que é estabelecido o transporte de passageiros e se inicia uma mudança total do que é a vida em sociedade. E é com o comboio que surge também o Turismo.

Do ponto de vista teórico, o conceito de Património Ferroviário é abrangente e deve ser analisado tendo em conta a própria evolução do caminho de ferro. Trata-se de uma herança cultural de bens que entram em desuso, mas que não se esgota na sua integração apenas num museu.

E desta forma, a história dos caminhos de ferro é muito mais do que a descrição desse mundo característico dos transportes em que podemos falar em máquinas, estações de passageiros, redondas, viadutos ou pontes. É feita de pessoas, dos ferroviários, das suas vivências e também das duas experiências quotidianas. Histórias de vida, familiares e profissionais, que nos permitem, quando já não existe material do passado, ver aquilo que deixou de existir (Pesavento 2002).

O Património Ferroviário é vasto, dividindo-se em móvel, imóvel e bens intangíveis.

O imóvel incorpora as obras de arte (túneis, pontes...), as estações de caminhos de ferro e os próprios edifícios, resultado da conseqüente industrialização. Mas é nesta última dimensão que se encontram os hábitos, os saberes, os costumes, as tradições, bem como a memória.

É a memória do homem que faz a história das gentes. É esta a base da oralidade e é através deste processo de comunicação que é possível recontar os feitos e avivar as lembranças. Desta forma, o património recorda as vivências, mantém e preserva a identidade de uma nação, de uma família (Choay 1992). O património é, desta forma, a herança deixada pelos nossos antepassados.

Assim sendo, o caminho de ferro teve um papel preponderante no desenvolvimento da sociedade, da vida quotidiana, dos hábitos e costumes e ainda no próprio Turismo.

Em 1841, Thomas Cook organiza pela primeira vez uma viagem, nomeadamente para congressistas da área da Medicina, alugando um comboio de Leicester e Loughborough. Tratou-se da primeira viagem de comboio organizada, o que viria a dar origem ao Turismo organizado e ainda ao próprio desenvolvimento das agências de viagens.

Vendo o enorme potencial de negócio que daqui poderia advir, este empreendedor do século XIX cria alguns anos depois, em 1851, a Agência de Viagens *Thomas Cook and son*.

Em Portugal, o início dos trabalhos para a construção do caminhos de ferro no Beato, pela Companhia Central Peninsular do Caminho de Ferro Português, tiveram lugar com a

presença da família real, nomeadamente a Rainha D. Maria II e o Rei D. Fernando a 7 de maio de 1853.

Por impulso de D. Pedro V, Portugal em 1856 inicia-se na economia ferroviária sob orientação de Fontes Pereira de Melo.

Com a construção de uma rede de carris, a economia nacional transforma-se e surgem a partir daqui novas atividades económicas, algumas mesmo orientadas ao Turismo.



Figura 6: Aguarela do início dos trabalhos de construção do caminho de ferro por António Joaquim de Santa Bárbara (Século XIX)

Fonte: MNF



Figura 7: Bilhete N.º 5 da viagem inaugural de Caminho de Ferro do troço de Lisboa ao Carregado, 1856

Fonte: MNF

Em 1932, por iniciativa da Companhia, começaram a realizar-se viagens turísticas no chamado *Comboio mistério* que partia do Rossio (Lisboa), sendo que as viagens se realizavam ao fim de semana e apenas era conhecida a hora de partida. O destino da viagem apenas era revelado depois desta se ter iniciado. As viagens eram efetuadas, predominantemente, a zonas como Serra da Estrela, Trás-os-Montes, Beira-Interior, Lisboa e Cascais.

Este seria um passo grande no que ao Turismo dizia respeito para a época. Também por esta altura, a Comissão de Iniciativa da Covilhã e a Companhia estabelecem contactos para que este comboio tenha como destino aquela cidade, o que viria a acontecer até cerca de 1936.

António Montês, chefe do Turismo da Companhia, foi quem esteve ligado à criação destes comboios que viriam a dar alanco aos *Expressos Populares*.

Em 1936 tem lugar o *I Congresso Nacional de Turismo*, em Lisboa, com o objetivo de fomentar a economia através do turismo com recurso às paisagens, ao clima e à hidroterapia⁵.

Produto da Revolução Industrial e tendo surgido devido à necessidade de deslocação de pessoas e bens, o transporte ferroviário passa a ser visto como umas das melhores invenções, pois os transportes até então existentes não tinham a capacidade de resposta pretendida. Facto este, que leva a própria indústria da ferrovia a crescer e a desenvolver-se rapidamente com cada vez locomotivas mais potentes e com uma maior capacidade de transporte.

No contexto da industrialização da Europa levada a outras partes do mundo e numa época pós-vapor começam-se a procurar alternativas a esta força motriz, grande produtora de poluição e que exigia paragens constantes para abastecimento de água e carvão, limpezas e ainda a um grande esforço por parte da equipa (maquinista e fogueiro).

Com o desenvolvimento da rede ferroviária sobretudo na Europa, o próprio Turismo se modifica. As viagens de lazer, que num primeiro momento eram apenas dirigidas à aristocracia passam, no século XIX, a ser acessíveis à burguesia enriquecida. Desta forma, determinados locais passam a estar condicionados pela rede ferroviária tornando-se assim destino de turistas como é o caso de estâncias balneares.

⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferros Portugueses*, 1936

A história dos caminhos de ferro confunde-se, como se poderá observar, com a história do Turismo. E aqui, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* assume um papel preponderante, sendo um dos principais meios de divulgação no que toca ora a caminhos de ferro ora a Turismo. Surgem páginas inteiramente dedicadas a imagens com o que de melhor Portugal tem para oferecer em termos paisagísticos; espaços dedicados a crónicas sobre viagens; artigos de hotelaria e até mesmo notas de viagem.

Toda esta projeção da oferta turística de Portugal na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pode dever-se ao facto do seu fundador, Leonildo de Mendonça e Costa, ter sido um homem amante de viagens e que chegou mesmo a publicar *Itinerários da viagem em todo o paiz e para Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha* (1907). A obra foi igualmente produzida em formato de livro de bolso à semelhança do que Thomas Cook já tinha feito com a sua coleção *Tourist's Handbooks*.

Leonildo de Mendonça e Costa vai mais longe e cria, em 1906, a *Sociedade Propaganda de Portugal*, cujos objetivos centrais visavam:

“(...) promover (...) o desenvolvimento intelectual, moral e imaterial do país e, principalmente esforçar-se por que ele seja visitado e amado por nacionais e estrangeiros”⁶.

A construção da rede ferroviária acarretava elevados custos pelo que as companhias de caminhos de ferro se veem obrigadas a diversificar a sua oferta nomeadamente com tarifas para destinos como termas, praias e outros locais de lazer.

Começam a ser publicados guias de viagem no século XIX como *O Guia Oficial dos Caminhos de Ferro em Portugal* (1882) ou o *Novo Guia Luso-Brasileiro do Viajante na Europa* (1876).

Estas mesmas tarifas mais reduzidas eram, desta forma, publicadas n' *O Guia Oficial dos Caminhos de Ferro em Portugal*, bem como na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Numa perspetiva de progresso industrial e assistindo-se ao crescimento internacional da economia com a criação e alargamento dos mercados, a popularização das viagens foi uma consequência deste incremento produtivo, sendo que no século XX, as linhas que passavam pelas metrópoles, Lisboa e Porto, surgem como as linhas mais utilizadas,

⁶ *Estatutos da Sociedade de Propaganda de Portugal*. Lisboa, 1906.

nomeadamente pelo facto de levarem às principais estâncias balneares: Lisboa-Cascais; Figueira da Foz e Sintra. Por este motivo, organizaram-se algumas viagens com destino às praias, como por exemplo em 1893, relato que nos é dado pela *Gazeta* de 16 de setembro⁷ :

“Bilhetes baratos – no dia 23 realiza-se, como adiante anunciamos, um comboio rápido especial entre Lisboa e Figueira (...)”.

Ainda, para incentivar as viagens, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em parceria com outras companhias estrangeiras cria a iniciativa *Viagens Circulatórias*. Com início em 1889 têm lugar em Portugal, França e Espanha.

Ao longo do tempo, várias vão sendo as ações para facilitar a utilização do comboio para destinos de lazer, saúde e bem-estar, tais como: como bilhetes de ida e volta (1891)⁸; bilhetes quilométricos (1906); bilhetes de excursão (1909), entre outros.

As próprias estações começam a ser embelezadas e são criadas cada vez mais comodidades para os passageiros, recorrendo-se aos melhores arquitetos e engenheiros da Companhia.

O comboio veio, desta forma, trazer à sociedade uma maior facilidade de deslocação e maior comodidade de viagem. A isto, somaram-se as iniciativas das companhias para cativar cada vez mais turistas e excursionistas levando ao crescimento e desenvolvimento económico, cultural e à diversidade de oferta do Turismo em Portugal.

⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1893

⁸ Depois da inauguração da Linha da Beira Baixa a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses organiza viagens com bilhetes de ida e volta, a um custo reduzido, para o percurso Castelo Branco-Covilhã e Covilhã-Castelo Branco.

II - CAMINHOS DE FERRO

II.1. Definição de conceitos e evolução histórica

II. 2. O caminho de ferro nas suas várias dimensões: cinema, fotografia, literatura, pintura, azulejaria, teatro e música

II.1. DEFINIÇÃO DE CONCEITOS E EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Os primórdios

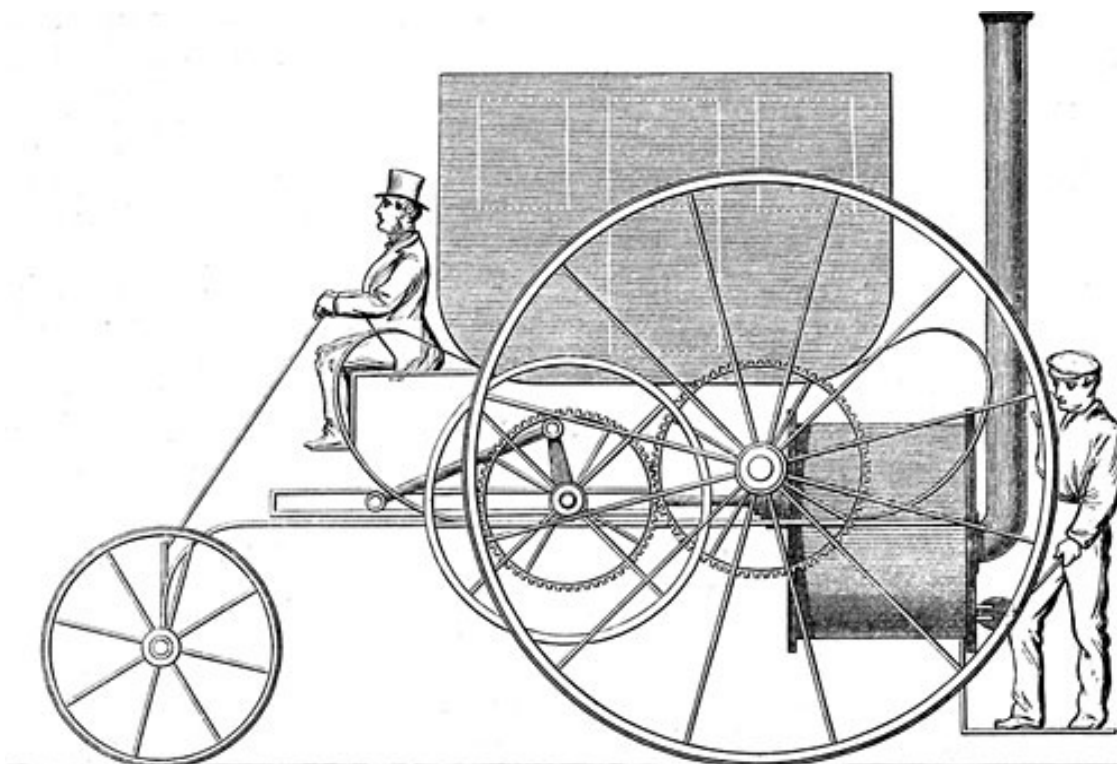


Figura 8: Locomotiva de passageiros de Richard Trevithick construída em 1803

Fonte: www.engineering-timelines.com

Com início em Inglaterra, no século XVIII, rapidamente a Revolução Industrial se expande a outros países, sendo impulsionada por fatores demográficos, geográficos e económicos. Marcada pela invenção da locomotiva a vapor e da própria máquina a vapor, revoluciona totalmente a navegação e o transporte ferroviário.

É em 1801 que o engenheiro Richard Trevithick constrói a primeira locomotiva rodoviária *The Puffing Devil* e em 1803 cria o *London Steam Carriage* e no ano seguinte, a primeira locomotiva para caminho de ferro para ser utilizada nas minas em Pen-Y-Darren (país de Gales). No entanto, a mesma sofria constantes avarias o que levava a que os carris se partissem, pois tinham sido concebidos apenas para a utilização de carruagens puxadas por cavalos.

Em 1812, John Blenkinsop constrói uma locomotiva com cremalheira.

Em 1814, George Stephenson constrói a *Blucher*, destinada apenas ao transporte mineiro.

Inventada por Marc Seguin d'Annonay a caldeira tubular é utilizada na *Rocket*.

Em 1827, a América tem caminho de ferro, o *Baltimore Ohio Rail Road* e no continente europeu, um dos primeiros troços foi inaugurado a 5 de maio de 1835, na Bélgica. Muitos outros países europeus se lhe seguiram num curto espaço de tempo.

Portugal

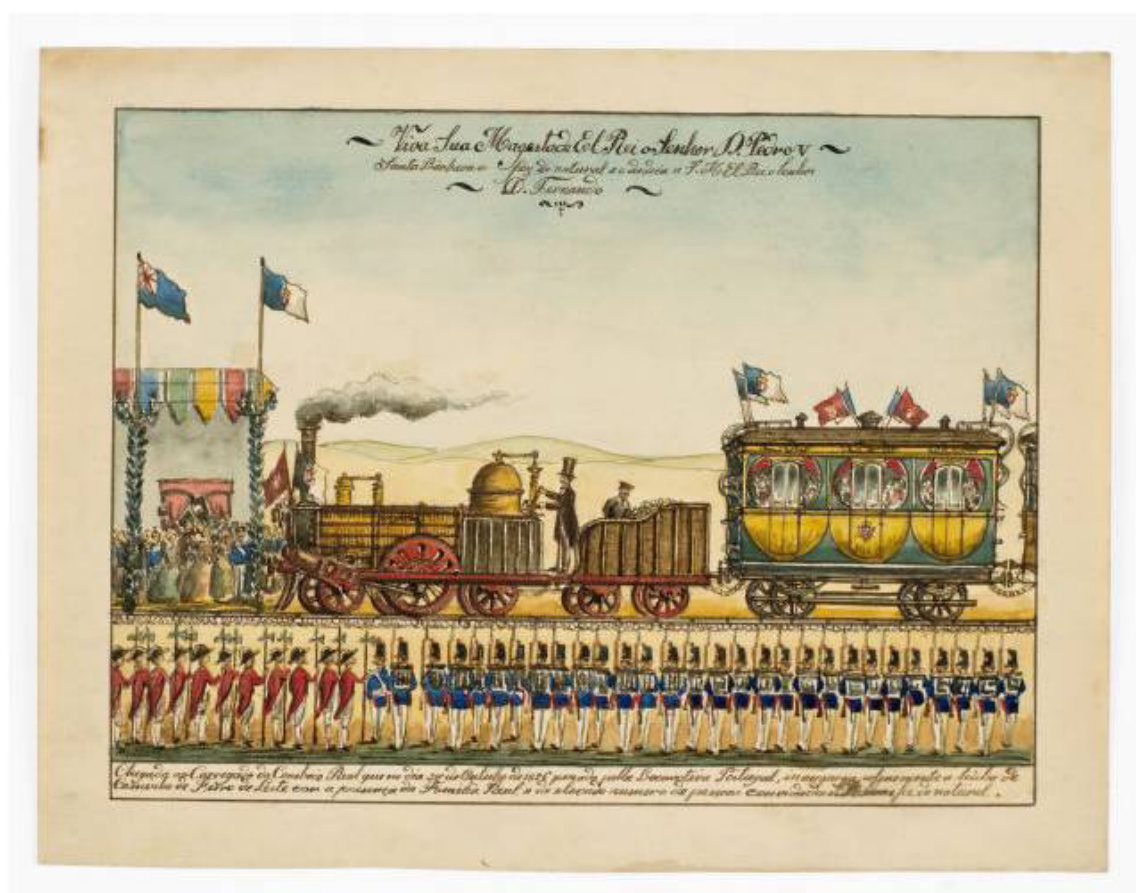


Figura 9: Aguarela de António Joaquim de Santa Bárbara que regista a chegada do Comboio Real ao Carregado, no dia 28 de outubro de 1856 (século XIX)

Fonte: MNF

Fontes Pereira de Melo (1819-1887) foi o grande impulsionador dos caminhos de ferro no país, figura central da Regeneração, criou o Ministério das Obras Públicas e foi motor para o desenvolvimento do estudo da agricultura e da indústria, tendo fundando,

nomeadamente, o Instituto Agrícola e o Instituto Industrial. Montou, ainda, a primeira linha telegráfica, incitou as carreiras e os barcos a vapor, os serviços postais e a rede telefónica. A sua obra ficou conhecida pelo nome *Fontismo*.

Em 1856, Portugal e Espanha reúnem esforços para a criação de uma ligação ferroviária peninsular e são apresentadas três propostas pelos engenheiros Thomaz Rumball, Wattier e Joaquim Nunes de Aguiar. O traçado escolhido seria a ligação de Elvas a Badajoz.

É ainda neste ano, a 28 de outubro de 1856 que tem lugar a inauguração do caminho de ferro em Portugal, onde o *Comboio Real* tracionado por uma locomotiva a vapor partiu de Santa Apolónia em direção ao Carregado, num percurso de 37 quilómetros em 40 minutos. Este seria o começo de uma maior e melhor mobilidade de bens e pessoas no nosso país.

A comunicação e o desenvolvimento da rede telegráfica



Figura 10: Mesa Telegráfica de sistema Bréguet do século XIX

Fonte: MNF

Em França, no ano de 1793, com um clima de instabilidade instaurado pela revolução, Claude Chappe, físico e engenheiro, vai testar o seu telégrafo ótico ou de braços que cedo se viria a revelar como um auxiliar precioso para os militares.

Entre 1793 e 1855 o país cobre-se da mais extensa rede de comunicação do mundo, sob a vigilância do Ministério da Guerra e do Interior. O telégrafo ótico só sairá, desta forma, do domínio da Segurança Nacional quando, inventado o telégrafo elétrico, em 1837, por William Cooke, Charles Wheatstone e Samuel Morse, o acesso ao serviço é autorizado às Companhias de Caminhos de Ferro, às Bolsas de Comércio, às Agências Noticiosas e às pessoas que sabiam utilizar a máquina e que conheciam o código Morse. Mas ainda assim, o aparelho apresenta alguns aspetos que necessitam de ser melhorados.

Inglaterra é o primeiro país onde este telégrafo é pela primeira vez utilizado na circulação ferroviária, decorria o ano de 1840, na Linha de Londres a Blackwall, para assinalar a marcha de composições. A aplicação do *Block System* veio permitir aos chefes de estação ver, num quadrante e de forma eletrónica, em que secção está a máquina.

Na Alemanha, também por esta altura, Carl Gauss e Wilhelm Weber, experimentam o telégrafo através de um processo, numa das primeiras linhas construídas, que deteta qualquer problema que aconteça nos carris.

Em 1876, Alexander Graham Bell acreditando que conseguiria transmitir a voz humana, depois de vários estudos e experiências, patenteia o projeto de um telégrafo acústico. Passava então, a ser possível transmitir a voz por meio de um fio de telégrafo. Havia, no entanto, um problema pois o transmissor possuía um fraco sinal elétrico, que limitava a qualidade e a distância da mensagem. É então que Thomas Alva Edison, entre os anos de 1876 e 1878, trabalha para melhorar o transmissor do telefone de Bell, que acaba por ser substituído por um microfone de carbono. Assim, já era possível que o som reproduzido tivesse boa intensidade e pudesse ser ouvido claramente.

O telefone tornar-se-ia um sucesso comercial.

Já em Portugal as primeiras experiências com o telégrafo elétrico têm lugar no Porto, aquando da substituição do telégrafo semaforico, até então utilizado nas comunicações com a Foz do Douro.

Por volta de 1845, a Companhia de Obras Públicas incumbe o Engenheiro José Vitorino Damásio de visionar e estudar os sistemas telegráficos que estavam em funcionamento em Inglaterra e em França. É, então, escolhido o sistema de *Bain*, para ficar ao serviço do Governo (para despachar correspondência) e para a utilização das companhias de caminhos de ferro é escolhido o telégrafo de *Bréguet*, que embora mais caro, era mais fácil de operar e possuía um maior reconhecimento internacional.

O primeiro teste das comunicações é feito do Terreiro do Paço para o Palácio das Necessidades, a 16 de setembro de 1855, sendo um êxito.

Em 1870, a rede telegráfica já estava em expansão.

Em 1885, Thomas Edison usa o fenómeno da indução eletromagnética como forma de comunicar com comboios em circulação, quando paralelos à linha telegráfica.

Em março de 1901, realizam-se as primeiras experiências de telegrafia sem fios (TSF). A primeira estação portuguesa de radiotelegrafia tem início a 16 de fevereiro de 1910, no Arsenal da Marinha.

Portugal vai desenvolvendo a sua rede telegráfica, a par de outros países. A sua localização de excelência permite que tenha um lugar de destaque, no que concerne à rede de cabos submarinos que liga a Europa a outros países.

Os serviços sociais



Figura 11: Salão Serviço Médico: S9

Fonte: MNF

A organização ferroviária constitui também uma vertente de interesse social, quer nos domínios da saúde e ocupação dos tempos livres dos trabalhadores, quer da inovação no tecido produtivo nacional.

As companhias portuguesas desde cedo foram tentando acompanhar o progresso que o transporte ferroviário trouxe consigo.

Nesta lógica, a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses foi proporcionando aos ferroviários serviços de apoio social: escolas; colónias de férias, sanatórios, armazéns de víveres, dormitórios, serviços de saúde, entre outros.

Em 1876, a Companhia possuía os Serviços Centrais em Lisboa e várias secções distribuídas ao longo da linha férrea.

Destacamos os Serviços de Saúde para uma classe de trabalhadores marcada pelo esforço físico, sujeitos a todo o tipo de intempéries, numa altura em que o carvão era a força motriz das locomotivas.

Aos Serviços Centrais, dirigidos por um médico-chefe, cabia a gestão e a organização dos serviços a si adstritos. Por seu turno, os médicos das secções: garantiam o cumprimento da regulamentação sanitária, visitando as estações, os grupos oficinais, as cantinas e os armazéns de víveres; verificavam a veracidade das declarações médicas provenientes de outros clínicos; atendiam os funcionários e as suas famílias em sua casa, nas estações ou em visitas ao domicílio; garantiam o socorro a acidentados na linha, para onde seguiam no *Comboio Socorro*; realizavam a manutenção dos equipamentos de saúde (ambulâncias, macas, medicamentos...); atestavam a incapacidade física, para os funcionários que solicitassem a reforma; e realizavam, ainda, inspeções de candidatos a empregos na Companhia.

O *Regulamento e Organização do Serviço de Saúde de 25 de Agosto de 1887* trouxe, consigo, várias alterações aos cuidados prestados.

Em algumas estações são criados Postos de Saúde, a que são chamados, numa primeira fase, de *gabinetes*. Aqui encontrava-se, normalmente, um médico e um enfermeiro que prestavam cuidados de saúde aos funcionários e durante a paragem dos comboios, caso fosse necessário podiam auxiliar os próprios passageiros. Tinham, ainda a seu cargo, a verificação e o abastecimento das ambulâncias de estação, dos comboios e das instalações fixas (via, obras metálicas, construção civil, etc.).

Com este *Regulamento*, o médico passa a optar pelo local onde dá as suas consultas (em casa ou na estação) e a visitar os doentes que residem na área habitacional da estação, caso não se possam deslocar à consulta.

Em 1906 com o *Regulamento e organização do Serviço de Saúde*, o médico passa a visitar os pacientes em casa, desde que não residam a mais de um quilómetro da estação.

Os funcionários começam, ainda, a ter assistência médica gratuita sempre que necessário e não apenas em caso de acidente ou de doença resultante do trabalho. Os pacientes podem, também, ser vistos por especialistas contratados pela própria Companhia, desde que solicitado pelo Serviço de Saúde.

Para que nenhuma família ficasse desamparada economicamente, em caso de incapacidade temporária ou mesmo definitiva para o trabalho, a *Caixa de Previdência dos Ferroviários - Caixa de Socorros*, garantia a assistência financeira.

Criada pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, o seu capital provinha de multas aos funcionários, bem como da venda de passes aos trabalhadores da empresa.

Ao longo das linhas, junto aos grandes aglomerados operacionais existiam, ainda, Centros de Assistência onde eram prestados cuidados de enfermagem, como por exemplo injeções, pensos, primeiros cuidados em caso de acidente de trabalho, entre outros.

A expansão da rede ferroviária, nomeadamente com a construção e abertura à exploração de novas linhas e a consequente instalação de serviços de material circulante, levou a que os Postos de Saúde se tornassem insuficientes para atender todos os trabalhadores. Assim, foram adaptadas carruagens a postos médicos, que em dias e em horário pré-definidos, estacionavam em certas estações, de modo a chegar a todo o universo laboral da CP.

Ainda, devido às necessidades de pessoal especializado para construção e manutenção das linhas, sendo que muitas vezes se tinham que deslocar para locais longínquos, levou a que a Companhia tivesse de ter capacidade de acolhimento temporário, para diversas classes de funcionários, garantindo condições de habitação dignas. Foram então construídos dormitórios e casas (de acordo com a hierarquização dos trabalhadores), para as guardas de passagem de nível (mais isoladas) ou de forma agregada levando à criação de bairros⁹.

⁹ No Entroncamento existem exatamente seis zonas em tempos destinadas a habitação dos ferroviários, sendo que existem três bairros: o Bairro do Boneco, a Vila Verde e o Bairro Camões. <http://www.cm-entroncamento.pt/index.php/visitar-2/patrimonio/bairros-ferroviarios>

O caminho de ferro na Madeira e nos Açores



Figura 12: Caminho de Ferro do Monte, comboio junto ao Hotel Belmonte (s.d)

Fonte: <https://www.facebook.com/MadeiraQuaseEsquecida/photos/a.276934722342907.59202.193926413977072/280040758698970/?type=3&theater>

Com a evolução do transporte sobre carris as modalidades de aplicação foram sendo diversas: redes ligando localidades, funiculares e outro tipo de aplicação do método de transporte ferroviário.

Assim não só Portugal Continental foi dotado de caminho de ferro. Também os arquipélagos da Madeira e dos Açores o foram.

António Joaquim Marques, foi o grande impulsionador do caminho de ferro na Madeira, tendo sugerido à Câmara Municipal do Funchal a construção de um elevador entre o Funchal e o Monte.

Em 1891, é aprovado o projeto e depois de vários estudos desenvolvidos pelo engenheiro Raul Mesnier e de reunidas as condições económicas necessárias é formada a Companhia de Caminho de Ferro do Monte.

A 16 de julho de 1893, o primeiro troço de linha é inaugurado, entre Pombal e a Levada de Santa Luzia e a 5 de agosto de 1894 tiveram início as viagens entre Pombal e o Atalhinho. Mais tarde, em 1912, o caminho de ferro chega ao Terreiro da Luta e nesta estação é inaugurado o restaurante Chalet-Esplanade, com uma vista panorâmica extraordinária, sendo explorado pela Companhia.

Uma grave explosão numa caldeira de uma locomotiva, que se deslocava entre a Levada e o Livramento, em 1919, transportando 56 passageiros, causa a morte de quatro pessoas e faz vários feridos. O acidente leva à suspensão das viagens até 1 de fevereiro de 1920.

Localmente o comboio começa a ser visto como perigoso e as pessoas afastam-se deste meio transporte. Também, a 2ª Guerra Mundial faz com que a Madeira deixe de ser um destino de eleição e a Companhia de Caminho de Ferro entra em sérios problemas financeiros. Em 1943, a linha acaba por ser desmantelada sendo parte do material utilizado para a reparação do Elevador do Bom Jesus, em Braga.

Em 2003, começa a ser implementado um projeto para a reconstrução do Caminho de Ferro do Monte, pela Câmara Municipal do Funchal e pela empresa Teleféricos da Madeira, com o objetivo de se construir um caminho de ferro funicular entre o Terreiro da Luta e o Monte, pelo antigo traçado da linha férrea.

Nos Açores, mais concretamente na capital, em S. Miguel (Ponta Delgada), no século XIX, é construído um porto marítimo devido ao fluxo turístico que a procurava. Em simultâneo é construída uma linha férrea que inaugura em 1862¹⁰.

Vários projetos se seguiram para a construção de uma linha entre Ponta Delgada e a Ribeira Grande e outro entre Ponta Delgada e Povoação; ainda, uma linha ligando a cidade, Vale das Furnas e a Vila da Ribeira Grande, mas nenhum chega a ser, efetivamente, concretizado.

As locomotivas utilizadas nos Açores serviram apenas para apoio, criação e expansão do porto e a sua atividade termina em 1973.

¹⁰ A linha acaba por ser encerrada no ano de 1888, tendo apenas sido utilizada para a construção do porto.

As estações de caminhos de ferro



Figura 13: Estação de S. Bento – Porto (s.d)

Fonte: www.douro.com.pt

Tendo em atenção o valor patrimonial, estético e simbólico do locus dos edificados que fazem parte do apoio à logística e exploração ferroviária há elementos construídos que são marcos valorizados para o Turismo Ferroviário.

As estações de caminhos de ferro como espaço mais visível da paisagem ferroviária e símbolo do progresso, compreendem vários edifícios, sendo cada um destinado a um tipo de serviço, nomeadamente: o serviço de passageiros, o serviço de mercadorias e o serviço de tração. Estes edifícios estão ligados por vias ou linhas, lugar de passagem de comboios e cais, local de passagem de passageiros e bagagens.

Um dos espaços mais importantes das estações é o edifício de passageiros, que reflete a hierarquização das mesmas. O edifício possui do lado do cais, uma cobertura que o protege. Por seu turno, do lado oposto encontram-se pórticos cobertos, podendo estes

substituir o próprio edifício de passageiros pois podem ter bilheteiras e ainda, outros serviços de apoio.

No edifício de passageiros há expedição de bilhetes, recolha de bagagens e salas de espera. Ainda, algumas estações com grande importância possuem uma cantina ou restaurante, que pode funcionar num outro espaço.

No piso superior encontram-se as dependências do chefe de estação e outros altos funcionários, sendo daqui possível visualizar toda a estação.

No que concerne às instalações sanitárias, estão localizadas no exterior do edifício.

O serviço de mercadorias possui cais de carga, descarga e armazenamento.

Os cais podem ser cobertos ou descobertos, fechados ou abertos e têm como função armazenar as mercadorias, que posteriormente serão transportadas por caminho de ferro. Dependendo da mercadoria, deve obedecer-se a determinados tipos de procedimentos.

Os serviços acessórios de tração incluem os grandes hangares destinados aos depósitos de locomotivas, as oficinas e os depósitos de água.

Os depósitos de máquinas guardam o material circulante, sendo construídos em pontos-chave da rede ferroviária. Os depósitos de água destinam-se a armazenar a água para depois ser utilizada nas caldeiras das locomotivas a vapor.

A história dos transportes e dos caminhos de ferro, a sua origem e desenvolvimento, faz parte da história da evolução da sociedade tendo contribuído para mudanças na vida quotidiana (social) e económica dos países, mudando por completo a forma de viajar.

Embora existam já alguns estudos sobre a ligação entre a ferrovia e as obras de arte concluímos que há um importante acervo artístico que ainda pode ser explorado e difundido no turismo temático, nomeadamente, o ferroviário.

IV.2. O CAMINHO DE FERRO NAS SUAS VÁRIAS DIMENSÕES: CINEMA, FOTOGRAFIA, LITERATURA, PINTURA, AZULEJARIA, TEATRO E MÚSICA

IV.2.1. O CINEMA



Figura 14: Cottinelli Telmo e o operador e fotógrafo Octávio Bobone durante as filmagens do documentário *Máquinas e Maquinistas*, na Estação de Campolide, em Lisboa (1945)

Fonte: MNF

As dimensões do caminho de ferro permitem que a favor da sua dinamização turística sejam invocadas expressões estéticas que valorizam as narrativas de visitação a espaços ferroviários sejam eles musealizados ou ao uso corrente.

A cidade do Entroncamento reúne excelentes condições para que no curto/médio prazo se construa um Centro de Conhecimento Ferroviário explorando o riquíssimo património pré-existente formatado para o uso do Turismo Cultural e explorando a economia para criar

condições de retorno económico que tornem esta cidade ainda com mais notoriedade e eventualmente com a criação de emprego na fileira do Turismo e do Turismo Ferroviário.

João Ângelo Cottinelli Telmo, filho de Cecília Cottinelli Telmo e de Cristiano da Luz Telmo, nasceu em Lisboa a 23 de novembro de 1897 e viria a falecer em Cascais a 18 de setembro de 1948, num acidente de pesca desportiva.

Destacou-se em várias áreas, desde a arquitetura, ao cinema, passando pelo ensino, pela ilustração e pela banda desenhada, fez poesia, foi jornalista e argumentista, foi bailarino e compôs música.

Formado em arquitetura na Escola de Belas Artes de Lisboa (1920), os seus primeiros projetos foram em 1922, o Pavilhão de Honra de Portugal, na Exposição Internacional do Rio de Janeiro e em 1923, a Escola Camões na cidade do Entroncamento. Neste ano, é ainda admitido para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, também como arquiteto. Aqui realizou importantes projetos como o edifício de passageiros da Estação Ferroviária de Tomar, o de Vila Real de Santo António, o de Campolide; as torres de sinalização do Pinhal Novo; a Estação Fluvial Sul e Sueste; o Plano da Exposição do *Mundo Português*; o Liceu D. João de Castro, em Lisboa; o Plano da cidade universitária de Coimbra; o Sanatório das Penhas da Saúde, entre outros.

Por volta de 1921 dirige a revista *ABC-zinho*, para o público infanto-juvenil. Nesta, produziu conteúdos, nomeadamente textos, ilustrações e banda desenhada.

No ano de 1930, realiza o primeiro filme sonoro português, *A canção de Lisboa*, onde participam Beatriz Costa e Vasco Santana,

De 1938 a 1942 é responsável pela revista *Arquitectos*, colaborando na *Ilustração Portuguesa* e escrevendo artigos de arte para o jornal *Acção*.

Em 1939 é nomeado arquiteto-chefe da Exposição *Mundo Português*, grande marco do Estado Novo.

Desta exposição fizeram parte outros grandes arquitetos, escultores e pintores, ligados ao modernismo nacional, tais como: Bernardo Marques, Carlos Botelho, Jorge Barradas, Leopoldo de Almeida, Pardal Monteiro, Almada Negreiros e Cristino da Silva.

No ano de 1941, recebe a Grã- Cruz da Ordem Militar de Cristo.

Em 1947/1948 filmou a obra *Gente de Via* que viria a ser apresentado aos ferroviários em 1948 em sessões consideradas pela CP como formativas mostrando a importância da disciplina e do dever do trabalho, tão característicos do Estado Novo.

As sessões eram sobretudo documentários relatando a vida quotidiana dos mesmos. Refira-se ainda, também de Cottinelli, a *A canção de Lisboa*, o primeiro filme sonoro em Portugal (1930).

Abordando o trabalho do dia-a-dia *Gente de Via* mostra as ferramentas utilizadas pelos ferroviários para tarefas como o assentamento de travessas nas linhas: chefe de lanço, chefe de distrito, guarda de linha, assentadores, entre muitos outros.

Cottinelli realizou ainda *Máquinas e Maquinistas* em 1945, filmado em Campolide, tendo como instrumento maquinistas e a sua relação com as locomotivas e onde podem ser vistas várias manobras e *Obras de Arte*, em 1946¹¹.

Estes foram tempos em que o cinema português se começou a afirmar em Portugal ora com documentários ora com a célebre *Canção de Lisboa*. Sob o argumento e a realização de Cottinelli Telmo, contou com a produção de João Ortigão Ramos, a caracterização de Emmanuel Altberg, a montagem de Tonka Taldy, a direção de fotografia de Henry Barreyre, César de Sá, Octávio Bobone e a música de Raúl Portela, Raúl Ferrão, René Bohet e Jaime Silva.

Do elenco fizeram parte grandes nomes como Beatriz Costa, Vasco Santana, Elvira Coutinho, entre outros.

Em 2005 Filipe La Féria viria a estrear no Teatro Politeama o musical, *A Canção de Lisboa*.

Mas também, Brum do Canto veio a contribuir para a afirmação da CP enquanto impulsionadora do cinema nacional quando com o filme *Chaimite – A queda do Império Vátua* (1953)¹² onde a CP empresta uma das suas locomotivas para integrar as filmagens, nomeadamente a CP-004¹³.

Muitos outros filmes utilizaram o comboio ou as estações para o desenrolar da ação da história como é o caso de *Strangers 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 e *Night Train to Lisbon* (2013) de Bille August.

Detentor do vasto leque do património ferroviário português, o MNF é procurado por várias produtoras que pesquisam cenários para o desenvolvimento dos seus trabalhos.

¹¹ <http://www.fmnf.pt/Gente%20de%20Via%20na%20cinematografia%20de%20Cottinelli%20Telmo>

¹² Obra que aborda a temática dos acontecimentos decorridos em Gungunhana e ainda na Guerra de África de 1890.

¹³ Société John Cockerill, 1890

Exemplo deste facto foi a realização do filme publicitário de Natal da marca Nós¹⁴ (2014), pela Ministério dos Filmes, que contou com a participação de cantores portugueses como Carlos do Carmo, Camané, os Dead Combo, entre outros e realizou filmagens em vários locais de Portugal, tendo muitas das cenas sido gravadas numa carruagem restaurante do *Sud-Express* e no Furgão do *Comboio Presidencial* utilizando ainda o espaço exterior junto à Rotunda de Locomotivas e ao depósito de água para a recriação da ceia de Natal.

Um dos produtos do Turismo Ferroviário que pode ser explorado será a recolheção da filmografia possível através de uma coleção que enriquecerá a visita e que poderá estar à venda na loja do MNF.

¹⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=fm0ASD3ZIH4>

IV.2. 2. A FOTOGRAFIA



Figura 15: *Viajante madrugador (Campanhã, Porto)* de Varela Pêcurto (1957)

Fonte:<http://www.matriznet.dgpc.pt/MatrizNet/Objectos/ObjectosConsultar.aspx?IdReg=205838>

A fotografia como excelente meio de comunicação pode ser utilizada na investigação de temas ferroviários e simultaneamente tornar-se um compósito de produto turístico ferroviário de coleções vendáveis.

Com Joseph-Nicéphore Niepce (1765-1833) e Louis Jacques Mandé Daguerre (1787-1851), a fotografia surge e invade o panorama nacional e internacional, nomeadamente entre 1824 e 1840. Com esta invenção pretendia-se substituir o desenho e a pintura por uma memória mais fiável.

Um pouco por todo o lado vão surgindo casas de fotografia, ateliês e começam a registar-se individualidades, paisagens, obras públicas, produtos, entre outros.

Com o tempo, as funções da fotografia foram-se alterando, como por exemplo, passando a estar ao serviço da própria Comunicação Social.

Os momentos ferroviários também começam a ser registados por nomes como: João Lino de Carvalho (1859-1926), Emílio Biel (1838-1915), Francesco Rocchini (1820).

Emílio Biel em 1874 compra a antiga Casa Fritz, na Rua do Almada, que rapidamente ficou conhecida como Casa Biel, iniciando assim um trabalho de referência no panorama da fotografia em Portugal.

Varela Pècurto é outro nome a destacar. Nascido em 1925, fotógrafo e operador de câmara doou uma coleção notável de fotografias, em 2008, à FMNF sobre caminhos de ferro.

Desde cedo se iniciou na arte da fotografia tendo em 1954 arrecadado o mais importante prémio atribuído a nível internacional no âmbito da fotografia amadora de salão, o *Excellence da Fédération Internationale d'Art Photographique* (FIAP). Mais recentemente, em 2005 foi-lhe atribuída pela Câmara Municipal de Coimbra a medalha de Mérito Cultural.

Estes fotógrafos foram os pioneiros da fotografia da temática ferroviária captando imagens de estações e de obras de arte, de locomotivas, carruagens e comboios, descarrilamentos, inaugurações, entre tantos outros momentos.

IV.2.3. A LITERATURA

Com a inauguração do caminho de ferro a 28 de outubro de 1856 várias foram as repercussões de tal acontecimento, nomeadamente no que disse respeito à literatura de então.

Desde romances a novelas, o caminho de ferro serviu como pano de fundo a muitas obras. Apesar de não estarem guardados todos os excertos relacionados com a temática ferroviária o Eng.º Frederico de Quadros Abragão reuniu na obra *O caminho de ferro na Literatura Portuguesa*, uma separata do *Boletim da CP*, depoimentos de vários autores portugueses que nas suas obras iam abordando a temática ferroviária. Mais tarde viria mesmo a ser editado pelo centenário dos caminhos de ferro, em 1956, um livro, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Desde 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, muitos são os autores destacados.

“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 Martins¹⁵

A literatura como se constata constitui uma parte inesgotável para alimentação de visitas turísticas. A criação de circuitos literários, itinerários culturais temáticos e rotas de temática ferroviária pode constituir uma forma de exploração turística da literatura já praticada em vários países. Refira-se que em Portugal existem experiências interessantes como a *Rota dos Escritores*¹⁶ e *Portugal Literário*. Através da Associação do Douro Histórico é também possível a partir da obra de Miguel Torga conhecer Vila Real, Peso da

¹⁵ *Cem anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*

¹⁶ <http://www.cm-leiria.pt/pages/401>

Régua, Sabrosa, Alijó, S. João da Pesqueira e Lamego ficando a conhecer-se a região de Trás-os-Montes e do Douro, as suas paisagens, os costumes das gentes¹⁷.

Igualmente através do *Roteiro Queirosiano* é possível descobrir as paisagens que inspiraram Eça de Queirós e que se refletiu na sua obra *Os Maias*.

¹⁷ <http://www.dourohistorico.pt/turismo/index.php?action=getDetalleRota&id=16>

IV.2.4. A PINTURA

A pintura e outras expressões visuais tais como a gravura e o desenho para além da escultura constituem também excelentes campos de observação para estudo da temática ferroviária e igualmente para o processo de construção de produto turístico nelas baseada. Há museus que podem ser explorados nesta vertente bem como condições particulares que certamente constituirão um excelente motivo de interesse.

Localizada em Alpiarça, a Casa dos Patudos é um exemplo de como o caminho de ferro foi veículo que levou ao enriquecimento daquele espaço no que às obras de arte diz respeito. José Relvas profundo amante de obras de arte conseguiu reunir na Casa dos Patudos uma coleção riquíssima de obras portuguesas e espanholas, adquiridas em leilões, aquando de viagens ao estrangeiro ou mesmo em antiquários.

A partir do século XIX as viagens que realizou de âmbito cultural e também para integrar uma vida mais cosmopolita levou-o a grandes oportunidades de negócio.

No entanto, é de destacar um nome, considerado como o pintor oficial da família, José Malhoa¹⁸.

Como se refere, Relvas nutria grande interesse pela pintura espanhola, tendo mesmo aconselhamento técnico de peritos espanhóis, como é o caso de Federico de Amutio e Asterio Mananós. Outros exemplos são Emilio Velo, proprietário da Casa Napoleón ou Rafael Garcia.

Por diversas vezes as pinturas eram despachadas por caminho de ferro de Badajoz para Santarém, para que José Relvas as pudesse apreciar, tecer as suas considerações e depois, decidir ou não pela compra. Aqui, o aconselhamento cabia a Alejandro Medina.

Na Casa dos Patudos – Museu de Alpiarça várias são as pinturas da autoria de Malhoa, cerca de três dezenas, tendo este retratado, os filhos, a esposa, bem como algumas amigos ilustres.

Realçamos uma litogravura intitulada *À Passagem do comboio* de José Malhoa.

Ribeiro Artur descreve-a como:

¹⁸ José Vital Branco Malhoa nasceu a 28 de abril de 1855 nas Caldas da Rainha e faleceu no ano de 1933 ao dia 26 do mês de outubro. Com apenas 12 anos de idade começou a frequentar a Escola da Real Academia de Belas-Artes de Lisboa. Foi pioneiro do Naturalismo em Portugal (movimento que surge em França, no século XIX no âmbito das artes plásticas e da Literatura).

“uma animada scena, tão frequente, a que o pincel de Malhõa apanhou em flagrante toda a vida e intensa expressão d’alegria expontanea. O comboio foge rapidamente e o rapazio, que correu ás barreiras a vel-o passar, ainda não acabou a esfuziada de gritos e risos; teem todos o gesto animado das grandes ocasiões, um lança a perna sobre o ripado, agita-os um estremecimento de vida, só a rapariguinha que traz ao collo a irmã pequenina, conserva attitude socegada de quem, tendo um dever a cumprir, não pode deixar-se arrebatado por enthusiasmos.”¹⁹

Em 1906, Malhoa leva a Paris, à *Exposição Universal*, cerca de seis obras, sendo que o barco onde as mesmas regressavam acabaria por naufragar perdendo-se grande maioria, incluindo *À passagem do comboio*.

A 8 de abril de 1901 Malhoa assenta no seu livro:

“Recebi na Inspeção Geral da exposição Nacional de Paris, ondé inspector o Ressano Garcia a importancia do seguro dos meus quadros, que figuraram na mesma exposição, os quadros que se perderam no naufragio do “Saint Andre” foram, “Os Oleiros” pertencentes ao Bravo, valor um conto de reis, “a córar a roupa”, tres mil e quinhentos francos, (os quaes me foram pagos a 250 rs estando o Cambio a 259 !) “À passagem do Comboio, pertencente ao José Relvas, valor 300\$000, “O Cathedratico” 1.500 francos, retrato do prior de Constancia 300\$000 – Total - 2:850\$000”²⁰.

¹⁹ B. Sesinando Ribeiro Arthur, in *Arte e Artistas Contemporaneos*, 2ª serie. Lisboa: Livraria Ferin, 1898. p.252 a 253 – A sétima exposição do Gremio Artístico.

²⁰ <http://provocando-umateima.blogspot.pt/2013/01/paris-1900-lexposition-universelle.html>



Figura 16: *À Passagem do comboio* (1900)

Fonte: Museu dos Patudos

Os caminhos de ferro inspiraram, ao longo dos tempos, artistas que o retratam nas suas obras. Alguns exemplos são: António Carvalho de Silva Porto com *O comboio da noite*, Marques de Oliveira com *A mulher da linha* e Veloso Salgado *A menina da sombrinha vermelha*.



Figura 17: Pintura a óleo “Estação de caminho de ferro à noite” de Silva Porto (1850-1893)

Fonte: <http://www.matriznet.dgpc.pt/MatrizNet/Objectos/ObjectosConsultar.aspx?IdReg=207944>

IV. 2.5. A AZULEJARIA



Figura 18: Azulejaria na Estação de Caminhos de Ferro do Entroncamento (2015)

Fonte: Própria

As artes decorativas portuguesas são de uma qualidade e singularidade que as colocam como mundialmente muito apreciadas.

A produção de azulejos (*vide* anexo 5) é de facto um expoente da arte nacional.

Em Portugal grande parte das estações de caminhos de ferro encontram-se embelezadas por magníficos azulejos que retratam aquela cidade, momentos marcantes da história da mesma e do próprio país. Durante o Estado Novo, muitas das estações passaram mesmo a envergar os símbolos das próprias companhias.

Mas, atualmente e apesar das iniciativas de preservação de azulejos em certas estações por parte da IP-Património como foi o caso do restauro dos azulejos do edifício de passageiros pertencentes à Estação de Caminha, que engloba todos os painéis do edifício de passageiros²¹, o potencial turístico deste recurso ainda não é explorado.

Este embelezamento teve sobretudo grande incidência nas décadas de 20 e 50 do passado século, passando o azulejo a ser utilizado em espaços tanto exteriores como interiores. Exteriores, nas fachadas dos edifícios e interiores como espaços de utilização comum, salas

²¹ <http://www.ippatrimonio.pt/centro-de-imprensa/ip-restaura-azulejos-da-estacao-de-caminha>

de espera das próprias estações de caminhos de ferro e mesmo em armazéns, escolas, unidades fabris.

No último período hispano-árabe, Maiorca (Espanha) é um importante centro de produção de azulejo, ditando a produção italiana.

Portugal, num primeiro momento começa por importar, mas ainda no século XVI inicia a produção azulejar.

Semelhante na técnica da majólica, as peças depois de uma primeira cozedura eram revestidas por esmalte e posteriormente era realizada a decoração a pincel, permitindo a elaboração de efeitos de contorno e de modelação, o que não acontecia nas técnicas hispano-árabes. A técnica viria a ficar conhecida por “à italiana”.

Predominando no século XVI as formas renascentistas, o século XVII enaltece motivos com influência oriental, predominando a cor amarela, o verde cobre, contornados a violeta manganês.

Já no final deste século e no início do XVIII apenas se vê alterado os temas e a ornamentação, utilizando-se o azul cobalto, muito pela influência da porcelana chinesa importada do Oriente.

Após o terramoto de 1755 o estilo pombalino é introduzido nas ornamentações passando a utilizar-se uma policromia viva nos emolduramentos. A técnica passa a ser utilizada na maioria das peças, sendo que é uma fase de grande aplicação de azulejos nas fachadas dos edifícios. É criada a Fábrica do Rato que dá origem à instalação de muitas outras pelo país.

Em meados do século XIX, reflexo da industrialização, começa a utilizar-se uma estampilha para contornos e depois para folhagens em conjunto com a utilização do pincel.

Outras técnicas viriam a ser introduzidas, como a usada por Jorge Colaço (1868-1942) que introduziu a pintura sobre o vidro cozido, com dois diferentes tipos de tinta: as cores de grande fogo oferecendo maior durabilidade; as cores de baixo fogo ou mufla, com uma gama de cores vastíssima, mas menos resistentes ao desgaste, por não haver incorporação total do esmalte. Colaço foi, efetivamente, o primeiro pintor português a utilizar a técnica da serigrafia (1940), designada de *silk screen*.

Jorge Colaço é autor dos painéis das estações de Beja, Castelo de Vide, Évora, Marvão e S. Bento. Ainda, nomes como Bastini, Francisco Pereira e José Licínio trabalharam também na azulejaria em estações como Aveiro, Granja, Elvas e Ovar.

O desenho urbano e a arquitetura asseguram a imagem das estações e a atratividade da viagem por comboio, por um lado pelas condições gerais de acessibilidade, por outro, pelo desempenho enquanto edificação significativa.

No Museu do Azulejo (edifício do século XVI), em Lisboa, podemos encontrar toda a história da produção à conceção do azulejo do século XV aos tempos atuais, desde obras nacionais até internacionais que o tornam um museu de referência na arte da azulejaria²².

Considere-se então o azulejo como uma das maiores expressões da cultura, embelezando de norte a sul do país as estações de caminhos de ferro, um património artístico de valor incalculável.

Neste sentido, este bem deve ser potenciado para o Turismo, pois não são nada mais do que testemunhos da história, de épocas passadas, de atividades profissionais que já deixaram de existir, resultado do progresso da sociedade.

²² A partir de maio de 2015 passou a ser possível aceder através de uma biblioteca online <http://digitile.gulbenkian.pt/> ao trabalho de João dos Santos Simões (1907-1972), no âmbito do projeto de investigação Biblioteca DigiTile, resultado de uma iniciativa conjunta do Instituto de História de Arte da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa e da Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian.

IV.2.6. O TEATRO E A MÚSICA

No Teatro e na Música o comboio *Larmanjat*²³ inspirou Manuel Marti a compor um Galope para piano e Luís de Araújo a escrever a peça teatral *A inauguração do Comboio Larmanjat*.

O *Larmanjat*, foi um sistema ferroviário, introduzido em Portugal em 1873 tendo sido concebido para utilizar a rede rodoviária então existente e as locomotivas que estiveram ao serviço nas linhas de caminho de ferro do sistema *Larmanjat* foram encomendadas em Inglaterra à firma Sharp, Stewart and Company Limited.

Espaços de uma construção imponente, são hoje lugares para as mais diversas ações de cariz cultural, como é o caso das estações ferroviárias. Exemplo disso mesmo, foi a iniciativa levada a cabo pela IP – Infraestruturas de Portugal²⁴, num projeto intitulado “Olá de Novo” que terminou a 30 de setembro do corrente ano, decorrendo os espetáculos e as exposições entre Lisboa e o Porto, mais concretamente nas estações do Rossio, Santa Apolónia e Cais do Sodré, de São Bento e de Trofa.

²³ Introduzido em Portugal no ano de 1873, deve o nome ao seu inventor Jean Larmanjat, nascido em França a 4 de março de 1826. Sistema ferroviário mono carril, constituído por uma via.

²⁴ <http://www.refer.pt/centro-de-imprensa/ola-de-novo>

III – TURISMO

1. Definição, organização e estruturação do Turismo
2. Turismo Sustentável e Mobilidade Sustentável. O conceito de Sustentabilidade Turística.
3. Património revitalizado
4. Conceito de Turismo Ferroviário

III.1. DEFINIÇÃO, ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO TURISMO

“Tourism is a social, cultural and economic phenomenon which entails the movement of people to countries or places outside their usual environment for personal or business/professional purposes.

These people are called visitors (which may be either tourists or excursionists; residents or nonresidents)

and tourism has to do with their activities, some of which involve tourism expenditure.”

UNWTO

Desde os primórdios, quando viajar tinha apenas por objetivo o lazer, a descoberta de novos destinos, de paisagens, o Turismo regia-se apenas por contemplar transporte, alimentação e alojamento. Na medida em que se transforma num fenómeno de massas, teve de se adaptar, modernizar e passou a implicar novas áreas do saber²⁵.

Para Pires (2001):

“Em decorrência da Revolução Industrial preparavam-se as condições para o Turismo moderno. (...) [resultante] de grandes transformações sócio-econômicas, tecnológicas e culturais que se iniciaram no final do século XVIII. A revolução nos transportes, a complexidade social em todas as suas variáveis, ocorrida com o fortalecimento das cidades e o prestígio da economia urbana em expansão, além da relativa paz, fizeram a base do turismo moderno.”

Em 1841, Thomas Cook marca para sempre a história do Turismo ao fazer-se deslocar para um congresso de comboio, em grupo, num percurso entre Leicester e Loughborough.

Em 1847, viria a transportar 16 000 pessoas à *Exposição Universal*, em Paris através da sua agência *Thomas Cook and Son*.

²⁵ *Introdução ao Turismo*

No entanto, as viagens que se seguiram a estas acabaram por perder a sua autenticidade, pois os grupos eram cada vez mais numerosos e os turistas visitam sempre os mesmos locais.

Neste sentido, o historiador David Landes (1998) diz-nos o seguinte:

“Os visitantes maravilham-se com o alto padrão de vida inglês: chalés de tijolo, telhados de telha, roupa de lã, sapatos de couro, pão branco (podem-se acompanhar as crescentes rendas da Europa em processo de industrialização pela fronteira do pão branco). Viram mulheres trajando vestidos de algodão estampado e usando chapéu; jovens criadas que se pareciam tanto com as suas patroas que a visita estrangeira ficava na dúvida sobre como dirigir-se à pessoa que vinha abrir-lhe a porta. Viram gente pobre, dizem-nos, mas não miséribles; nada de pedintes famintos, de faces encovadas.”

Em 1840, em Portugal, é fundada a Agência Abreu, com escritórios no Porto, por Bernardo de Abreu.

A agência foi aberta com o objetivo de tratar assuntos como passaportes, vistos de emigração e passagem de navio para a América do Sul para quem pretendia viajar para o Brasil, tendo sido Abreu também um emigrante.

Situada frente à igreja do mosteiro de S. Bento, que viria a dar lugar à estação de caminho de ferro com o mesmo nome, desde logo teve uma localização privilegiada no que concerne à venda de bilhetes de comboio ou para o atendimento de imigrantes.

Depois da 2ª Guerra Mundial, a Agência começou a operar no turismo internacional e nos anos 50 têm lugar as primeiras viagens organizadas²⁶.

Assim sendo, podemos afirmar que a palavra *viagem* surge associada com frequência a Turismo, fazendo ambas parte de uma realidade económica e social. Atualmente a nível internacional é a *World Travel&Tourism Council* que dirige as atividades relacionadas com este sector, enquanto que em Portugal temos as Agências de Viagens e Turismo.

²⁶ Atualmente a Agência Abreu, agora denominada de Viagens Abreu S.A. é mais antiga Agência de Viagens do mundo e a maior detentora de rede de lojas de viagens em Portugal. http://www.abreu.pt/A_Abreu-247.aspx

Complementando a definição da UNWTO podemos afirmar que o Turismo engloba todas as atividades que produzam bens necessários ao visitante. Ou seja, dele fazem parte as atividades dos visitantes em geral que tenham lugar num outro local, fora do ambiente diário dos mesmos.

As necessidades dos visitantes vão desde os meios de transporte, passando pelos serviços das agências de viagens, de alojamento e refeições.

Refira-se, neste sentido, que o Turismo se pode classificar segundo a proveniência dos visitantes: turismo doméstico ou interno (deslocações no próprio país); turismo recetor (viagem a um país) e turismo emissor (viagens de residentes num país a outros países).

Quando se pretende viajar, a deslocação pode ser feita a título individual ou recorrendo-se a uma viagem organizada, através de uma agência de turismo.

O *turismo individual* é a viagem que é preparada de forma livre e de acordo com as pretensões do turista. Já a *viagem organizada* pressupõe que todas as necessidades da mesma estejam incluídas, nomeadamente: transporte, aeroporto, alojamento, visitas e refeições.

Carla Fraga abordada sobre o tema do planeamento diz-nos que:

“(...)uma visão integrada sobre planeamento de transportes e turismo pode auxiliar na gestão destas atividades e no desenvolvimento de políticas públicas para o tratamento desta interface no âmbito dos destinos turísticos.”.

Fraga é autora, juntamente com Guilherme Lohmann, do livro *Transportes e Destinos Turísticos: Planeamento e Gestão*.

Ainda sobre o tema afirma que:

“(...)o planeamento envolve noções temporais variadas, contudo é essencial a continuidade do planeamento ao longo do tempo, considerando além dos resultados e o monitoramento, a continuidade do planeamento em si. Com relação a forma participativa, a relação entre transportes e destinos turísticos pode envolver organizações e atores variados, exemplos: oriundos da iniciativa privada, do poder público, de

organizações sociais, os residentes, os visitantes de destinos turísticos, incluindo os turistas. Portanto, a participação torna-se essencial no planeamento e gestão cujo o foco seja o provimento de transportes e o desenvolvimento de destinos turísticos de maneira sustentável”.

Em Portugal, segundo o Instituto Nacional de Estatística no que respeita ao 2º semestre de 2015, totalizaram-se 32,9 milhões de deslocações, verificando-se um aumento de 1,9% face ao registado no primeiro trimestre.

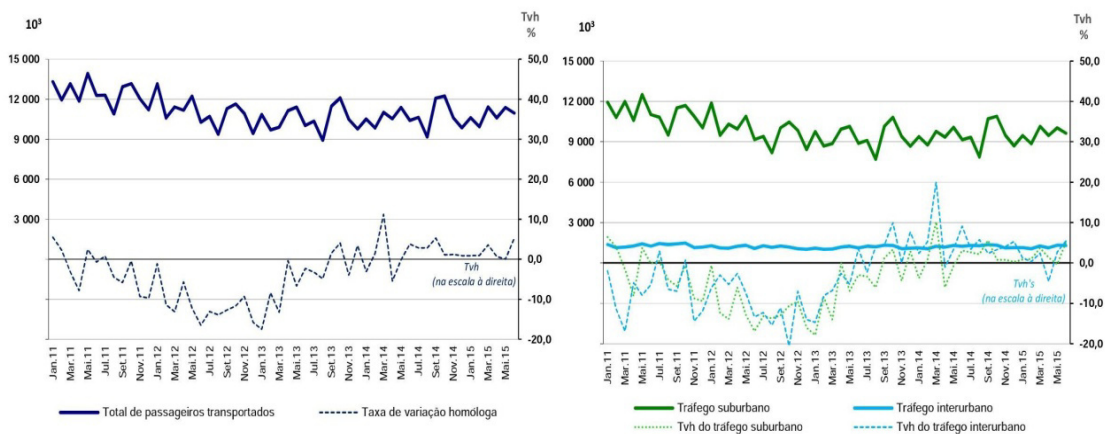


Figura 19: Movimento de passageiros no transporte ferroviário pesado, por tipo de tráfego

Fonte: INE

Assim sendo registaram-se 62 mil passageiros, sendo que as deslocações internacionais aumentaram também (10,7%), sobretudo no mês de junho de 2015, onde se verificou um aumento de 5,2% no total de deslocações.

O aumento da viagem no transporte ferroviário é um excelente indicador de que o viajante está a aceder cada vez mais a este meio de transporte.

O testemunho de Andrew Johnson²⁷ comprova este facto:

“I fly from UK to Portugal, but once in Portugal I travel by train from convenience and its cheaper”.

²⁷ Heritage Traction Rail Services Lda.

Importa ainda referir neste capítulo que de acordo com as motivações de viagens existem diversos tipos de Turismo.

Apresentam-se alguns exemplos: Turismo de Repouso; Turismo Religioso; Turismo Cultural; Turismo étnico; Turismo de Natureza; Turismo de Negócios; Turismo Desportivo e com este trabalho queremos apresentar um outro que já se começou a revelar em Portugal, mas ainda de forma tímida: o *Turismo Ferroviário*.

Um Turismo que tem de assentar sobre:

“(…) planeamento, organização, gestão, políticas públicas que abordem as especificidades características deste, de preferência envolvendo uma visão multidisciplinar. Estudos de mercado, a construção e o posicionamento estratégico de produtos e serviços, dentre outras ações voltadas ao turismo ferroviário, são essenciais para a sua estruturação e manutenção. Assim, torna-se fundamental um espaço amplo de discussão para uma série de questões teóricas e práticas inerentes à temática²⁸.”

Marques (2001) fala-nos de Turismo enquanto atividade transversal que pode existir necessidade de um equilíbrio na distribuição dos seus benefícios. Desta forma, comporta impactos positivos que são os económicos, sendo esta uma consequência positiva para o desenvolvimento de uma região (Barbosa,2005).

Portugal é um país ímpar na oferta de recursos turísticos servindo diferentes segmentos de mercado. É detentor de um clima tropical, conhecido pela hospitalidade, segurança, pelo património cultural, mar, pelas suas paisagens e pela sua gastronomia mediterrânica²⁹.

Cabe-nos ainda referir que o turista do século XXI procura cada vez mais produtos turísticos diferenciados, assumindo aqui o património uma componente essencial da atividade turística.

²⁸ *Vozes do Turismo: Incursões Interdisciplinares e Relatos de Experiências*

²⁹ PENT – Plano Nacional do Turismo (2013-2015) substituído desde julho de 2015 pelo Horizonte 2020 - Programa-Quadro Comunitário de Investigação & Inovação.

III.2. TURISMO SUSTENTÁVEL E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL. O CONCEITO DE SUSTENTABILIDADE TURÍSTICA.

O conceito de desenvolvimento sustentável e de sustentabilidade turística são sinónimos.

Segundo Carla Fraga:

“(...)o turismo exige deslocamento, neste sentido para o turismo sustentável o deslocamento deve estar compreendido dentro do contexto da mobilidade sustentável. Por exemplo, no desenvolvimento de destinos turísticos foco do turismo sustentável torna-se necessário o provimento de transportes que estejam em sintonia com os princípios da sustentabilidade”.

Em meados de 1980 a lógica económica do Turismo vai sendo substituída por abordagens holísticas. Fruto dos vários debates sobre o meio ambiente, o Relatório da Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento (Relatório *Brundtland*) definiu princípios orientadores para as discussões sobre a temática. Também devem ser referidas as Cartas: *Carta de Quito* (1967) e a *Carta do Turismo Cultural* (1976) e mais recentemente a *Carta Internacional sobre o Turismo Cultural* (1999).

Face a esta introdução podemos afirmar que o sistema de transportes é uma realidade complexa na sociedade tendo o modo ferroviário um papel cada vez mais relevante para que este sistema seja sustentável.

Vivemos em sociedade, com recursos finitos, com uma população em crescimento e devemos utilizar esses recursos com a maior equidade e equilíbrio.

Esta combinação de fatores evidencia a necessidade de olhar para o sector dos transportes e perceber que é preciso aumentar a sua eficiência, uma vez que responde por cerca de um terço do consumo de energia bruta de um país desenvolvido, que se obtém pela mudança de comportamentos e evolução tecnológica.

O sistema ferroviário presta um contributo efetivo para o desenvolvimento nacional, uma valia e cunho de intemporalidade que o distingue, útil à sociedade, assumindo um papel essencial no sector dos transportes, imprescindível para o desenvolvimento sustentável do país.

O caminho de ferro é uma solução eficiente, ecológica e revela-se uma alternativa ao transporte individual e conseqüentemente a uma mudança de comportamentos.

É ainda estratégico identificar soluções de transporte que não estejam tão dependentes dos recursos energéticos exógenos, como sejam os combustíveis fósseis.

Fraga afirma ainda que :

“(...) a mobilidade sustentável depende do provimento de transportes que estejam de acordo com os preceitos da sustentabilidade. No turismo a intermodalidade, enquanto integração modal, permite que o viajante utilize o modo de transporte mais conveniente aos seus deslocamentos, portanto, neste sentido a intermodalidade torna-se parte importante da discussão sobre a mobilidade sustentável no turismo”.

O transporte ferroviário possui sistemas de gestão de energia, como é o caso da tração híbrida (ou travagem dinâmica) que nos comboios elétricos, geram energia de retorno devolvida à rede.

Os comboios a tração elétrica usam a energia disponibilizada pelos sistemas electroprodutores nacionais, que não estão exclusivamente dependentes dos combustíveis fósseis. Para além de consumirem menos energia utilizam energia mais limpa e de origem endógena.

O tempo, atualmente, devido ao ritmo de vida urbano é um bem cada vez mais escasso. De comboio é possível aceder ao centro das cidades, sem se estar condicionado ao tráfego.

As estações das grandes cidades são autênticos centros holísticos que respondem às necessidades dos passageiros, bem como das comunidades locais. Paralelamente ao serviço do comboio existem acessos ao metro e ao autocarro, para uma fácil deslocação. Utilizando os transportes públicos é possível desfrutar da viagem quando se vai ou regressa do trabalho ou quando nos deslocamos em lazer, podendo desfrutar-se de música ou de uma refeição a bordo (comboios intercidades e *Alfa Pendular*).

De todos os meios de transporte, o comboio é o mais seguro, sendo detentor de avançados sistemas de comando de circulação; possuindo os caminhos de ferro sinalização e telecomunicações que tentam suprimir os atravessamentos às linhas fora do local para tal destinado, garantindo níveis de segurança incomparáveis.

O comboio é parte da nossa cultura e as ecopistas nacionais³⁰ são mais do que uma memória viva, de desenvolvimento, quer para quem pretenda desfrutar de paisagens únicas, quer para quem procura uma acessibilidade alternativa.

³⁰ <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas>

III.3. PATRIMÓNIO REVITALIZADO

III.3.1. AS ECOPISTAS

Em 2001 é criado em Portugal o Plano Nacional de Ecopistas com o objetivo de requalificar linhas férreas e outros canais ferroviários que não dispunham de qualquer utilização, nomeadamente no Norte, Centro e Alentejo.

Para que este Plano fosse concretizado, os municípios tiveram um papel muito importante. Aqui a IP – Infraestruturas de Portugal³¹ também teve um papel preponderante, pois a IP – Património responsabilizou-se pela realização dos estudos prévios, bem como pelos projetos de arranjos paisagísticos, para que fosse possível a então construção das ecopistas. Todo este processo só foi possível devido à integração da IP enquanto membro da Associação Europeia das Vias Verdes e através do registo da Marca Nacional e Europeia *Ecopistas* (vide anexo 6).

Em Portugal existem atualmente as seguintes ecopistas: Minho; Famalicão; Guimarães; Tâmega; Sabor; Dão; Vouga; Montado e Mora.

As Ecopistas ou também designadas de Vias Verdes são circuitos que podem ser feitos a pé ou em veículos não motorizados sendo uma forma de utilizar espaços que estavam em desuso e em simultâneo preservar o meio ambiente e contribuir para a qualidade de vida.

Algumas das Ecopistas já foram mesmo distinguidas. Deixamos indicação de dois desses prémios: a Ecopista do Minho, que foi classificada como 4.^a Melhor Ecopista da Europa (Encontro Europeu de Vias Verdes, Bélgica, 2009) e a Ecopista do Dão – Classificada em 3.^o lugar na categoria Excelência (Associação Europeia de Vias Verdes, 2013).

³¹ A empresa Infraestruturas de Portugal surge da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER, E.P.E.) e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.) e é transformada em sociedade anónima, passando a denominar-se Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.). Esta fusão teve lugar a 1 de junho do presente ano (2015), na sequência do Decreto-Lei nº 91/2015 de 29 de maio.



Figura 20: Ecopista do Minho (s.d.)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-minho>



Figura 21: Ecopista do Dão (s.d)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-dao>

III.3.2. FRUIÇÃO DE LINHAS FÉRREAS

O Património Ferroviário é constituído por material circulante (locomotivas, automotoras, tratores) e outros veículos para deslocações sobre carris, os quadriciclos a pedais e motorizados.

No entanto e de forma a revitalizar algumas linhas desativas, foram surgindo outros veículos adaptados.

Damos o exemplo de França, onde foi criada a 18 de fevereiro de 2004 a Associação *Velorails de France*.³² Com o objetivo de desenvolver as regiões e preservar as linhas férreas estão ao dispor dos turistas vários tipos de *velorails*.



Figura 22: *Velorail* (s.d)

Fonte: <file:///C:/Users/Daniela%20Ros%C3%A1rio/Desktop/Constructeurs.html>

Em Portugal, também já se começa a manifestar interesse, ainda que da parte de particulares para a fruição das vias férreas. Ora mencione-se iniciativas já levadas a cabo por um grupo de amigos que se intitulam *The brave ones*³³.

³² <http://www.veloraildefrance.com/>

³³ <http://thebraveones.blogspot.pt/>



Figura 23: Percurso Barca D´Alva a La Fregeneda (2009)

Fonte: <http://thebraveones.blogspot.pt/>

Também, o Museu Nacional Ferroviário, no dia 24 de maio de 2015, numa celebração de *Dia Aberto à População do Entroncamento* colocou dois dos seus quadriciclos a pedais à disposição dos visitantes e deu vida às linhas férreas que integram o complexo museológico.



Figura 24: Quadriciclo a pedais (2015)

Fonte: MNF

III.4. CONCEITO DE TURISMO FERROVIÁRIO

Não havendo ainda uma definição de *Turismo Ferroviário* propomo-nos a elaborar os constantes que servem de base a uma proposta conceitual. A investigação realizada nesta dissertação de Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural tem também esse objetivo.

Assim e neste âmbito entenda-se por *Turismo Ferroviário* a atividade realizada por um turista ou excursionista que executa uma viagem de comboio; que pressupõe lazer e não a simples viagem de comboio; que pode ser realizada num comboio histórico-turístico ou num comboio em circulação pertencente à CP-Comboios de Portugal e igualmente que se desloque para visitar bens ferroviários numa perspetiva turística. Desta forma, devem ser consideradas duas modalidades de Turismo Ferroviário: o turismo de comboio e o turismo do comboio.

Consideramos que o Turismo Ferroviário deve ser meio integrante do Horizonte 2020 como um produto estratégico do Turismo Científico e Cultural, reforçando-o através desta componente.

Entenda-se *Turismo Ferroviário* enquanto parte integrante do próprio Turismo Cultural que apropria os bens materiais e imateriais ligados aos caminhos de ferro. Só a partir daqui se poderá perceber a oferta turística neste âmbito.

Falar em Turismo não é apenas a existência de recursos com capacidade de ser potenciados, mas sim um conjunto de serviços que constituem o produto turístico.

Na nossa investigação deparamo-nos com várias perspetivas no que concerne ao comboio como produto turístico. Se por um lado, alguns autores defendem que qualquer linha férrea tem potencial turístico, nomeadamente para a operacionalização de um comboio turístico ou fruição através de outros equipamentos, já outros consideram que o comboio turístico é unicamente o recurso com potencial.

Por isso, esta definição que propomos à luz da experimentação turística de produtos turísticos ferroviários, parece-nos clara.

IV – ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DO TURISMO FERROVIÁRIO

1. O Turismo e o caminho de ferro no âmbito internacional
 2. O Turismo e o caminho de ferro em Portugal
 - 2.1. Um olhar generalizado sobre a rede do país
 - 2.2. O Médio Tejo – Diagnóstico sobre o potencial turístico

IV.1. O TURISMO E O CAMINHO DE FERRO NO ÂMBITO INTERNACIONAL

“Il n’y a rien de plus émouvant qu’un train qui part, se ce n’est un train qui arrive.”

Francis Carco³⁴

Tendo como objetivo caracterizar o enquadramento territorial para o Turismo Ferroviário, consideramos a importância do contexto internacional, especificamente europeu e sinalizado nacionalmente, para podermos compreender a importância quer geográfica quer económica do caminho de ferro. Neste sentido, o nosso objeto de atenção é simultaneamente histórico (património ferroviário) e presente (turismo ferroviário).

Assim sendo, apresentamos casos concretos que ajudam a situar o nosso referencial teórico sobre o potencial uso de estruturas e veículos ferroviários em ordem à sua rentabilização quer corrente quer na modalidade de ativação turística do mesmo potencial.

Na Europa

Focamos a Europa em primeira mão porque é incontornável o consenso existente sobre os efeitos da Revolução Industrial na motorização dos transportes, nomeadamente ao nível dos veículos e mecanismos de natureza ferroviária.

Detentora de uma rede vastíssima, Inglaterra, até aos anos 60, estava praticamente coberta, tendo sido pioneira na oferta ferroviária e na estimulação da utilização do comboio. Foi em 1825 que a locomotiva a vapor *Locomotion* inaugurou o serviço de passageiros entre Stockton e Darlington, seguindo-se muitas outras linhas. Apesar de não se poder falar em Turismo numa primeira fase, o comboio veio colmatar a dificuldade de acessos a locais que de outra forma não estavam acessíveis. E desta forma, mesmo não existindo caminho de ferro noutros países começam a surgir associações de entusiastas preocupados e conscientes com a importância da preservação do material circulante e do património ferroviário impedindo, assim, a sua destruição. Com a sua sensibilidade para a temática rapidamente se apercebem no potencial do material circulante e das linhas desativadas

³⁴ *Cem anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*

integradas em paisagens de belezas únicas tanto naturais como arquitetónicas, criando postos de trabalho e garantindo a preservação.

Em 1951, o Reino Unido torna-se o primeiro país a criar um caminho de ferro com propósito turístico numa linha desativa em Gales entre Tywyn Wharf e Nant Gwernol, o *Talylyn Railway*³⁵.

Em 1960, é colocado em marcha um outro comboio turístico, o *Bluebell Railway*³⁶, funcionando numa linha desativada entre Sheffield Park e Kingscote, impulsionado por uma Associação de Preservação detentora de várias carruagens e locomotivas antigas.

Destaque ainda para o *FFestiniog and Welsh Highland Railway*³⁷, a funcionar, igualmente, em Gales entre Blaenau Festiniog, Porthmadog e Caernarfon.

*The Jacobite*³⁸ circula entre Fort William e Mallaig, linha utilizada para gravar algumas cenas do filme Harry Potter com o comboio *Hogwarts Express*.

Em 1963, a Inglaterra assiste ao maior encerramento de sempre no que concerne a linhas ferroviárias consideradas pouco rentáveis, nomeadamente em termos de tráfego, acabando consequentemente com algumas estações de caminhos de ferro.

Nos anos que se seguiram mais de 3000 estações e cerca de 6000 quilómetros de linha encerram. Associações se formam e tentam junto da British Railways que as linhas não sejam destruídas. Alguns casos tiveram sucesso e viriam a dar lugar à exploração turística, facto de destaque no que toca a Turismo Ferroviário.

Com o encerramento das linhas, muito material circulante seria colocado de lado e salvaguardado, integrando depósitos ou sendo criado museus como é o caso do National Railway Museum em York.

Em **Espanha** podemos enunciar três comboios turísticos: o *Tren de la Fresa*³⁹ entre Madrid e Aranjuez, o *Transcantábrico Clásico*⁴⁰ (ou *Transcantábrico de Lujo*), destinados a um *target* diferente e ainda *El Tren dels Llacs*⁴¹ entre Lleida e Balaguer/Pobla de Segur.

Já em **França** existem inúmeras linhas turísticas que poderíamos enunciar pelas características que apresentam. Destacamos: o primeiro comboio turístico no país, o *Train à Vapeur des Cévennes*⁴² entre Anduze e St.Jean du Gard; o *Chemin de Fer de la Baie de*

³⁵ <http://www.talylyn.co.uk/>

³⁶ <http://www.bluebell-railway.co.uk/>

³⁷ <http://www.festrail.co.uk/>

³⁸ <http://www.westcoastrailways.co.uk/jacobite/jacobite-steam-train-details.cfm>

³⁹ <http://www.museodelferrocarril.org/trendelafresa/informacion.asp>

⁴⁰ <https://www.queensberry.com.br/programa/ieu073++el+transcantabrico+classico>

⁴¹ <http://www.trendellsllacs.cat/es/inicio/>

⁴² <http://www.trainavapeur.com/>

*Somme*⁴³ detentor de um parque riquíssimo em locomotivas a vapor e em carruagens históricas; o *Train des Pignes*⁴⁴ que circula entre Puget-Theniers e Annot ou entre Villars-sur-Var e Puget-Theniers, sendo tracionado por uma locomotiva que outrora pertenceu aos Caminhos de Ferro Portugueses, a Mallet E211; *Le Canari-Train Jaune de Cerdagne*⁴⁵ circulando entre Villefranche de Conflent e Latour de Carol-Enveight. Não poderíamos deixar de enunciar o *Orient Express*⁴⁶ com várias rotas disponíveis, a sua origem remonta a 1883 e é atualmente um dos comboios mais luxuosos do mundo.

Na **Suíça** destaque para o *Chemin de fer-musé Blonay-Chamby*⁴⁷ que detém um parque de material circulante rico e diversificado, com automotoras, locomotivas a vapor e locomotivas elétricas. E ainda, o *GoldenPass Panoramic*⁴⁸ o primeiro comboio panorâmico do mundo, onde o viajante pode ir na parte frontal, possibilitando uma vista única. Passando por Montreaux e pelo lago Geneva e rumando posteriormente a Zweisimmen, o comboio chega a atingir uma altitude de 1.274m

Já na **Alemanha** salientamos o *Harzer Schmalspurbahnen*⁴⁹, um complexo situado no norte do país, explorado sobretudo com recurso a locomotivas a vapor; e o *Molli*⁵⁰, que realiza um percurso com vista do Mar Báltico de Bad Doberan até Kuhlungsborn, ambos explorados por locomotivas de via estreita.

Na **Áustria** enumeramos o *Mariazellerbahn*⁵¹ que realiza o percurso entre St. Polten e Mariazell, numa linha em funcionamento para o serviço comum de passageiros sendo tracionado por norma por automotoras, mas em algumas ocasiões por locomotivas a vapor e formado por carruagens centenárias; o *Zillertalbahn*⁵² explorado entre Jenbach e Mayrhofen por locomotivas a vapor, mas também oferecendo serviço comum de passageiros recorrendo a automotoras; o *Achenseebahn*⁵³, explorado por locomotivas dotadas de cremalheira.

Por sua vez a **Holanda** possui o museu ferroviário de Utrecht, que organiza vários passeios com material circulante histórico, o *Stoomtram Hoorn-Medemblik*⁵⁴.

⁴³ <http://www.cfbs.eu/fr/>

⁴⁴ <http://gecp.asso.fr/>

⁴⁵ <http://www.tourisme-pyreneesorientales.com/fr/3563/pages/d/montagne-pyrenees/le-train-jaune-en-ete/page/0>

⁴⁶ <http://www.belmond.com/venice-simplon-orient-express/>

⁴⁷ <http://www.blonay-chamby.ch/>

⁴⁸ <http://www.goldenpass.ch/fr>

⁴⁹ <http://www.hsb-wr.de/startseite/>

⁵⁰ <http://germanyiswunderbar.com/eastern-germany/germany-holidays-the-molli/>

⁵¹ <http://www.mariazellerbahn.at/english.php/>

⁵² <http://www.zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=bahn/fahrzeuge>

⁵³ <http://www.achenseebahn.at/>

⁵⁴ <http://www.museumstoomtram.nl/en>

Já a **Bélgica** com o seu *Chemin de Fer Vapeur des Trois Vallées*⁵⁵, oferece Turismo no verão, neste comboio tracionado por uma locomotiva a vapor entre Mariembourg e Treignes, aqui localizado um museu ferroviário.

No **Luxemburgo** enunciamos o *Train 1900*⁵⁶ que circula entre Pétange e Fond-de-Gras com recurso a locomotivas a vapor e automotoras históricas.

Na **Noruega**, o *Flamsbana-Flam Railway*⁵⁷ realiza o percurso entre Flam e Myrdal, passando por túneis e ravinas, conhecido por uma das linhas subir 2 metros acima do nível do mar; a Kroderbanen é detentora da maior via do país entre Vikersund e Kroderen.

Na **Escandinávia**, o *Vestsjallands Veterantog* circula no verão em várias linhas da Zelândia.

A **Letónia** com o seu *Gulbenes-Aluksnes Banitis*⁵⁸ circula entre Gulbenes e Aluksnes, um comboio tracionado por locomotivas a diesel dos anos 50 e carruagens em metal, ambas fabricadas no leste da Europa.

No resto do mundo

Na **América do Norte** o *Durango&Silverton Narrow Gauge Railroad*⁵⁹ mantém-se em circulação há mais de 130 anos consecutivos e utiliza locomotivas a vapor dos anos 20. A linha viria mesmo a ser classificada como património histórico nacional.

No **Colorado** o *Pikes Peak Cog Railway*⁶⁰ é um caminho de ferro de montanha, conhecido por em 3h10m passar de 2003metros para 4301 metros.

Ao serviço desde 1869 está o *Mount Washington Cog Railway*⁶¹, o primeiro caminho de ferro de montanha do mundo a utilizar um sistema de cremalheira. Aqui recorre-se a locomotivas de pequenas dimensões a bio-diesel que foram construídas especificamente para circular em nesta linha.

No **Arizona**, o *Verde Canyon Railroad*⁶² entrou ao serviço apenas em 2005 circulando entre Clarkdale e Perkinsville, sendo tracionado por locomotivas a diesel.

⁵⁵ <http://insiteout.brinkster.net/0000064cfv3v/index-engels.asp>

⁵⁶ <http://www.train1900.lu/>

⁵⁷ <https://www.visitflam.com/en/se-og-gjore/se/flamsbana-the-flam-railway/>

⁵⁸ <http://www.banitis.lv/eng/index.htm>

⁵⁹ <http://www.durangorain.com/>

⁶⁰ <http://www.cograilway.com/>

⁶¹ <http://www.thecog.com/>

⁶² <http://verdecanyonrr.com/>

No **Canadá** destaque para o *South Simcoe Railway*⁶³ que se serve da linha entre Tottenham e Beeton (perto de Toronto), recorrendo a locomotivas a vapor e diesel e sendo constituído por carruagens dos anos 20.

No **Brasil** enunciamos: o *Trem das Águas*⁶⁴, que circula entre S. Lourenço e Soledade de Minas (Minas Gerais), assim chamado pelo facto de S. Lourenço ser conhecido pela sua estância de água termal; o *Trem da Serra do Mar*⁶⁵ que realiza o percurso entre Rio Negrinho e o Rio Natal (Estado de Santa Catarina) por entre montanhas e viadutos.

O **continente africano**, apesar do Turismo Ferroviário ser praticamente inexistente, é detentor do *The Blue Train*⁶⁶, um luxuoso comboio que circula entre Cape Town e Pretoria e entre Cape Town e Durban (África do Sul).

Na **Índia**, o *Darjeeling Himalayan Railway*⁶⁷ foi classificado em 1999 Património da Humanidade, circulando entre Darjeeling e Ghum (Estado de Bengala Oeste) e é constituído por locomotivas a vapor de pequena dimensão circulando num sinuoso percurso de montanha.

Já na **Austrália** o *Pichi Richi*⁶⁸ circula entre Quorn e Port Augusta, sendo conhecido pela passagem que faz no desfiladeiro com o mesmo nome, recorrendo a locomotivas tanto a vapor como a diesel, assim como a automotoras.

O caminho de ferro e a sua exploração, através dos vários exemplos de comboios e circuitos de lazer que é possível realizar, assume um papel indiscutível no que diz respeito ao Turismo, não deixando dúvidas de que o Turismo Ferroviário é uma realidade. Museus ferroviários de todo o mundo, associações de entusiastas são marca disso mesmo.

⁶³ <http://www.southsimcoerailway.ca/>

⁶⁴ <http://abpfsuldeminas.com/trem-das-aguas/>

⁶⁵ <http://www.serradomarturismo.com.br/passeiodetrem.php>

⁶⁶ <http://www.bluetrain.co.za/>

⁶⁷ <http://dhr.indianrailways.gov.in/>

⁶⁸ <http://www.pichirichirailway.org.au/>

IV.2. O TURISMO E O CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL

IV.2.1. UM OLHAR GENERALIZADO SOBRE O PAÍS A REDE DO PAÍS

“De todas quantas viagens porém fiz, as que mais me interessaram sempre foram as viagens na minha terra. Se assim pensares leitor benévole, quem sabe? pode ser que eu tome outra vez o bordão de romeiro e vá peregrinando por esse Portugal fora, em busca de histórias para contar.”

Almeida Garrett⁶⁹

Portugal ocupa uma área de 92 090 km², sendo delimitado a norte e leste por Espanha e a sul e oeste pelo oceano Atlântico, possuindo duas regiões autónomas: os arquipélagos dos Açores e da Madeira.

No nosso país a única empresa que tem a seu cargo a exploração da rede ferroviária e viária é a IP – Infraestruturas de Portugal, SA. , cuja missão é conservar, requalificar e modernizar as redes nacionais.

A IP, S.A. tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo o comando e controlo da circulação ferroviária.

Segundo a empresa, a rede ferroviária nacional deve desenvolver-se de acordo com os seguintes objetivos: promoção do transporte de mercadorias e o facilitamento do transporte de mercadorias nacionais e internacionais de forma a que seja assegurada a existência de ligações ferroviárias eficientes; oferecer capacidade, e fluidez, através de uma rede ferroviária sem constrangimentos; assegurar a interoperabilidade e a intermodalidade/multimodalidade nos principais corredores internacionais de mercadorias; criar condições para a agregação de cargas e formação de comboios nos principais nós da rede; reforçar a acessibilidade e mobilidade urbana assegurando a eficiência das ligações

⁶⁹ *Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*

de carácter urbano e suburbano, em articulação com os restantes modos de transporte, individual ou coletivo, de modo a favorecer a eficiência e a flexibilização da oferta; criar condições que permitam a intermodalidade quer com o transporte individual quer com o transporte coletivo; contribuir para a adaptação dos serviços ferroviários às necessidades de deslocação que resultam do alargamento/expansão das áreas metropolitanas, através do estabelecimento de ligações em falta ou através da eliminação de estrangulamentos ou constrangimentos de exploração existentes; contribuir para o descongestionamento rodoviário; reforçar a acessibilidade e mobilidade interurbana, assegurando ligações competitivas ao longo do Eixo Atlântico e contribuindo para a sua coesão e reforço da posição socioeconómica do país no contexto ibérico e para a promoção da coesão social e territorial, com vista à redução das assimetrias regionais, procurando: estabelecer ligações competitivas do Eixo Atlântico aos principais destinos nacionais e ibéricos: Algarve, Madrid e Galiza; assegurar adequada acessibilidade a outros polos de reconhecida dimensão e com potencial de captação/geração de viagens⁷⁰.

Falemos de iniciativas de promoção de Portugal enquanto destino turístico.

O *Portuguese Traction Group*⁷¹, um operador turístico, realiza viagens um pouco por todo o mundo, a locais de interesse histórico apenas visível por linhas férreas. O número de pessoas é bastante restrito, cerca de trinta. Algumas destas viagens têm como destino Portugal, sendo acompanhadas por guias ingleses, residentes no país.

Também, uma iniciativa recente através do Google Portugal levou à realização de filmagens instalando-se uma câmara de 360° numa composição cedida pela CP percorrendo várias linhas nomeadamente Douro, Norte, Oeste e Cascais. Este foi o segundo país escolhido pela empresa, depois de na Suíça ter recolhido imagens na Ferrovia Rética, classificada como Património Mundial da UNESCO⁷².

Agora será, desta forma, possível aos turistas conhecerem o nosso país de uma perspetiva ferroviária e com a intenção de se focarem noutra tipo de oferta disseminada pela geografia que o comboio pode ofertar.

⁷⁰ <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/>

⁷¹ <http://www.ptg.co.uk/>

⁷² <http://www.dinheirovivo.pt/buzz/google-quer-inspirar-turistas-para-a-beleza-de-portugal/>

Segundo Carlos Leão, responsável pela Direção-Geral ou Produção e Negócio da CP, o turismo é de cerca de 21% face a 100 milhões de viagens efetuadas através de comboio e “o turismo ferroviário tem um potencial de crescimento”⁷³.



⁷³ <http://ilikethis.pt/o-turismo-ferroviario-tem-um-potencial-de-crescimento-enorme/>

Mapa 1: Rede Ferroviária Nacional

Fonte: Infraestruturas de Portugal

IV.2.2. O MÉDIO TEJO - DIAGNÓSTICO SOBRE O POTENCIAL TURÍSTICO

A localização

Localizado no centro do país, o Médio Tejo é constituído por 3.344km² e dele fazem parte os concelhos de Abrantes, Alcanena, Constância, Entroncamento, Ferreira do Zêzere, Mação, Ourém, Sardoal, Sertã, Tomar, Torres Novas, Vila de Rei e Vila Nova da Barquinha.

O espaço é constituído por paisagens de agricultura e de floresta e tem como limites territoriais Guarda, Leiria, Portalegre, Évora, Setúbal e Lisboa. É também, no Médio Tejo que está localizado o Centro Geodésico de Portugal. Aqui também se encontra a rede hidrográfica da bacia terciária do Tejo e Sado. O Rio Tejo acolhe água de outros quatro rios. São eles: Alviela, Almonda, Zêzere e Nabão.

Segundo Maria do Céu Albuquerque, Presidente da Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, este é um destino:

“(…) versátil, polivalente e complementar a Lisboa, ao litoral Oeste e a outras regiões adjacentes. Com a proximidade da A1, A23, IC3 e IC9 o Entroncamento, devido à presença da Estação de caminhos-de-ferro, possui características para se tornar num importante centro de intermobilidade”.

Trata-se de uma zona rica em património cultural, salientando-se Fátima e o Turismo Religioso. Destaque ainda para os castelos que detém em: Abrantes, Almourol, Ourém, Tomar, Torres Novas e Sertã.

Segundo, ainda, Maria do Céu Albuquerque:

“O Médio Tejo possui as competências inerentes à atividade turística, isto é, fornece condições satisfatórias ao nível da hotelaria, rede de transportes e restauração. Estão neste momento em curso projetos cujo foco assenta no reconhecimento do potencial do património histórico,

arquitetónico, religioso e natural da região e da necessidade de esse mesmo património se configurar na produção de produtos turísticos, integrados numa estratégia com a qual toda a região se identifique, de modo a construir uma identidade turística consolidada”.

Questionada sobre o potencial da região a autarca afirma que existem condições para se tornar num destino turístico a par de outros, como Lisboa e Porto:

“(…) se soubermos trabalhar na promoção conjunta da região, nos 13 municípios e com as regiões adjacentes, nomeadamente na estruturação da oferta de produtos turísticos”.

Rede Ferroviária

No Médio Tejo, no que à rede ferroviária diz respeito existem vinte e seis estações e apeadeiros em pleno funcionamento. Refira-se a existência de quatro eixos ferroviários: a Linha do Norte, a Linha da Beira Baixa, o Ramal de Tomar e a Linha do Leste.

Pela Linha do Norte circula mais de metade do tráfego quer de passageiros, quer de mercadorias entre as metrópoles. Na Linha do Norte encontram-se as estações ferroviárias de Torres Novas, Tomar, Ourém e Entroncamento.

A cidade do Entroncamento tem como *slogan* “Entroncamento cidade ferroviária”, o que por si só é elucidativo do espírito ferroviário que preside, desde a fundação desta localidade.

Pensa-se que na década de 20 e 30 a população ligada à ferrovia era cerca de 50%.

Em 1864, a criação por razões técnicas do entroncamento de linhas ferroviárias, nomeadamente as Linhas do Norte e do Leste levou à fixação da população que trabalhava nesta área. Depois de 1916, com a instalação de quarteis e com a movimentação de pessoas que se passa a fazer sentir, a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses instala no Entroncamento uma série de estruturas de cariz social. Aos ferroviários é-lhes dada uma casa num dos bairros, passam a fazer as suas compras no armazém de víveres, que podiam pagar no final do mês, os filhos têm direito a escola e ainda têm médico da própria Companhia.

Em 1991, o Entroncamento passa a cidade e é aqui ditada a criação da sede do Museu Nacional Ferroviário.

Pertencente ao Distrito de Santarém, o Entroncamento tem 13,8 km², uma população de 20,206 (Censos 2011) e uma densidade demográfica de 1.464 hab/Km². Tem duas freguesias: S. João Baptista e Nossa Senhora de Fátima. A primeira possui uma área de 4,6 km² e em fevereiro de 2013, registaram-se 6.995 eleitores. Por sua vez a Freguesia de Nossa Senhora de Fátima tem uma área de 9,2 Km² e no mesmo período acima referido registou 10.241 eleitores⁷⁴.

Devido à sua localização geográfica, o Entroncamento possui excelentes acessos ferroviários e rodoviários, o que lhe permite a articulação com cidades como Golegã, Santarém, Tomar ou Constância, facto que poderá contribuir para a diversificação dos fluxos turísticos, nomeadamente no que concerne a Turismo Ferroviário.

Esta é uma questão que, sendo consensual entre os residentes da sub-região do Médio Tejo, poderá significar que a valorização do sector ferroviário nacional pode incluir com muita vantagem a componente de turismo de temática ferroviária e suas complementaridades.

Assim sendo, a Estação de Caminhos de Ferro do Entroncamento assegura a ligação à Beira Baixa. Para nos deslocarmos para Tomar, o transbordo deve ser efetuado na Estação de Caminhos de Ferro da Lamarosa.

Quanto à Linha da Beira Baixa por esta circulam comboios de passageiros e de mercadorias entre o Entroncamento e a Guarda. Na Estação de Caminhos de Ferro de Abrantes assegura-se a ligação à Linha do Leste. Refira-se a importância desta linha pois aqui se encontram ramais de cariz industrial com acesso a grandes empresas como é o caso da Caima (Constância) e da Central Termoelétrica do Pego (Abrantes).

Pelo Ramal de Tomar é efetuada a circulação de passageiros no sentido Lamarosa-Tomar, tendo desta feita início na Linha do Norte (Estação de Caminhos de Ferro da Lamarosa).

No que concerne à Linha do Leste é uma frente importante para a ligação entre Portugal e Espanha através de Elvas. No entanto, a partir do ano de 2012 passou a ser exclusiva para o transporte de mercadorias.

Em termos de terminologia ferroviária, distingue-se estação de caminhos de ferro de apeadeiro. Uma *estação*⁷⁵ define-se como sendo uma

⁷⁴ Fonte: Câmara Municipal do Entroncamento

⁷⁵ *estação* in Dicionário da Língua Portuguesa com Acordo Ortográfico [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2015. [consult. 2015-10-19 18:16:59]. Disponível na Internet: <http://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/estação>

“paragem ou local de passagem de qualquer viatura, para demora, embarque, desembarque, e tc.”.

Por sua vez, um *apeadeiro*⁷⁶ é “um lugar onde não há estação e em que o comboio para apenas para deixar ou receber passageiros”, é um “sítio de pouca demora; ponto de passagem”.

Relembre-se que a 21 de novembro do ano de 1999, o Entroncamento foi palco, no âmbito das comemorações do aniversário do concelho, de uma experiência que poderia, ter sido o início de um comboio turístico na Linha da Beira Baixa. Entre o Entroncamento e Belver, fez-se circular uma locomotiva a vapor tracionando carruagens históricas tendo tido bastante adesão por parte do público. A iniciativa voltou a repetir-se, desta feita encabeçada pela Região do Turismo dos Templários, em novembro do ano seguinte.

No entanto, dado o facto de existir apenas uma locomotiva a vapor, deitou por terra a realização da viagem.

O Museu Nacional Ferroviário inaugurou a 18 de maio de 2015 com a presença de ilustres convidados, apresentando assim o trabalho dos últimos anos na salvaguarda do património ferroviário

Com a inauguração e segundo Jorge Faria⁷⁷, este foi a realização de:

“(…)um sonho coletivo de uma comunidade que se desenvolveu em torno da ferrovia. Com efeito o Entroncamento constitui, segundo alguns investigadores, caso único no mundo de desenvolvimento integrado de uma comunidade urbana em função do caminho-de-ferro. Foi a atividade da ferrovia que por aqui foi atraindo milhares de pessoas”.

O autarca vai mais longe e fala-nos de um espaço:

“(…) único no país e de abrangência internacional, está pois, com toda justiça, localizado naquele que é seu espaço natural e constitui, estou

⁷⁶ *apeadeiro* in Dicionário da Língua Portuguesa com Acordo Ortográfico [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2015. [consult. 2015-10-19 18:22:48]. Disponível na Internet: <http://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/apeadeiro>

⁷⁷ http://www.cm-entroncamento.pt/images/CME/Noticias/IMAGENS/2015/2_Trimestre/Discurso_InaguracaoMNF.pdf (Discurso de inauguração do MNF)

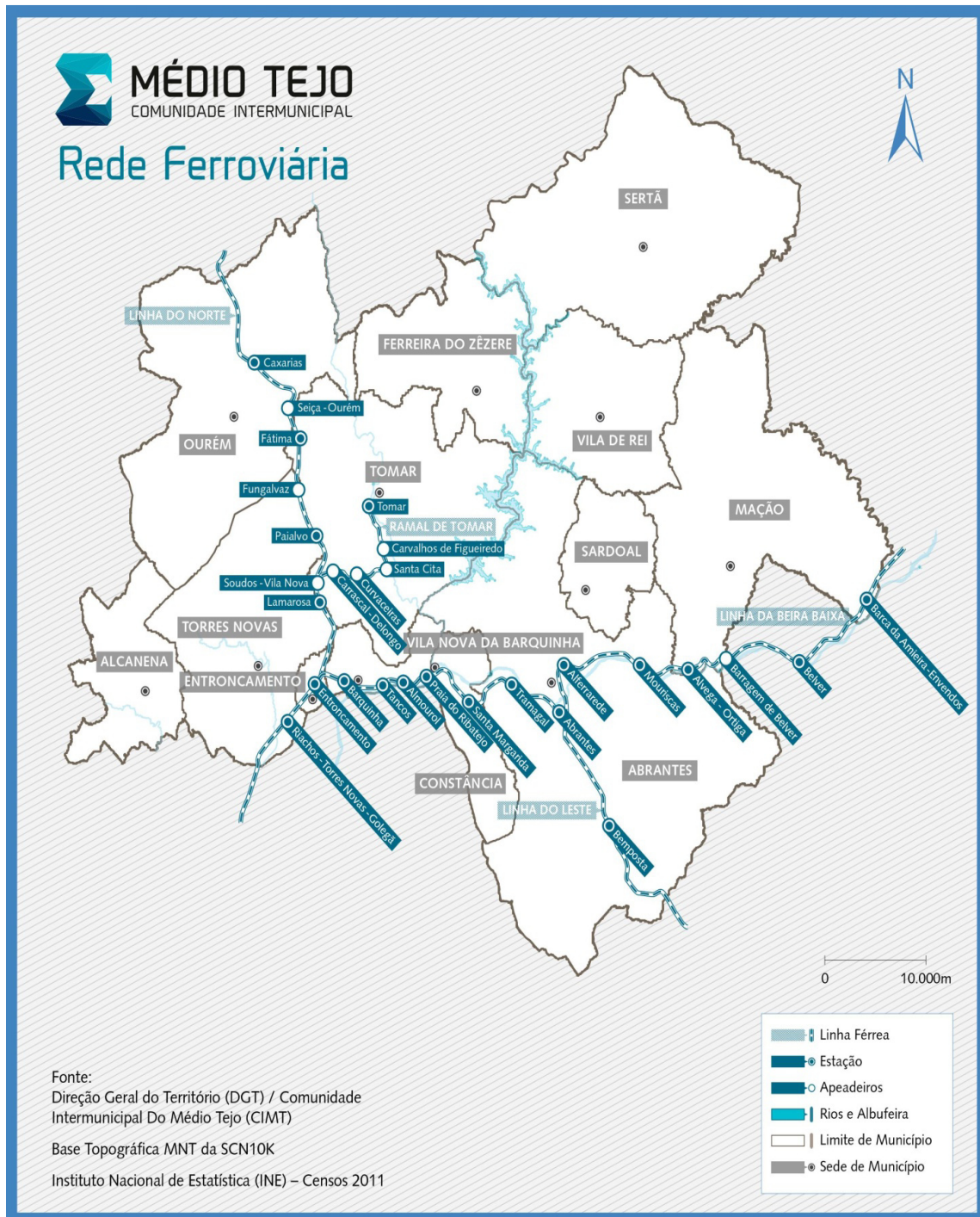
certo, um prémio merecido para todos os ferroviários que foram desbravando e criando a nossa comunidade”.

O trabalho que vem a ser realizado pela entidade é contínuo e já em 2014 o presidente da FMNF, Jaime Ramos referiu no âmbito do lançamento público do logótipo do museu⁷⁸ que vários são os projetos realizados potenciado a promoção do museu a nível internacional levando o espólio a participar em certames:

“(…) como foi o caso da Exposição Viagens Reais Europeias, no Museu de Utrecht, onde esteve presente o Comboio Real Português”.

Desta forma, levando mais longe o património ferroviário português, promovendo-o com o objetivo de captar cada vez mais turistas.

⁷⁸ <http://www.entroncamentoonline.pt/portal/artigo/museu-nacional-ferrovi%C3%A1rio-tem-novo>



Mapa 2: Rede Ferroviária no Médio Tejo

Fonte: <http://www.medio-tejo.pt/index.php/pt/medio-tejo/acessibilidades#rede-ferroviária>

	Linha do Norte (sentido Lisboa-Porto)	Linha da Beira Baixa (sentido Entroncamento-Guarda)	Ramal de Tomar (sentido Lamarosa-Tomar)	Linha do Leste (sentido Abrantes-Elvas)
Estações e apeadeiros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Riachos-Torres Novas-Golegã ▪ Entroncamento ▪ Lamarosa ▪ Paialvo ▪ Fungalvaz ▪ Fátima-Chão de Maçãs ▪ Seiça-Ourém ▪ Caxarias 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entroncamento ▪ Vila Nova da Barquinha ▪ Tancos ▪ Almourol ▪ Praia do Ribatejo-Constância ▪ Santa Margarida ▪ Tramagal ▪ Abrantes ▪ Alferrarede ▪ Mouriscas-A ▪ Alvega-Ortiga ▪ Barragem de Belver ▪ Barca da Amieira-Envendos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lamarosa ▪ Soudos-Vila Nova ▪ Carrascal-Delongo ▪ Curvaceiras ▪ Santa Cita ▪ Carvalhos de Figueiredo ▪ Tomar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abrantes ▪ Bemposta-São Facundo (desativada)

Tabela 1: Mapeamento Ferroviário no Médio Tejo

Fonte: <http://www.mediotejo.pt/index.php/pt/medio-tejo/acessibilidades#rede-ferroviaria>

Início dos caminhos de ferro na região

A 6 de junho de 1910 é discutido na *Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa* o projeto de ligar por caminho de ferro, Tomar à Nazaré. Leia-se:

“A linha de Thomar á Nazareth é sobremodo interessante, mormente sob o ponto de vista do excursionismo (....)podendo e devendo limitar-se a um ramal da linha principal do Entroncamento a Gouveia. (...)

Se do ponto de contacto da linha analysada com a do norte se derivar a linha para a Batalha, Alcobaça e Nazareth, ficará uma grande extensão de via reduzida continua, com as facilidades correlativas para a circulação do material, tendo proximo, no Entroncamento, grandes officinas de reparação.Sendo a Companhia Real concessionaria das linhas de oeste e do norte e exploradora da de Coimbra a Arganil; allegando ella o parallelismo da linha de Thomar a Miranda dentro da sua zona de protecção; achando-se, alem disso, concedido á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego o troco de Coimbra a Arganil, o interesse publico e a fé dos contratos aconselham, e impõem até, o acordo previo com ellas para que, mediante garantia de juro, se construam as linhas de Thomar a Miranda com o ramal da Certa, de Lousa a Arganil com o estreitamento de via da linha existente até Coimbra, e da Nazareth, por Alcobaça, Batalha e Villa Nova de Ourem, a Thomar, com ramal para Leiria.Até Arganil está a linha concedida e em parte construida, não havendo pois motivo para opposições da Companhia da Beira Alta. (...)

As linhas de Thomar a Miranda e á Nazareth o respectivos ramaes, medindo cerca de 190 kilometros, devem ser concedidas á Campanhia Real com garantia de juro.⁷⁹”

A ligação de Tomar à Nazaré, bem como a ligação Tomar a Idanha-a-Nova foi várias vezes debatida em sede de Parlamento, tendo sido realizados vários estudos pela Companhia e

⁷⁹ <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r1>

que nunca chegariam a ser colocados em prática. Este seria o primeiro projeto para um caminho de ferro na região do Médio Tejo.

Viria a realizar-se, também, em abril de 2001, mais concretamente nos dias 28 e 29, o primeiro encontro sobre Comboios Turísticos. Estiveram presentes representantes locais e regionais, bem como convidados de outros países, como França e Espanha.

Como se poderá observar por este simples exemplo há condições objetivas para que o potencial turístico efetivamente pré-existente seja efetivo através da inovação e criatividade colocados ao serviço do desenvolvimento local e regional.

Entrevistando João Paulo Marques, membro diretivo de duas associações de entusiastas de caminhos de ferro, a AMF – Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário e do CEC – Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro, este considera que a cidade do Entroncamento tem capacidade para se tornar um centro de intermobilidade tendo “capacidade para isso tanto no âmbito dos passageiros como das mercadorias”. E vai mais longe, pois estando o Museu Nacional Ferroviário localizado no Entroncamento, que preserva a histórias dos caminhos de ferro portugueses, este pode mesmo ser considerado uma “alavanca do turismo na região do Médio Tejo”.

Olhando para o Médio Tejo enquanto destino turístico Jorge Custódio, também nos apoiou nesta pesquisa e afirma que:

“(…) esse facto deveria ter sido tomado em devida conta pelas instituições do Turismo, pelo poder local e pelo poder central para inscrever o património industrial da região no mapa do património industrial do país e da Europa. Não foi assim, porque o património industrial antes de ser considerado um valor cultural requer ser investigado ou estudado e depois proceder a ações destinadas à sua salvaguarda, conservação e valorização. Ora o que tem dominado no Médio Tejo são atitudes de abandono e de vandalismo – como atitudes de base primária do comportamento individual e social em relação ao património. O caso de Tomar é um exemplo, pois desaparecerem com a desindustrialização a Fábrica de Fiação de Tomar, as unidades fabris de papel essenciais numa lógica dos valores industriais e outros casos, nas cidades de Torres Novas, Abrantes, em Alferrarede só para falarmos do

triângulo industrial do Médio Tejo. E o que se perdeu em Pernes e também em Santarém, Almeirim e Alpiarça. É certo que há bens que acabaram por ser salvos da hecatombe, como é o caso da Levada de Tomar, que por esse lado, pode constituir um caso à parte e talvez *pivot* das futuras políticas locais e regionais de conservação e valorização do património industrial”.

Neste sentido, podemos acentuar que desde cedo várias foram as ideias para a difusão do caminho de ferro na região tendo sido discutidas e debatidas, mas não durariam mais que isso.

V– OPERACIONALIZAÇÃO DO TURISMO FERROVIÁRIO

EM PORTUGAL

V.1. Comboios Histórico-Turísticos em Portugal

V.1.1. Comboio Histórico do Douro

V.1.2. Comboio Presidencial

V.2. A operacionalização a curto/médio prazo

V.2.1. Locomotiva 1805

V.2.2. Automotora Allan 0304

V.1. COMBOIOS HISTÓRICO-TURÍSTICOS EM PORTUGAL

V.1.1. COMBOIO HISTÓRICO DO DOURO



Figura 25: Comboio histórico do Douro (s.d.)

Fonte: www.cp.pt

O Comboio Histórico do Douro surgiu em 2000 resultado de um acordo entre a SPIDOURO – Sociedade de Promoção de Empresas e Investimento do Douro e Trás-os-Montes e a CP.

Através do comboio é permitido ao turista ou viajante ocasional experimentar sensações únicas e irrepetíveis numa viagem entre a Régua, o Pinhão e o Tua tendo como pano de fundo as paisagens tão características da região, bem como o Rio Douro.

O Alto Douro Vinhateiro foi classificado em 2001 como Património da Humanidade, sendo que três séculos antes o Marquês de Pombal a tinha proclamado como a primeira Região Vinícola do Mundo demarcada e regulamentada.

O comboio integra cinco carruagens de madeira do início do século XX e é agora puxado por uma locomotiva diesel, o que não acontecia anteriormente sendo então tracionado por uma locomotiva a vapor Henschel&Son de 1925.

O promotor dos passeios de comboio é efetivamente a CP-Comboios de Portugal mas outros operadores apresentam pacotes que se tornam aliciantes como é o caso da Agência de Turismo Douro⁸⁰.

Depois, dos já referidos *Expressos Populares* seria o Comboio a vapor do Douro o primeiro comboio turístico a ser operacionalizado em Portugal.

Uma ideia inovadora, recriando as viagens do início do século XX, com a realização de animação a bordo.

Atualmente, o passeio no Comboio Histórico do Douro integra-se no *Experiência à Janela*, promovido pela CP, um conjunto de pacotes de oferta sob o mote das temáticas *Cultura e Natureza, Festas e Romarias e Sabores e Gastronomia*, com mais nove opções de rotas. São elas: Rota das Amendoeiras; Rota das Cerejas do Fundão; Festa das Vindimas; Rota das Aldeias Históricas de Comboio; Rotas de Ródão (Programa de 1 dia); Descobrir Rodão (Programa de 2 dias); Rotas de Tomar; Rotas da Ria Formosa; Rota do Azeite do Tejo. Os preços estão entre os 35 € e os 100 €.

⁸⁰ <http://www.douro.com.pt/default.aspx>

V.1.2. COMBOIO PRESIDENCIAL



Figura 26: Comboio Presidencial (s.d.)

Fonte: MNF (Autoria Dario Silva)

Por outro lado, está homologado para circulação o Comboio Presidencial, restaurado entre outubro de 2010 e julho de 2013, num projeto intitulado *Passeios Presidenciais - Conservação e Restauro dos veículos afetos ao Comboio Presidencial*, com financiamento do PIT – Programa de Intervenção do Turismo, do Turismo de Portugal e também do QREN – Programa Mais Centro/Redes para a Competitividade e Inovação. Os contratos viriam a ser assinados respetivamente em agosto de 2010 e em novembro de 2011.

Os veículos foram recuperados na totalidade, tanto a nível mecânico, como técnico e do ponto de vista patrimonial, obedecendo-se a critérios rigorosos do ponto de vista histórico. Assim sendo, todo o património integrado teve igualmente de ser recuperado ao nível de equipamentos, revestimentos, tendo sido reproduzidos alguns equipamentos em falta.

Esta recuperação teve lugar com o apoio da EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, nas Oficinas Gerais em Contumil, decorrendo os trabalhos de pintura nas Oficinas de Guifões, em estrita colaboração com o Serviço de Conservação e Restauro do MNF, que no Entroncamento procedeu a alguns trabalhos nomeadamente

limpeza e restauro de alguns componentes como móveis e candeeiros. Outros serviços foram subcontratados, para a reprodução de peças em falta.

Utilizado em deslocações oficiais do Presidente da República e da sua comitiva, circulou entre 1910 e 1970 (*vide* anexo 8) e é composto por vários salões e carruagens, nomeadamente: Salão Restaurante (SRyf2), Salão da Comitiva e Segurança (Syf3), Salão dos Ministros (Syf4), Salão do Chefe de Estado (Syf5), Carruagem dos Jornalistas (A7yf704) e Furgão (Dyf408).

Aquando do projeto de avaliação dos veículos, encontravam-se num estado mínimo de conservação, o Salão do Chefe de Estado e o Salão Restaurante ambos à guarda do MNF. Todos os outros veículos encontravam-se bastante detiorados nomeadamente o Salão da Comitiva e Segurança que integrou o *Comboio Socorro* do Entroncamento. Os restantes veículos estiveram resguardados num depósito, sujeitos às mais inúmeras intempéries.

A viagem inaugural do comboio teve lugar a 12 de dezembro de 2013 entre Lisboa e Entroncamento, com a presença de ilustres convidados. O comboio foi inaugurado pelo Sr. Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações de então, Dr. Sérgio Monteiro.

Este seria a primeira de várias viagens.

Atualmente integra a exposição permanente do Museu Nacional Ferroviário, nas antigas Oficinas do Vapor.

V.2. A OPERACIONALIZAÇÃO A CURTO/MÉDIO PRAZO

V.2.1. LOCOMOTIVA 1805



Figura 27: Locomotiva 1805 na Placa Giratória do MNF (2015)

Fonte: Própria

A Fundação Museu Nacional Ferroviário assinou no dia 15 de julho de 2015 um contrato com a empresa *Heritage Traction Rail Services*, com o intuito da locomotiva 1805, já homologada desde 10 de julho de 2014, ser pintada e ficar apta a circular na rede ferroviária portuguesa.

A locomotiva integra uma série com dez unidades nomeadamente da 1801 a 1810 que entraram ao serviço no ano de 1968 e que foram construídas pela The English Electric. Trata-se de um veículo diesel-elétrico que chegou numa altura em que se deixava para trás o vapor, principalmente no que à Via Larga dizia respeito. Uma das características destes veículos é o facto de atingirem a velocidade máxima de 140km/h, possuindo 2020 cavalos e seis rodados.

Efetuaram serviço no início na Linha da Beira Alta, realizando o *Sud-Express*. Viriam igualmente a circular na linha do Oeste e do Norte onde tracionavam veículos de mercadorias. Nos últimos anos de vida das locomotivas circularam no sul de Portugal. O

facto de não possuírem energia elétrica foi um entrave para que rebocassem mais veículos de passageiros.

A locomotiva 1805 é hoje o único exemplar da série e está em pertença da FMNF.

Série	Número de unidades	Ano de entrada ao serviço	Tipo de transmissão	Natureza do serviço	Bitola da via
1801/1810	10	1968	Elétrica	Linha	1668
Construtores					
Partes mecânicas	English Electric				
Motor diesel	English Electric				
Transmissão	English Electric				
Freio	Westinghouse Brake & Signal				
Características gerais					
Potência nominal (rodas)	2020 cv				
Registador de velocidades	Hasler				
Número de veículos					
Número de cabinas	2				
Freio automático	Ar vácuo DUAL				
Freio dinâmico	Não possui.				
Areeiros	8 Davies Metcalf Oerlinkon				
Sistema de homem-morto	Davies Metcalf Oerlinkon				
Comando em unidades múltiplas	até 2 (acoplável às 1400)				
Lubrificação de verdugos	Lubrovia				
Características de funcionamento					
Velocidade máxima	140km/h				
Esforço de tração no arranque	26.000 Kg				
Esforço de tração no regime contínuo	17.750 Kg				
Velocidade correspondente ao regime contínuo	31 Km/h				
Esforço de tração à velocidade máxima	3.300 Kg				

Tabela 2: Ficha técnica da série 1801/1810**Fonte:** Nomenclatura Automotoras e Barcos, Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses

V.2.2. AUTOMOTORA ALLAN 0304



Figura 28: Automotora Allan 0304 (2015)

Fonte: Própria

Pertencente a um conjunto de 35 automotoras (25 de via larga e 10 de via estreita), as Allan são de fabrico holandês e podem circular em qualquer dos sentidos da marcha, enquanto unidades simples, duplas e/ou com reboque. Destinadas a 1º e 3º classe que é evidente pela divisão entre os dois salões, são também detentoras de um furgão destinado à bagagem.

Circularam na Linha do Oeste, Linha de Leste, Ramal de Cáceres, Ramal de Tomar, Entroncamento-Coimbra e Figueira da Foz-Coimbra via Alfarelos e via Cantanhede, fazendo também outros serviços como Porto-Vigo e Lisboa-Évora via Setil.

As Allan viriam a ser modernizadas dando origem a uma nova série, a 350. São exceções o caso da My 301 modificada para circular apenas como veículo operacional de aluguer ou visitas à linha.

A Allan My 304 integra hoje a exposição permanente do Museu Nacional Ferroviário, nas antigas Oficinas do Vapor.

Série	Número de unidades	Ano de entrada ao serviço	Tipo de transmissão	Natureza do serviço	Bitola da via
Allan M ^o 8030301 a 8030325 Ry8000301 a 800312	24	1954/55	Elétrica	Longo curso e regional	1668
Construtores					
Partes mecânicas	N.V.Allan e C ^a				
Motor diesel	S.S.C.M.				
Transmissão	Smit				
Freio	Jourdain Monneret				
Características gerais					
Potência nominal (rodas)	252 KW (343cv)				
Registador de velocidades	Hasler				
Número de veículos	24				
Número de cabinas	2				
Freio automático	Vácuo "JM"				
Freio dinâmico	Smit				
Areiros	8				
Sistema de homem-morto	Allan-Smit				
Comando em unidades múltiplas	2 unidades				
Lubrificação de verdugos	4				
Características de funcionamento					
Velocidade máxima	100 km/h				
Esforço de tração no arranque	12 900kg				
Esforço de tração no regime contínuo	2 180kg				
Esforço de tração à velocidade máxima	700kg				
Lotação					
	1º classe	2º classe	Em pé		
Motora	24	50	34		
Reboque	-----	106	60		
Total	24	156	94		
Total (geral)	274				

Tabela 3: Ficha técnica de automotoras Allan

Fonte: Nomenclatura Automotoras e Barcos, Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses

VI – PROPOSTA METODOLÓGICA PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DO TURISMO FERROVIÁRIO NO MÉDIO TEJO

1. Proposta

1. PROPOSTA

Face ao explanado neste trabalho e acreditando em todo o potencial turístico do Médio Tejo cremos existirem condições para o avançar do Turismo Ferroviário na região.

A pré-existência do MNF fonte de produção de conhecimento ferroviário e a sua localização no Entroncamento, que é o centro ferroviário é facto de destacar.

As linhas ferroviárias desativadas devem ser encaradas enquanto um recurso a utilizar pois até agora o investimento é o principal responsável pela não fruição por parte dos operadores turísticos.

Segundo João Paulo Marques o material existente é antigo e as linhas do Leste, da Beira Baixa e do Oeste ainda não se encontram eletrificadas. Também segundo a presidente da CIMT e ainda falando nas linhas que se encontram desativadas :

“(…)são um claro constrangimento, quer para a população residente, quer para os turistas e empresários que pretendem o acesso ao Médio Tejo. Tanto o desativar de linhas, como a supressão de horários de alguns comboios são uma perda notória para o desenvolvimento da região”.

O Museu Nacional Ferroviário em conjunto com a CP-Comboios de Portugal e com a IP – Infraestruturas de Portugal detêm os meios para desenvolver o Turismo Ferroviário na região.

A exploração económica dos acervos patrimoniais é ciclo de estudo do turismo patrimonial em ligação com o desenvolvimento local. Os investidores têm que se assegurar dos conteúdos disponíveis por identificar neste tipo de Turismo.

Exemplo disso mesmo é a exploração dos acervos como é o caso do *Comboio Presidencial* e os mais recentes projetos do MNF a reabilitação da locomotiva 1805 e da automotora Allan 0304.

O produto turístico faz-se com intenção de promoção de iniciativa pública e de operacionalização e neste sentido há oportunidade apesar de já concretizados alguns *Passeios Presidenciais* pelo MNF de promover novos investimentos e novos produtos de Turismo Cultural de que esta intenção é originária.

Jorge Custódio afirma mesmo que :

“O Entroncamento tem Museu Ferroviário e isso é já um contributo para poder ser um interlocutor do Turismo Ferroviário”.

Face ao exposto podemos então dizer que comboios turísticos no Médio Tejo é uma realidade a curto/médio prazo e que existem condições para serem criadas parcerias entre os operadores turísticos e a IP-Património, utilizando o património (linha férrea) e as composições históricas, bem como recorrendo ao quadriciclo, ícone da ferrovia e da história ferroviária. Também, uma outra possibilidade é a da construção de veículos adaptados, mercado com um potencial gigantesco a ser explorado e rentabilizado.

Desta forma e aliando a tradição museológica, à inovação será de arriscar procurar uma melhor forma de explorar turisticamente todo este complexo de recursos endógenos onde territórios, população e organizações se conjugam em desafios e em conquistas.

Refira-se ainda que:

“(…)a educação e interpretação patrimonial devem ser considerados elementos chave do processo de turistificação. Seja para que a memória e o património remanescentes de estradas de ferro desativadas sejam melhor aproveitadas turisticamente dentro do contexto no qual estão inseridas. Seja para que o uso das ferrovia e a visitação a museus ferroviários se tornem parte relevante da experiência turística (...)”⁸¹

O Turismo Ferroviário pode significar criação de emprego e salvaguarda de património que não se pode perder porque é ao mesmo tempo identidade e recurso.

⁸¹ *Vozes do Turismo: Incursões Interdisciplinares e Relatos de Experiências*

CONCLUSÃO

Na presente dissertação procurou-se estudar, aprofundadamente, a relação de Turismo com o Caminho de Ferro, observando o estado da arte e realizando entrevistas exploratórias.

Foi focado o papel do Património Industrial na sociedade, o caminho de ferro, génese e evolução bem como foi definido Turismo e o que significa viajar, qual a importância da viagem na sociedade atual e do comboio.

Constatamos que, sob revisão de literatura, o comboio é um meio de transporte cada vez mais utilizado, segundo os dados apresentados, com base nos dados estatísticos do INE e que confiamos ser o transporte do futuro, sustentável, ecológico proporcionador de tempo, tão escasso na sociedade contemporânea e conseqüentemente de qualidade de vida.

Acreditamos que face à constatação do “estado da arte” sobre a temática ferroviária nacional, o Turismo Cultural Ferroviário é uma nova forma de experiência turística capaz de envolver sentimentos e emoções ao visitante. E assim, o Património Ferroviário é um bem a ser preservado de forma a que se possam criar pacotes turísticos, sejam eles locais, regionais ou até mesmo nacionais que juntem uma oferta cultural ao património ferroviário diferenciando o capital cultural daquele lugar, nomeadamente através da criação de emprego e conseqüente dinamização da economia, o que contribuirá, certamente, para a sua inserção em redes nacionais e internacionais.

À semelhança do que acontece com países um pouco por todo o mundo, Portugal já possui em funcionamento dois comboios turísticos, o *Comboio Histórico do Douro* e o *Comboio Presidencial*.

Em termos de evidências e componentes de fundamentação do Turismo Ferroviário como pudemos constatar, o MNF a curto/médio prazo terá a funcionar a Allan 0304, a ser explorada numa primeira fase pela HeritageTraction Rail Services Lda e a locomotiva 1805 que possivelmente será utilizada para tracionar o Comboio Presidencial, serviço esse que até então é assegurado pela CP, através de empréstimo. Mais pormenores sobre em que é que consiste este contrato entre o MNF e a empresa inglesa não são conhecidos.

Sabemos igualmente, segundo fonte do MNF numa reportagem ao canal televisivo SIC⁸² no primeiro semestre de 2015, que existe vontade de candidatar o projeto de recuperação do *Comboio Foguete* a financiamento, passando este, também a ser mais um comboio

⁸² <https://www.youtube.com/watch?v=Ru8JERtnMPg>

histórico-turístico a operar em Portugal. Um comboio emblemático, constituído por automotoras e reboque Fiat.

Três automotoras diesel, da série 500, foram adquiridas no seguimento da compra de cerca de 22 já adquiridas pela RENFE e chegaram ao país em 1953. Estes veículos foram protagonistas de um novo serviço entre Lisboa e o Porto, que passou a diminuir as horas de viagem e com ele trouxe várias comodidades até então inexistentes (ar condicionado, refeições servidas no lugar, entre outras). Daí o mesmo do serviço ficar conhecido por *Foguete* e a composição que o executava por *Comboio Foguete*.

Depois de vários anos estagnada em Estremoz e posteriormente levada para Elvas em 1999, a única Automotora Fiat que chegou aos nossos dias, seguiu a 12 de novembro de 2010 rumo a Contumil, em mau estado de conservação, para ser restaurada, onde se encontra até hoje.

Neste sentido pretendemos que este trabalho tenha um papel crucial na visão dos *stakeholders* por forma a mostrar todo o potencial turístico da região do Médio Tejo.

Existe o património e empresas capacitadas para propiciar a circulação do material circulante.

Com esta dissertação de mestrado é nossa intenção contribuir para esta necessária discussão pública sobre a temática em estudo.

Concluimos explicando que esta abordagem terá consequências no sentido de mapear, classificar, caracterizar e desenvolver conteúdos específicos de Turismo Ferroviário o que implicará a criação e desenvolvimento de uma *Carta Nacional de Turismo Ferroviário*, no futuro, de forma a levar à participação entidades públicas e privadas, bem como a comunidade, para que seja possível desenvolver produtos levando a que este tipo de oferta seja de qualidade e considerável na oferta turística em Portugal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livro impresso

Azevedo, M. (2008). *Teses, Relatórios e Trabalhos Escolares, Sugestões para Estruturação da Escrita* (6ªed.). Lisboa: Universidade Católica Editora.

Abragão, F. (1956). *Caminhos de ferro portugueses, esboço da sua história*. Lisboa: Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses.

Abragão, F. (1956). *Cem anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*. Lisboa: Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses.

Basto, A. (1997). *Viagens por terra com El-Rei D. Carlos 1895-1905*. Lisboa: Chaves Ferreira – Publicações S.A.

Barreto, M. (2000). *Turismo e legado cultural*. Campinas, São Paulo: Papyrus.

Câmara Municipal de Palmela (2003). *Memórias de Ferroviários de Pinhal Novo: Para a História da Vila e da Comunidade Ferroviária*. Palmela: Autor.

Cerveira, A. (2006). 35 anos em Caminho de Ferro. In *Material e Tração – Os caminhos de ferro portugueses nos anos 1940/70 – Para a história do caminho de ferro em Portugal*. Vol.5. Lisboa: CP – Comboios de Portugal.

Chapouthier, Georges (2006). *Registros Evolutivos*. Viver Mente & Cérebro: Memória (2): 8–13.

Choay, Françoise (1992). *L'Allégorie du Patrimoine*. Paris: Editions du Seuil.

CP - Comboios de Portugal (2006). *Os Caminhos de Ferro Portugueses: 1856-2006*. Lisboa: Autor.

Dias, Cláudia Cristian de Mesquita Garcia, Regina Abreu, e Mário de Souza Chagas (2003). *Memória e Patrimônio: Ensaaios Contemporâneos*. Rio de Janeiro: DP&A Editora e FAPERJ: Uni-Rio.

Cunha, Licínio (2013). *Introdução ao Turismo* (5ªed.). Lisboa: Editorial Verbo.

Faria, C. (2015). Três Picos e Entroncamento: por uma discussão luso-brasileira sobre a importância do turismo ferroviário. Em *Vozes do Turismo: Incursões Interdisciplinares e Relatos de Experiências*. Rio de Janeiro: Multifoco

Hilton, S. (2007). *The grand experiment: the birth of the railway age 1820-1845*. Hershman: Ian Allan Ltd.

Kotler, Philip, et al. (2006). *Marketing for Hospitality and Tourism*. New Jersey: Prentice Hall.

Kuhl, B. (1998). *Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial.

Marques, M. (2001). *Novos produtos no sector do turismo: produtos urbanos e rurais, Novas estratégias para o turismo*. Porto: Associação Empresarial de Portugal.

Noras, J. José Relvas (2009). *José Relvas 1858-1929*. Leiria: Imagens e letras.

Pereira, J.P. (1996). Aspectos tecnológicos sobre a evolução em Portugal do material circulante ferroviário de passageiros. In *O caminho de ferro revisitado – O caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996*. Lisboa: CP – Comboios de Portugal

Quivy Raymond, e Luc van Campenhoudt (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

Rossiu, Aldo (2001). *A arquitetura da cidade*. Edições Cosmo: Alpiarça.

Artigo impresso

Amaro, J. (2005). Entroncamento: *A cidade que nasceu para o caminho de ferro*. *O Foguete*, 1, pp.5-7

Bruno, Maria Cristina Oliveira (1997). *Museologia e Museus: Princípios, Problemas e Métodos*. *Cadernos de Sociomuseologia* 10.

B. Sesinando Ribeiro Arthur(1898). *Arte e Artistas Contemporâneos: A sétima exposição do Grémio Artístico*, 2ª série. Lisboa: Livraria Ferin, p.252 a 253

Custódio, J. (2005) A Emergência e a Génese dos Museus Industriais e de Empresa em Portugal. *Boletim Trimestral da Rede Portuguesa de Museus*, 18, pp.11-16

Lopes, L. F. G. (2003). O entroncamento ferroviário no Entroncamento. *O Foguete*, 4, pp.5-10

Pesavento, Sandra . (2002). Memória, História e Cidade: Lugares no Tempo, Momentos no Espaço. *Arte e Cultura* 4

Poitout, M. (2002) A Escola de Instrução Profissional de Locomotivas a Vapor no Entroncamento. *O Foguete*, 2, pp.10-12

Santos, Maria. (2002). Reflexões Museológicas: Caminhos de Vida. *Cadernos de Sociomuseologia* 18

Vieira Filho, A. Quadros. Patrimônio, turismo e sustentabilidade. *Revista de Economia da UNA*.v7, nº 21

Tinoco, A. (2012). Para uma política de preservação do património industrial em Portugal. *Cadernos de Sociomuseologia*. 42, pp.27-50

Referências eletrónicas

- <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm> (3.5.2015) - Hemeroteca Digital
- <http://ww.fmnf.pt> (3.5.2015) – Fundação Museu Nacional Ferroviário
- http://www.fedecrail.org/en/index_en.html (3.5.2015) - FEDECRAIL - European Federation of Museum and Tourist Railways
- <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/> (3.5.2015) – Infraestruturas de Portugal
- <http://www.ptg.co.uk/> (3.5.2015) - PTG Tours Rail and Culture Holidays
- http://icom.museum/prop_tour (4.6.2015)- ICOM – The International Council of Museums
- <http://www.cm-entroncamento.pt/index.php/visitar-2/patrimonio/bairros-ferroviarios> (4.6.2015) - Câmara Municipal do Entroncamento
- <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/staticunwto/Statistics/Glossary+of+terms.pdf> (5.7.2015) - Glossary of tourism terms
- <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf> (5.7.2015) - Carta de Nizhny Tagil sobre Património Industrial
- http://www.mediotejo.pt/images/CIMT/Medio_Tejo/Area.pdf (5.7.2015) – Área do Médio Tejo
- <http://www.mediotejo.pt/index.php/pt/medio-tejo/acessibilidades#rede-ferroviaria> (5.7.2015) - Médio Tejo/Acessibilidades
- <http://www.matriznet.dgpc.pt/MatrizNet/Objetos/ObjetosConsultar.aspx?IdReg=205838> (5.7.2015) - Matriz Net
- <http://www.matriznet.dgpc.pt/MatrizNet/Objetos/ObjetosConsultar.aspx?IdReg=207944> (5.7.2015) - Matriz Net
- <http://provocando-umateima.blogspot.pt/2013/01/paris-1900-lexposition-universelle.html> (7.9.2015) - Blogue *Provocando uma teima*
- <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf> (7.9.2015) - Turismo de Portugal

<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf> (7.9.2015) - *Carta de Nizhny Tagil* sobre o Património Industrial

http://www.patrimoniocultural.pt/static/data/museus_e_monumentos/credenciacao_de_museus/lei_dos_museus.pdf (7.9.2015) - *Lei Quadro dos Museus Portugueses*

<https://repositorio-tematico.up.pt/handle/10405/1079> (8.9.2015) - Repositório Temático da Universidade do Porto

<http://hdl.handle.net/10405/1089> (8.9.2015) - Repositório Temático da Universidade do Porto

<http://ilikethis.pt/o-turismo-ferroviario-tem-um-potencial-de-crescimento-enorme/> (1.10.2015) – I Like This/Notícia: “O turismo ferroviário tem um potencial de crescimento enorme”

<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/negocios-e-servicos/lexico> (10.10.2015) - Lénico IP

<http://www.indexmundi.com/portugal/area.html> (10.10.2015) - Caracterização geográfica Portugal

<https://www.youtube.com/watch?v=fm0ASD3ZIH4>

www.cp.pt – (10.10.2015) CP – Comboios de Portugal

<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/ferroviaria/desenvolvimento-da-rede/estrategia-14-50> (1.10.2015) - Infraestruturas de Portugal/Desenvolvimento da Rede

<http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/ProTurismo/sustentabilidade/Pages/Sustentabilidade.aspx> (1.10.2015) - Turismo de Portugal/Sustentabilidade

<http://www.aevvegwa.org/site/1Template1.asp?DocID=145&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent>(1.10.2015) - Association européenne des Voies vertes

<http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas> (1.10.2015) - Infraestruturas de Portugal/Ecopistas

<http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-minho> (10.10.2015) - Infraestruturas de Portugal/Ecopista do Minho

<http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-dao> (10.10.2015) - Infraestruturas de Portugal/Ecopista do Dão

<http://www.douro.com.pt/default.aspx> (21.10.2015) - Cruzeiros Turísticos no Douro

<http://www.portopatrimoniomundial.com/ponte-luis-i.html> (21.10.2015) - Porto Património Mundial

<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/conexao/article/view/3718> (21.10.2015) - Revista Conexão

<http://www.dgterritorio.pt/> (22.10.2015) – Direção Geral do Território

<http://www.veloraildefrance.com/>(22.10.2015) - Velorails

[http://thebraveones.blogspot.pt/\(29.10.2015\)](http://thebraveones.blogspot.pt/(29.10.2015)) (22.10.2015) - Blogue “The Brave Ones”

<http://www.talyllyn.co.uk/> (23.10.2015) - Talyllyn Railway

<http://www.bluebell-railway.co.uk/> (23.10.2015) – Bluebell Railway

<http://www.festrail.co.uk/> (23.10.2015) - FFestiniog & Welsh Highland Railway

<http://www.westcoastrailways.co.uk/jacobite/jacobite-steam-train-details.cfm>

(23.10.2015) – The Jacobite

<http://www.museodelferrocarril.org/trendelafresa/informacion.asp> (23.10.2015) – Tren de la fresa

<https://www.queensberry.com.br/programa/ieu073++el+transcantabrico+classico>

(23.10.2015) – Transcantábrico Clássico

<http://www.trendellsllacs.cat/es/inicio/> (23.10.2015) – El Tren dels Llacs

<http://www.trainavapeur.com/> (23.10.2015) – Train à Vapeur de Cévennes

<http://www.cfbs.eu/fr/> (23.10.2015) - Chemin de fer de la Baie de Somme

<http://gecp.asso.fr/> (23.10.2015) – Train des Pignes

<http://www.tourisme-pyreneesorientales.com/fr/3563/pages/d/montagne-pyrenees/le-train-jaune-en-ete/page/0> (23.10.2015) – Le Canari-Train Jaune de Cerdagne

<http://www.belmond.com/venice-simplon-orient-express/> (23.10.2015) – Orient Express

<http://www.blonay-chamby.ch/> (23.10.2015) – Chemin de fer Blonay - Chamby

<http://www.goldenpass.ch/fr> (23.10.2015) - GoldenPass Panoramic

<http://www.hsb-wr.de/startseite/> (23.10.2015) – Harzer Schmalspurbahnen

<http://germanyiswunderbar.com/eastern-germany/germany-holidays-the-molli/>

(23.10.2015) - Molli

<http://www.mariazellerbahn.at/english.php/> (23.10.2015) - Mariazellerbahn

<http://www.zillertalbahn.at/page.cfm?vpath=bahn/fahrzeuge> (23.10.2015) - Zillertalbahn

<http://www.achenseebahn.at/> (23.10.2015) - Achenseebahn

<http://www.museumstoomtram.nl/en> (23.10.2015) - Stoomtram Hoorn-Medemblik

<http://insiteout.brinkster.net/0000064cfv3v/index-engels.asp> (23.10.2015) - Chemin de Fer Vapeur des Trois Vallées

<http://www.train1900.lu/> (23.10.2015) - Train 1900

<https://www.visitflam.com/en/se-og-gjore/se/flamsbana-the-flam-railway/> (23.10.2015) - Flamsbana-Flam Railway

<http://www.banitis.lv/eng/index.htm> (23.10.2015) - Gulbenes-Aluksnes Banitis

<http://www.durangotrain.com/> (23.10.2015) – Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad

<http://www.cograilway.com/> (23.10.2015) – Pikes Peak Cog Railway

<http://www.thecog.com/> (23.10.2015) – Mount Washington Cog Railway

<http://verdecanyonrr.com/> (23.10.2015) – Verde Canyon Railroad

<http://www.southsimcoerailway.ca/> (23.10.2015) – South Simcoe Railway

<http://abpfsuldeminas.com/trem-das-aguas/> (23.10.2015) – Trem das Águas

<http://www.serradomarturismo.com.br/passeiodetrem.php> (23.10.2015) - Trem da Serra do Mar

<http://www.bluetrain.co.za/> (23.10.2015) – The Blue Train

<http://dhr.indianrailways.gov.in/> (23.10.2015) – Darjeeling Himalayan Railway

<http://www.pichirichirailway.org.au/> (23.10.2015) – Pichi Richi

<http://www.fmnf.pt/Gente%20de%20Via%20na%20cinematografia%20de%20Cottinelli%20Telmo> (23.10.2015)

<http://www.cm-leiria.pt/pages/401> (24.10.2015) - Câmara Municipal de Leiria

<http://www.lisbonlux.com/culture/azulejos.html> (24.10.2015) - Lisbon Lux

<http://digitile.gulbenkian.pt> (24.10.2015) - Biblioteca Digital: Azulejaria e Cerâmica

Online

<http://www.refer.pt/centro-de-imprensa/ola-de-novo> (24.10.2015) - Refer/Olá de Novo

<http://www.ippatrimonio.pt/centro-de-imprensa/ip-restaura-azulejos-da-estacao-de-caminha> (24.10.2015) - IP-Património/Azulejos da Estação de Caminha

<http://debates.parlamento.pt/catalogo/r1> (26.10.2015) - Parlamento/Debates

<http://www.veloraildefrance.com/> (26.10.2015) - Velorail

http://www.abreu.pt/A_Abreu-247.aspx (26.10.2015) - Agência de Viagens Abreu

<http://www.dinheirovivo.pt/buzz/google-quer-inspirar-turistas-para-a-beleza-de-portugal/> (26.10.2015) – Dinheiro Vivo/Notícia: Google quer inspirar turistas

<http://www.entroncamentoonline.pt/portal/artigo/museu-nacional-ferrovi%C3%A1rio-tem-novo> (26.10.2015) – Notícia: Lançamento do logótipo do MNF

<https://www.youtube.com/watch?v=Ru8JERtnMPg> (26.10.2015) -

Abandonados/Reportagem: A história do Foguete

https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_pesquisa&frm_acciao=PESQUISA_AR&frm_show_page_num=1&frm_modos_pesquisa=PESQUISA_SIMPLES&frm_modos_texto=MODO_TEXTO_ALL&frm_texto=transportes&frm_imgPesquisar=++

(26.10.2015) – Dados estatísticos setor dos transportes

<http://debates.parlamento.pt/catalogo/r1> (26.10.2015) - Parlamento/Debates

<http://letras.mus.br/carlos-drummond-de-andrade/818513/> (29.10.2015) – Poema

“Memória”

<https://www.facebook.com/MadeiraQuaseEsquecida/photos/a.276934722342907.59202.193926413977072/280040758698970/?type=3&theater> (29.10.2015) – Caminho de Ferro do

Monte

www.douro.com.pt (29.10.2015) - Estação de S. Bento

www.engineering-timelines.com (29.10.2015) - Locomotiva de Richard Trevithick

<http://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/apeadeiro> (29.10.2015) - Definição de apeadeiro

<http://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/estação> (29.10.2015) - Dicionário de Língua Portuguesa/Definição de estação

Anexos

Tendo em consideração a necessidade de objetivar as componentes de suporte ao referencial teórico desenvolvido como foco da dissertação *Turismo e os caminhos de ferro* decidimos apresentar os anexos para reforçarem através de uma componente importante do trabalho de campo, os resultados deste estudo. Assim, a intenção de abordar a didática e a pedagogia do Turismo Ferroviário sustentam igualmente a inclusão destes materiais.

Anexo 1 – PARTICIPAÇÃO NO FÓRUM ABRATUR15 COM O TRABALHO INTITULADO O TURISMO CULTURAL E CIENTÍFICO E OS CAMINHOS DE FERRO: ESTUDO DO TURISMO FERROVIÁRIO NO MÉDIO TEJO

1.1. ARTIGO

<https://sites.google.com/site/acintur/project-updates/forumabratur-15-trabalhosaprovados>

O Turismo Cultural e Científico e os Caminhos de Ferro: Estudo do Turismo Ferroviário no Médio Tejo (Portugal)

Daniela Rodrigues do Rosário – Estudante de mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural, da Escola de Gestão de Tomar, do Instituto Politécnico de Tomar com investigação em curso em “Turismo Ferroviário” – daniela.rosario@iol.pt

Luís Mota Figueira – Professor Coordenador do Instituto Politécnico de Tomar – lmota@ipt.pt

Resumo: O crescimento do Turismo demonstra que no domínio ferroviário ele se pode desenvolver tanto na dimensão patrimonial, quanto na dimensão da inovação. As iniciativas de turismo ferroviário utilizando as antigas máquinas e carruagens, bem como os mais modernos equipamentos constituem uma vertente muito relevante deste segmento. Sendo o comboio cada vez mais o meio de transporte de eleição para deslocações dentro do país e entre países, por ser rápido e ecológico; detendo Portugal várias linhas férreas desativadas; havendo estruturas histórico-ferroviárias e entidades museológicas e técnico-científicas tais como o Museu Nacional Ferroviário localizado no Entroncamento, cidade que cresceu em função daquele transporte; provando a revisão de literatura e a escassa produção editorial que há espaço para a apresentação de estudos centrados no produto “turismo ferroviário”, propomo-nos desenvolver um estudo sobre Turismo Ferroviário em Portugal e, especificamente, as potencialidades de um comboio turístico na região do Médio Tejo. Esta proposta insere-se no quadro das iniciativas sugeridas pela estratégia do PENT-Plano Estratégico Nacional do Turismo e tem em consideração o panorama europeu

e mundial demonstrativo do crescimento da oferta qualificada de turismo, nomeadamente ferroviário.

Palavras-chave: turismo; caminhos de ferro; turistas; património; cultura; linhas férreas; Médio Tejo

O Turismo Cultural e Científico apresenta como objetivos primordiais a descoberta de monumentos e sítios, vivências e saberes, lugares de interesse, usando o património como fator de consolidação e de afirmação cultural de uma sociedade, segundo critérios internacionais consolidados. A Carta Internacional do Turismo Cultural Cultural como doutrina e enquadramento científico sustentados pela UNESCO faz parte dos mesmos.

O panorama mundial da arqueologia industrial numa sociedade pós-industrial aconselha-nos a valorizar cultural e economicamente os recursos disponíveis e recuperáveis. É neste sentido relevante falar em Património Industrial Ferroviário assentando este na recuperação, preservação e promoção de um produto com capacidade para captar turistas e entrar em redes de turismo cultural nacionais e internacionais.

O sistema turístico apresenta-se com quatro fatores determinantes: a Procura de produto turístico; a Oferta, que trata de estruturar a resposta a essa procura; a Geografia que é definida em função dos territórios designados de destinos turísticos; os Operadores que agregam todos quantos produzem e comercializam os bens e serviços de que o turista se serve para satisfazer as suas necessidades e desejos. O Médio Tejo é, neste contexto um sub-destino turístico do destino “Centro de Portugal”. Existindo um pouco por todo o mundo ofertas turísticas “do comboio” e “de comboio”, também Portugal com o seu Museu Nacional Ferroviário pode inserir-se nesta dinâmica e tornar-se num factor de criação de emprego, desenvolvimento da hotelaria, da restauração, contribuindo para a economia das regiões e do próprio país.

Localizado no Médio Tejo, em Portugal, no Complexo Ferroviário do Entroncamento, o Museu Nacional Ferroviário, núcleo central, ocupa uma área expositiva de 46.000 m². Trata-se de um museu polinucleado, com Núcleos Museológicos espalhadas por todo o território nacional.

A Fundação Museu Nacional Armando Ginestal Machado detém um espólio vastíssimo, que vai desde material circulante a equipamentos de restauração, componentes médicos, equipamentos de via ou de comunicação e sinalização, entre outros. É de referenciar ainda o património edificado: Armazém de Víveres, Rotunda de Locomotivas, Oficinas do Vapor e Central Elétrica.

O caminho de ferro está, assim, indelevelmente ligado à história económica, social e política do nosso país, porque deteve um papel fundamental no processo de industrialização do séc. XX e apresenta-se como um pilar da economia de transportes do nosso tempo, dada a sustentabilidade requerida e proporcionada pela atividade ferroviária, nomeadamente no que se relaciona com o turismo. No estudo académico que nos propomos desenvolver deve ser seguido um modelo experimental e teórico. Experimental pois é urgente perceber a Procura e ouvir os turistas para se entender como funciona a sua motivação ferroviária; os entusiastas do caminho de ferro; aqueles que se relacionam direta ou indiretamente com a ferrovia; ouvir os municípios do Médio Tejo, saber quais as suas expectativas e necessidades e propor soluções. E teórico, no sentido que é deveras fundamental saber o que existe escrito sobre Turismo Ferroviário em Portugal e a revisão de literatura se impor como pilar do estudo. Estudar o caminho de ferro nas artes, na literatura, em todas as suas aplicações. Perceber a sua importância no nosso país. Embora registemos escassez de estudos a nível nacional, já a nível internacional dispomos de vários artigos de investigação, dissertações e projectos que caracterizam o domínio da nossa pesquisa. A importância de se definir um conceito, o de “Turismo Ferroviário” é relacionável com a necessidade de operacionalizar o mesmo, tendo em vista a criação de produtos de visitação em turismo ferroviário a interligar com outros produtos que o complementam em função dos pacotes turísticos que se poderão produzir e difundir.

Assim, se nesta região, assim como outras, o caminho de ferro foi definindo a teia urbana e a formação das cidades, como é o caso do Entroncamento, olhar a cidade é olhar para uma paisagem rica em memórias, vivências e em cultura e obter experiências únicas no contexto do património local e regional proposto pela iniciativa turística ferroviária. A criação de microempresas dedicadas ao turismo ferroviário pode constituir-se como um resultado indireto do estudo.

No desenvolvimento do nosso estudo, será imperativo proceder-se ao levantamento histórico-técnico da rede ferroviária desde 1856 até aos nossos dias. Desta forma será possível mapear as linhas de caminhos de ferro que já se encontram desativadas e que podem ser potencializadas, exploradas, bem como da restante rede em serviço.

Em Portugal, existe em funcionamento o Comboio Histórico do Douro, um programa turístico organizado pela CP-Comboios de Portugal que conjuga paisagem, a gastronomia, a música, tendo partida da Régua em direção ao Tua. Trata-se de uma composição formada por cinco carruagens em madeira, toda ela envolta em histórias e memórias e que representa a possibilidade do turista ou viajante ocasional experimentarem sensações únicas e irrepetíveis.

Por outro lado, está homologado para circulação o Comboio Presidencial, restaurado entre outubro de 2010 e julho de 2013, num projeto cofinanciado pelo Programa MaisCentro e pelo Turismo de Portugal, nas Oficinas da EMEF, Parque Oficinal Norte (Contumil), que integra a exposição permanente do Museu Nacional Ferroviário e cujo objetivo é ser alugado para os mais diversos fins: cocktails, reuniões de trabalho, eventos das mais diversas tipologias. Este comboio, que foi utilizado em deslocações oficiais do Presidente da República e da sua comitiva, circulou entre 1940 e 1970 e é composto por vários salões e carruagens, nomeadamente: Salão Restaurante (SRyf2), Salão da Comitiva e Segurança (Syf3), Salão dos Ministros (Syf4), Salão do Chefe de Estado (Syf5), Carruagem dos Jornalistas (A7yf704) e Furgão (Dyf408).

O território em estudo apresenta-se tanto na dimensão cultural, quanto na dimensão cultural (e nesta, em termos de património material e imaterial de grande notoriedade nacional), como uma região que, mercê da sua longa história ferroviária (a cidade de Entroncamento deve a sua toponímia ao caminho de ferro iniciado em Portugal em 1856) tem energia e apresenta potencial para se especializar no domínio do turismo ferroviário. Por outro lado, sendo a região do Médio Tejo rica em paisagens, com o Tejo como pano de fundo, dotado de construções históricas como o Castelo do Almourol; com um fascinante parque de Esculturas Contemporâneas; com um Museu de Arte Pré Histórica em Mação; com um Museu Ferroviário, dotado de material circulante histórico, com exemplares únicos da Europa, alguns deles adaptáveis para circular, constitui-se como um espaço social e económico que pode considerar-se vocacionado para tal tipo de atividade turística,

embora não deixe de atender aos restantes segmentos de Procura. Assim e do lado da Oferta deixamos em aberto a questão: porque não desenvolvermos esforços para que o comboio turístico no Médio Tejo possa vir a ser uma realidade empreendedora e comercial, social e cultural aumentando a competitividade territorial desta parcela do território nacional?

Bibliografia

Abragão, Frederico de Quadros. 1956. Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Abragão, Frederico de Quadros. 1956. Caminhos de Ferro Portugueses, esboço da sua história. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Câmara Municipal de Palmela. 2003. Memórias de Ferroviários de Pinhal Novo: Para a História da Vila e da Comunidade Ferroviária. Palmela: Divisão de Património Cultural, Câmara Municipal.

Choay, Françoise. 1992. L'Allégorie du Patrimoine. Paris: Editions du Seuil.

Bruno, Maria Cristina Oliveira. 1997. "Museologia e Museus: Princípios, Problemas e Métodos." Cadernos de Sociomuseologia 10.

Quivy Raymond, e Luc van Campenhoudt. 2008. Manual de Investigação em Ciências Sociais. Lisboa: Gradiva.

Santos, Maria Célia T. Moura. 2002. "Reflexões Museológicas: Caminhos de Vida." Cadernos de Sociomuseologia 18.

1.2. CERTIFICADO DE PARTICIPAÇÃO



Certificamos que o trabalho intitulado

O Turismo Cultural e Científico e os Caminhos de Ferro: Estudo do Turismo Ferroviário no Médio Tejo (Portugal)

elaborado por Daniela Filipa Rodrigues do Rosário e Luís Mota Figueira foi apresentado no Fórum ABRATUR-15 realizado nos dias 8 a 10 de junho de 2015 na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP).

Prof. Dr. Glauber Eduardo de Oliveira Santos
Diretor executivo



**ANEXO 2 - ARTIGO: CRESCIMENTO DO TURISMO EM PORTUGAL:
O CASO DO TURISMO FERROVIÁRIO PUBLICADO NO JORNAL
ONLINE O MUNDO JORNALISMO**

Crescimento do Turismo em Portugal: o caso do Turismo Ferroviário

<http://omundojornalismo.com/sitio/index.php/opiniao/item/2385-crescimento-do-turismo-em-portugal-o-caso-do-turismo-ferroviario>

REDAÇÃO 25 JUNHO 2015



Portugal é procurado pelos turistas tanto pela sua riqueza na oferta de bens culturais, patrimoniais e paisagísticos, bem como pelo sol e praia. Todos os anos surgem notícias da afluência de turistas, principalmente na época de verão, para destinos como é o caso do sul do país, nomeadamente, o Algarve.

No entanto e indo ao encontro do estudo que temos vindo a efetuar, no âmbito da dissertação de Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural, constatamos que também a procura por alternativas a esta oferta têm vindo a crescer. No que concerne ao crescimento do turismo no domínio ferroviário sabemos que se pode desenvolver tanto no que diz respeito à área patrimonial como na área da inovação. O turismo comporta segmentações de acordo com os tipos de Procura: o turismo ferroviário é um segmento bem posicionado nesse contexto operacional e económico.

No nosso país existem dois comboios que tentam colmatar a falha que temos em termos de serviços turístico-ferroviários, nomeadamente o Comboio Histórico do Douro, operacionalizado pela CP – Comboios de Portugal e o Comboio Presidencial, que pertence ao acervo do Museu Nacional Ferroviário. A não existência de uma associação nacional que zele por estes interesses é uma falha, apesar das iniciativas que têm vindo a ser desenvolvidas nesse sentido pela FEDECRAIL - *European Federation of Museum & Tourist Railways*.

Neste sentido, falar em Património Industrial Ferroviário assenta essencialmente no estudo, recuperação e promoção de um produto com forte valor específico e diferenciado com capacidade para captar turistas e integrar-se nas redes de turismo tanto nacionais como internacionais assumindo aqui a FEDECRAIL, na nossa opinião, um papel crucial. O Médio Tejo, com o seu Museu Nacional Ferroviário, é um componente do destino turístico “Portugal”, que deve ser encarado como “chave” no âmbito ferroviário e os operadores turísticos devem ser incentivados a operacionalizar ao máximo os recursos disponíveis, nomeadamente ferroviários, para fruição de todo um património que pode ser colocado à disposição do turista.

Sabendo que o caminho de ferro definiu a teia urbana de muitas cidades, inclusive do Entroncamento, cidade ferroviária por excelência, acreditamos que se os operadores, unirem esforços em função dos seus interesses e sob regulação adequada do Estado poderemos criar em Portugal, à semelhança de outros países europeus, uma oferta rica em história, vivências e saberes utilizando para tal o vastíssimo património ferroviário existente. Desta forma, assumir o Turismo Ferroviário como mais uma vertente do turismo significará incluí-lo devidamente no PENT – Plano Estratégico Nacional do Turismo e, também, valorizar um conjunto patrimonial cuja expressão territorial continental é, de facto, incontornável e merecedora daquela inclusão.

Daniela Rodrigues do Rosário

**Mestranda em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural no Instituto
Politécnico de Tomar**

23 de junho de 2015

ANEXO 3 - COMUNICAÇÃO NA CASA DOS PATUDOS – MUSEU DE ALPIARÇA NAS JORNADAS EUROPEIAS DO PATRIMÓNIO 2015

3.1. PROGRAMA DAS JORNADAS EUROPEIAS DO PATRIMÓNIO



CASA DOS PATUDOS MUSEU DE ALPIARÇA



JORNADAS EUROPEIAS DO PATRIMÓNIO
Setembro 2015

09:30 às 16:30 - Auditório da Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça

25 1º Encontro da Associação Portuguesa de Casas - Museu
(Ver programa próprio)

10:00 às 12:00 e das 14:00 às 18:00

26 Visitas gratuitas à Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça

18:30 - Auditório da Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça

27 Conferência *Turismo e Património Industrial* por:
Professor Doutor Luís Mota Figueira
Dra. Daniela Rosário
Instituto Politécnico de Tomar

Contactos e informações:
Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça
Rua José Relvas 2090-102 Alpiarça
Telefone: 243 558 321
E-mail: museudospatudos@cm-alpiarca.pt



3.2. COMUNICAÇÃO: TURISMO FERROVIÁRIO E CULTURA PORTUGUESA NA ERA DA INDUSTRIALIZAÇÃO DO SÉCULO XX: SOCIEDADE, USOS E COSTUMES NOS COMBOIOS MOVIDOS A VAPOR



En voyant passer le train / À passagem do comboio, 1896. óleo, 40x65



À passagem do comboio, c.1905. ost, 47x67

Jornadas Europeias do Património 2015

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

Luís Mota Figueira, Professor Coordenador – Instituto Politécnico de Tomar
Daniela Rosário- Mestranda em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural

ipt  Instituto Politécnico de Tomar

Museu dos Patudos, 27 de setembro de 2015

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”



Sumário

Introdução

O comboio, o património e o turismo

O comboio, o património, o turismo e a arte de José Malhoa

O comboio, o património, o turismo , a arte de José Malhoa, José Relvas e o Museu dos Patudos

Conclusão

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”



Introdução

Apresenta-se o contexto do Turismo ligado aos avanços tecnológicos e artísticos;

Foca-se a especificidade do Património e do Turismo Cultural;

Avança-se uma proposta de leitura do Turismo Ferroviário e da sua capacidade de gerar outras descobertas;

Utiliza-se a lição plástica de José Malhoa (obra alusiva ao domínio ferroviário) e a lição visionária de José Relvas no intuito de reflectirmos sobre os seus legados e sua importância para a fruição turístico-cultural.

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”



O comboio, o património e o turismo

A tecnologia da época do vapor foi decisiva para a mudança do mundo.

O comboio introduz novas realidades. As cidades mudaram, as pessoas mudaram os seus hábitos, as organizações públicas e privadas adaptaram-se aos novos tempos.

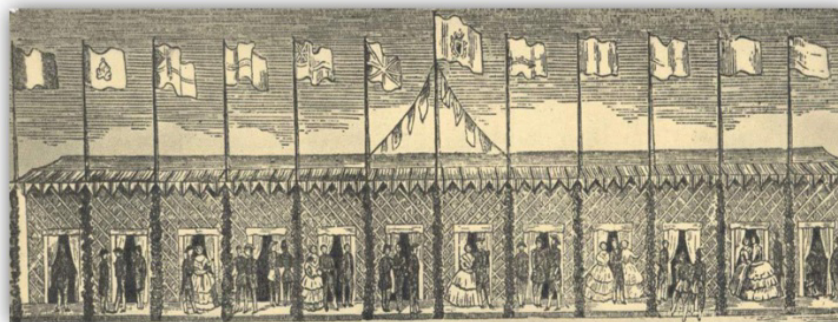
As artes foram impulsionadas por movimentos artísticos mais modernos e o naturalismo na pintura portuguesa captou parte desses impulsos.

O Turismo, desde o Congresso de 1911 avança decisivamente como promissor domínio económico e como fenómeno social.

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

O comboio, o património e o turismo

- **A partir do século XIX** segundo BOYER (1999) abriu-se a possibilidade de uma maior abertura social para viajar nomeadamente para a ascendente burguesia industrial e mercantil, suportada essencialmente pelos transportes fluviais e marítimos mas, preponderantemente, pelos designados **“caminhos de ferro”**.



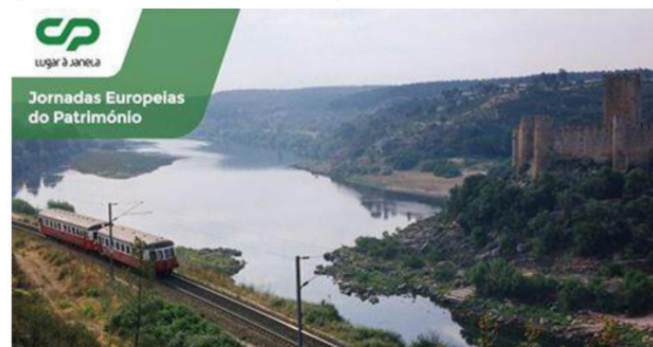
Fonte: CP – Comboios de Portugal

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”



www.institutoferroviario.cl

Turismo Ferroviário - tipo de produto de turismo cultural que poderá fundamentar-se através da observação sobre os quadros sociais que as vivências do transporte de passageiros na época do comboio a vapor e transformar-se numa proposta de negócio inserido nas práticas de turismo cultural.



www.facebook.com/%2Fugarjanela%2Ftimeline&psig=AFQjCNHLS5iyPnhDa_w8btOFU95TivOaoA&ust=1443302040156371

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”



Horizonte 2020 – papel dos Operadores Turísticos, ideia de negócio num contexto em que a valorização do património ferroviário alinhada à estratégia de desenvolvimento local e regional de base comunitária.



Museu dos Patudos, 27 de setembro de 2015

7

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”



Fonte: GCF, 16 de janeiro, 1936



Fonte de informação para a década que tentamos ilustrar a utilização de imagens da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* centradas na década de 30 do século XX (escolhida precisamente por corresponder a um período áureo dos caminhos de ferro, entre Guerras Mundiais) permitirá aos autores ensaiar um modelo de análise que, devidamente aferido, se torne compatível para metodologicamente se adequar à replicação para estudo sobre as restantes décadas e suas especificidades ideológicas, políticas, económicas, ambientais, tecnológicas e sociais.

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

Património

Sucintamente e segundo a *Lei de Bases do Património*, criado pelo homem, património, é todo o bem considerado relevante para a humanidade.

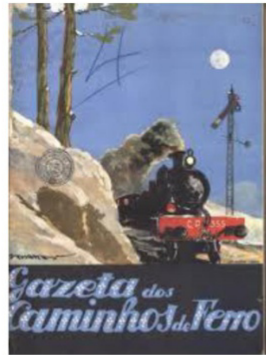


www.infopedia.pt



No nosso país as primeiras preocupações sobre a preservação do património remontam ao rei D. João V que através de um alvará régio datado de agosto de 1721 decide atribuir "*à Academia Real da História Portuguesa Eclesiástica e Secular a providência para se conservarem os monumentos antigos, que podem servir para ilustrar e certificar a verdade da mesma história.*"

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”



Podemos **considerar o Património Ferroviário uma vertente deste conceito** tão vasto, nomeadamente com toda a sua especificidade que vai desde os bens materiais aos imateriais.



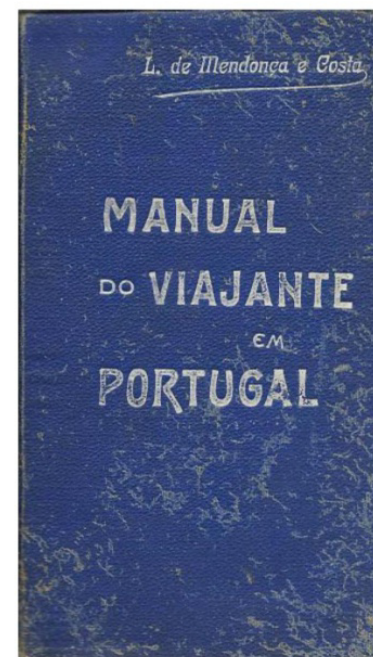
Movimento Cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro (MCSPFB)



www.entroncamentoonline.pt
Museu dos Patudos, 27 de setembro de 2015

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

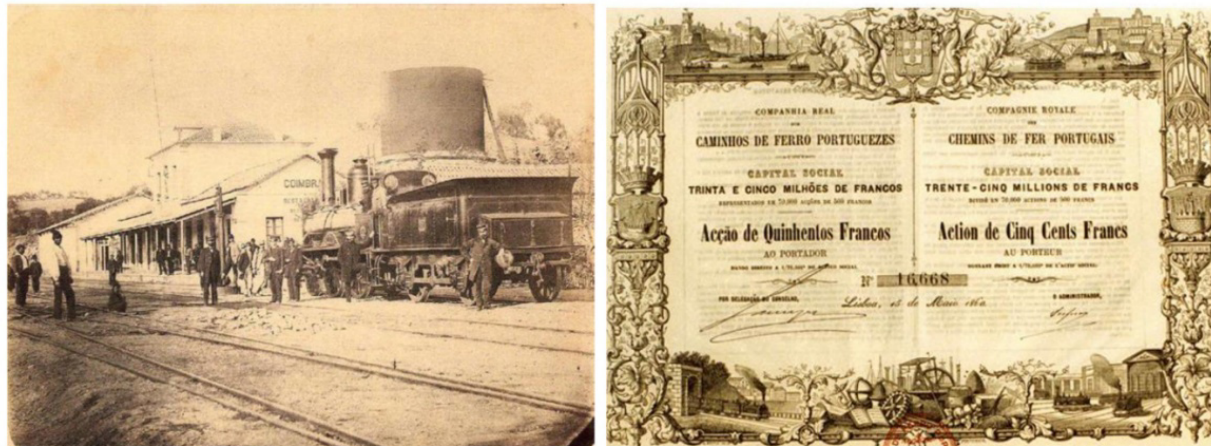
A projeção da oferta turística de Portugal na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pode dever-se ao facto do seu fundador, Leonildo de Mendonça e Costa, ter sido um homem amante de viagens e que chegou mesmo a publicar *Itinerários da viagem em todo o paiz e para Madrid, Paris, Vigo, Sant’Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha* (1907).



“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

Século XX - as linhas que passavam pelas metrópoles, surgem como as linhas mais utilizadas, nomeadamente pelo facto de levarem às principais estâncias balneares, como vai sendo divulgado na *Gazeta*.

Ainda, para incentivar as viagens, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em parceria com outras Companhias estrangeiras cria a iniciativa *Viagens Circulatórias*. Com início em 1889 têm lugar em Portugal, França e Espanha.



“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

O comboio veio, desta forma, trazer à sociedade uma maior facilidade de deslocação e maior comodidade de viagem. A isto, somaram-se as iniciativas das Companhias para cativar cada vez mais turistas e excursionistas levando ao crescimento e desenvolvimento económico, cultural e à diversidade de oferta do turismo em Portugal.



Museu dos Patudos, 27 de setembro de 2015

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

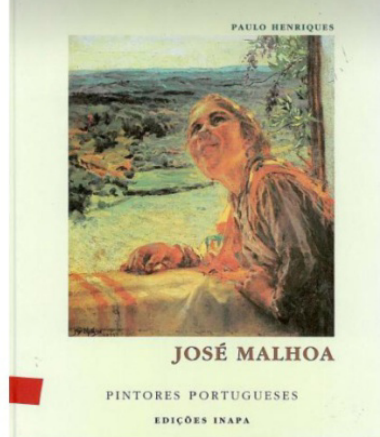
O comboio, o património, o turismo e a arte de José Malhoa



En voyant passer le train / À passagem do comboio, 1896. óleo, 40x65



À passagem do comboio, c.1905. ost, 47x67



José Malhoa:

- A sua Obra plástica desafia-nos a descobrir um Portugal passado;
- Oferece-nos imagens de um forte naturalismo onde a etnografia e o Povo estão presentes;
- A sua Obra poderá estar na base de produtos de turismo cultural.

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

O comboio, o património, o turismo , a arte de José Malhoa, José Relvas e o Museu dos Patudos

“Provocando, 1905, é um quadro de JMalhoa, um retrato de MHPinto. A propósito ou a despropósito, de um, de outro, ou de qualquer outra coisa, algumas notas ou apontamentos. De modo pessoal, quando e conforme me der na gana...”



<http://www.cm-alpiarca.pt/areas-de-atividade/cultura/casa-dos-patudos-museu-de-alpiarca>

PROVOCANDO

Provocando, 1905, é um quadro de JMalhoa, um retrato de MHPinto. A propósito ou a despropósito, de um, de outro, ou de qualquer outra coisa, algumas notas ou apontamentos. De modo pessoal, quando e conforme me der na gana...

quinta-feira, 17 de janeiro de 2013

Paris 1900 – L'Exposition Universelle

De meia dúzia, sobra um...

No mesmo ano em que, como já vimos, era exposto no Salon da Société des Artistes Français o Retrato da Ex.ma Sr.ª Condessa de Mossamedes [1], decorreu também em Paris a Exposição Universal de 1900.

Integrada na Exposição Universal realizou-se L'exposition décennale des Beaux-Arts | 1889 à 1900. Na secção portuguesa, Malhoa participa com seis obras. Algumas já habitadas ao ar do Sena e já aqui referidas, outras antes mostradas no Grémio lisboeta, e uma especialmente preparada para esta ocasião. Segundo o Catalogue illustré officiel, foram elas [2]:

- 54 – Les Potiers
- 55 – A blanchir le linge
- 56 – Les Boulangères

Seguidores

Adirir a este site com o Google Rede Social

Membros (19) Mais...

Já é membro? [lucac.rossio](#)

Arquivo do blogue

- ▶ 2012 (35)
- ▼ 2013 (18)
- ▼ Janeiro (7)

<http://provocando-umateima.blogspot.com/>

José Malhoa e José Relvas são alvo da atenção...e o Pintor suscita a inspiração de um Autor para criar um Blog...

15

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

Conclusão

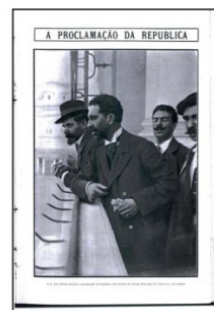
Tentámos apresentar a nossa visão sobre:

O Turismo e o seu significado quando ligado aos avanços tecnológicos e artísticos;

A especificidade do Turismo Cultural como segmento que privilegia e promove a Cultura;

As iniciativas de Turismo Ferroviário como domínio da descoberta do património ferroviário e do património artístico que lhe está associado;

Observar a lição histórica de José Malhoa e de José Relvas como personalidades históricas que, com a sua estética e a sua visão também contribuíram para aumentar o acervo (pintura temática e naturalista de José Malhoa) e o interesse que desperta a mesma pintura (só passível de ser apreciada na sua plástica extraordinária *“in situ”*) no Museu dos Patudos, em Alpiarça.



www.cm-alpiarca.pt

17

“Turismo ferroviário e cultura portuguesa na era da industrialização do século XX: sociedade, usos e costumes nos comboios movidos a vapor”

O Turismo Ferroviário, no caso da Pintura, pode ligar as Pessoas, à Obra de Arte, ao Artista, ao Mecenaz/Coleccionador e à Paisagem cultural que lhes dá sentido.



www.prof2000.pt

Obrigado 18

3.3. **FOTOGRAFIAS DO EVENTO**



Figura 29: Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça (2015)

Fonte: Própria



Figura 30: Comunicação na Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça (2015)

Fonte: Casa dos Patudos - Museu de Alpiarça

ANEXO 4 – PATRIMÓNIO INDUSTRIAL



Figura 31: Construção da Ponte Maria Pia (século XIX)

Fonte: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>



Figura 32: Aguarela de Gustave Eiffel que reproduz o início da construção da Ponte D. Maria Pia (Século XIX)

Fonte: MNF

ANEXO 5 – AZULEJARIA



Figura 33: Museu do Azulejo (s.d.)

Fonte: <http://www.lisbonlux.com/culture/azulejos.html>



Figura 34: Palácio dos Marqueses de Fronteira (s.d.)

Fonte: <http://www.lisbonlux.com/culture/azulejos.html>



Figura 35: Palácio Nacional de Sintra (s.d.)

Fonte: <http://www.lisbonlux.com/culture/azulejos.html>



Figura 36: Fábrica Viúva Lamego (s.d.)

Fonte: <http://www.lisbonlux.com/culture/azulejos.html>

ANEXO 6 - ECOPISTAS



Figura 37: Ecopista de Famalicão (s.d.)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-de-famalicao>

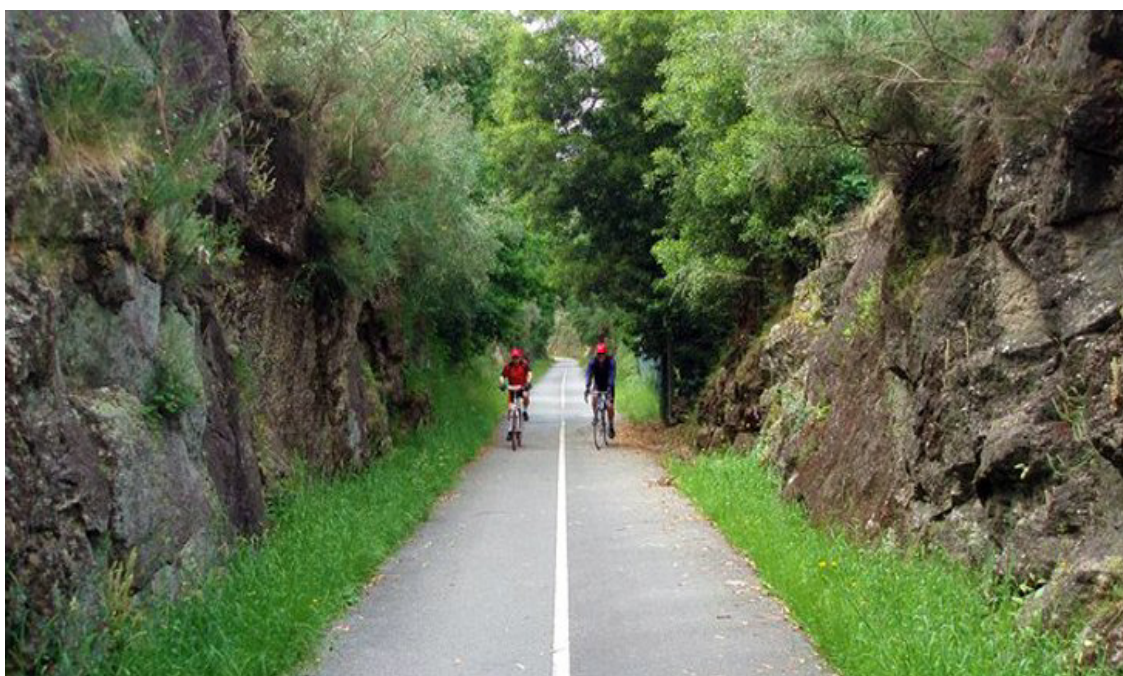


Figura 38: Ecopista de Guimarães (s.d)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-de-guimaraes>



Figura 39: Ecopista Tâmega (s.d.)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-tamega>



Figura 40: Ecopista do Sabor (s.d.)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-sabor>



Figura 41: Ecopista do Vouga (s.d.)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-vouga>



Figura 42: Ecopista do Montado (s.d.)

Fonte: <http://www.ippatrimonio.pt/ecopistas/ecopista-do-montado>

ANEXO 7 - COMBOIOS TURÍSTICOS INTERNACIONAIS



Figura 43: Transcantábrico Clásico (s.d.)

Fonte: <https://www.queensberry.com.br/programa/ieu073++el+transcantabrico+classico>



Figura 44: Orient-Express (s.d.)

Fonte: <http://www.belmond.com/luxury-trains>



Figura 45: Pikes Peak Cog Railway (s.d.)

Fonte: <http://www.cograilway.com/>

ANEXO 8 – DESENHOS TÉCNICOS

8.1. SÉRIE 1801/1810

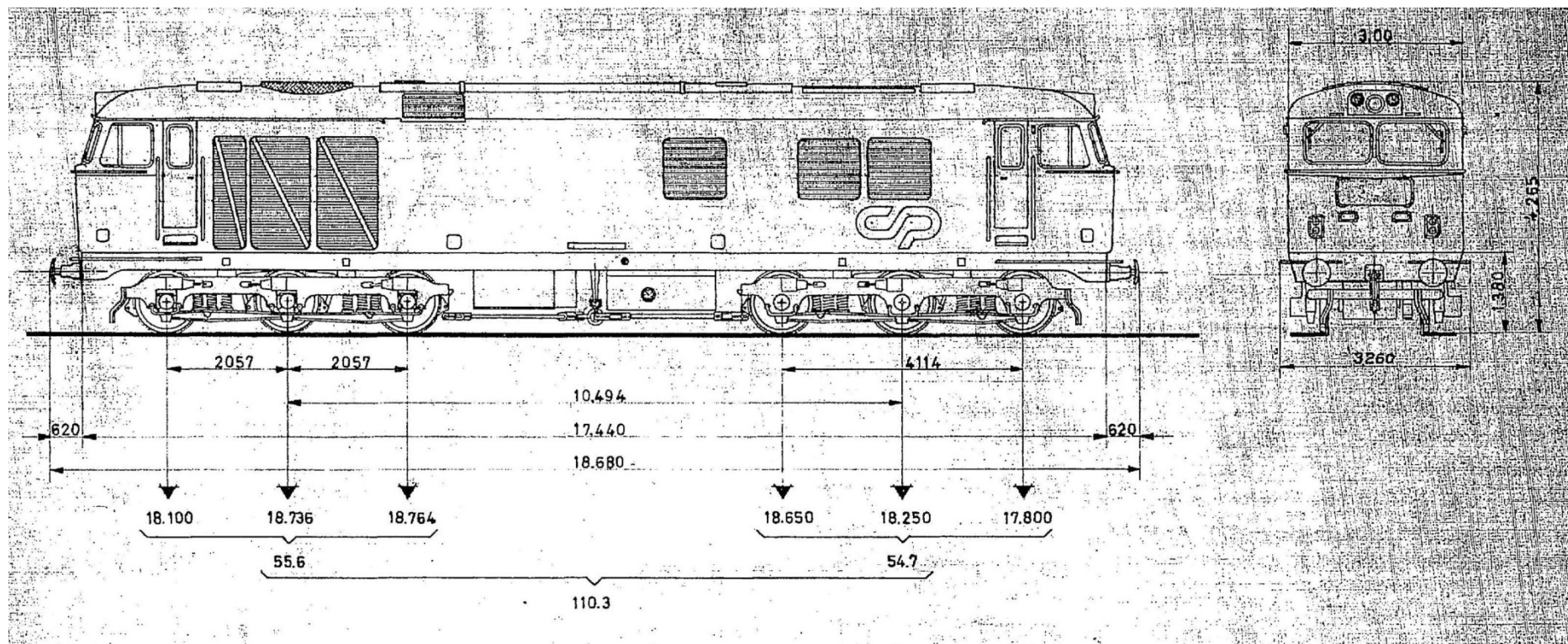


Figura 46: Desenho técnico da série 1801/1810

Fonte: Nomenclatura Material Motorizado, Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses

8.2. Allan

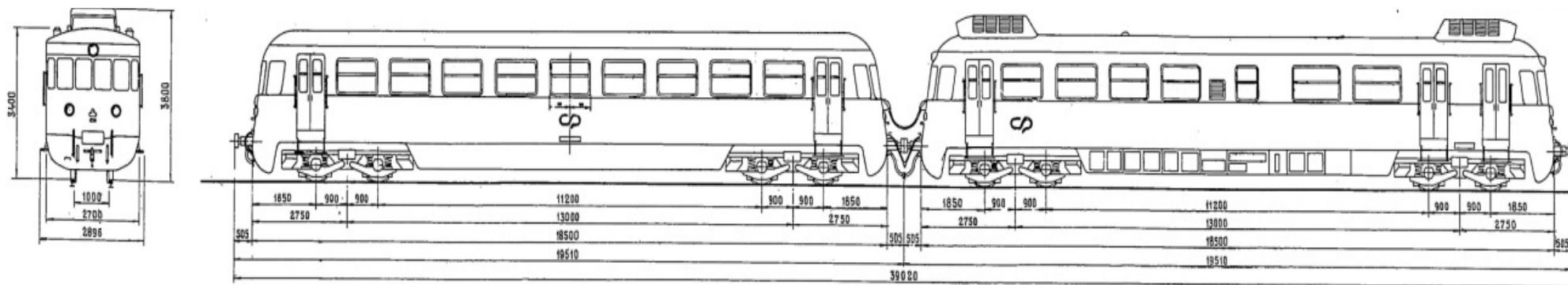


Figura 47: Desenho Allan

Fonte: Nomenclatura Automotoras e Barcos, Caminhos de Ferro Portugueses

8.3. VEÍCULOS QUE INTEGRAM O COMBOIO PRESIDENCIAL

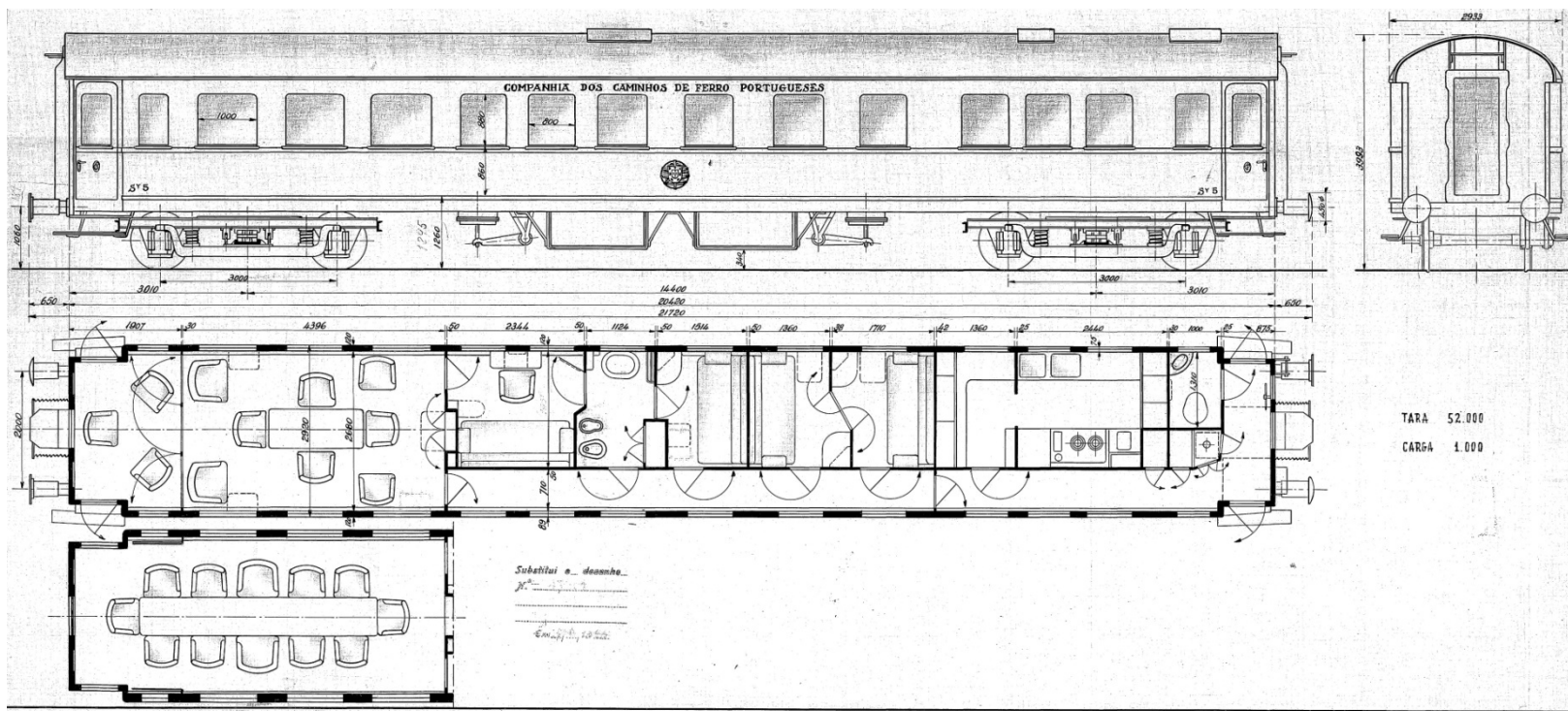


Figura 48: Salão do Chefe de Estado (Syf5)

Fonte: MNF

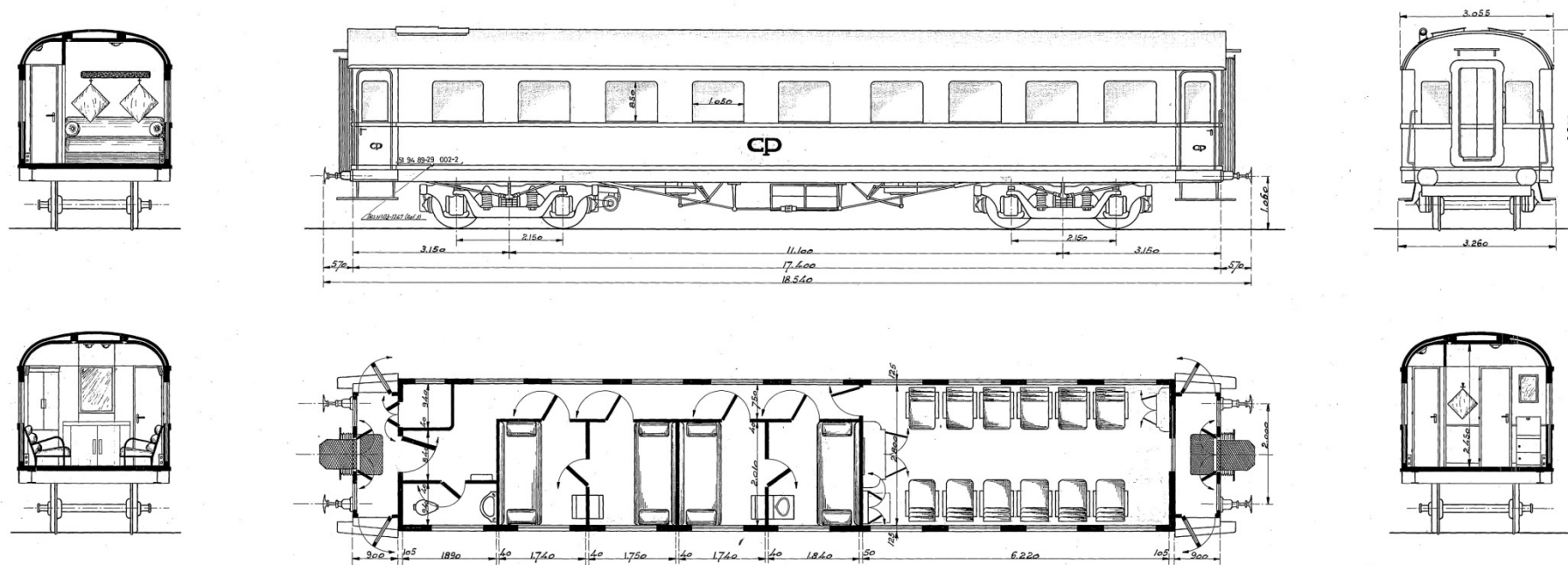


Figura 49: Salão dos Ministros (Syf4)

Fonte: MNF

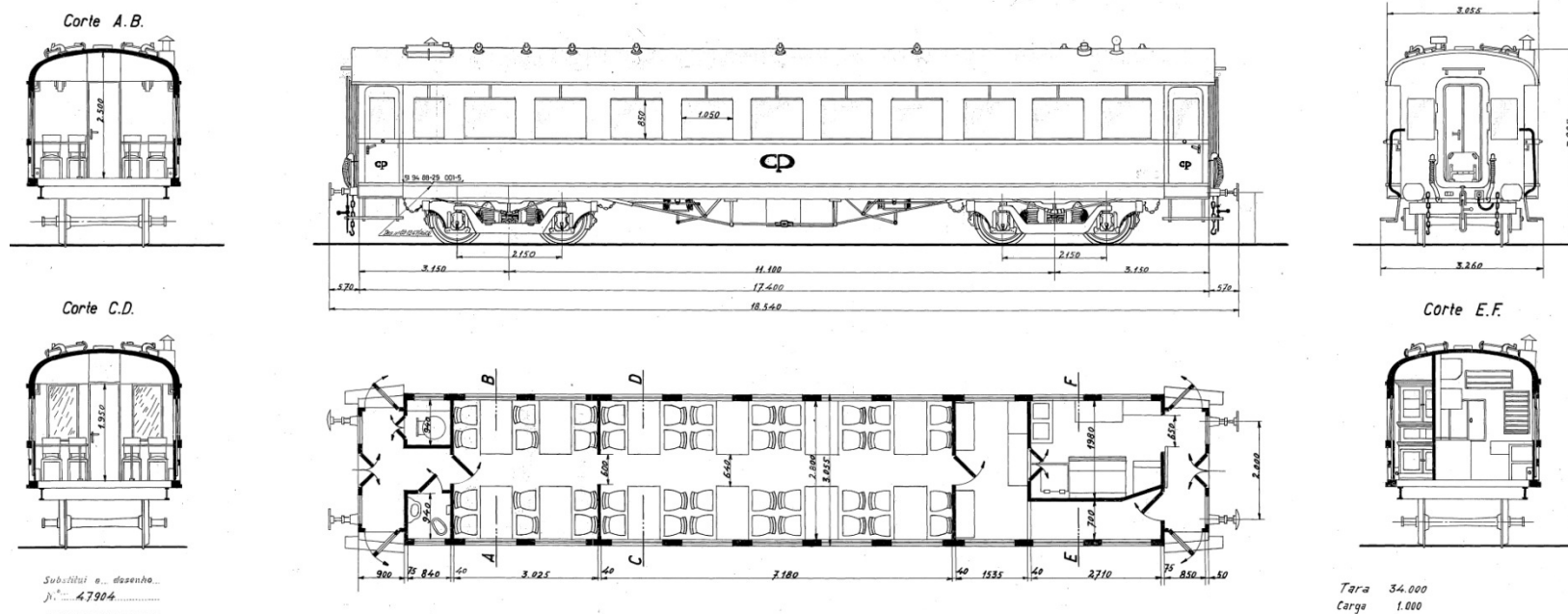


Figura 50: Salão Restaurante (SRyf2)

Fonte: MNF

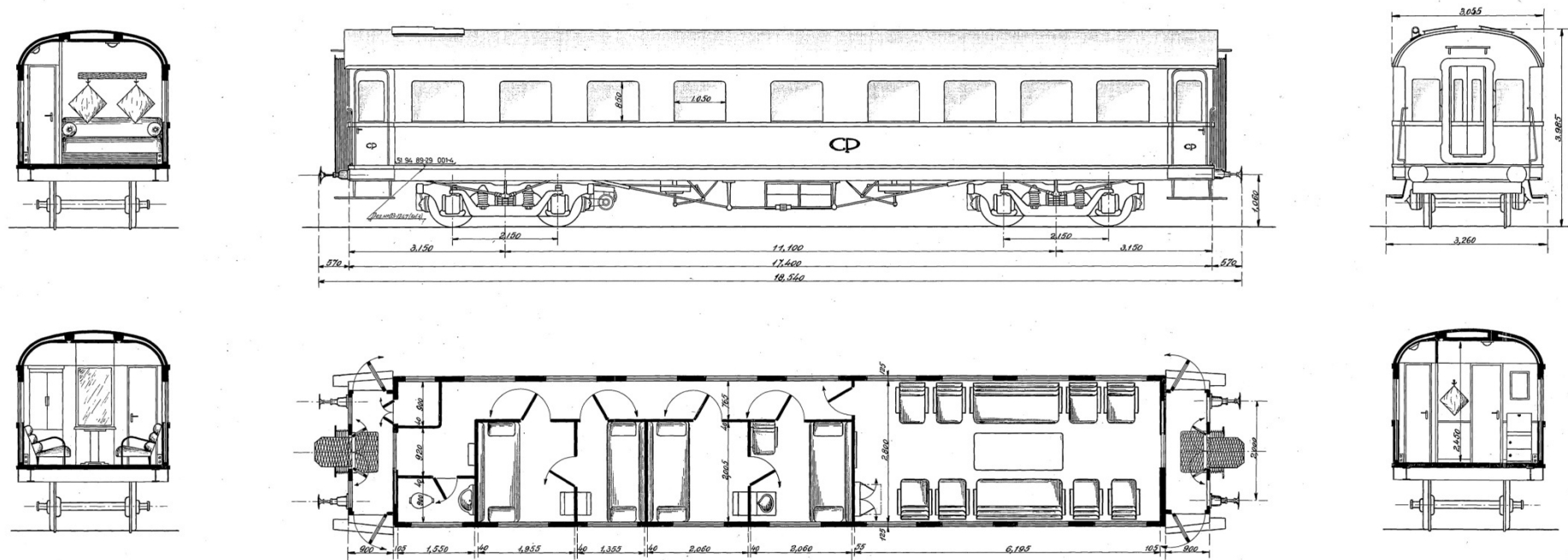


Figura 51: Salão da Comitativa e Segurança (Syf3)

Fonte: MNF

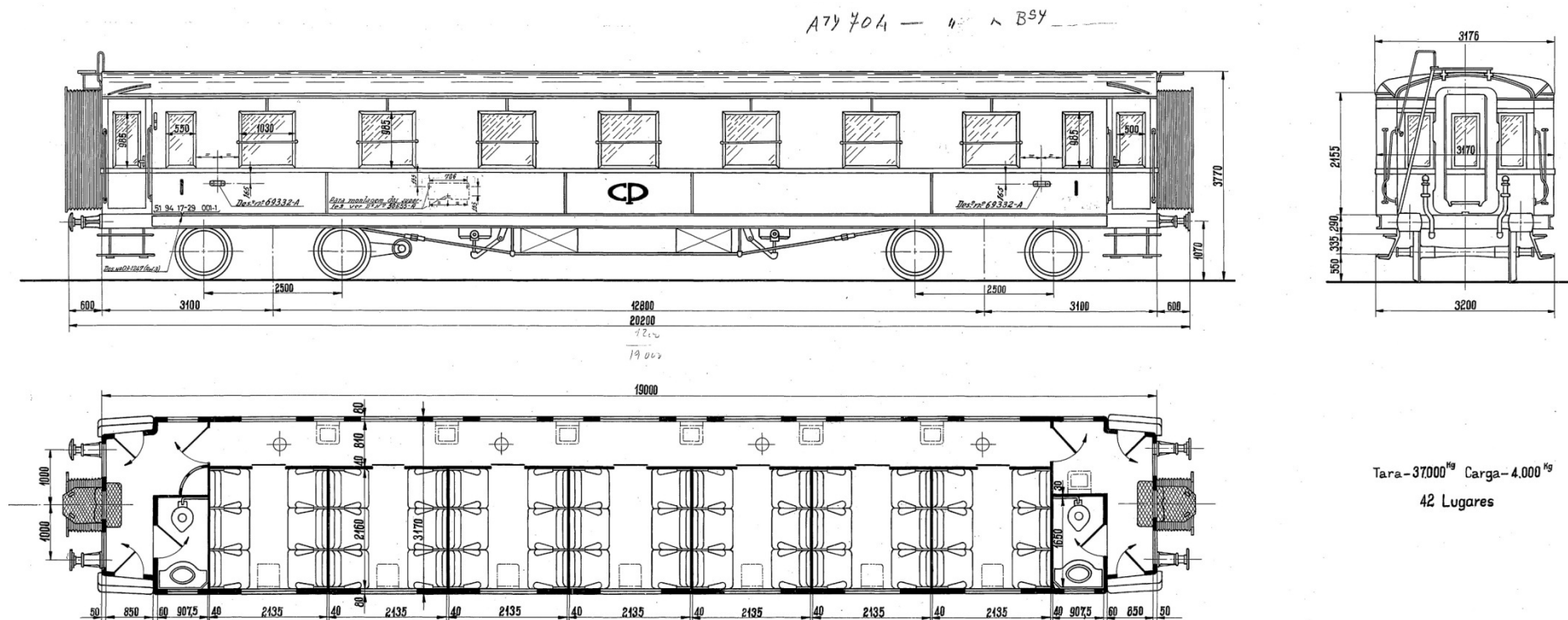


Figura 52: Carruagem dos Jornalistas (A7yf704)

Fonte: MNF

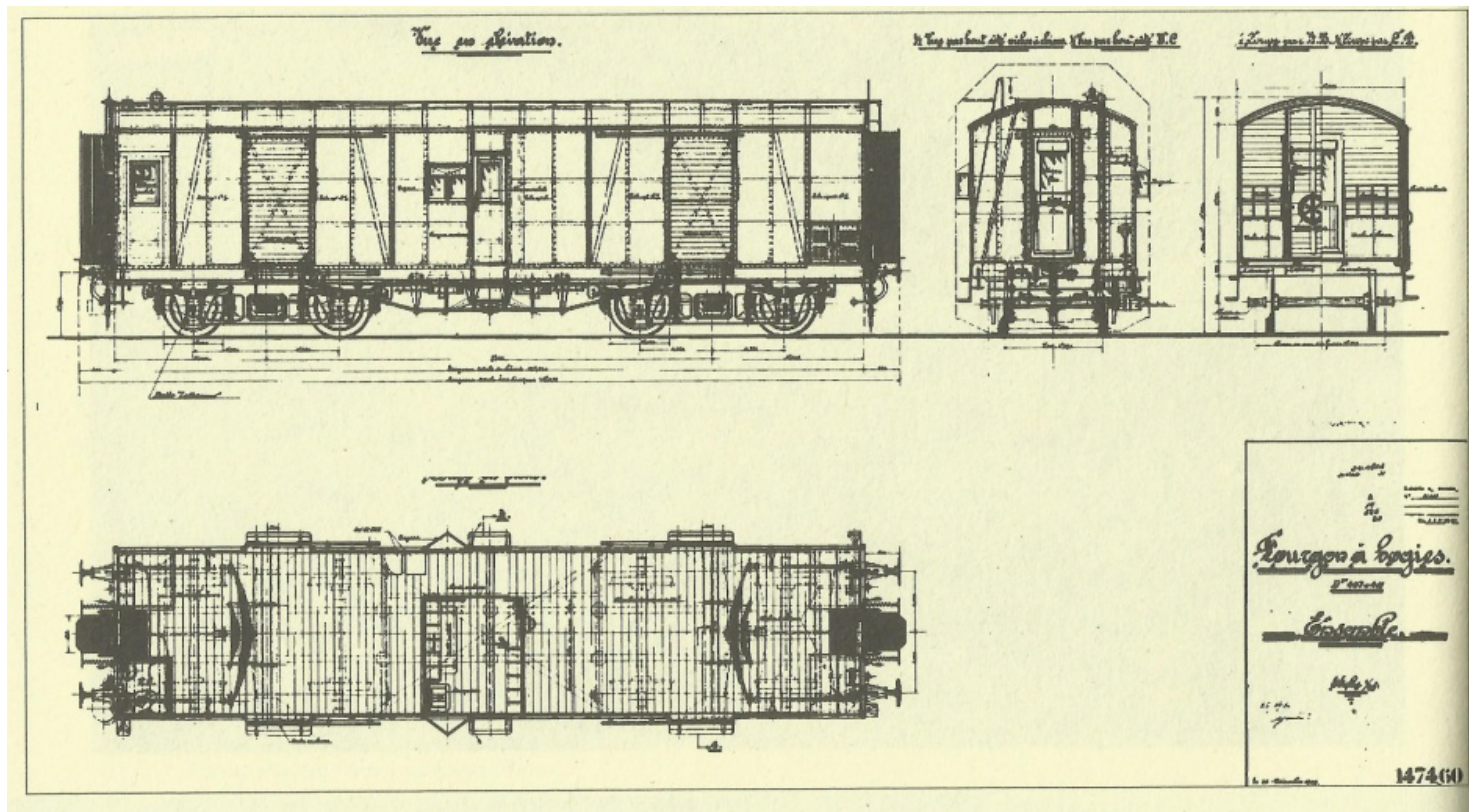


Figura 53: Furgão (Dyf408)

Fonte: MNF

ANEXO 9 – GLOSSÁRIO⁸³

Areiro - Mecanismo instalado junto ao rodado lançando areia para aumentar o atrito roda-carril.

Automotora - Veículo ferroviário detentor de motores de tração para o transporte de passageiros.

Carril - viga de ferro sobre a qual circulam os rodados dos comboios; trilho.

Comboio - Conjunto de veículos rebocados por uma ou mais unidades motoras, que efetua um percurso segundo uma marcha previamente estabelecida entre duas dependências.

Cremalheira - Método de proteção biológica de travessas de madeira, através de impregnação com creosoto, de forma a prolongar a sua durabilidade.

Freio – Equipamento que integra o comboio que permite dissipar sob a forma de calor provocado pela fricção de determinados materiais de frenagem, a energia cinética acumulada pelos veículos quando se encontram em movimento, de forma a que estes abrandem ou parem.

Locomotiva - Veículo trator.

Verdugo - friso ao longo da borda do navio.

Via estreita - Via em que a distância entre as faces interiores da cabeça dos carris é de 1 metro. Também designada de Via Métrica.

⁸³ Organizado com base nas seguintes bibliografias: *Léxico IP e Dicionário da Língua Portuguesa com Acordo Ortográfico* [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2015. [consult. 2015-10-29 23:34:26]. Disponível na Internet: <http://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa>