

2.º CICLO DE ESTUDOS
MESTRADO EM MUSEOLOGIA

Fios da Memória

Um Olhar Museológico sobre Fragmentos do Passado

Maria Manuel da Silva Gomes

M

2025



Maria Manuel da Silva Gomes

Fios da Memória

Um Olhar Museológico sobre Fragmentos do Passado

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Museologia orientada pela Professora Doutora Alice Duarte, da Universidade do Porto, e pela Dra. Carla Dias, do Museu do Carro Eléctrico

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2025

Sumário

Declaração de Honra / <i>Declaration of Honour</i>	V
Agradecimentos	VI
Resumo.....	X
Abstract	XI
Índice de Figuras	XII
Lista de Abreviaturas e Siglas	XIII
Introdução.....	1
Capítulo 1 – Fundamentos Teóricos e Paradigmas Museológicos	6
1.1. Abordagens Metodológicas na Investigação de Coleções	16
Capítulo 2 – A Jornada dos Elétricos e a Memória da Cidade	23
2.1. Do Carroção ao Americano: a mobilidade que desenha a cidade	23
2.2. O Surgimento da Tração Elétrica no Porto.....	28
2.3. Nos Trilhos da Mudança: o elétrico e o Porto em transformação	30
Capítulo 3 – Museu do Carro Elétrico.....	37
3.1. Do Carvão à Energia Elétrica: a Central Termoelétrica de Massarelos.....	37
3.2. Estrutura de um Museu em movimento	39
3.3. Missão e Objetivos do MCE.....	45
3.4. As Coleções do MCE	46
3.5. Programa Expositivo	48
Capítulo 4 – Estágio Curricular	63
4.1. Procedimentos de Inventariação no Museu	64
4.2. Aplicação das Normas de Inventário.....	70
4.2.1. Fortunato Vieira Soares	75
4.2.2. Avelino Conceição Cruz	83
4.2.3. Agostinho Coelho de Bessa	85
4.2.4. Memória Digital	89
4.2.5. Espaços, Objetos e Responsabilidades	91
4.3. Proposta de Exposição	96
4.3.1. Estrutura da Exposição.....	97
Considerações Finais	106
Referências.....	cix

Anexos	cxii
Anexo 1.....	cxii
Apêndices	cxiii
Apêndice 1.....	cxiii
Apêndice 2.....	cxiv
Apêndice 3.....	cxv
Apêndice 4.....	cxvi
Apêndice 5.....	cxix
Apêndice 6.....	cxxxiii

Declaração de Honra / *Declaration of Honour*

Declaro que o presente relatório é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (textos, trabalhos, ideias) respeitam escrupulosamente as regras de atribuição de autoria e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Declaro, ainda, que não utilizei ferramentas de inteligência artificial generativa (chatbots baseados em grandes modelos de linguagem) para realização de parte(s) do presente relatório, encontrando-se todas as interações (prompts e respostas) transcritas em anexo.

Porto, 27 de maio de 2025

Maria Manuel da Silva Gomes

Agradecimentos

Há encontros que nos transformam, que deixam marcas, que ficam para sempre. A Professora Alice Duarte foi – e é – mais do que uma orientadora. Foi presença, foi escuta, foi farol em dias que eu nem sabia bem para onde olhar. Nos momentos em que duvidei de mim, ela esteve lá. Com paciência, com firmeza, com aquele cuidado que acolhe, e ao mesmo tempo, nos empurra para a frente. Não esquecerei o modo como me ouviu quando eu me sentia perdida, como me ajudou a pôr em palavras aquilo que nem eu sabia bem o que era. Não esquecerei a delicadeza com que me guiou, nem a forma como acreditou em mim mesmo quando eu própria não conseguia. O seu apoio foi um chão seguro ao longo de todo este caminho. É difícil encontrar palavras à altura da gratidão que sinto. O que deixo aqui não chega, mas é sincero. Quero que saiba que cada linha deste Relatório traz um bocadinho da tua dedicação, do tempo que me deu, da confiança que depositou em mim.

Obrigada, Professora. Do fundo do coração. Para sempre.

Há pessoas que fazem toda a diferença. Que tornam a aprendizagem mais rica, o caminho mais leve e cada desafio numa oportunidade de crescer. A Dra. Carla foi, sem dúvida, uma dessas pessoas para mim. Desde o primeiro dia, foi incansável. Sempre disponível, sempre pronta a ouvir as minhas (infinitas!) perguntas – e não só responder, mas também puxar por mim, desafiar-me a pensar de outra forma, a ver além do óbvio. Nunca me deu respostas imediatas, mas sim ferramentas para chegar até elas. E isso foi um dos maiores presentes que me podia ter dado. A forma como me acolheu, como me deu espaço para partilhar o que pensava, como nunca fez com que me sentisse “só uma estagiária”, mas sim parte do Museu, significou mais do que consigo expressar. Cada conversa, cada troca de ideias, cada momento de partilha foi uma prova de generosidade e da paixão com que faz o seu trabalho. Entre nós, costumo chamar-lhe carinhosamente *a deusa da Gestão de Coleções* – não só pela sua impressionante dedicação, conhecimento e exigência, mas pela forma quase mágica como faz com que tudo funcione, mesmo nas condições mais adversas. E, tal como eu, tem o seu vício: o chocolate. Chocolate é vida – e nisso estamos absolutamente na mesma página. É

mesmo difícil encontrar palavras que estejam à altura do que sinto. Obrigada por tudo o que ensinou, pelas conversas que me fizeram pensar, pelas vezes em que ajudou a ver mais claro quando eu já não sabia bem por onde ir. Obrigada pela paciência, pela atenção, pela forma como esteve sempre presente – mesmo nos dias mais caóticos. Este Relatório é apenas uma parte visível do que esta experiência foi para mim. Mas em cada linha está um bocadinho do que aprendi consigo, da confiança que me deu e do apoio que nunca faltou. A Dra. Carla está mesmo em tudo isto – não só como orientadora, mas como alguém que me marcou profundamente.

Agradeço também ao Sr. Fortunato – a sua história, que à partida me era alheia, acabou por se revelar uma das mais cativantes deste percurso. Obrigada por, mesmo sem o saber, ter feito parte deste trabalho. O seu legado cruzou-se comigo de forma inesperada e deixou uma marca singular na minha experiência. Um agradecimento muito especial à sua neta, Maria Fernanda Magalhães – sem ela, nada disto teria sido possível. Foi através da sua generosidade e disponibilidade que pude conhecer melhor esta história, e por isso lhe estou profundamente grata.

O Fábio é daquelas pessoas que fazem a diferença no Museu. Um agradecimento muito especial a ele, que me deu apoio incontáveis vezes e esteve sempre disponível, sem hesitar. Foi uma ajuda fundamental ao longo deste percurso. Muito obrigada pela paciência e pela dedicação.

Agradeço à Doutora Inês Ferreira, diretora do Museu, por se deixar contagiar pelo meu entusiasmo e por partilhar o encantamento pela minha paixão pelos passes. O seu apoio tornou este caminho ainda mais inspirador e gratificante.

A todas as pessoas do Museu do Carro Eléctrico, deixo um agradecimento que me sai mesmo do coração. Foram tantos os momentos, as conversas e os gestos simples, mas cheios de significado, que me marcaram e que vou guardar com muito carinho. Este Estágio acabou por ser muito mais do que uma simples experiência profissional – foi um tempo de descoberta, de partilha e de crescimento pessoal, graças ao ambiente acolhedor e à generosidade de cada uma e de cada um de vós. Senti-me

verdadeiramente abraçada por esta equipa, e levo comigo não só conhecimentos, mas também memórias e afetos que continuarão a inspirar o meu caminho.

Um grande obrigada aos meus amigos – aquelas saídas que eram para ser relaxantes acabavam sempre comigo a falar do Sr. Fortunato e das minhas aventuras no Museu. Eu sei que já estavam cansados de me ouvir, especialmente quando vos pedia para ler algum capítulo do Relatório. Obrigada por aguentarem (quase) tudo!

Um agradecimento especial aos meus gatos, Fúrio e Ariel que me fizeram companhia – ou, pelo menos, tentaram! Entre sonecas estratégicas e invasões inesperadas à secretária, estiveram sempre por perto, como dois pequenos suricatas a vigiar cada movimento meu. Nunca me deixaram trabalhar em paz: davam turras na mão, espreitavam o teclado, e por vezes era impossível escrever uma linha sem ser interrompida!

Ao meu pai, agradeço pela presença, mesmo nem sempre expressa em palavras. A nossa relação tem sido feita de olhares e gestos que dizem mais do que mil palavras. É nesse espaço discreto que se construiu um laço que, apesar dos desafios e das diferenças, se mantém firme e presente. Sei que existe um desejo partilhado de proximidade e compreensão. Essa vontade mútua de nos encontrarmos, de sermos presentes um para o outro, tem sido um impulso silencioso que me acompanha ao longo deste percurso. Reconheço que as imperfeições fazem parte da nossa história, mas é nelas que encontro a riqueza do nosso vínculo e o valor do crescimento que me proporcionaste, direta ou indiretamente. Obrigada por seres uma presença que, de forma única, contribui para a pessoa que sou hoje.

Mãe, tu és a minha força silenciosa, aquela que nunca desiste mesmo quando tudo parece difícil. Lembro-me sempre do que dizes, com aquela voz firme mas cheia de ternura: “Só quero que sejas mais do que eu.”. E essa frase pesa no meu peito, porque sei que não é só um desejo, é um amor que não cabe em palavras, um querer que atravessa gerações. Tu queres que eu seja feliz, que encontre algo que me preencha por dentro, algo que me faça levantar todos os dias com vontade de lutar.

E é essa garra tua, nas coisas mais simples, que me ensina a nunca baixar os braços, mesmo quando a vida pesa. Obrigada por cada sacrifício que fizeste, por cada olhar de esperança que lançaste para o meu caminho, mesmo sem saber o que eu viria a ser. Sei que és o meu porto, a minha raiz, o impulso que me leva para a frente quando a dúvida tenta parar-me. Tudo o que sou, tudo o que ainda vou ser, é reflexo do amor que me deste. E quando eu me perder ou me cansar, quero que saibas que levo comigo no coração o teu sonho, a tua força, o teu querer infinito. Porque, mãe, tu és mais do que palavras; és a vida que me faz querer ser melhor. E se um dia eu conseguir ser “mais do que tu”, será por tudo o que me ensinaste a ser.

Resumo

O presente Relatório de Estágio incide sobre a coleção de pequeno porte do Museu do Carro Eléctrico, com especial enfoque na coleção de passes de transporte. Através de uma abordagem sensível, pretende-se valorizar estes objetos enquanto portadores de memória social, reforçando uma museologia que coloca as pessoas no centro da sua missão. O principal objetivo foi aprofundar o conhecimento sobre a coleção, realizando a sua inventariação detalhada e organizando mais informação associada a cada exemplar. Procurou-se também relacionar os passes com o seu contexto histórico, reconhecendo o seu papel como testemunhos vivos de práticas sociais e culturais. Este Estágio permitiu desenvolver uma compreensão prática e integrada da gestão de coleções, contemplando a análise e documentação dos objetos. A metodologia adotada baseou-se na inventariação rigorosa, que incluiu o registo e a documentação fotográfica dos passes, complementada por investigação documental para contextualizar cada objeto na sua dimensão temporal e social. Este contacto direto aprofundou o entendimento do seu valor histórico e cultural. Como principal resultado, desenvolveu-se uma proposta de exposição temporária centrada na coleção de passes, concebida como forma de valorizar uma vertente mais discreta do acervo museológico, mas profundamente significativa. Mais do que mostrar objetos, esta proposta procura revelar o trabalho meticuloso – e tantas vezes invisível – de estudo e documentação de coleções. A proposta não se limita a exibir um conjunto de objetos: procura ligá-los por um fio, ténue mas resistente, tecido de vidas, de usos, de olhares. Um fio que entrelaça, com sobriedade e emoção, a missão de preservar a memória social e a história. E é nesse gesto atento, feito de rigor, respeito e humanidade, que o museólogo dá voz ao passado e constrói, com delicadeza, pontes para o futuro.

Palavras-chave: Museologia; Gestão de Coleções; Inventário; Memória Social; Passes.

Abstract

This Internship Report focuses on the small-format collection of the Museu do Carro Eléctrico (Tram Car Museum), with particular emphasis on the collection of transport passes. Through a sensitive approach, the aim is to highlight these objects as bearers of social memory, reinforcing a museology that places people at the heart of its mission. The main objective was to deepen the knowledge of the collection by carrying out detailed inventory work and organising more information associated with each item. Efforts were also made to relate the passes to their historical context, acknowledging their role as living witnesses of social and cultural practices. This Internship enabled the development of a practical and integrated understanding of collections management, encompassing both the analysis and documentation of objects. The methodology adopted was based on a rigorous inventory process, which included recording and photographing the passes, complemented by documentary research to contextualise each object within its temporal and social dimension. This direct engagement deepened the understanding of their historical and cultural value. As its main outcome, a proposal of a temporary exhibition centred on the collection of passes was developed, designed as a way to highlight a more discreet, yet profoundly meaningful, facet of the museum's collection. More than simply displaying objects, this proposal seeks to reveal the meticulous – and often invisible – work of studying and documenting collections. The exhibition proposal does not merely present a set of objects : it seeks to connect them through a thread, delicate yet strong, woven from lives, uses, and gazes. A thread that interlaces, with sobriety and emotion, the mission to preserve social memory and history. And it is in this attentive gesture – rooted in rigour, respect, and humanity – that the museologist gives voice to the past and delicately builds bridges to the future.

Key-words: Museology; Collections Management; Inventory; Social Memory; Transport Passes.

Índice de Figuras

FIGURA 1 - CARROÇÃO DE FAMÍLIA ABASTADA. PINTURA EM AGUARELA DE ROQUE GAMEIRO	26
FIGURA 2 - NAVE 1 E NAVE 2 DO MUSEU	39
FIGURA 3 - MUSEU DO CARRO ELÉCTRICO	40
FIGURA 4 - ORGANOGRAMA DO MUSEU	42
FIGURA 5 - VISTA EXTERIOR DA MININAVE E PERSPETIVA INTERIOR DA MININAVE	43
FIGURA 6 - PLANTA DA EXPOSIÇÃO	50
FIGURA 7 - MUDANÇA DE VISUAL.....	76
FIGURA 8 - SOBRETAXA DE GUERRA	82
FIGURA 9 - PASSES E BILHETES	84
FIGURA 10 - COLEÇÃO DE AGOSTINHO BESSA.....	89
FIGURA 11 - FIOS DA MEMÓRIA: UMA VIAGEM PELOS PASSES DO SR. FORTUNATO	105

Lista de Abreviaturas e Siglas

CCFP	COMPANHIA CARRIS DE FERRO DO PORTO
FLUP	FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO
ICOM	CONCELHO INTERNACIONAL DE MUSEUS
MCE	MUSEU DO CARRO ELÉCTRICO
STCP	SERVIÇO DE TRANSPORTES COLETIVOS DO PORTO

Introdução

O presente trabalho resulta da investigação desenvolvida no âmbito de um Estágio Curricular no Museu do Carro Eléctrico (MCE), instituição tutelada pela empresa municipal Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP), e cujo acervo é constituído por um vasto conjunto de objetos ligados à história da mobilidade urbana da cidade do Porto. Este Estágio permitiu aprofundar conhecimentos no domínio do Estudo e Documentação de Coleções, proporcionando uma abordagem prática ao estudo, inventariação e análise de objetos museológicos no contexto mais alargado da cultura material dos transportes.

A escolha deste Estágio foi motivada por um interesse pessoal e académico na forma como os objetos, enquanto testemunhos materiais do passado, podem ser compreendidos para além da sua dimensão técnica ou formal. Considero essencial que o estudo das coleções privilegie uma abordagem que estabeleça pontes entre a materialidade dos objetos, a sua documentação associada e os contextos de uso a que estiveram vinculados. Nesse sentido, entendo que a documentação constitui uma ferramenta fundamental para a construção de narrativas museológicas mais densas, permitindo aceder a informações que enriquecem a leitura dos objetos e favorecem a sua valorização junto do público. Esta perspetiva foi determinante na definição das opções metodológicas e na formulação das questões de investigação que orientam o trabalho.

A análise centrou-se, em particular, nas coleções de passes de transporte integrados no acervo do Museu, procurando compreender as suas características formais, funcionais e históricas. Foram colocadas diversas questões que procurei esclarecer, entre outros aspetos: a diversidade de grafismos e designs dos passes; a identificação das entidades responsáveis pela sua produção; a existência de diferentes tipologias; o significado de determinadas expressões inscritas nos suportes, como “Rede Antiga”; e a eventual presença de elementos informativos, como preços ou datas, nos versos dos passes. Paralelamente, procurei averiguar a existência – ou ausência – de fontes documentais que sistematizassem este tipo de informações.

Estas interrogações, surgidas tanto da observação direta dos objetos como da experiência diária no Museu, evidenciam o carácter exploratório e cumulativo da investigação em contexto museológico. Assim, a investigação foi orientada por um conjunto de objetivos principais: contribuir para o estudo e valorização da coleção de passes; desenvolver competências técnicas relacionadas com a inventariação e análise de coleções, refletir criticamente sobre as práticas de documentação e conservação preventiva em contexto museológico; e compreender as dinâmicas, limitações e potencialidades do trabalho desenvolvido no seio do Serviço de Gestão de Coleções.

Do ponto de vista metodológico, a investigação apoiou-se numa abordagem qualitativa e descritiva, integrando a observação direta e participante no Museu e a análise de fontes documentais primárias e secundárias, com destaque para os Relatórios e Contas elaborados pela Companhia Carris de Ferro do Porto. Estes documentos, apesar do seu carácter técnico, são fontes ricas para a reconstituição da história dos transportes públicos da cidade. Revelam muitas vezes as razões subjacentes à substituição de determinadas carreiras, as conjunturas sociopolíticas em que essas decisões foram tomadas, os custos associados ao pessoal, e incluem, por vezes, referências aos próprios passes. No entanto, o seu levantamento e tratamento sistemático exigiram um trabalho aprofundado e continuado, passível de ser desenvolvido numa investigação de doutoramento ou por alguém com vínculo efetivo à instituição e acesso prolongado aos seus arquivos.

Importa, ainda sublinhar que o desenvolvimento da investigação foi condicionado por um conjunto de limitações, nomeadamente a escassez de tempo, o acesso restrito a determinados arquivos – como o da própria STCP, que, ao que foi possível apurar, não se encontra atualmente acessível ao público – e a ausência de fontes consolidadas sobre alguns temas específicos. A impossibilidade de realizar a inventariação completa da coleção de pequeno porte ou de determinados documentos não decorre da falta de empenho, mas sim da necessidade de adequar o Estágio Curricular às possibilidades reais e ao âmbito a que me propus.

No que respeita à estrutura do Relatório, o Capítulo 1, intitulado *Fundamentos Teóricos e Paradigmas Museológicos*, propõe-se apresentar uma revisão crítica da literatura relevante para o enquadramento conceptual da investigação, com especial incidência nos contributos teóricos que sustentam o estudo das coleções e da cultura material em contexto museológico. São abordadas, nomeadamente, as diferentes perspetivas sobre o papel dos objetos na construção do conhecimento, os modelos de análise de coleções, bem como os paradigmas museológicos contemporâneos que orientam a documentação, a interpretação e a valorização dos acervos museológicos. Outro subcapítulo foca especificamente as *Abordagens Metodológicas na Investigação de Coleções*, aprofundando os métodos e técnicas mobilizados no decurso deste trabalho e a sua articulação com os objetivos definidos no âmbito do Estágio.

No Capítulo 2, *A Jornada dos Elétricos e a Memória da Cidade*, desenvolvo uma análise histórico-social da mobilidade urbana, enfatizando não os veículos enquanto objetos técnicos, mas a forma como estes responderam às necessidades sociais e se inseriram nas dinâmicas de transformação da cidade. No subcapítulo *Do Carroção ao Americano: a mobilidade que desenha a cidade*, é examinado o caso do Porto, desde os meios de transporte tradicionais até às mudanças induzidas pela Revolução Industrial e pelas Guerras Liberais, destacando o papel destes processos na configuração urbana da cidade. O subcapítulo *O Surgimento da Tração Elétrica no Porto* aborda a transição da tração animal para a tração elétrica, evidenciando a influência da Regeneração e dos “brasileiros de torna-viagem” na modernização urbana e na coesão social. Por fim, no subcapítulo *Nos Trilhos da Mudança: o elétrico e o Porto em transformação*, é analisado o impacto dos elétricos na expansão territorial e social da cidade, destacando o papel da Central Termoelétrica de Massarelos e das “viúvas”, bem como a criação da STCP, em 1946, refletindo a transição para novos modos de transporte e as consequentes transformações sociais e espaciais da cidade.

Já o Capítulo 3, *Museu do Carro Elétrico*, baseia-se na análise da documentação interna da instituição, fundamental para compreender as diretrizes que moldam a sua narrativa museológica e o papel do Museu enquanto espaço onde cada objeto funciona como testemunho e resgate do passado. O subcapítulo *Do Carvão à Energia Elétrica: a Central*

Termoelétrica de Massarelos justifica a musealização do edifício, valorizando o seu património e o seu papel na história da cidade. Segue-se o subcapítulo *Estrutura de um Museu em Movimento*, que descreve a génese do Museu, o seu organograma e a distribuição dos seus serviços. O subcapítulo *Missão e Objetivos do MCE* apresenta os propósitos institucionais que orientam a sua atividade, enquanto o subcapítulo *Coleção do MCE* examina o acervo do Museu. Por fim, o subcapítulo *Programa Expositivo* propõe uma reflexão crítica sobre a exposição montada, conjugando a teoria museológica com as práticas observadas ao longo do Estágio.

O Capítulo 4, *Estágio Curricular*, constitui uma parte fundamental deste Relatório de Estágio, uma vez que representa, de forma detalhada, o trabalho desenvolvido e a forma como os objetivos inicialmente definidos foram sendo postos em prática. Este Capítulo tem início com a definição do plano de Estágio e a forma como se estabeleceu a articulação entre a instituição de acolhimento e os meus próprios interesses académicos e profissionais, permitindo delinear um percurso formativo alinhado com as necessidades do Museu e com as competências que pretendia aprofundar. No subcapítulo *Procedimentos de Inventariação no Museu*, apresento uma descrição dos métodos adotados pelo Museu do Carro Elétrico na organização do seu acervo museológico, evidenciando os procedimentos habitualmente aplicados no âmbito da gestão de coleções. O subcapítulo seguinte, *Aplicação das Normas de Inventário*, centra-se na prática concreta de inventariação, explicitando o modo como foram preenchidas as fichas de inventário, tanto em suporte físico como digital, através da plataforma InArte, e evidenciando a adaptação às normas em vigor. A partir desta base, os subcapítulos *Fortunato Vieira Soares*, *Avelino Conceição Cruz* e *Agostinho Coelho de Bessa* constituem estudos de caso que ilustram a aplicação dos procedimentos e normas anteriormente descritos, dando conta do trabalho de investigação realizado sobre as respetivas coleções, bem como da análise e tratamento da informação associada a cada objeto.

Por sua vez, os subcapítulos *Memória Digital* e *Espaços, Objetos e Responsabilidades* traduzem momentos de pausa e reflexão, nos quais a prática foi colocada em diálogo com as aprendizagens académicas. No primeiro, descrevo a tarefa de pré-inventariação

de um conjunto de diapositivos, realizada no âmbito da colaboração entre o Museu e a Escola Superior de Media Artes e Design (ESMAD). Embora esta tarefa não estivesse inicialmente prevista, o envolvimento nela surgiu da vontade de apoiar a equipa do Museu e integrar diferentes áreas do trabalho museológico. Já no segundo, revisito, de forma crítica, algumas das ideias apreendidas durante o percurso académico, agora à luz da realidade do Museu. Estes subcapítulos traduzem um ponto de viragem pessoal, permitindo-me crescer enquanto profissional em formação, mas também enquanto pessoa mais consciente das exigências, limitações e complexidades de trabalhar num museu.

Finalmente o subcapítulo *Proposta de Exposição* desenha o fio invisível que liga memórias dispersas. Através dele, cada objeto ganha voz e sentido, procurando guiar o visitante numa viagem sensível onde se entrelaçam histórias pessoais e coletivas e se revela a profundidade do passado que habita o Museu.

Capítulo 1 – Fundamentos Teóricos e Paradigmas Museológicos

A palavra museu evoca, em muitos, uma sensação profunda de conexão com algo que transcende o espaço físico, enraizando-se nas memórias e significados dos objetos que o habitam. Este sentimento reflete a capacidade do museu em transformar o comum em algo de valor, tornando-se um espaço onde até as pequenas coisas ganham uma nova importância. Neste espaço, objetos comuns adquirem novo valor, transformando-se em veículos de memória e significado. É frequentemente encarado como um espelho da humanidade, que nos permite não só observar o mundo, mas também olhar para dentro de nós próprios, desafiando-nos a pensar, a repensar e, sobretudo, a sentir.

Antes da década de 1960, a museologia seguia um modelo tradicional, estreitamente ligado à construção dos Estados-nação e dos impérios coloniais europeus. Os museus desempenhavam um papel essencial na educação dos cidadãos, promovendo narrativas sobre identidade, património e história nacional (Bennett, 1995). Este modelo assentava na acumulação, preservação e exposições de coleções, enfatizando a autoridade do museu como guardião de memórias coletivas e de conhecimentos. No entanto, esta fase caracterizou-se pela ausência de uma reflexão crítica sobre os fundamentos da própria disciplina, bem como sobre a função social e política do museu.

A partir das décadas de 1960 e 1970, começaram a surgir os primeiros sinais de uma mudança no paradigma museológico, impulsionada por diversos fatores históricos e intelectuais. Neste contexto, P. Vergo (1989) definiu a museologia como o estudo dos museus, abrangendo a sua história, filosofia, objetivos e políticas, bem como o seu papel educativo, político e social. Também questiona, de forma crítica, os critérios utilizados para julgar a beleza ou importância histórica das obras de arte, assim como o valor atribuído aos objetos em museus:

Segundo que critérios, as obras de arte são julgadas como belas ou mesmo historicamente significativas? O que faz com que certos objetos, e não outros, sejam “dignos” de preservação para as gerações futuras? Quando os nossos museus adquirem (ou recusam devolver) objetos ou artefactos específicos de outras culturas, como o “valor” que atribuímos a esses objetos se diferencia daquele atribuído pela cultura, pelo povo ou pela tribo de onde foram retirados,

e para quem esses objetos podem ter uma conotação religiosa, ritual ou até terapêutica específica? (Vergo, 1989, p. 2).

Além disso, a museologia envolve a consideração dos diversos públicos a quem o museu possa interessar, as responsabilidades legais associadas a estas instituições e reflexões sobre o seu futuro. A citação de P. Vergo (1989) coloca em questão não apenas os critérios de valor, mas também a legitimidade da posse e a ética das coleções, especialmente no contexto de objetos provenientes de outras culturas.

A origem do museu é geralmente referida como remontando ao *Mouseion* de Alexandria, que funcionava principalmente como um espaço dedicado ao estudo, com uma biblioteca associada, servindo como repositório de conhecimento e ponto de encontro para estudiosos, filósofos e historiadores. Contudo, a museologia, de facto, é uma disciplina relativamente recente. Só muito tempo depois da fundação dos primeiros museus é que se passou a considerá-los como um fenómeno digno de estudo; e foi ainda mais recentemente que a museologia, no sentido alargado que aqui se delineia, passou a ser reconhecida como um campo de investigação autónomo (Vergo, 1989). Indo, contudo, um pouco mais atrás no tempo, como antecedente direto do museu moderno deve ser referido o gabinete de curiosidades. Este abrigava coleções privadas, reunidas por monarcas, estudiosos e aristocratas, e desempenhava as funções de servir tanto para estudo como para a exposição de artefactos, antiguidades, instrumentos científicos, minerais e fósseis. Estes gabinetes estavam frequentemente associados ao poder e à riqueza de quem os possuía, mas também eram locais de pesquisa e descoberta (Vergo, 1989). Depois tornar-se-ão instituições públicas, estreitamente associadas ao nascimentos dos Estados-nação modernos e às suas dinâmicas nacionalistas e imperialistas.

O contexto pós-II Guerra Mundial e os processos de descolonização europeia levaram a um repensar do papel do museu, o que motivou um questionamento dos discursos e das práticas museológicas convencionais. Paralelamente, o crescimento da interdisciplinaridade nas ciências sociais e humanas e a emergência de movimentos sociais em defesa da democratização da cultura fomentaram um ambiente propício à

renovação museológica. Torna-se, então, evidente a necessidade de um debate alargado sobre as funções do museu e sobre a reformulação dos seus ideais e métodos.

O ponto de viragem decisivo ocorre na década de 1980, com a consolidação da designada Nova Museologia, um movimento que representa uma transformação profunda dos fundamentos teóricos e das práticas museológicas. A nova abordagem procura romper com a visão tradicional do museu, que se centrava, sobretudo, na preservação e exposição de coleções, para passar a valorizar a sua relação com a comunidade, promovendo uma museologia mais participativa e socialmente comprometida. A Nova Museologia não se apresenta como uma corrente única e homogénea, mas sim como um campo em constante renovação que integra diferentes perspetivas teóricas e metodológicas. Neste contexto, reconhecem-se a vertente francófona (destaque conferido à função social e comunitária do museu) e a vertente anglo-saxónica (insistência no carácter representacional do museu e preocupação com a desconstrução dos seus discursos expositivos) como complementares no desenvolvimento deste novo paradigma, contribuindo para a reformulação dos objetivos e práticas museológicas (Duarte, 2014).

De forma significativa, a afirmação da Nova Museologia é coincidente com a Declaração do Quebec, publicada em 1984 e cujo subtítulo, *Princípios da Nova Museologia*, evidencia a intenção de redefinir o papel do museu na sociedade contemporânea. Este documento foi produzido no contexto do I Atelier Internacional de Ecomuseu e Nova Museologia, e constituiu um marco na formulação de novas abordagens museológicas que defendiam o rompimento com os modelos tradicionais. A Declaração do Quebec estabelece um vínculo direto com a Mesa Redonda de Santiago do Chile, realizada em 1972, que já tinha afirmado a necessidade de um museu ao serviço da comunidade e comprometido com a sua função social (Duarte, 2014). Neste documento, defendia-se a renovação das atribuições tradicionais do museu e a integração da sociedade na sua vida e gestão. A ideia de uma museologia ativa, presente na Declaração do Quebec, assenta na convicção de que o museu não pode permanecer afastado da realidade social e política do seu tempo, devendo, ao invés, assumir um papel interventivo no desenvolvimento das comunidades que serve, tal como está escrito:

Ao mesmo tempo que preserva os frutos materiais das civilizações passadas, e que protege aqueles que testemunham as aspirações e a tecnologia atual, a nova museologia – ecomuseologia, museologia comunitária e todas as outras formas de museologia ativa – interessa-se, em primeiro lugar, pelo desenvolvimento das populações, refletindo os princípios motores da sua evolução, ao mesmo tempo que as associa aos projetos de futuro. (Declaração do Quebec, 1984)

A Declaração do Quebec apela à criação de um Comité Internacional para a Nova Museologia, mas essa proposta não se concretizou de imediato. Contudo, em 1985, durante o II Atelier Internacional, realizado em Lisboa, foi fundado o Movimento Internacional da Nova Museologia conhecido como MINOM. Esta organização torna-se uma entidade afiliada ao Conselho Internacional de Museus (ICOM), consolidando a Nova Museologia como uma vertente reconhecida dentro da museologia global e assegurando o desenvolvimento e disseminação dos seus princípios (Duarte, 2014).

O grande fundamento da Nova Museologia assenta na rutura com a visão tradicional do museu. Em alternativa, propõe um modelo de museu comunitário, enraizado na realidade social e cultural das populações locais. Ao assumir-se como um agente de desenvolvimento social, o museu deve envolver-se diretamente com as comunidades, tornando-se um espaço de participação ativa e respondendo às suas necessidades e expectativas. Esta abordagem reflete um compromisso com a inclusão e a democratização cultural, rompendo com a visão elitista do museu como espaço reservado a uma audiência especializada. A Nova Museologia defende a promoção da valorização do património local e da identidade cultural das comunidades, reconhecendo a importância da participação cidadã na construção da memória coletiva. Assim, o museu deve deixar de ser apenas um espaço de exposição para se tornar um fórum de debate, de formação cidadã e de transformação social. A propósito dessa designação, como observa D. Cameron (1971), nesse palco de memórias e histórias, as instituições museológicas encontram-se divididas entre a imagem secular do “templo” e a proposta emergente do “fórum”. Por um lado, o museu deve ser o guardião do eterno, um refúgio onde o passado é preservado e apresentado, contra o qual as perceções individuais se medem. Por outro lado, urge que o museu se abra como um campo fértil de debate, onde as questões sociais e as vozes silenciadas, possam ecoar

sem as correntes das convenções antigas. Como observa D. Cameron (1971), nessa busca há uma tensão pela fusão entre esses dois mundos, que, ao tentarem coexistir, muitas vezes, acabam por enfraquecer a força de ambos. O museu fica, assim, à beira do que poderia ser: um verdadeiro espaço de confronto, de questionamento e de transformação.

Então, no que toca à instituição museológica, é essencial compreender alguns conceitos fundamentais da museologia, começando pela definição de museu. Esta tem evoluído ao longo do tempo, refletindo as transformações no modo como se entende a missão e o papel destas instituições na sociedade. No contexto nacional, a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural, apresenta uma primeira referência estruturante para a área museológica do país. De acordo com esta legislação, “entende-se por inventariação o levantamento sistemático, actualizado e tendencialmente exaustivo dos bens culturais existentes a nível nacional, com vista à respetiva identificação”. Este princípio evidencia a importância do inventário como ferramenta de gestão do património, ao serviço da sua preservação e acessibilidade.

Dois anos depois, a Lei-Quadro n.º 47/2004, de 19 de agosto, que regula os museus portugueses, já reforçava estas perspetivas, apresentando no artigo 3º uma definição complementar e em sintonia:

1 - Museu é uma instituição de carácter permanente, com ou sem personalidade jurídica, sem fins lucrativos, dotada de uma estrutura organizacional que lhe permite:

a) Garantir um destino unitário a um conjunto de bens culturais e valorizá-los através da investigação, incorporação, inventário, documentação, conservação, interpretação, exposição e divulgação, com objetivos científicos, educativos e lúdicos;

b) Facultar acesso regular ao público e fomentar a democratização da cultura, a promoção da pessoa e o desenvolvimento da sociedade.

Esta Lei-Quadro n.º 47/2004 sublinha que o inventário não é apenas uma tarefa administrativa, mas um ato essencial para a preservação e interpretação dos objetos, ligando as memórias individuais e coletivas. No entanto, a questão de como documentar realmente uma peça que chega ao museu é essencial. A mesma Lei-Quadro, considerada

um marco na área da museologia, estabelece, nomeadamente no artigo 15º, que os “bens culturais incorporados são obrigatoriamente objeto de elaboração do correspondente inventário museológico”. Este processo de inventário, juntamente com a investigação que lhe está associada, é fundamental para garantir a preservação e a contextualização dos objetos no espaço museológico.

Quase duas décadas depois, a 26.ª Conferência Geral do ICOM, em Praga (2022), aprovou a mais recente definição de museu, confirmando a chamada ‘viragem cultural’ no paradigma museológico:

Um museu é uma instituição permanente, sem fins lucrativos e ao serviço da sociedade, que pesquisa, coleciona, conserva, interpreta e expõe o património material e imaterial. Abertos ao público, acessíveis e inclusivos, os museus fomentam a diversidade e a sustentabilidade. Com a participação das comunidades, os museus funcionam e comunicam de forma ética e profissional, proporcionando experiências diversas para educação, fruição, reflexão e partilha de conhecimento. (ICOM, 2022)

Se atendermos às sucessivas definições promovidas pelo ICOM, compreendemos a transformação do paradigma museológico. A missão do museu, antes centrada na preservação do passado, passou a ser orientada para a sua função social no presente, priorizando o planeamento estratégico, o desenvolvimento institucional e comunitário e a visão de futuro. A redefinição alcançada em 2022 é, portanto, um alicerce sólido para a construção de uma nova identidade institucional, assente em valores sólidos, planos estratégicos e políticas orientadoras que garantem a sustentabilidade das instituições museológicas no século XXI.

Portanto, quer as Lei n.º 107/2001 e Lei-Quadro n.º 47/2004, quer a última definição do ICOM sublinham a centralidade do museu como uma instituição ao serviço da sociedade, destacando o seu papel na valorização do património, na democratização da cultura e no fomento do conhecimento e do desenvolvimento humano. Assim, o museu não se deve limitar a ser um mero espaço de exibição, já que se constitui também como um ambiente de construção de significados. Neste sentido, E. Hooper-Greenhill (1992) enfatiza que os museus, enquanto instituições dinâmicas, são responsáveis pela criação e comunicação de significados, transformando os objetos que detêm em catalisadores

de experiências e interpretações pessoais, que vão além da mera observação. Este papel ativo do museu contribui para a sua função social, promovendo a reflexão e a aprendizagem e criando uma ligação emocional entre os objetos e os públicos.

Tendo consciência desta dupla faceta: do museu ser uma instituição ao serviço da sociedade e dos objetos deterem um grande potencial evocativo, passa a defender-se que o museu tem a responsabilidade, não apenas de preservar e exhibir o património, mas também de criar experiências que façam o público refletir sobre as suas próprias memórias e identidades. Esta interação é o que confere ao museu o seu papel único na sociedade: um espaço que liga o passado ao presente, possibilitando a construção de novos significados através de uma experiência sensorial e emocional. Dentro deste contexto, como tão bem descreve D. Cameron (1971), o museu torna-se um refúgio, onde a experiência do objeto não é apenas intelectual, mas profundamente emocional. Cada objeto, ao ser mostrado, carrega consigo uma possibilidade de reavivamento de memórias individuais e coletivas, transformando-se num elo entre diferentes tempos e experiências.

A ideia do “poder da coisa real” (Pearce, 1994, p. 20) aprofunda esta perspetiva ao destacar como os objetos podem provocar emoções intensas e estabelecer ligações profundas com os indivíduos, mesmo quando aparentam ser triviais ou de pouca importância. Como S. Pearce (1994) argumenta, os objetos têm a capacidade de gerar significados complexos, conduzindo o visitante a uma experiência sensorial que transcende a simples observação. Além disso, para S. Pearce (1994), a continuidade histórica pode ser explorada de diversas formas. Uma delas manifesta-se através da paisagem física e das narrativas que nos envolvem, ecoando através de textos escritos e formatos audiovisuais. No entanto, a história do objeto não se limita ao que é palpável ou narrável. É essencial considerar uma quarta dimensão: a memória individual, visto que a primeira é a dimensão física, a segunda, a dimensão histórica e, a terceira, a dimensão social e simbólica. Então, a memória, construída a partir de objetos e lugares, é tecida pelas recordações sensoriais e pelas emoções que estes despertam. O que parece esquecido pode ressurgir com grande intensidade, revelando a profundidade e a complexidade das experiências humanas.

Sob esta ótica, a cultura material surge como um campo essencial para entender a relação dos objetos com a sociedade. Ao refletir sobre os significados subjacentes à constituição de uma coleção e sobre as biografias dos objetos, torna-se imprescindível considerar o campo da cultura material, que se debruça sobre o estudo das relações entre artefactos e valores, ideias e atitudes de determinada sociedade, em um período específico. O termo “material” remete para a dimensão tangível dos objetos, enquanto “cultura” se refere às construções simbólicas e sociais que lhes conferem significado. Como nos recorda D. Morgan (2012), a cultura é um conjunto de pensamentos, sentimentos, objetos e práticas que os seres humanos utilizam para construir e manter os mundos em que existem, e a cultura material é qualquer aspecto dessa atividade de construção de mundos que ocorrem na forma material. Isso inclui não só as coisas, mas também os sentimentos, valores, medos e obsessões que enformam a nossa compreensão e uso das coisas (Morgan, 2012).

Partindo desta compreensão da cultura material, importa agora interrogar: o que é, afinal, uma coleção? O museu, para se afirmar como tal, necessita de coleções próprias ou emprestadas. Importa, no entanto, compreender que uma coleção é muito mais do que um mero agrupamento de objetos. Une-os um fio invisível que entrelaça o passado com o presente, testemunhos silenciosos de memórias e vivências que atravessam o tempo. Contribuem para uma narrativa que vai além do material, e nos convida a refletir sobre a vida e o nosso lugar nela. Uma coleção é, assim, uma memória de um mundo em constante transformação, que nos desafia a pensar sobre o que fomos, o que somos e o que seremos.

K. Pomian (1984) afirma que não há um número exato de elementos que defina uma coleção, destacando que o essencial reside na relação que as peças estabelecem entre si e a sociedade, sendo fundamental compreender o seu propósito e função no contexto cultural em que se inserem. Esta visão sugere que o valor de uma coleção não está na quantidade dos seus elementos, mas nas intenções com que foi criada e nas histórias que pode revelar. Para complementar esta ideia, S. Pearce (1992) também defende que o conceito de coleção não pode ser reduzido a uma definição única. Segundo a autora, uma coleção “geralmente está relacionada com a autoidentificação”, refletindo a “visão

pessoal e as preferências do colecionador” (Pearce, 1992, p. 159). Esta perspectiva amplia a noção de coleção, não como mera prática objetiva, mas como ato de construção pessoal e subjetiva, onde o colecionador projeta frequentemente a sua identidade nas peças que escolhe preservar.

É dentro desta visão ampla de cultura material que surge a noção de biografia dos objetos, referindo-se à história de cada objeto e à forma como se relaciona com as pessoas e os eventos ao longo do tempo. I. Kopytoff (1986) argumenta que qualquer objeto pode ser considerado como uma mercadoria, na medida em que é produzido, tem uma origem e pode circular dentro de um sistema económico, sendo suscetível de troca monetária. Na teoria de I. Kopytoff (1986), os objetos – ou as mercadorias – integram o universo natural da comercialização, mas, no extremo oposto, as pessoas representam o universo da individualidade e singularidade. É precisamente devido a esta dimensão única e singular do ser humano que é útil introduzir a abordagem biográfica dos objetos, que procura compreender de que forma a sociedade formula um conjunto de questões sobre eles e analisa a possibilidade de estas terem sido moldadas por diferentes agentes sociais. Esta abordagem biográfica coloca uma série de questões centrais, tais como:

Sociologicamente, quais são as possibilidades biográficas inerentes ao seu “status” e ao período e cultura, e como é que essas possibilidades se realizam? De onde vem o objeto e quem o fez? Qual tem sido a sua trajetória até agora, e o que é considerado uma carreira ideal para esse tipo de objeto? Quais são as “idades” ou períodos reconhecidos na “vida” do objeto, e quais são os marcadores culturais para esses períodos? Como é que o uso do objeto muda com a sua idade, e o que lhe acontece quando chega ao fim da sua utilidade? (Kopytoff, 1986, pp. 66-67)

A proposta de I. Kopytoff (1986) sobre as biografias dos objetos destaca um ponto crucial ao sugerir que estas podem revelar aspetos que, de outro modo, permaneceriam escondidos. Ao afirmar que “as biografias dos objetos podem tornar evidente o que, de outra forma, poderia permanecer obscuro”, I. Kopytoff (1986, p. 172) sugere que a história de um objeto ultrapassa a sua descrição física, refletindo as transformações sociais, culturais e pessoais que atravessa ao longo do tempo.

C. Gosden & Y. Marshall (1999), por sua vez, também exploraram a noção de biografia dos objetos, sublinhando as conexões entre as pessoas e as coisas, bem como as maneiras pelas quais os significados e valores são acumulados e transformados. Segundo os autores, “no cerne da noção de biografia estão questões sobre as ligações entre pessoas e objetos; sobre as formas como os significados e valores são acumulados e transformados” (p. 172). Portanto, a biografia de um objeto não é apenas uma linha de tempo objetiva, mas um processo dinâmico em que o valor e o significado do objeto são moldados por diferentes contextos e interações com as pessoas.

A combinação destas duas visões reforça a importância de considerar o percurso de um objeto e as relações humanas a ele associadas. As biografias dos objetos não revelam apenas informações sobre o seu aspeto físico, mas também oferecem uma visão mais ampla das transformações culturais, sociais e históricas. Compreender plenamente essas relações exige uma abordagem contextual que inclua o diálogo com os seus detentores ou doadores, o que permite aprofundar a interpretação e atribuir novos significados às peças. Esta perspetiva biográfica ultrapassa a materialidade dos objetos, deslocando o foco para as experiências e histórias dos indivíduos que os utilizaram. Assim, o museu não só deve preservar os bens, como valorizar a sua dimensão histórica e documental, enriquecendo a sua interpretação e reforçando o seu papel enquanto património. Este enfoque será fundamental para futuras investigações no campo do património e da museologia.

Neste âmbito, I. Kopytoff (1986) argumenta que a biografia de um indivíduo se constrói a partir de múltiplas camadas, que englobam dimensões psicológicas, profissionais, políticas, económicas, familiares, entre outras. A questão essencial passa por definir os pontos de vista a partir dos quais essa biografia será analisada, refletindo sobre os enquadramentos conceptuais que orientam essa leitura. A mesma visão pode – e deve – ser igualmente aplicada aos objetos, mesmo sendo mercadorias, isto é, objetos produzidos e distribuídos em massa: não devem ser percecionados apenas como bens em circulação no mercado, mas também como portadores de significados socioculturais profundos. Em todas as culturas, há objetos que transcendem a sua função económica, assumindo um papel simbólico e narrativo. A individualização de um objeto ocorre

quando este é visto como único, com uma história própria e não apenas como um bem de consumo ou utilitário. Neste sentido, atender à valorização sociocultural de um objeto contribui para a compreensão mais aprofundada das coleções museológicas, como a coleção de bilhética, demonstrando que estes elementos não são meros testemunhos materiais, mas veículos de memória e significado, inseridos em contextos históricos e sociais específicos (Kopytoff, 1986).

S. Alberti (2005) sublinha a necessidade de compreender a relação entre os objetos e o museu a partir das múltiplas interações que emergem em torno dos artefactos, nomeadamente, as que se estabelecem entre aqueles que os adquirem e preservam. Além disso, argumenta que a entrada de um objeto num museu implica, de forma intrínseca, a ressignificação do seu significado original. Nessa altura, os objetos podem ser reinterpretados a partir de novas perspetivas, sendo reconfigurados através de diferentes enquadramentos museológicos. Em relação a este assunto, C. Gosden & Y. Marshall (1999) partilham da mesma visão: os objetos acumulam histórias ao circularem entre as pessoas, mas não necessitam de ser alterados fisicamente ou trocados para adquirir novos significados. Outros contextos, para além da troca, contribuem para a construção das biografias dos objetos. Acrescentam que alguns objetos acumulam biografias próprias, enquanto outros contribuem para a história de rituais ou saberes, sem possuir significados intrínsecos.

1.1. Abordagens Metodológicas na Investigação de Coleções

Após refletir sobre o que é uma coleção e sobre a noção de biografia dos artefactos, é essencial explorar como investigá-la. Este processo vai além da teoria e da simples observação: implica revelar as camadas de história e significado que cada objeto guarda, desvendando memórias e contextos que lhe deram sentido. Mas, afinal, o que importa na prática? Quais os passos e processos para revelar o que permanece oculto nas entrelinhas do passado?

À partida, uma coleção museológica está integrada num processo mais amplo de gestão de coleções, que abrange um conjunto de políticas quanto à aquisição, alienação,

utilização, documentação, controlo, exposição e transporte. Este sistema é importante pois permite uma organização dentro do museu e uma organização da informação disponível sobre cada objeto, nomeadamente, procedimentos de seguros, informações sobre a entrada e empréstimos, entre outros aspetos (Malaro, 2005). Por outro lado, não há dúvida de que as coleções contribuem para uma melhor compreensão do ser humano, sendo essencial que se realizem investigações sobre a sua vida e a dos seus objetos antes da entrada no museu. Para tal, existem diferentes propostas metodológicas, que abordo com o objetivo de explorar as várias possibilidades de investigação de uma coleção concreta. A partir da análise destas propostas e do conhecimento adquirido durante o mestrado em Museologia, procurarei aplicar a metodologia que considero mais adequada ao estudo da coleção, além de procurar explicar como interpreto cada fase da investigação e como posso estabelecer uma ligação com os objetos da coleção.

J. D. Prown (1982) adota uma estratégia que se desenvolve em três fases. A primeira, tem como ponto de partida a descrição, onde se observa o objeto prestando atenção às marcas que advém da sua utilização e intervenções realizadas sobre o mesmo. O passo seguinte dentro desta mesma fase é a análise substancial, que consiste na observação do objeto para recolher informações quanto à sua dimensão, tipo de material de que é constituído e peso, bem como outros dados que o investigador possa adicionar. A segunda fase assenta na dedução, que procura debruçar-se sobre as relações entre o objeto e a sociedade, com uma componente bastante prática e visão interrogadora, ou seja, exerce-se experiências físicas com o objeto de modo a entender e a retirar interpretações da função que este exerceu em determinado contexto sociocultural. Neste ponto, J. D. Prown (1982) destaca que a análise de um objeto varia conforme as experiências e cultura do investigador. Na fase da dedução, exploram-se os estímulos sensoriais e intelectuais: o toque do objeto, procurando compreender a sensação que ele desencadeia em contacto com a pele, e o conhecimento sobre a sua função, de que forma a exerce, entre outras questões. Também se considera a reação emocional que ocorre entre o indivíduo e o objeto, podendo este causar revolta, indiferença, nostalgia, curiosidade ou outra emoção subjetiva. Por fim, a especulação é a última fase do

processo, a qual se inicia com a formulação de teorias e hipóteses que reformulam a análise, aprofundando a compreensão das relações entre o objeto e a sociedade.

A metodologia de J. D. Prown (1982) valoriza a análise detalhada e sensorial do objeto, mas revela-se limitada ao tratá-lo de forma isolada, sem integrar as dinâmicas sociais, culturais e históricas que moldam a sua relação com o ser humano. Embora a abordagem sensorial e emocional aprofunde a compreensão, a ausência de uma contextualização mais ampla compromete uma leitura mais abrangente do seu significado. Assim, apesar do rigor, a metodologia tende a centrar-se excessivamente no objeto, deixando de fora fatores essenciais à sua plena interpretação.

Uma outra perspectiva é a de S. Pearce (2012), cujo modelo de investigação adota cinco fases e valoriza, desde o início, a descrição física do objeto, incluindo medições, desenhos, fotografias e uma terminologia apropriada. A primeira fase, centra-se na observação, considerada fundamental para recolher diversas informações, como o fabricante, eventuais intervenções ou a forma como o objeto se apresenta em diferentes contextos. Tal como J. D. Prown (1982), S. Pearce (2012) também destaca a importância do toque como estratégia de investigação.

Na fase seguinte, que se refere ao *design* do material, trata-se de refletir sobre a importância do objeto na respetiva cultura e de proceder à sua comparação com outros objetos integrados na mesma tipologia (Pearce, 2012). Em seguida, procede-se à análise do material e sua transformação, ou seja, procura-se compreender que processos foram realizados para o conceber e executar; os objetos que integram a coleção, comparando com outras peças que existam e atentando à técnica industrial empregue. Para esta tarefa podem-se simular algumas perguntas: como foi feito; se os materiais utilizados marcam algum contexto sociopolítico; qual o significado do objeto; se o objeto assinala a introdução de alguma técnica? (Pearce, 2012). O próximo passo é investigar a história do objeto, incluindo informação sobre a marca, sua função e reunindo toda a documentação que possa estar relacionada. É fundamental pesquisar informações sobre o fabricante e a história posterior do objeto. Para isso, a principal fonte documental será a própria instituição museológica que detém o objeto ou coleção. Sobre esta questão, S. Pearce (2012) defende que o contexto onde os objetos se inserem

é um ponto a ter em conta. É através da reconstituição das relações que se estabeleceram com o objeto e do modo como este esteve inserido em determinado ambiente que é possível interpretar e entender o contexto da coleção (Pearce, 2012). A autora realça também a carga psicológica que o objeto transporta, fruto dos significados que lhe são atribuídos pelas pessoas. Por fim, a última fase da análise consiste na organização da informação reunida ao longo das fases anteriores, com o objetivo de construir uma visão geral sobre o significado do objeto na sociedade em que está inserido.

É importante também reconhecer as limitações deste modelo de investigação. Muitas vezes, o passado está fragmentado e pode ser interpretado de várias formas. Acredito que, com uma abordagem sensível e uma análise crítica, se conseguirá construir narrativas que, mesmo não sendo completas, serão consistentes e claras. O importante é não olhar para os objetos como meras coisas materiais, mas como partes integradas em redes complexas de significados sociais, culturais e históricos. Entendo que a investigação não é só juntar dados de forma automática, mas sim um processo de interpretação mais rica e reflexiva, que permite conectar o presente ao passado e entender as várias camadas que os objetos carregam. Além disso, é importante aceitar que, muitas vezes, a investigação envolve várias suposições, e isso não é algo errado – faz simplesmente parte do processo e, por vezes, são essas suposições que alimentam a investigação.

Na maioria dos casos, o proprietário original do objeto já terá desaparecido, restando apenas vestígios da sua relação com ele – documentos ou outros registos que permitirão reconstituir memórias fragmentadas e testemunhos, por vezes, imprecisos. Nesse sentido, a investigação é um exercício de aproximação ao passado, um trabalho minucioso de interpretação e reconstrução, sempre consciente das suas limitações. Assim, esta abordagem de S. Pearce (2012) não deve ser vista como um fim em si mesma, mas como um fio condutor que orienta a reunião prática de documentação sobre um objeto. Ainda que a investigação nunca alcance uma totalidade absoluta, é através dela que se pode construir uma narrativa fundamentada e sustentada na análise crítica das fontes e na articulação entre o objeto, a sua história e o seu contexto. Afinal,

investigar o percurso de um qualquer objeto é interpretar o que sobreviveu ao tempo, procurando dar sentido ao que nos foi deixado.

Ainda assim, é indesmentível que, ao ser aplicada na prática, a metodologia proposta por S. Pearce (2012) pode gerar uma sensação de estagnação, uma vez que a sua abordagem ampla e interpretativa dificulta a sistematização do material reunido no processo e a obtenção de dados mais concretos. Embora o modelo de análise desta autora proponha uma abordagem abrangente e subjetiva dos objetos, permitindo múltiplas interpretações, tal flexibilidade, por vezes, apenas torna a investigação pouco definida, resultando num processo que parece repetitivo e com poucos avanços significativos. Tem de ser reconhecido que o modelo se foca predominantemente no objeto, quando, no meu entendimento e segundo as posturas mais recentes dos estudos de cultura material, a investigação deve necessariamente considerar também outras dimensões relevantes, como os contextos humanos, sociais e históricos que moldam e atribuem significado ao objeto. Apenas esta perspetiva mais ampla poderá contribuir para uma análise mais completa e enriquecedora, oferecendo uma visão mais integrada dos objetos e das suas interações com os seres humanos.

Indo ao encontro desses objetivos, a metodologia proposta por I. Kopytoff (1986) oferece uma abordagem distinta, já que olha para os objetos sobretudo como partes de um ciclo de vida social e cultural. I. Kopytoff (1986) defende que os objetos possuem “biografias”, ou seja, vidas que vão para além do momento da sua criação e que são continuamente moldadas através de interações sociais e culturais. Por isso, os museus e instituições culturais enfrentam o desafio de olhar para as suas coleções não apenas como simples acumulações de objetos, mas como testemunhos vivos das culturas e sociedades que os criaram, usaram e transformaram ao longo do tempo. Assim, a análise da biografia do objeto revela-se uma ferramenta fundamental para compreender as dinâmicas a que estiveram submetidos dentro de determinado contexto cultural específico.

Proceder à biografia de um objeto envolve uma análise profunda das suas várias fases de existência: desde a sua criação, passando pela sua circulação, os usos que dele se fizeram, até ao momento em que a sua utilidade funcional acaba, prosseguindo ainda

para compreender o estatuto adquirido depois disso, por exemplo, com a sua entrada num museu. Esta perspetiva assenta na ideia de que os objetos não possuem apenas um valor de uso, monetário ou estético, mas também um valor social, cultural e histórico que os moldam. Em concreto, I. Kopytoff (1986) defende que a biografia de um objeto não deve ser analisada apenas a partir de uma ótica física ou técnica, mas situando-o no contexto das relações culturais, sociais e políticas que estabelece durante a sua existência.

A abordagem biográfica dos objetos permite uma visão mais dinâmica e contextualizada, ajudando a interpretar melhor a complexidade das suas histórias. A biografia de um objeto museológico desdobra-se em dois momentos essenciais: o primeiro refere-se ao seu percurso antes de integrar a coleção museológica, incluindo os usos, apropriações, significados e contextos sociais com que se cruzou; o segundo começa a partir da sua entrada no museu, momento em que é sujeito a novos processos – como a inventariação, conservação, eventual exposição ou empréstimo – que continuam a moldar a sua identidade e o modo como é percecionada. Estes dois momentos não só revelam as múltiplas camadas de significados que um objeto pode adquirir ao longo do tempo, como também evidenciam as decisões técnicas, estéticas, culturais e políticas que intervêm na construção da sua história institucional. Um exemplo claro deste processo pode ser observado quando um objeto transita de uma coleção privada para um museu, ou circula entre instituições, modificando-se as leituras culturais que sobre ele recaem e, conseqüentemente, o seu valor simbólico.

A transição da museologia tradicional para as práticas aconselhadas pela Nova Museologia, que propõem museus mais inclusivos e socialmente comprometidos, pode estar diretamente ligada ao assumir deste estudo das biografias dos objetos. Ao considerar os objetos como portadores de histórias vivas, a museologia contemporânea vê-se obrigada a aproximar-se de uma abordagem mais dialógica e interativa. Como I. Kopytoff (1986) sublinha, a biografia do objeto não pode ser um processo fechado, mas algo em constante transformação, moldado pelas interações que mantém com os diferentes grupos sociais e culturais. A partir dessa abordagem, a gestão de coleções não mais pode ser vista apenas sob a ótica de alcançar a sua contemplação e admiração

estética, mas implicará também a sua consideração como parte de narrativas mais amplas. Assim, esta abordagem e entendimento podem ajudar a enriquecer as práticas museológicas, tornando-as mais sensíveis às diferentes dimensões de valor que um objeto pode assumir ao longo do tempo, além de refletir sobre como as instituições lidam com o ciclo de vida dos objetos das suas coleções.

A adoção da biografia do objeto como modelo de análise contribui para uma compreensão mais profunda dos seus significados, o que se repercutirá nos processos de estudo e documentação de coleções, explorando não apenas a sua preservação material, mas também as histórias e os significados que os objetos carregam à medida que atravessam diferentes contextos e narrativas. I. Kopytoff (1986) convida-nos a olhar para os objetos como histórias vivas, com múltiplas vidas e significados. Trata-se de compreender que os objetos não são peças estáticas, mas testemunhos de um percurso, que abrange o passado, um presente que lhes confere novos significados e um futuro que permanece em aberto, repleto de possibilidades.

Capítulo 2 – A Jornada dos Eléctricos e a Memória da Cidade

Este segundo capítulo foi estruturado de forma a favorecer a clareza da explanação e a compreensão da evolução dos conceitos apresentados. A organização adotada permite uma leitura sequencial e contextualizada, facilitando a apreensão dos enquadramentos sociais e históricos em causa. A redação baseou-se na bibliografia consultada, em documentação fornecida pela Dra. Carla Dias, do Museu do Carro Eléctrico, e em conteúdos da exposição de longa duração do Museu. Procurei, assim, reunir e sintetizar os elementos mais pertinentes, privilegiando uma abordagem histórico-social que ultrapassa a mera descrição técnica ou cronológica dos veículos, relacionando-os com as transformações urbanas e as dinâmicas sociais que os moldaram.

2.1. Do Carroção ao Americano: a mobilidade que desenha a cidade

No século XVIII, a cidade do Porto apresentava uma infraestrutura bastante distinta da atualidade, marcada pela ausência de meios de transporte e pela predominância de deslocamentos a pé, a cavalo, de burro ou por barco. Estes eram os principais modos de mobilidade, utilizados tanto para o acesso à cidade em busca de bens essenciais, como para a ligação entre o Porto e às áreas circundantes. As principais vias eram o rio Douro, o mar e algumas estradas rudimentares, que condicionavam, assim, a dinâmica social e económica da cidade (Dias & Vieira, 2009).

No início do século XIX, a cidade do Porto assistiu a profundas transformações económicas, sociais e urbanísticas, impulsionadas pela Revolução Industrial e pelas mudanças políticas subsequentes às Guerras Liberais. O crescimento da atividade industrial, aliado à introdução de técnicas de produção mais avançadas, alterou não apenas a configuração económica da cidade, mas também a sua paisagem urbana. A utilização de materiais como o ferro e o betão, possibilitou a edificação de infraestruturas mais robustas e modernas, contribuindo para uma reconfiguração estética e funcional do espaço urbano (Dias & Vieira, 2009). A ascensão da burguesia como classe social desempenhou igualmente um papel bastante importante neste processo de transformação. Esta classe emergente influenciou a criação de novos espaços urbanos, como praças, jardins geométricos, miradouros e edifícios, que

refletiam os seus ideais estéticos e aspirações modernizadoras. Estas transformações, não só remodelaram o tecido urbano do Porto, mas também moldaram novas relações sociais e económicas, consolidando o papel da cidade como um centro urbano dinâmico e adaptado às exigências da modernidade (Dias & Vieira, 2009). Convirá lembrar que, de modo geral, com a afirmação da burguesia como base dominante da sociedade, emergem transformações significativas na configuração urbana e nas dinâmicas espaciais das cidades, observando-se uma crescente separação entre o espaço de habitação e o espaço de trabalho, uma característica distintiva da sociedade burguesa.

O ordenamento municipal revelou-se uma preocupação crescente na segunda metade do século XIX devido ao crescimento desorganizado verificado. Durante este período, a cidade do Porto tornou-se o destino de milhares de pessoas oriundas das áreas rurais, atraídas pelas promessas de melhores condições de vida proporcionadas pelos avanços industriais. Contudo, este êxodo rural originou uma elevada concentração populacional numa cidade que, à época, não possuía infraestruturas adequadas para absorver um aumento demográfico tão expressivo. Consequentemente, o espaço urbano tornou-se caótico e insalubre, evidenciando a ausência de planeamento e organização. Entre os problemas mais urgentes encontrava-se a distribuição de água potável: apenas um quarto das ruas da cidade dispunha de abastecimento direto, e várias freguesias continuavam excluídas do sistema. Em paralelo, a ausência de um sistema eficaz de saneamento agravava as condições de salubridade, com os esgotos frequentemente expostos a céu aberto, contribuindo para a propagação de doenças e elevadas taxas de mortalidade associadas a epidemias (Dias & Vieira, 2009).

Neste contexto, houve uma série de iniciativas destinadas a melhorar as condições de vida na cidade. As reformas centraram-se em áreas como o saneamento, o abastecimento de água, a iluminação pública e a reconfiguração do traçado urbano, promovendo a organização do espaço público. Por sua vez, os transportes públicos passam a ser uma questão central tanto para as pessoas que exigiam condições básicas de vida, como para a elite da cidade, que queria modernizar o Porto e mostrar uma imagem de progresso.

Por volta de 1840, o caráter irregular da oferta disponibilizada, a sua reduzida lotação e a crescente procura por soluções de mobilidade urbana terão motivado a introdução de novos veículos coletivos no Porto. Entre eles, destaca-se o *carroção* (Figura 1), considerado como o primeiro meio de transporte coletivo. No entanto, anterior ao carroção, existiam outros meios de transporte que desempenharam funções semelhantes e que podem ser considerados precursores dos transportes coletivos urbanos, tais como as liteiras¹ e as cadeirinhas, as seges² e as traquitanas. O carroção caracterizava-se por ser um carro de bois transformado numa carruagem fechada, com um porta e janelas laterais dispostas uma frente à outra. A força de tração era assegurada por uma junta de bois, uma solução motivada pela escassez de cavalos na cidade, resultado das perdas causadas pelas invasões francesas. O carroção está associado a Manuel José de Oliveira, popularmente conhecido como Manuel Zé, considerado o seu “inventor” (Dias & Vieira, 2009). Este meio de transporte desempenhou um papel fundamental na mobilidade dos portuenses, sendo utilizado para deslocações a locais de lazer e devoção, como a Foz e as romarias, bem como para assistir a espetáculos no Teatro de S. João (Pacheco, 1992).

O carroção foi utilizado pelas famílias burguesas do Porto ainda na primeira metade do século XIX, em particular durante a época balnear, para deslocações à Foz. Este veículo, alugado tanto por famílias residentes no Porto como por aquelas provenientes de outras localidades, era essencial para as temporadas de banhos de mar, uma prática que

¹ As liteiras, ou andas, terão sido utilizadas no Porto entre os séculos XVI e XIX. Eram empregues sobretudo por fidalgos e princesas, mas também para o transporte de idosos, enfermos e elementos do clero, havendo registos da sua utilização em contextos particulares. Inicialmente, os termos liteira e cadeira eram usados indistintamente, mas a partir do século XIX, passaram a designar veículos distintos. Ambas eram constituídas por uma caixa de madeira, mas a liteira era maior, concebida para transportar até dois passageiros, sendo carregadas no dorso de duas mulas ou cavalos. Já a cadeirinha, mais ligeira que a liteira, transportava apenas uma pessoa e, era, normalmente carregada por dois galegos a pé (Dias & Vieira, 2009).

² Embora referenciadas como idênticas, a sege e a traquitana apresentam algumas diferenças. As seges tinham capacidade para quatro pessoas e eram compostas por uma caixa montada sobre correias que sustentavam duas grandes rodas. Eram puxadas por dois cavalos ou mulas conduzidas por um boleiro, que montava um dos animais da parelha. As seges eram particularmente associadas às famílias mais abastadas e comerciantes influentes, refletindo o estatuto social dos seus utilizadores. Com o aparecimento das seges, as cadeirinhas passaram a ser utilizadas sobretudo por mulheres, doentes e parteiras. Em contraste, a traquitana, distinguia-se pelo seu *design* característico: assentava sobre quatro rodas, sendo as traseiras de maior dimensão em relação às das frentes (Dias & Vieira, 2009).

começava a ganhar popularidade entre as classes abastadas. Até essa época, a Foz tinha sido uma aldeia de pescadores, pobre e pouco frequentada pela elite portuense, que mantinha algum receio da proximidade ao mar e dos perigos que isso representava (Dias & Vieira, 2009).

Figura 1 - Carroção de família abastada. Pintura em aguarela de Roque Gameiro



Fonte: © José & Cunha (2016)

A introdução do hábito dos banhos de mar está intrinsecamente associada à influência da comunidade inglesa, estabelecida no Porto desde o século XVIII, fruto das invasões francesas e do comércio do vinho do Porto (século XVII). Os ingleses trouxeram consigo novos costumes, como a prática dos banhos, que foram gradualmente adotados pela sociedade portuense. Durante esta época, designada como a “época dos banhos”, era comum as famílias alugarem carroções e partirem logo cedo, pelas sete horas da manhã, das suas casas ou hotéis em direção à Foz (Dias & Vieira, 2009). Além de servir para deslocações balneares, o carroção desempenhou também um papel importante na vida social noturna da burguesia. Era frequentemente utilizado para transportar damas e cavalheiros ao Teatro de S. João, situado na praça da Batalha, um espaço cultural privilegiado na época. Este espaço era palco de recitais de poesia, ópera, bailes e peças de teatro (Dias & Vieira, 2009).

Embora, reconhecidamente lentos, desconfortáveis e movidos por uma junta de bois, os carroções tornaram-se um símbolo da mobilidade das elites. Entre os seus

utilizadores destacam-se figuras como Camilo Castelo Branco³ ou Ramalho Ortigão. Portanto, apesar do ritmo moroso, as viagens de carroção eram de uso restrito da elite económica e cultural, excluindo as classes mais desfavorecidas, que dependiam exclusivamente da locomoção a pé. Assim, o carroção não só reflete as desigualdades sociais da época, como também sublinha a limitada oferta de transportes coletivos na cidade, cuja acessibilidade era restringida por barreiras económicas e sociais. As limitadas condições de conforto proporcionadas pelos carroções estimularam o surgimento de novos meios de transporte, como os *char-à-bancs*. Estas carruagens, consideradas mais modernas e puxadas por cavalos, começaram a ser vistas como os táxis da época, uma vez que se posicionavam em pontos estratégicos da cidade, aguardando passageiros e as suas bagagens (Dias & Vieira, 2009). No entanto, continuavam pouco acessíveis à maioria da população, permanecendo um privilégio reservado às classes mais abastadas.

Entre os avanços mais significativos no domínio dos transportes urbanos na cidade do Porto, destaca-se o aparecimento do *americano*, em 1872. Este veículo revolucionário ganhou popularidade por comparação com os transportes convencionais da época. Este sistema consistia num transporte público movido por uma ou mais parelhas de mulas ou cavalos, que circulava sobre carris – uma novidade que representou uma mudança significativa na forma como se pensava a mobilidade urbana. O conceito surgiu em Nova Iorque, em 1832, pelas mãos de John Stephenson, tendo sido posteriormente adotado por diversas cidades europeias. A cidade do Porto destacou-se como a primeira na Península Ibérica a adotar este modelo de transporte público urbano de tração animal sobre carris. No caso português, eram maioritariamente utilizadas mulas consideradas mais económicas e resistentes ao esforço contínuo, o que as tornava particularmente adequadas à realidade local (Dias & Vieira, 2009).

³ A título de exemplo, Camilo Castelo Branco descreveu o carroção com ironia na obra *Coisas Leves e Pesadas*, sublinhando a lentidão característica do veículo: “Livros, bibliotecas, livrarias inteiras, livros enormes precisam-se, querem-se, mas é para o carroção, onde o tempo é infinito, a vida longa como os anos dos encarcerados, e o movimento impercetível como o da rotação do globo” (José & Cunha, 2016, s/p.).

2.2. O Surgimento da Tração Elétrica no Porto

Em pleno século XIX, Portugal vivia a sua primeira revolução nos transportes, impulsionada pelas políticas regeneradoras de Fontes Pereira de Melo enquanto Ministro das Obras Públicas. Esse período foi marcado por um forte espírito modernista, alimentado tanto pelo progresso técnico como pelo regresso de emigrantes portugueses enriquecidos no Brasil, os conhecidos como “brasileiros de torna-viagem”. Estes “brasileiros” constituíam um grupo de emigrantes que, após acumular grandes fortunas no Brasil, regressavam a Portugal com o objetivo de investir no desenvolvimento económico e social do país e, assim, legitimar o seu reconhecimento social, ao mesmo tempo que integravam o sistema social e político. Por esta via, o “brasileiro” era um agente político ativo que poderia ocupar cargos políticos de grande importância (Alves, 2001). Neste sentido, compreende-se o seu interesse em investir em infraestruturas de transportes, em particular nos caminhos de ferro, um sistema que já se encontrava em operação no Brasil há algum tempo. A conjugação destes fatores resultou num período de modernização acelerada, que transformou significativamente o panorama dos transportes em Portugal, promovendo o progresso económico e facilitando a integração do território nacional através de uma rede ferroviária em expansão.

No entanto, embora já em 1858 tivesse surgido uma proposta para a criação de um caminho de ferro na cidade do Porto, foi apenas no verão de 1870 que, por meio do decreto de 25 de agosto, foi concedida autorização ao Barão da Trovisqueira para implementar, utilizando os seus próprios recursos, um caminho de ferro destinado ao transporte de passageiros e mercadorias, ainda movido por tração animal (*raid road*) (STCP, 2004). O ano de 1872 é considerado o ponto de viragem, pois, pela primeira vez em Portugal, foi inaugurada uma linha de ferro americana, o designado *tramway*.

O Barão da Trovisqueira acabará por ceder os direitos de concessão a José Dionísio de Melo e Faro, a José da Costa Lima (conhecido também por José de Melo) e a António Tavares Basto, sendo este último considerado o principal investidor e dirigente da empresa que, neste período constitui a Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos (Dias & Vieira, 2001). A inauguração deste novo serviço é considerada um

grande acontecimento na vida da cidade, tendo merecido registo no *Jornal do Porto*, que fornecia e alertava para uma lista de regras a seguir por aqueles que quisessem viajar no americano. A partida dos carros era na Porta da Alfândega, de meia em meia hora, desde as seis horas da manhã até às oito da noite. A empresa informava que não eram admitidos nos seus carros “pessoas em estado de embriaguez; as que não se puderem transportar pelo seu próprio pé; os cegos sem acompanhantes; as pessoas afetadas por moléstias repugnantes; as que se apresentarem em estado imundo e as que estiverem descalças” (Jornal do Porto, 1872). Havia também preocupação com as pessoas que fumavam no que tocava a incomodarem as restantes: “todas as pessoas que frequentarem os carros da via férrea americana e queiram fumar, que procurem não ser incómodas, sobretudo às senhoras” (Jornal do Porto, 1872).

Depressa surgiu outra empresa concorrente, que, em 1873, fundou a Companhia Carris de Ferro do Porto, também designada como *A Carris*. A primeira companhia, a Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos, passou a ser popularmente conhecida como “Companhia de Baixo”, em virtude do seu percurso, que se desenvolvia ao longo da marginal do rio Douro. Por outro lado, a Companhia Carris de Ferro do Porto, ou simplesmente *A Carris*, mantinha em circulação os veículos das linhas americanas do centro da cidade (Dias & Vieira, 2001).

Em finais da década de 70 de oitocentos, até mesmo os pescadores da Foz tinham necessidade de transportes para colocarem com mais facilidade os seus produtos no mercado (Pacheco, 1992). Em 1876, foi introduzido o bilhete anual, uma inovação à escala nacional que proporcionava uma acessibilidade sem precedentes por parte da população. Este novo modelo de bilhética teve uma receção positiva, consolidando-se como um recurso significativo para *A Carris*, pois permitiu fidelizar clientela e resolver o contratempo da aquisição de bilhete a cada viagem, ao mesmo tempo que assegurava antecipadamente receitas à empresa (Sousa & Alves, 2001). Contudo,

o bilhete anual ainda era relativamente elitista na sua fase inicial, pois o seu custo era de 18\$000 réis anuais para a Foz e de 22\$500 para Matosinhos: recorde-se que um salário diário de pedreiro ou carpinteiro podia oscilar entre 400 e 600 réis, equivalendo o custo do bilhete anual a 56 dias de salário, para estas profissões de estatuto elevado no meio trabalhador, pois um operário adulto

ganhava em torno dos 200 réis e as mulheres e os aprendizes cerca de 100 réis por dia (Sousa & Alves, 2001, p. 74).

Posteriormente, em 1887, a unificação do preço do bilhete anual para todas as linhas, pelo valor de 20 mil réis revelou-se uma medida de integração social e económica, facilitando a mobilidade e promovendo a coesão entre diferentes áreas da cidade (Sousa & Alves, 2001). Em 1893, ambas as Companhias se fundiram, prevalecendo o nome da segunda – Companhia Carris de Ferro do Porto, frequentemente designada por *A Carris*, que, no futuro, dará origem à STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto.

O início dos trabalhos de eletrificação começou pela linha da Restauração. No mesmo ano de 1893, *A Carris* solicitou à Câmara do Porto autorização para substituir a tração animal pela elétrica, o que resultará em profundas transformações na mobilidade urbano e no quotidiano da cidade. A introdução da tração elétrica gerou melhorias nas condições de vida e na organização do espaço público, registando-se uma melhoria nas condições de higiene urbana, dado que a eliminação dos dejetos dos animais contribuiu para uma cidade mais limpa e saudável (Dias & Vieira, 2001). Esta mudança não se limitou a um avanço técnico, mas representou um marco no progresso social e ambiental da cidade do Porto, integrando-se num movimento global de modernização que privilegiava o bem-estar coletivo e a sustentabilidade, expandindo-se e acabando por substituir os meios de transportes anteriores: os americanos.

2.3. Nos Trilhos da Mudança: o elétrico e o Porto em transformação

Durante a primeira metade do século XX, a cidade do Porto experienciou um crescimento económico e territorial significativo. O desenvolvimento do novo centro urbano, localizado agora na Avenida dos Aliados, e a urbanização de algumas zonas rurais circundantes da cidade refletem a transformação de uma cidade em expansão. Nos seus limites, emergiram bairros habitacionais que abrigavam as classes trabalhadoras. Intensifica-se a situação já descrita por Ricardo Jorge na transição para o século XX, ao referir que havia uma mobilidade crescente entre a cidade e a periferia, com muita “gente que vem à cidade vender hortaliças, leite, carne de porco, pão de

Valongo, pão de Avintes, etc., carreiros que guiam os pesados carros de bois – mulheres operárias das fábricas de fiação e tabacos – e numerosos operários de construções, pedreiros, carpinteiros, trolhas...”, nomeadamente de Bouças, Maia e Gondomar (Sousa & Alves, 2001, p. 137). “Trata-se de gente que só muito lentamente os transportes coletivos lograrão captar, dado os seus baixos níveis de vida. Muita desta população continuará a deslocar-se a pé, muitas vezes descalça para poupar as solas dos sapatos, só os calçando à entrada na cidade” (Sousa & Alves, 2001, p. 137).

Ou seja, durante algum tempo, os transportes continuaram a ser predominantemente utilizados por uma elite, mas essa situação começa a mudar. Entre as décadas 1910 e 1920, a rede de *A Carris* registou um aumento de 43%, levando o carro elétrico às periferias. Este aumento da rede foi impulsionado, tanto pelas exigências da administração municipal, quanto pelas reivindicações populares que reclamavam por transportes acessíveis para as classes operárias, cuja mobilidade era essencial para a atividade industrial da cidade. Apesar das reclamações recorrentes dos passageiros acerca dos custos dos passes, que aumentavam proporcionalmente ao prolongamento das linhas, a Companhia implementou “assinaturas” que cobriam toda a rede ampliada, tentando equilibrar os desafios financeiros com as demandas sociais.

Ainda assim, o sistema de elétricos enfrentava dificuldades para acompanhar as rápidas mudanças urbanísticas do Porto (Alves, 2001). Inaugurada em 1915, a Central Termoelétrica de Massarelos desempenhou um papel vital neste cenário já que acabará por fornecer eletricidade, não apenas para os elétricos, mas também para a própria cidade. Inicialmente, a Central utilizava em exclusivo carvão importado de Inglaterra. Contudo, em 1918, com a abertura da linha de tração elétrica para as minas de S. Pedro da Cova, a dependência do carvão inglês foi reduzida, também em virtude dos efeitos da I Guerra Mundial (Dias & Vieira, 2009). O impacto da Guerra refletiu-se na gestão financeira de *A Carris*, como documentado no Relatório do Conselho de Administração de 1919 (anexo 1). A empresa enfrentava dificuldades económicas significativas, que foram agravadas pelo conflito iniciado em 1914. Para além de outras medidas de gestão,

para compensar as perdas financeiras, foi estabelecida uma taxa adicional de oito escudos sobre o passe⁴.

Contudo, a utilização do carvão nacional traduzia uma viragem. O carvão extraído em S. Pedro da Cova era transportado até à Central em *zorras*, também designadas por *viúvas*, em homenagem às mulheres dos mineiros falecidos, que, em situação de perda ou necessidade, assumiam o trabalho pesado do transporte do carvão para garantir a sobrevivência das suas famílias. Consideradas corajosas e resilientes, essas mulheres desempenharam um papel fundamental no funcionamento da Central, refletindo a dinâmica social e a importância do trabalho feminino no início do século XX (Dias & Vieira, 2009). A importância das *zorras* ou *viúvas*, veículos de transporte de carvão e cinzas, consideradas como *carros de trabalho*, evidencia como os transportes públicos foram moldados pelas necessidades da população e pelo tecido social da época. A narrativa da *viúva* transcende o contexto técnico, destacando a dimensão humana e o impacto social do transporte e da produção energética no Porto. Assim, as transformações urbanas, económicas e sociais do período mostram como a infraestrutura de transportes foi, em simultâneo, um motor de modernização e um espelho das complexidades da sociedade.

Até 1914, a rede de viação elétrica densificou-se em torno da baixa portuense, acompanhando o aumento das deslocações motivadas pelo crescimento do centro de negócios. Em 1930, 16 anos depois, os elétricos já cobriam todos os itinerários anteriormente servidos pelo americano, com extensões significativas que acompanhavam as principais saídas da cidade. No eixo norte, a rede expandiu-se até Matosinhos, Monte dos Burgos (em direção a Viana do Castelo), Ponte da Pedra (na estrada para Braga) e estação ferroviária de Ermesinde (em direção a Guimarães). A leste, as ligações alcançavam a Venda Nova (na estrada de Penafiel) e, posteriormente, S. Pedro da Cova. Já a sul, duas linhas conectavam Santo Ovídio e Coimbrões, passando pela estação das Devesas. Este desenvolvimento demonstra que a rede de transportes

⁴ O impacto deste contexto histórico será analisado visualmente mais adiante, no estudo da coleção de bilhética.

coletivos, liderada pelo elétrico, desempenhou um papel crucial na expansão urbana do Porto, promovendo a ligação entre o centro e as zonas da periferia. Entre 1914 e 1935, os prolongamentos da rede consolidaram esta integração territorial, abrangendo áreas estratégicas, como as saídas do Amial, Areosa e S. Roque da Lameira. Além disso, as extensões em direção ao Castelo do Queijo, desde a Fonte da Moura e a Rotunda da Boavista consolidaram a rede como um motor de desenvolvimento urbano e social (Pacheco, 1992).

No início da década de 1940, *A Carris* enfrentou desafios significativos que ameaçavam o sistema de transporte elétrico. A necessidade urgente de remodelação tecnológica, os custos crescentes associados às importações de carvão, o desgaste progressivo das viaturas e a fraca rentabilidade da bilhética contribuíram para agravar a fragilidade financeira da empresa. Esta situação evidenciou a necessidade de reavaliar o modelo de gestão, refletindo as pressões económicas e as exigências de uma cidade em transformação. Em 1941, a Câmara Municipal do Porto notificou a Companhia Carris de Ferro do Porto sobre a anulação do contrato relativo à concessão de exploração da viação elétrica na cidade. Contudo, a formalização dessa decisão apenas ocorreu após o término da II Guerra Mundial, por volta de 1946. Na sequência desta situação, passou a designar-se Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP) e ficou sob gestão da Câmara Municipal do Porto.

Entre os objetivos estratégicos da nova entidade, destacava-se a modernização dos transportes coletivos, marcada pela aquisição dos primeiros autocarros, em 1948. Em 1959, a rede de transporte do Porto foi ainda ampliada com a introdução do troleicarro, veículo de tração elétrica montado sobre pneus, equipados com dois tróeis para a captação de energia. Apesar destas inovações, a coexistência do troleicarro com o tráfego automóvel crescente e o elétrico revelou-se problemática, resultando numa crescente incompatibilidade. A operação dos elétricos exigia níveis cada vez mais elevados de energia, que se tornaram insustentáveis para a Central de Massarelos. Em paralelo, o crescimento urbano e as alterações no perfil de mobilidade urbana trouxeram novos desafios. Na cidade do Porto, problemas como o estacionamento irregular, a ausência de infraestruturas adequadas para escoamento do trânsito e a

circulação de peões conduziram a propostas de reorganização urbana, incluindo a criação de zonas de estacionamento e a abertura de novas artérias. Estas mudanças, contudo, contribuíram para a exclusão progressiva dos elétricos. Adicionalmente, a perceção pública do elétrico começou a mudar: muitos habitantes consideravam-no um meio de transporte antiquado, rígido e inadequado às exigências de uma cidade em expansão. A sobreocupação, os atrasos frequentes e o elevado custo das infraestruturas inviabilizaram a sua expansão, sobretudo nas áreas periféricas. Assim, o descontentamento crescente com a falta de eficácia e flexibilidade do elétrico levou ao abandono gradual das linhas no interior da cidade (Pacheco, 1992).

Em 1967, de acordo com o Relatório de Contas desse ano, o bilhete semestral válido na rede de tração elétrica foi descontinuado, sendo substituído por dois títulos distintos: “Rede Geral” e “Carros Elétricos”. Em paralelo, os passes trimestrais destinados a estudantes passaram a permitir a circulação em toda a rede de transportes, equiparando-se, nesse sentido, aos passes mensais destinados aos operários. Este período foi marcado pela consolidação do autocarro como principal meio de transporte coletivo no Porto, ultrapassando definitivamente o elétrico em termos de quilómetros percorridos, número de passageiros transportados e receitas geradas. Tal evolução reflete o declínio do carro elétrico como principal meio de transporte coletivo no Porto (Dias & Vieira, 2009).

Em conclusão, este capítulo destaca os principais fatores que contribuem para uma compreensão abrangente da evolução do sistema de transportes na cidade do Porto. A transição de meios tradicionais, como os carros de bois e as embarcações, para novos sistemas, como o carroção e o americano, assinala um período de modernização que transformou tanto a estrutura urbana quanto as dinâmicas sociais da cidade. O crescimento industrial e a consolidação da burguesia foram determinantes na criação de novas infraestruturas, cujos impactos se refletiram na reorganização do espaço urbano e nas relações sociais da época.

É importante destacar que, embora significativas, estas inovações não foram isentas de desigualdades. O acesso aos novos meios de transporte era frequentemente limitado às classes mais abastadas, sublinhando as desigualdades sociais do período. A

implementação do caminho de ferro na cidade, autorizada em 1870 ao Barão da Trovisqueira, que, com os seus próprios recursos, iniciou a construção de uma linha de transporte movida a tração animal, marcou uma etapa importante. Em 1872, com a inauguração do primeiro *tramway*, uma linha de ferro americana, o Porto avançou significativamente na sua mobilidade urbana. A cedência da concessão da linha a outros investidores permitiu o desenvolvimento de novas linhas e a criação da Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos, mais tarde popularmente conhecida como “Companhia de Baixo”. Simultaneamente, a Companhia Carris de Ferro do Porto, ficou responsável pelas linhas centrais da cidade.

A introdução do bilhete anual, em 1876, proporcionou maior acessibilidade ao transporte, embora inicialmente fosse uma medida elitista devido ao seu custo. A unificação do bilhete anual em 1876 representou uma tentativa de promover a integração social e económica, facilitando a mobilidade e promovendo a coesão entre diversas áreas da cidade. O ponto culminante deste processo ocorreu em 1893, com a introdução da eletricidade no sistema de transportes, iniciada na linha da Restauração. Este marco não só trouxe melhorias nas condições de vida e higiene urbana, como também integrou o Porto num movimento global de modernização. A eletricidade, ao substituir a tração animal, representou um avanço na evolução da mobilidade urbana e no progresso social e ambiental da cidade, transformando a experiência do transporte público e o quotidiano dos seus habitantes.

A introdução de transportes mais acessíveis, como o americano, e a subsequente implementação dos elétricos, representam um marco no progresso da mobilidade urbana, que, apesar de ainda refletir tensões sociais, ofereceu novas possibilidades para o desenvolvimento da cidade. A modernização do Porto nos séculos XIX e XX não se limitou apenas a uma revolução nos transportes, mas também a uma mudança na configuração da própria cidade, refletindo as aspirações de um Porto mais moderno, integrado e saudável. A introdução dos transportes elétricos, em particular, simbolizou não só uma melhoria, mas também maior qualidade de vida da população, sinalizando a adaptação da cidade aos tempos modernos e a busca por um espaço urbano mais organizado e sustentável.

No entanto, as limitações da infraestrutura, aliadas a dificuldades financeiras e à obsolescência tecnológica, levaram o elétrico a perder relevância, sendo progressivamente substituído por novos meios de transporte, como o autocarro, que acabaram por consolidar-se como os principais meios de mobilidade na cidade. A Central Termoelétrica de Massarelos desempenhou um papel essencial neste processo, fornecendo não só a energia necessária para os elétricos, mas também sendo um reflexo de dinâmica social e económica da época. A sua adaptação e posterior declínio sublinham os desafios inerentes à sustentabilidade e à evolução das infraestruturas numa cidade em constante crescimento e mudança. Assim, as transformações no sistema de transportes e na produção energética no Porto ao longo do século XX ilustram a interligação entre o progresso urbano, as necessidades sociais e as inovações tecnológicas, sendo um testemunho da complexidade do processo de modernização da cidade.

Capítulo 3 – Museu do Carro Eléctrico

Este capítulo é dedicado à análise detalhada do Museu do Carro Eléctrico, iniciando com a história do edifício que, de central termoelétrica, se transformou no guardião das memórias que agora dão vida ao Museu. O espaço, com as suas paredes que ecoam fragmentos do tempo, acolhe não apenas os objetos, mas também as histórias que eles carregam. Ao longo do seu percurso, o Museu define-se por uma missão clara e por um programa expositivo que visa preservar e interpretar o património dos transportes.

Serão ainda abordadas as estratégias adotadas, os diversos núcleos da exposição e a forma como a narrativa histórica e técnica é construída para promover um processo de aprendizagem gradual. O capítulo conclui com uma reflexão sobre a relevância do Museu como espaço de educação e preservação do património, avaliando como as suas práticas podem ser compreendidas sob a ótica de uma estudante de museologia.

3.1. Do Carvão à Energia Elétrica: a Central Termoelétrica de Massarelos

O projeto da Central Termoelétrica de Massarelos, delineado em 1909, foi concebido pelo engenheiro de Obras Públicas, Luís Couto dos Santos. O edifício foi idealizado como uma estrutura fabril, integrando uma chaminé destinada à libertação dos gases resultantes da combustão do carvão – combustível essencial para alimentar a máquina a vapor responsável pela produção da energia mecânica necessária ao funcionamento dos motores térmicos dos carros elétricos. A esta estrutura principal foram acoplados diversos equipamentos complementares, em consonância com as exigências técnicas e tecnológicas da época.

A instalação da tração elétrica na cidade, esteve, desde o início, associada à existência de uma central produtora de eletricidade. Nesse sentido, a Companhia de Carris de Ferro do Porto (C.C.F.P.) adquiriu um terreno estratégico entre a antiga Fábrica do Gás e o Forno da Cal, nas pedreiras da Arrábida. Este local permitia não só a instalação das máquinas necessárias, como também a construção das oficinas e escritórios indispensáveis ao funcionamento da empresa (Dias & Vieira, 2009). Assim, é edificada

inicialmente a Central da Arrábida, cuja capacidade se revelou insuficiente face ao rápido crescimento da frota de carros elétricos, sobretudo após o fim da tração animal, em 1904. A necessidade recorrente de ter de recorrer ao fornecimento energético da Sociedade de Energia Eléctrica revelava os limites desta infraestrutura, o que acelerou o processo de construção de uma nova central.

Em 1915, inicia-se o funcionamento da Central Termoelétrica de Massarelos, marcando uma nova fase na alimentação da rede elétrica urbana. A construção desta Central ocorreu num momento de intensa renovação urbana na cidade do Porto, assinalado pela criação de novos equipamentos públicos, como balneários públicos e quartéis de bombeiros. Nesse contexto, a arquitetura do período revela uma forte influência da arquitetura francesa, que combina elementos góticos e renascentistas, destacando-se a utilização do vidro e do ferro (Tavares, 2011). Também o edifício da Central revela essas influências no desenho ritmado das suas janelas altas e curvas, dispostas em pares e emolduradas com elegância no topo. Estes elementos, delicadamente repetidos ao longo da fachada, conferem ao edifício uma harmonia que reflete o espírito moderno e industrial da época.

O edifício foi erguido numa posição elevada sobre o Vale de Massarelos, onde anteriormente existia um pequeno depósito de veículos de tração animal e uma oficina de apoio à Linha da Marginal – a primeira linha de transportes da cidade e uma das mais significativas, tanto pela extensão quanto pela localização geográfica. Durante o seu período de operação, a Central conheceu diversos melhoramentos e adaptações às novas tecnologias. Destaca-se, nomeadamente, a instalação de três grandes caldeiras alimentadas a carvão e os seus grupos geradores, em 1932 e 1937. Na Sala das Máquinas, coração do edifício, concentravam-se os processos de transformação e retificação da energia. Era a partir do grande painel que se controlavam os equipamentos e a distribuição da eletricidade pelas restantes subestações existentes na cidade.

O espaço organizava-se em naves funcionais. A Nave 1 correspondia à Sala das Máquinas, núcleo central da antiga Central Termoelétrica de Massarelos, da qual se preserva um conjunto de máquinas responsável pela produção e transformação da

energia elétrica. A Nave 2, hoje ocupada por veículos em exposição, era então conhecida como a Casa do Vapor, onde os geradores funcionavam aos pares. As fornalhas eram alimentadas com carvão proveniente de São Pedro da Cova, transportado por zorras até aos alimentadores, os mecanismos responsáveis por introduzir o carvão nas fornalhas. A água de arrefecimento necessária para a condensação do vapor era bombeada do Rio Douro a partir de uma central de bombagem, sendo de salientar a importância da localização geográfica da Central junto ao rio. Após este processo, os gases resultantes da combustão do carvão eram conduzidos até à chaminé. Este enquadramento histórico justifica e torna compreensível a decisão de se adaptar o edifício a espaço museológico, atendendo ao seu valor patrimonial e testemunho da história industrial da cidade (Dias & Vieira, 2009).

Figura 2 - Nave 1 e Nave 2 do Museu



Fonte: ©Teófilo Rego (MCE)

3.2. Estrutura de um Museu em movimento

O Museu do Carro Elétrico (MCE) localiza-se na Alameda de Basílio Teles 51, 4050-127, na União das freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos, no concelho do Porto. Fundado pela Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP), S.A., foi criado em 1992 como um Museu de Empresa, de estrutura permanente e sem fins lucrativos, tendo como missão, preservar, colecionar e divulgar um acervo dedicado aos transportes sobre carris da cidade do Porto. Alinhado com a definição do *Conselho Internacional dos Museus (ICOM)*, coloca-se ao serviço da comunidade, através da

investigação e da promoção social, tendo como meio privilegiado de comunicação a exposição, e como seus complementos, as diversas ações de envolvimento com a comunidade exterior desenvolvidas ao longo da sua história.

Figura 3 - Museu do Carro Eléctrico



Fonte: ©Maria Gomes (2025)

O seu discurso interpretativo assenta na ideia de preservação da memória do sítio, enquanto espaço ligado à produção e transformação de eletricidade no contexto do sistema de tração eléctrica no Porto. Esta valência atribui ao Museu um papel relevante na reconstituição e valorização histórica dos transportes coletivos urbanos, sendo o edifício preservado, tanto quanto possível, no seu estado original – isto é, tal como se encontrava aquando da sua desativação como Central, em 2012.

Na fase inicial, o Museu não contou com uma exposição inaugural formal. O acervo é composto por um conjunto de veículos transferidos gradualmente da Remise da Boavista – também conhecida como Estação de Recolha da Boavista, situada na área onde atualmente se localiza a Casa da Música – à medida que iam sendo restaurados.

As visitas eram orientadas pelos próprios guarda-freios⁵, num formato simples e informal, o que evidenciava a familiaridade e o vínculo emocional dos guarda-freios com os elétricos.

Em 2001, antecedendo a abertura oficial ao público, foi inaugurada a exposição *Viajantes e Passageiros – do Carroção ao Carro Eléctrico*, dedicada à história dos transportes coletivos sobre carris na cidade do Porto. Esta exposição assumiu um papel determinante: não apenas marcou a primeira grande abertura formal do Museu ao público, como também tornou acessível uma coleção que, até então, estava reservada apenas aos funcionários da STCP.

Em 2012, a Central foi oficialmente desativada, com o consequente desligamento das máquinas. Importa referir que, até essa data, apenas a Nave 2 – espaço onde se encontram expostos os elétricos – estava integrada no circuito expositivo acessível ao público, permanecendo o restante edifício encerrado e fora do percurso museológico. Na sequência da desativação da Central, o Museu foi sujeito a obras de conservação e restauro, que levaram ao seu encerramento temporário. Estas intervenções incluíram, por um lado, a construção da chamada Mininave – uma estrutura elevada, integrada na exposição de longa duração, com vista privilegiada sobre os veículos expostos – e, por outro, a reabilitação da Sala das Máquinas, até então inacessível ao público.

A inauguração da Sala das Máquinas, em 2015, constituiu um marco na valorização do património industrial da cidade. Este novo espaço expositivo enriqueceu a narrativa museológica, possibilitando uma abordagem mais ampla e imersiva, enquanto reforçou o compromisso com a preservação e divulgação da memória industrial da região.

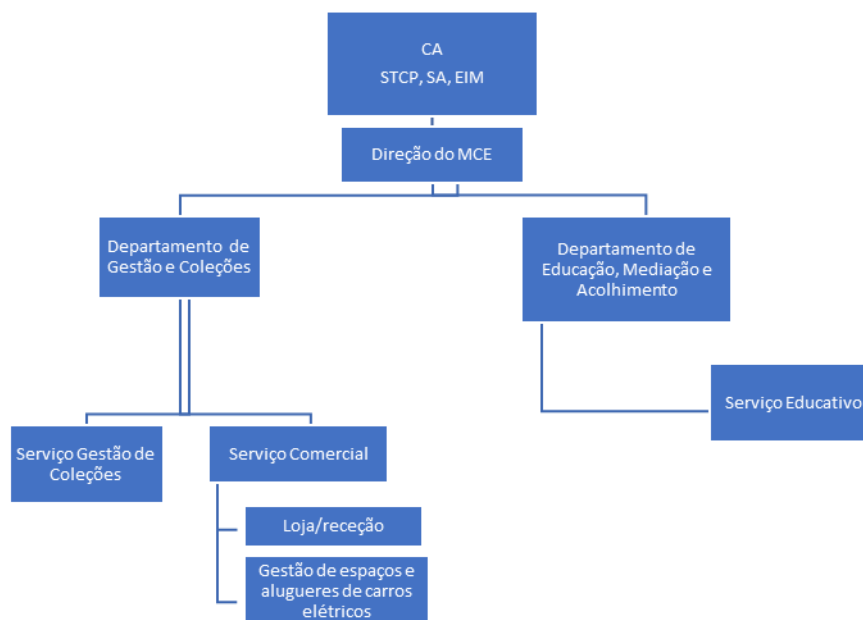
O organograma apresentado na figura 4 reproduz a estrutura organizacional do MCE⁶. Este organograma revela a ligação direta da STCP SA à Direção do MCE. Esta supervisiona dois departamentos principais: o de Gestão de Coleções e o de Educação, Mediação e

⁵ O guarda-freio era o responsável pela condução do elétrico.

⁶ Apesar de ter conhecimento de outro organograma, de carácter mais abrangente e que inclui a estrutura global da entidade gestora, optei por utilizar este, uma vez que se centra exclusivamente no MCE. Esta escolha justifica-se pelo facto de o Museu constituir o foco principal da análise e da redação deste Relatório de Estágio, em consonância com os objetivos definidos para o mesmo.

Acolhimento. O Departamento de Gestão de Coleções inclui o Serviço de Gestão de Coleções, cujo objetivo é a consolidação de boas práticas e de normas de gestão das coleções.

Figura 4 - Organograma do Museu



Fonte: ©Carla Dias (2024)

Nesse sentido, foi desenvolvido o documento Políticas e Práticas de Gestão de Coleções que orienta os procedimentos de inventariação, catalogação e classificação das coleções a serem seguidos pelos funcionários da instituição. Este Departamento engloba também o Serviço Comercial, responsável pela gestão e aluguer de espaços e de carros elétricos. Os espaços alugados são utilizados para a organização de eventos de média a grande dimensão, abrangendo tanto eventos empresariais quanto festas particulares. Os espaços alugados são habitualmente a Sala das Máquinas – o núcleo do Museu, onde ocorria a transformação de carvão em energia elétrica e a Mininave, espaço utilizado com frequência para as atividades do Serviço Educativo.

Por sua vez, o serviço de aluguer de carros elétricos dispõe de uma frota de veículos dos anos de 1920/1930, oferecendo percursos de diferentes distâncias (curtos, médios e longos) pelas linhas da cidade do Porto. Entre os percursos disponíveis, destacam-se o percurso pela Marginal, dedicado ao lazer, e as linhas da Restauração e da Batalha –

embora esta última esteja temporariamente suspensa devido às obras do Metro do Porto. As linhas da Restauração e da Batalha são tradicionalmente associadas a itinerários turísticos que atravessam o centro histórico da cidade. Por fim, o Departamento de Gestão e Coleções é responsável também pela loja/receção, onde são vendidos produtos relacionados com o Museu e os bilhetes de entrada para a instituição.

Figura 5 - Vista exterior da Mininave e Perspetiva interior da Mininave



Fonte: ©Maria Gomes (2025)

O Departamento de Educação, Mediação e Acolhimento engloba o Serviço Educativo, responsável pela realização de visitas mediadas para grupos escolares, turísticos e aqueles com necessidades específicas de apoio. Criado oficialmente em 2008, este Serviço tem como objetivo ampliar as ações de mediação, estabelecendo uma abordagem mais estruturada para envolver maior diversidade de visitantes em atividades educativas e interativas. Antes da formalização deste departamento, o Museu já desenvolvia iniciativas educativas, embora de forma menos sistematizada. As visitas promovidas pelo Serviço Educativo vão além da simples interpretação do discurso expositivo, combinando visitas guiadas com animação teatral e passeios de carro elétrico. Esta abordagem visa cativar o público, proporcionando uma experiência envolvente que também favorece a aprendizagem.

Este departamento integra na sua programação anual uma série de eventos, como o Desfile de Carros Elétricos e as celebrações do Dia Internacional dos Museus. Organiza atividades especiais em datas comemorativas, como o Dia do Pai, o Dia da Mãe, Halloween, Carnaval, entre outras. Apesar de o Museu nunca ter realizado exposições temporárias até então, em 2024 foi inaugurada a primeira sob o título *A STCP está sempre lá*, representando um marco importante na oferta cultural.

Em termos de receção geral aos visitantes, o MCE procura articular-se com os currículos pedagógicos, usando a Sala das Máquinas para oferecer aos públicos escolares, desde o pré-escolar ao 3.º ciclo do ensino básico, um espaço que é marcado pela história da produção de energia e pelo desenvolvimento industrial nacional. Para os públicos mais jovens, este espaço constitui uma oportunidade significativa de exploração sensorial, permitindo-lhes interagir com diferentes estímulos – como volumes, cores, cheiros e sons – através de atividades lúdico-pedagógicas. Entre estas, destacam-se a experiência de andar de elétrico, a observação do vestuário tradicional dos guarda-freios – que, para reforçar a conexão histórica, continuam a adotar o mesmo traje –, a perceção do som do motor do elétrico, a adaptação dos bancos conforme o destino da viagem ou, por questões de convívio, para permitir maior interação entre os passageiros durante o percurso, característica original da época.

Complementam-se estas experiências com atividades lúdicas como o jogo da macaca e as oficinas de construção de carros elétricos a partir de materiais reciclados. Estas atividades visam não apenas proporcionar uma experiência imersiva, mas também transmitir os processos e as rotinas dos trabalhadores envolvidos na produção de eletricidade, aproximando os visitantes da realidade operária da época.

Para públicos mais crescidos, como os do ensino secundário, assim como para grupos com necessidades específicas diversas, a Sala das Máquinas proporciona uma imersão profunda através da arquitetura e da histórica técnica da produção de energia. Este espaço oferece uma abordagem interdisciplinar que inclui princípios construtivos, químicos, físicos, matemáticos, históricos, económicos e sociais, promovendo um aprofundamento de temas que são essenciais não só para a compreensão do passado,

mas também uma reflexão crítica sobre as práticas de produção de energia na atualidade.

3.3. Missão e Objetivos do MCE

O MCE, localizado na Central Termoelétrica de Massarelos, tem como missão primordial a preservação e valorização da memória histórica dos transportes urbanos sobre carris da cidade do Porto. Este objetivo envolve, não apenas a conservação das instalações e das coleções, mas também a reflexão sobre o impacto social, industrial e cultural dos transportes na cidade ao longo do tempo. O edifício da Central de Massarelos, em particular, representa um marco histórico no desenvolvimento do sistema de transportes elétricos da cidade, sendo fundamental a sua preservação para a história técnica e social dos transportes coletivos do Porto.

Assim, a preservação do património industrial é uma das áreas centrais da atuação do Museu, com destaque para a Sala das Máquinas e as oficinas de manutenção dos carros elétricos. Estes espaços demonstram a relevância do património técnico industrial, que muitas vezes é negligenciado, mas que tem um papel crucial na construção da memória coletiva e na compreensão do progresso tecnológico e social das cidades. A valorização destas infraestruturas, através de ações de conservação e requalificação, permite que o Museu se posicione como um agente ativo na preservação de um legado importante para a cidade.

Além da preservação física do edifício e das coleções, o Museu do Carro Elétrico também procura aproximar-se de públicos diversos, estimulando o interesse e a reflexão sobre o impacto dos transportes na sociedade. Para isso, a instituição investe em estratégias que favorecem a educação informal e a interação do público com as exposições, promovendo uma abordagem mais acessível e dinâmica. A implementação de tecnologias interativas, como aplicativos móveis e experiências imersivas, são exemplos de como o Museu procura inovar na forma de apresentar a história, tornando-a mais atrativa e envolvente para os visitantes.

A colaboração com instituições académicas é outro pilar estratégico fundamental do Museu. Através de parcerias com universidades e escolas, o Museu visa fomentar uma abordagem multidisciplinar ao estudo dos transportes, integrando áreas como a história, a engenharia e a sociologia. Essa colaboração não só contribui para a produção de conhecimento, como também fortalece o papel do Museu como centro de aprendizagem e reflexão contínua, ampliando o seu alcance social e educativo.

Por fim, o Museu do Carro Eléctrico desempenha igualmente um papel essencial na dinamização da zona de Massarelos e na revitalização económica, social e cultural da cidade do Porto. Ao promover atividades educativas, culturais e turísticas, contribui para o fortalecimento da identidade local, enquanto se afirma como um ponto de referência na preservação do património e na promoção da história dos transportes urbanos.

3.4. As Coleções do MCE

Desde 1992, o MCE tem reunido um conjunto representativo de veículos que ilustram a evolução dos transportes públicos sobre carris. Porém, embora essa coleção constitua o núcleo que é referido na própria denominação do Museu, outros objetos de igual importância foram acrescentados ao longo dos anos. As coleções do Museu representam um legado que retrata a vida quotidiana dos funcionários da empresa, abrangendo elementos como os seus uniformes, e grande variedade de títulos de transporte que permitiam aplicar as várias tarifas, bem como diversificada documentação iconográfica. Assim, as coleções do MCE englobam um vasto conjunto de artefactos que evidenciam a história e o desenvolvimento dos transportes coletivos urbanos na cidade do Porto. Estão organizadas em quatro categorias conforme a tipologia de objetos: a coleção de grande porte, a coleção de pequeno porte, a coleção documental e a coleção lúdico-pedagógica.

A coleção de grande porte integra 28 veículos representativos da história do carro eléctrico na cidade do Porto. O número destes que está em exposição pode variar. Adicionalmente, encontram-se em depósito cerca de 13 carros eléctricos e cinco troleicarros, todos pertencentes à STCP. Importa, no entanto, distinguir que nem todos

estes veículos fazem parte da coleção museológica, estando alguns apenas confiados ao Museu a título de depósito. A Sala das Máquinas é também ela própria considerada uma coleção de grande porte devido às suas características históricas e industriais, sendo que nela consta um conjunto de máquinas daquilo do que foi a antiga Central Termoelétrica de Massarelos desde retificadores, quadros elétricos, comutatrizes, entre outros objetos.

A coleção de pequeno porte é composta por uma variedade de artefactos de dimensões e peso reduzidos, acumulados ao longo dos anos pela empresa. Esta inclui, entre outros objetos, fardas, que testemunham os trajes de trabalho utilizados pelas diferentes categorias de funcionários ao longo do tempo. Integram igualmente a coleção instrumentos técnico-científicos, como os usados para mediação, bem como ferramentas associadas a ofícios como a fundição e carpintaria. Estão também presentes diversos acessórios, nomeadamente chapas de identificação – utilizadas para indicar a função do trabalhador na empresa – e chapas de destino, que se colocavam nos carros elétricos com a finalidade de informar os passageiros quanto às linhas de destino. Completam ainda este conjunto sacolas de cobrador, luvas, moldes em madeira, que correspondem a modelos utilizados internamente na produção de partes componentes dos carros elétricos e outros equipamentos e ferramentas que terão sido empregues em contexto real de trabalho.

A coleção documental pode ser subdividida em três categorias principais. A primeira categoria, a coleção de bilhética, é composta por títulos de viagens, passes de assinatura e talões, abrangendo o período desde 1881 até à atualidade. Em segundo lugar, a coleção de fotografia, engloba uma variedade de suportes, incluindo negativos, diapositivos, opacos e digitais, representando diferentes épocas e formatos. Por fim, a terceira categoria, designada por ‘outras coleções’, inclui documentos diversos, como cartas de guarda-freios e documentos relacionados com os fiscalizadores⁷, incluindo

⁷ Os fiscais ocupavam uma posição hierarquicamente superior à do guarda-freio e tinham como principal função a fiscalização do serviço. Competia-lhes verificar se os percursos estavam a ser realizados com regularidade, assegurar o cumprimento das normas de conduta e inspecionar o estado físico dos guarda-freios, nomeadamente em casos de suspeita de consumo de álcool, entre outras responsabilidades.

relatórios e contas. Adicionalmente, fazem parte desta coleção documental objetos como cartões de identificação de profissionais da empresa e diplomas de “conductor excelente”, ou seja, um documento que reconhecia publicamente o mérito de determinado funcionário. A grande maioria destes documentos foram oferecidos ao Museu por antigos funcionários ou respetivos familiares.

A coleção lúdico-pedagógica é constituída por objetos, que, devido à sua originalidade e características associadas ao processo industrial que lhes deu origem, podem ser utilizados para fins de demonstração, substituição ou atividades lúdico-pedagógicas. Entre os exemplos representativos desta coleção encontram-se réplicas de fardas de guarda-freios ou condutores, alicates de cobrador, chapas de destino, motores ou pequenas máquinas.

Para além das suas coleções, o Museu dispõe de um Centro de Documentação e Informação (CDI), que teve origem na antiga biblioteca da STCP, S.A. Este CDI reúne um conjunto de obras bibliográficas dedicadas à história do carro elétrico e à sua implementação na cidade do Porto. Existe ainda uma parceria com o Arquivo Distrital do Porto, que é o responsável pela preservação e disponibilização do fundo histórico da Companhia Carris de Ferro do Porto, bem como de toda a documentação produzida pela STCP. Esta colaboração permite articular os serviços de consulta das duas instituições e estabelecer uma ligação privilegiada com o Arquivo Distrital, garantindo o acesso a documentação atualizada acerca dos transportes sobre carris, na cidade do Porto.

3.5. Programa Expositivo

O programa expositivo do MCE tem como principal objetivo proporcionar uma compreensão da evolução do carro elétrico e do seu impacto na transformação da cidade, em estreita relação com o processo produtivo de energia que o sustentou. A atual exposição de longa duração, *Entre Linhas – A reinvenção de um espaço*, inaugurada em 2015, apresenta a história dos transportes sobre carris através de uma abordagem cronológica e pedagógica, permitindo aos visitantes explorar antigos espaços da Central Termoelétrica de Massarelos.

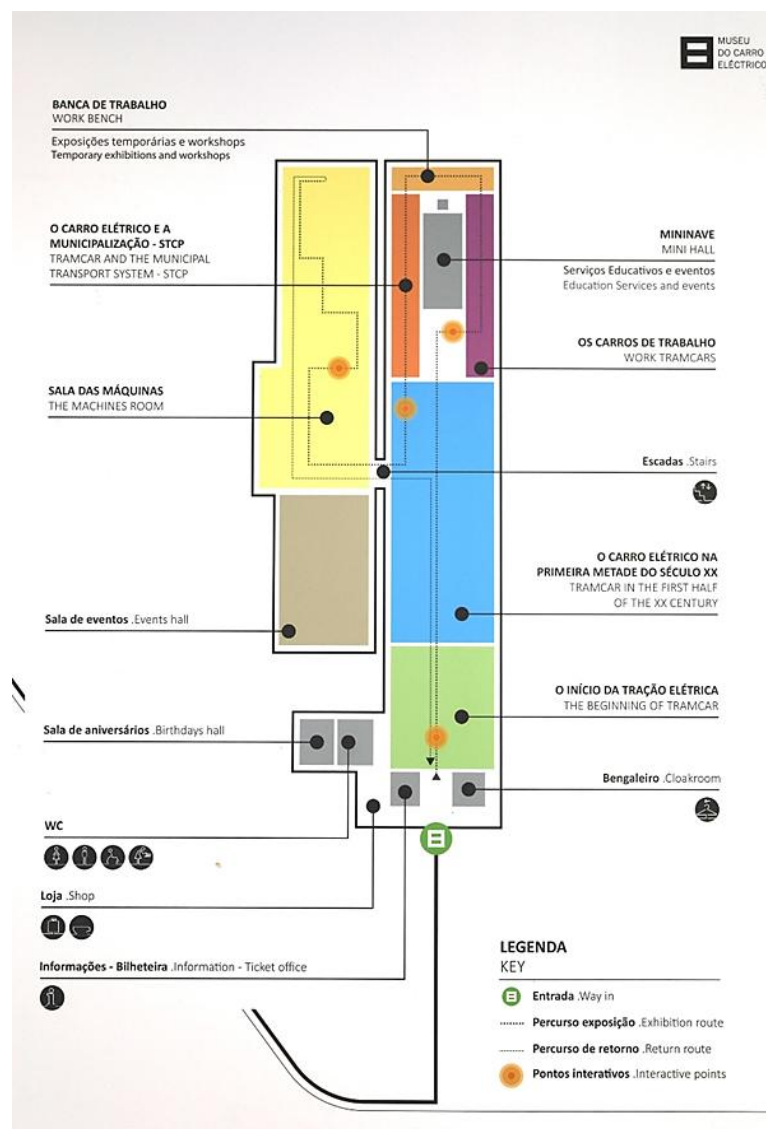
Mais recentemente, em abril de 2024, no âmbito da comemoração dos 50 anos do 25 de Abril, o Museu acolheu a exposição temporária, *A STCP está sempre lá*. Para a concretização desta exposição, a STCP desafiou doze pessoas que vivenciaram a Revolução dos Cravos enquanto funcionários da empresa a partilharem as suas memórias. Para alcançar esse objetivo, foram-lhes lançadas questões como: “Que memórias guarda do dia 25 de Abril de 1974?”, “Como se vivia na empresa antes e no ano da revolução?”, e “De que forma a empresa se transformou desde então?”. Com base nos testemunhos recolhidos, procuraram-se objetos e documentos nas coleções do Museu e nos arquivos da STCP que pudessem ilustrar os depoimentos dos doze funcionários e, em simultâneo, contextualizar esse período histórico.

Ao percorrer as duas exposições, é possível identificar, não apenas os conteúdos apresentados, mas também as escolhas museográficas que moldam a experiência do visitante. Comparando a exposição de longa duração com a exposição temporária compreende-se que estas revelam diferentes abordagens narrativas e estratégias de mediação. Considerando esses aspetos, procedi a uma reflexão fundamentada sobre os resultados expositivos, o diálogo estabelecido com o público e a forma como o programa expositivo contribui para a transmissão de conhecimentos e para a valorização da memória coletiva. Neste subcapítulo, sucedendo à análise da exposição de longa duração, é também abordada a Sala das Máquinas, a qual, para além de ser considerada uma coleção de grande porte, integra a exposição de longa duração do Museu. Localizada na Nave 1 do edifício, a Sala das Máquinas assume um papel fundamental na narrativa expositiva, permitindo aos visitantes uma imersão no processo de transformação de carvão em energia elétrica.

Observando a planta da exposição, compreende-se que o seu começo é logo após a receção/loja, ultrapassando uma porta com sensores. Ao entrar no espaço expositivo, o visitante é imediatamente capturado por uma visão que exhibe a beleza singular dos veículos expostos, dispostos por ordem cronológica de forma a evocar a memória da cidade. O ambiente foi cuidadosamente projetado para recriar a sensação de um cenário urbano em movimento, onde o piso em *macadame* e as linhas de carris incrustadas no chão, em conjunção com as catenárias que eram indispensáveis à circulação dos

elétricos, criam uma atmosfera que remete à vivência quotidiana dos transportes sobre carris. Esta disposição do espaço, ao fazer imergir o público num contexto remanescente da rua, procura mais do que simplesmente expor os objetos; sugere uma experiência sensorial que transporta o visitante ao coração da história, onde os veículos não são meros artefactos, mas protagonistas de um tempo e de uma cidade em transformação. Antes de proceder à análise da exposição, importa referir que, no início de cada secção – ou na maioria delas – existe um painel informativo que introduz o tema e contextualiza os objetos apresentados (apêndice 1).

Figura 6 - Planta da Exposição



Fonte: ©MCE (2025)

O primeiro núcleo, *O Início da Tração Elétrica*, apresenta uma introdução que contextualiza as origens dos transportes coletivos na cidade do Porto, destacando o papel fundamental do Barão da Trovisqueira, que, após acumular fortuna no Brasil, fundou a Companhia Carril de Ferro. Este núcleo explora a transição do carroção para o americano e, por sua vez, para o carro elétrico, evidenciando a inovação que este trouxe para a cidade e remetendo para o ano de 1895. Além disso, numa vitrine de pequena dimensão, situada ao lado do painel informativo, encontra-se uma chapa de identificação de um guarda-freio e condutor, bem como um livro relativo ao estatuto da Companhia Carris de Ferro do Porto.

No segundo núcleo, *O Carro Elétrico na Primeira Metade do Século XX*, é explorada a evolução do carro elétrico durante a primeira metade do século XX. Este núcleo foca-se na expansão da rede de transporte, nos desafios enfrentados pelos transportes coletivos, como o desgaste dos veículos e as dificuldades financeiras da bilhética e a pressão popular por melhorias no serviço. Numa vitrine de pequena dimensão encontram-se expostos uma chapa de destino, utilizada para identificar o percurso e destino dos veículos, e um bilhete anual, que ilustra a evolução do sistema de pagamento da época.

O terceiro núcleo, *O Carro Elétrico e a Municipalização – STCP*, aborda a municipalização da Companhia Carris durante o Estado Novo, analisando como os transportes públicos foram usados como ferramentas para consolidar o ordenamento urbano da cidade.

Por fim, o quarto núcleo, *Os Carros de Trabalho*, dedica-se às viaturas de apoio essenciais à manutenção do sistema, como os carros-torre, o vagão de socorro e os atrelados de transporte de mercadorias, além de outros veículos usados na manutenção e instalação dos carris e linhas aéreas.

É neste percurso que se insere a Sala das Máquinas, elemento principal da antiga Central Termoelétrica de Massarelos, reunindo um conjunto de máquinas, a maioria de origem suíça ou alemã, que desempenharam um papel essencial na produção e transformação de energia elétrica entre 1915 e 2012. Este espaço é considerado um importante

testemunho histórico e tecnológico do desenvolvimento industrial da época (apêndice 2).

O processo de produção de energia iniciava-se com a queima de carvão. Este era esmagado até se tornar em pó fino para facilitar a sua combustão, sendo então queimado na caldeira, constituída por um grande conjunto de tubos por onde passava água. A queima do carvão gerava calor, aquecendo a água e fazendo com que esta se transformasse em vapor de alta pressão. Este era canalizado para uma turbina, que, impulsionada pelo vapor, começava a girar. A rotação da turbina acionava um alternador, que gerava corrente elétrica. Após passar pela turbina, o vapor era resfriado e condensado novamente em água, que voltava a ser aquecida para continuar o ciclo. Este processo permitia que a Central gerasse eletricidade de forma contínua, para alimentar os carros elétricos. Este ciclo traduz o funcionamento básico de uma central termoelétrica, onde a energia térmica (do carvão queimado) é convertida em energia mecânica (que faz girar a turbina) e, finalmente, em energia elétrica (gerada pelo alternador).

A segunda área expositiva na Sala das Máquinas, é o Painel da Central, onde se encontra o sistema de distribuição da corrente elétrica em alta tensão. Este painel abrangia três pisos, sendo que no segundo piso se encontram as doze celas de cimento armado, que desempenhavam funções de ligação, comando e medição da eletricidade; no piso térreo, estão o quadro e a mesa de comando, usados para o controlo manual de todos os equipamentos, com três saídas para as subestações do Castelo do Queijo, da Telheira e de Contumil; no terceiro piso, localizam-se equipamentos, como os para-raios, que protegiam as máquinas contra picos de corrente. Este sistema garantiu a distribuição segura e eficiente da eletricidade gerada pela central.

O terceiro núcleo da Sala das Máquinas é dedicado aos sistemas auxiliares e de refrigeração, essenciais para o bom funcionamento da Central. Aqui, encontravam-se bombas de óleo e bombas de vácuo, que ajudavam a manter os equipamentos nas condições ideais da operação. No piso inferior – atualmente inacessível ao público, mas que tive a oportunidade de visitar – encontra-se o sistema de refrigeração, que utilizava

água retirada do Rio Douro ou de nascentes subterrâneas para arrefecer as máquinas, prevenindo o sobreaquecimento.

Ao integrar a Sala das Máquinas no percurso da exposição de longa duração, o Museu oferece uma perspetiva mais abrangente e coerente sobre a rede de transportes elétricos, valorizando não apenas os veículos que circulavam à superfície, mas também a infraestruturas técnica que, nos bastidores, lhes dava vida.

A exposição de longa duração do MCE revela um conjunto de desafios que estão intimamente relacionados com a forma como a narrativa museológica é construída, com a gestão interna dos recursos humanos e financeiros, e com as escolhas de enfoque na apresentação do acervo. Embora a exposição possua diversas coleções, a dos veículos assume um papel central, sendo considerada a espinha dorsal do acervo. Contudo, a meu ver, a sensação predominante é a de que os objetos estão expostos sem uma contextualização profunda, o que limita a experiência do visitante. O Museu, ao centrar-se quase exclusivamente nos veículos, oferece uma visão que, embora rica em termos de conteúdo técnico e histórico, não é completamente acessível sem o apoio de uma visita guiada. A ausência de uma narrativa mais integrada, que transcenda o aspeto técnico dos veículos, faz com que a exposição pareça algo desarticulada, não permitindo uma imersão total na história e no impacto social dos transportes. Apesar da tentativa de ambientação a uma rua, o foco mantém-se demasiado centrado no objeto em si e nas suas especificidades técnicas – insuficiente para permitir ao público uma leitura mais abrangente, capaz de explorar as múltiplas dimensões sociais, culturais e simbólicas que os veículos poderiam representar. Esta abordagem restrita limita o potencial interpretativo do Museu, que poderia potenciar mediações mais diversificadas e interativas, promovendo uma experiência mais rica e crítica, capaz de conectar o visitante com o contexto histórico e social dos transportes urbanos.

Assim, as visitas guiadas são extremamente valiosas e tornam-se imprescindíveis para uma compreensão mais ampla da exposição. Na sua ausência torna-se difícil o público apreender os significados ou possíveis implicações dos objetos expostos, o que evidencia uma limitação estrutural da própria exposição. Gradualmente, o Museu tem procurado introduzir uma nova abordagem narrativa, que valoriza mais a dimensão

social e económica dos transportes. Esta mudança é relevante, pois reconhece que o tópico dos transportes não cruza com aqueles artefactos apenas nas suas dimensões técnicas, mas através deles pode-se refletir nas necessidades e transformações da sociedade. A integração desta dimensão social, no entanto, ainda carece de maior desenvolvimento e visibilidade dentro da própria exposição.

Durante vários anos, a abordagem expositiva do Museu centrou-se quase exclusivamente numa apresentação focada nos veículos e naquilo que era considerado o tema principal do acervo. Gradualmente, a gestão do MCE foi reconhecendo a importância das coleções de pequeno porte na preservação da memória social e tem vindo a integrar essa perspetiva na sua abordagem museológica. Esta mudança reflete-se, não só na reformulação das visitas guiadas, mas também na forma como os trabalhadores do Museu comunicam com o público no quotidiano, procurando transmitir uma narrativa mais abrangente. Verifica-se, assim, uma preocupação em infletir para uma abordagem mais centrada nas pessoas, na medida em que são elas que dão vida às instituições culturais, e não apenas as coleções, mais ou menos vistosas. Os transportes não existem de forma isolada, mas antes como resposta às necessidades da população, acompanhando as suas exigências e transformações. Deste modo, ao longo da exposição, sempre que é abordado determinado meio de transporte, o foco não recai sobre a sua descrição técnica, mas antes sobre os seus impactos económicos e sociais, o contexto da sociedade da época, as suas necessidades e limitações.

Outro fator que limita a qualidade da exposição está relacionado com a gestão interna do Museu, em particular no que diz respeito à escassez de recursos humanos e financeiros. O Departamento de Gestão de Coleções do Museu enfrenta desafios significativos devido aos limitados recursos humanos, que atualmente detém apenas duas pessoas para essa função. Embora sejam profissionais especializados, a acumulação de outras responsabilidades dentro da instituição impede uma dedicação exclusiva a esta área. Como consequência, a investigação aprofundada das coleções, essencial para a construção de narrativas mais ricas, diversas e contextualizadas, torna-se difícil de concretizar. Acredito que com uma investigação mais aprofundada, seria possível revelar e interligar a vasta informação já reunida, mas que permanece sem o

tratamento adequado devido à ausência de um profissional dedicado exclusivamente ao estudo e documentação das coleções. Disso resulta a exposição de objetos sem um estudo prévio tão aprofundado quanto seria desejável. Para além de limitar a experiência do público, esta fragilidade restringe também o potencial de descoberta e articulação da vasta informação presente nos arquivos do Museu e no Centro de Documentação. Uma abordagem mais aprofundada da cultura material permitiria, não apenas valorizar o acervo museológico, mas também enriquecer o conhecimento interno da instituição, possibilitando a identificação de novas relações entre os objetos e a sua história.

Por outro lado, o esforço de renovação em curso tem também como um dos seus principais obstáculos as limitações orçamentais. Por exemplo, algumas vitrines tiveram de ser removidas devido aos custos associados à reabertura da Sala das Máquinas, após a intervenção de restauro, consumindo integralmente a verba disponível. Ficaram, assim, reduzidas as possibilidades de exibição de pequenos objetos na exposição de longa duração, embora as vitrines restantes continuem a ser utilizadas para a apresentação de algumas peças de pequeno porte. Entretanto, está prevista para 2030 uma reformulação integral da exposição, com o objetivo principal de destacar as coleções de pequeno porte, o que refletirá uma transição clara para uma narrativa mais orientadora para a memória coletiva e para a história dos trabalhadores da empresa. Esses desenvolvimentos representarão um avanço significativo na aproximação do público à história dos transportes do Porto, mas evidenciam, em simultâneo, a necessidade de recursos e estratégias mais robustos para uma gestão eficaz das coleções. Torna-se fundamental que este processo de transformação continue a enfatizar a importância de uma abordagem museológica que valorize tanto os grandes marcos históricos como as vivências individuais que lhes estão subjacentes.

No que diz respeito à mediação da informação, o MCE tem vindo a utilizar ferramentas tecnológicas para melhorar a experiência do visitante. Anteriormente, era utilizado um audioguia, mas em outubro de 2023, esta tecnologia foi abandonada devido à complexidade de associar códigos a cada objeto exposto. Em seu lugar, foi implementada uma aplicação móvel que permite o registo de QR codes. Através desta

aplicação, os visitantes podem direccionar a câmara do seu telemóvel para qualquer veículo exposto e o sistema identifica-o automaticamente, disponibilizando a informação em formato auditivo. Esta mudança representa uma nova forma de mediação da informação que minimiza a necessidade das legendas tradicionais e proporciona uma experiência mais acessível e interativa.

Ao longo do percurso expositivo do MCE são integrados na exposição diversos objetos de pequena dimensão, como, por exemplo, chapas de identificação de guarda-freios e condutores, que, apesar da sua aparente simplicidade, possuem um elevado potencial para o enriquecimento da narrativa museológica. Contudo, a ausência de uma contextualização temática, necessariamente mais aprofundada, dificulta a construção de uma ligação significativa entre os visitantes e a história social associada a estes artefactos. A integração de informações complementares, como a identificação dos seus antigos proprietários e respetivo tempo de serviço ou registos fotográficos existentes e, idealmente, o cargo profissional ocupado, bem como, caso fossem guarda-freios ou motoristas, os percursos que faziam, poderia contribuir para uma experiência mais chamativa e socialmente envolvente. Para além de preservar a memória dos trabalhadores da empresa STCP, esta estratégia permitiria reforçar o sentimento de pertença e identificação da comunidade com o Museu, na medida em que os visitantes poderiam reconhecer familiares ou, eventualmente, identificar-se na exposição. Este tipo de abordagem, não só reforçaria a ligação afetiva entre o público e a instituição, como também consolidaria a função social do Museu enquanto espaço de representação e valorização da história coletiva dos transportes na cidade do Porto.

Ainda assim, ao concluir a visita à exposição de longa duração, o visitante fica absorvido pela narrativa que o envolve e é levado a refletir sobre os objetos e os veículos expostos, os quais, apesar das suas limitações de contextualização, conseguem construir uma ligação entre o passado e o presente. É expectável que a experiência de explorar os transportes e os artefactos expostos desperte, por vezes, uma curiosidade mais profunda – um desejo de conhecer mais, de compreender as histórias não contadas que esses objetos guardam. Este impulso natural para explorar mais fundo também se reflete na experiência dos próprios profissionais do Museu, que, perante áreas mais

técnicas da exposição, sentem necessidade de aprofundar os seus conhecimentos para transmitir melhor a informação ao público. Um exemplo disso ocorre na Sala das Máquinas, onde a imponentia visual do espaço contrasta com a dificuldade em interpretar os seus conteúdos técnicos. Para ultrapassar essa dificuldade, torna-se necessário abordar alguns dos principais componentes da instalação industrial e o respetivo modo de funcionamento, relatando os passos fundamentais do ciclo de produção de energia elétrica já descritos acima aquando da descrição deste espaço da exposição de longa duração.

A complexidade dos conteúdos técnicos presentes na Sala das Máquinas é amplamente reconhecida, tanto pela equipa responsável pelas visitas guiadas, como pela própria direção do Museu. Consciente dos desafios impostos à mediação com o público, a direção do MCE tem promovido iniciativas de formação interna, procurando reforçar a preparação da equipa para lidar com conteúdos desta complexidade técnica. Neste contexto, foi organizada uma visita técnica conduzida por dois engenheiros da Ordem dos Engenheiros – o Professor Doutor Machado e Moura, da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, e o Engenheiro Mário Almeida, Responsável pela Ordem dos Engenheiros do Norte – que apresentaram, de forma acessível, os princípios básicos de funcionamento das máquinas. A abordagem à exposição, contou, assim, com o contributo direto desses peritos, o que permitiu esclarecer diversos aspetos técnicos, sendo determinante para a construção da presente leitura interpretativa.

Não obstante os esforços para dominar as questões técnicas relativas à Sala das Máquinas, dada a sua relevância de testemunho técnico e histórico, uma reflexão global sobre a exposição permite constatar a escassez da informação acessível ao público em geral. Atualmente, este espaço expositivo conta apenas com um painel explicativo, o que se revela manifestamente insuficiente perante a densidade dos conteúdos apresentados. Neste sentido, consideraria pertinente o desenvolvimento de um conjunto de esquemas técnicos simplificados, cuja exibição contribuiria para uma melhor compreensão dos processos ali ilustrados. Tal proposta assumiria particular relevância para os visitantes sem formação na área, mas também se revelaria útil enquanto instrumento de apoio ao trabalho da própria equipa do Museu. A inclusão

destes elementos visuais nas visitas guiadas permitiria uma estruturação mais eficaz do discurso expositivo, ao passo que, para os visitantes autónomos, funcionaria como suporte interpretativo complementar, enriquecendo a experiência museológica. Além de contribuir para a formação da equipa, a preocupação com a transmissão eficaz de conhecimento também se traduz no enriquecimento do próprio percurso expositivo.

A disposição espacial da exposição de longa duração conduz naturalmente os visitantes à exposição temporária, estrategicamente situada a partir de uma parede ao fundo da sala. A necessidade de atravessar esse espaço para prosseguir a visita assegura uma comunicação fluida entre a exposição de longa duração e a temporária, permitindo integrar ambas as narrativas de forma envolvente. Por permitir maior flexibilidade da narrativa e da abordagem temática, a exposição temporária oferece a oportunidade de complementar a exposição de longa duração, proporcionando uma exploração mais aprofundada de aspetos específicos, sociais ou técnicos, que possam não ter sido suficientemente explorados no percurso expositivo principal. Na situação atual, ao entrar na exposição temporária, o visitante vê-se imerso numa nova camada da história dos transportes, com uma narrativa mais especializada e focada, que convida a uma reflexão mais detalhada e enriquecida. A experiência interativa e renovada que surge na exposição temporária permite alargar o entendimento sobre a importância social, económica e histórica dos transportes, promovendo uma ligação mais profunda entre o público e a memória coletiva da cidade do Porto (apêndice 3).

Tal como referido, a exposição temporária *A STCP está sempre lá*, inaugurada em abril de 2024, no âmbito das comemorações dos 50 anos do 25 de Abril, tem como objetivo central dar voz aos trabalhadores da STCP que viveram a Revolução dos Cravos na empresa. Doze funcionários, que estavam em funções na época, partilharam as suas memórias e experiências sobre o 25 de Abril e o impacto que a revolução teve nas suas vidas e na sua forma de trabalhar na STCP. Os testemunhos recolhidos revelam experiências distintas, mas há elementos comuns entre as histórias, como palavras, sentimentos e momentos que permanecem marcados na memória coletiva. Dos relatos, selecionaram-se objetos e documentos que contextualizam a Revolução.

O propósito desta exposição temporária é convidar os visitantes a refletirem sobre o valor da liberdade e sobre como este conceito, muito mais do que abstrato, é vivido de forma individual e coletiva, e como a história da STCP e dos seus trabalhadores fazem parte dessa experiência de liberdade. A exposição temporária divide-se em três núcleos expositivos. O primeiro, considerado o núcleo introdutório, pretende mostrar que, antes do 25 de Abril, a STCP era uma empresa de cargos hierarquizados, maioritariamente composta por homens. Os operários começavam a trabalhar muito novos e o trabalho era árduo e executado em condições difíceis. A disciplina e o medo faziam parte do dia a dia dos trabalhadores. Apesar disso, a empresa demonstrava vários sinais de preocupação social, como a existência de serviços de saúde e iniciativas de carácter lúdico – grupos de teatro, banda de música e coro –, assim como a promoção de uma Colónia de Férias para os filhos dos trabalhadores.

Este núcleo expositivo apresenta uma placa onde se pode ler “É proibido fumar, foguear, usar luz de chama livre”. A partir deste elemento, partilham-se testemunhos que ilustram a realidade social da época, sobretudo no que diz respeito à situação política e aos contratos profissionais, abordando os direitos e deveres dos trabalhadores na empresa. Mencionam-se também as limitações do quotidiano, como a necessidade de licença para possuir um simples isqueiro, além do facto de só existir um sindicato.

Está também exposto um macaco manual, destinado a ilustrar a exigência de força física nas atividades dos trabalhadores, destacando a complexidade do seu trabalho, principalmente no manuseio de carros elétricos. Este objeto evidencia as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores para o levantamento de veículos de várias toneladas. Dentro deste núcleo, encontra-se ainda uma vitrine que alberga um conjunto de objetos, como bolsas de ordenados. Antes da Revolução, os trabalhadores não tinham um vencimento fixo, podendo receber por dia (à jornada), por semana ou por quinzena. Cada trabalhador possuía um número de identificação e o respetivo vencimento era-lhe entregue numa bolsa de pano correspondente a esse número, a qual era propriedade do Serviço de Pessoal. O ordenado em numerário, era depositado no interior da bolsa e retirado pelo trabalhador. Também estão expostos outros objetos como chapas de

identificação, títulos de transporte e prato e talheres da STCP, todos eles elementos significativos da vivência e rotina dos trabalhadores.

O segundo núcleo expositivo da exposição temporária é considerado o núcleo principal da exposição, pois foca o *25 de abril de 1974: O dia*. Nele está exposto um rádio de marca *Grundig*, que foi um dos elementos centrais para difundir as notícias da Revolução, pois chegou a todos pela rádio. Contudo, o dia 25 de abril de 1974 foi um dia normal de trabalho. Os carros elétricos, os troleicarros e os autocarros continuaram a circular e os trabalhadores continuam a trabalhar com normalidade. Nos espaços da STCP, principalmente no meio oficial, era comum ter o rádio como companhia e fonte de informação sobre acontecimentos diários. Apesar da rotina aparentemente inalterada, o 25 de Abril de 1974 representou uma viragem profunda no panorama político e social português. Em concreto para os trabalhadores da STCP, o pós-revolução trouxe transformações significativas nas condições laborais, nos direitos sindicais e na própria relação com as estruturas patronais e estatais. A presença do aparelho de rádio na exposição adquire, assim, um duplo valor: não só como objeto técnico e símbolo de uma época, mas também como testemunho do modo como a informação circulava e mobilizava consciências.

A rádio foi, de facto, um dos meios mais poderosos de disseminação dos acontecimentos revolucionários, servindo tanto como ferramenta de controlo como de libertação. Nos espaços de trabalho, como as oficinas e os gabinetes da STCP, o rádio era simultaneamente ruído de fundo e canal de contacto com o mundo. A exposição sublinha esta ambivalência: por mais que a rotina se repetisse, o mundo seguia outro caminho – e o rádio, silencioso na vitrine, ecoa essa mudança.

A exposição está organizada de forma a colocar em diálogo as imagens e os objetos, com o objetivo de transmitir a experiência vivida por cada um dos trabalhadores. Isso permite que os visitantes não apenas compreendam os acontecimentos sob uma perspetiva histórica, mas também sintam a conexão emocional e humana por trás de cada testemunho. Existe ainda um ecrã tátil que exhibe vídeos complementares, onde os visitantes podem ouvir diretamente os testemunhos dos trabalhadores, reforçando o

caráter pessoal e único da narrativa⁸. Apresenta as perspetivas daqueles que experienciaram o 25 de Abril de 1974 no contexto da STCP. Os testemunhos recolhidos revelam uma avaliação positiva das transformações ocorridas após a Revolução, destacando os avanços ao nível das condições laborais e da modernização da empresa. Consideram que, atualmente, a STCP dispõe de maiores capacidades para responder às necessidades do público, beneficiando de melhorias significativas nas frotas, nas infraestruturas e nas condições oferecidas aos seus trabalhadores. A liberdade conquistada após o processo revolucionário é, assim, associada a um progresso estrutural e funcional, que continua a refletir-se no quotidiano da empresa.

Por fim, o terceiro núcleo expositivo da exposição temporária, intitulado *Depois do 25 de Abril*, destaca um conjunto de objetos de pequeno porte que documentam as transformações institucionais e materiais ocorridas no seio da STCP após a Revolução. Entre eles, encontram-se um exemplar do *Relatório Geral Interno das Diversas Atividades em 1974 e Respectivas Contas*, alterações ao Acordo Colectivo de 1974, um número do *Jornal STCP*, datado de 1979, uma placa metálica de autocarro da marca Volvo, passes de transporte e exemplares de uniformes. Objetos aparentemente funcionais adquirem, neste contexto, um valor documental e simbólico, ao testemunharem a reorganização da empresa, a afirmação de novos direitos laborais e o processo de adaptação a uma nova realidade.

Em comparação com a exposição de longa duração, considero que esta proposta expositiva se destaca de forma notável. Os objetos selecionados parecem alinhar-se de maneira eficaz com a narrativa proposta, reforçando a sua pertinência e significado. O ecrã tátil disponibilizado, além de permitir a visualização dos testemunhos dos trabalhadores, oferece informações complementares sobre os objetos apresentados, contribuindo para a sua contextualização e valorização. Este recurso digital é, sem dúvida, um elemento relevante, promovendo uma experiência mais interativa e

⁸ Os vídeos permitem uma maior envolvimento do público, em contraste com a simples exposição de objetos, sem ligação contextual profunda. Ao dar a ver e ouvir histórias e memórias, a exposição torna-se mais emocional e marcante, criando vínculos mais fortes, como: “eu estive ali” ou “eu identifico-me com isto” - https://www.youtube.com/watch?v=Uj-_Z7Fby5Y

acessível, o que aproxima o público da narrativa exposta. O esforço para recorrer à documentação do Arquivo revela a intenção clara de enriquecer o discurso museológico, promovendo não a mera visibilidade da coleção, mas também o seu potencial narrativo. Tal como foi mencionado, a exposição temporária desperta eficazmente uma sensação de pertença, permitindo que o visitante se reconheça na história que lhe é apresentada.

Capítulo 4 – Estágio Curricular

A realização do Estágio Curricular, enquanto prática integrada no plano de estudos do Mestrado em Museologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, teve lugar no Museu do Carro Eléctrico. Decorreu em regime presencial, com início a 4 de novembro de 2024 e término a 31 de maio de 2025. A orientação académica esteve a cargo da Professora Doutora Alice Duarte, enquanto a orientação por parte da entidade de acolhimento foi assegurada pela Dra. Carla Dias. Assim, a elaboração do presente Relatório de Estágio constitui a formalização e conclusão deste percurso formativo.

A definição do plano de Estágio resultou de uma articulação entre a instituição de acolhimento e a identificação dos meus próprios interesses académicos e profissionais, procurando conciliar as áreas que despertavam maior curiosidade com as necessidades concretas do Museu. Deste diálogo surgiu a proposta de dedicar o Estágio à área de estudos de coleções e documentação. Com o acordo de ambas as partes, ficou acordado que o Estágio se centraria na análise da coleção de passes, integrada no acervo museológico do Museu do Carro Eléctrico. Este foco permitiu-me desenvolver uma abordagem prática sobre como estes objetos podem ser analisados, inventariados e compreendidos no contexto mais alargado da gestão de coleções.

O Estágio foi motivado pelo desejo de aprimorar competências na área de estudo e gestão de coleções e pelo interesse em conhecer a realidade do Museu de forma mais abrangente. A articulação entre as necessidades da instituição e os meus próprios objetivos levou à definição de uma abordagem multidisciplinar, permitindo-me participar em diversas atividades. Embora me tenha mantido focada no plano de Estágio, foi igualmente importante compreender o funcionamento interno do Museu, ou seja, o trabalho que acontece “nos seus bastidores”. Nesse sentido, procurei contribuir para a dinâmica do Museu, colaborando com os seus profissionais em diversas tarefas e oferecendo apoio sempre que possível.

4.1. Procedimentos de Inventariação no Museu

Para uma melhor compreensão deste capítulo, é importante esclarecer quais são os procedimentos adotados pelo Museu para o respetivo inventário. Toda a informação relativa a esse assunto consta da *Política de Gestão de Coleções* do Museu, que é onde estão reunidas todas as informações para proceder e como fazer uma inventariação mais correta dos objetos museológicos.

Ao longo dos anos foi intenção da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, a unidade de gestão que tutela o Museu, formar um espaço que celebrasse a memória dos transportes públicos da cidade. Assim sendo, desde a sua inauguração reúne um conjunto de veículos representativos da evolução dos transportes, mas também conjuntos de mecanismos e equipamentos técnicos que caracterizavam a vida diária de todos os funcionários, os seus uniformes e grande variedade de títulos que permitiam aplicar as várias tarifas ao diversificado público e documentação iconográfica da empresa que servia a cidade do Porto (*Política de Gestão de Coleções*, 2001).

O desenvolvimento das coleções do MCE foi consentâneo com a sua missão, bem como com os seus objetivos. Nalguns casos, o desenvolvimento da coleção pode ser considerado “oportunista”, por permitir a incorporação de espécies ou artefactos que não estavam contemplados no programa da instituição. Como já referido, as coleções dividem-se em quatro tipologias: Grande Porte, Pequeno Porte, Documental e Lúdico-Pedagógica.

A coleção de Grande Porte inclui duas categorias distintas de veículos, que englobam carros elétricos, automóveis, atrelados e diversas máquinas, tais como transformadores, retificadores, comutatrizes e excitatrizes. Como também já referido, a Sala das Máquinas integra esta coleção de grande porte, sendo um espaço fundamental para a compreensão do funcionamento técnico e histórico do Museu. Por seu lado, a coleção de Pequeno Porte abrange três categorias diferentes: as fardas, que consistem nos trajes de trabalho dos diferentes funcionários; os instrumentos técnico-científicos, usados como instrumentos de mediação; e as ferramentas de fundição e carpintaria,

além de acessórios como chapas de identificação e de destino, sacolas de cobrador e luvas.

A Coleção Documental constituiu o principal foco deste Estágio, não apenas por nela se incluir o núcleo de bilhética, mas também por ter sido aquela com que manteve maior contacto durante o Estágio Curricular. Esse envolvimento traduziu-se, sobretudo, na realização de tarefas de inventariação das várias tipologias documentais que a compõem, o que permitiu uma reflexão alargada sobre a terminologia e as metodologias aplicadas na descrição e categorização destes objetos com naturezas tão diversas. Esta coleção integra, então, todos os exemplares de bilhética e documentais que, de forma direta ou indireta, contam a história do desenvolvimento dos transportes urbanos sobre carris na cidade do Porto, desde os seus primórdios até à contemporaneidade.

No conjunto da bilhética destacam-se três categorias fundamentais: os bilhetes, os passes de assinatura e os títulos de transporte em geral, todos incluídos na designação genérica de bilhética. Esta tipologia foi objeto de análise mais aprofundada, por constituir a base de sustentação do plano de trabalhos desenvolvido durante o Estágio e da proposta expositiva que dele resultou. Entre os diversos tipos de bilhetes analisados, os passes de assinatura revelaram-se particularmente relevantes, não apenas pela sua expressiva representatividade no conjunto inventariado, mas também pelo interesse que suscitam do ponto de vista da sua materialidade e linguagem visual. Ao contrário dos passes contemporâneos, que tendem a privilegiar a funcionalidade em detrimento da dimensão estética, os exemplares mais antigos distinguem-se por um grafismo cuidado que denota uma clara intenção de apelo ao olhar.

Os passes de assinatura, consoante a sua antiguidade, apresentam-se geralmente em papel ou cartão com um formato retangular aproximado ao de um cartão de visita. O seu *design* varia consoante a época, sendo possível encontrar, num mesmo ano, diferentes modelos em circulação. Com frequência, os exemplares possuem um fundo decorado com padrões geométricos repetidos e elementos gráficos elaborados, com ornamentos florais e margens ornamentadas. A tipografia que realizou a respetiva impressão é legível e identificável, embora surja por vezes estilizada, e é habitual a inclusão do número do assinante, do ano e do período de validade (mensal, semestral

ou anual), indicado através de menções como “1938”, “1938 – 1º Semestre” ou “1938 – 2º Semestre”. Importa referir que, nos exemplares analisados, não era identificada qualquer referência ao valor pago pelo utente. A presença de uma fotografia do titular do passe é também recorrente, podendo ser posicionada ao centro, no canto superior direito ou esquerdo. Em determinados exemplares, entre a fotografia e o nome da empresa, insere-se o logótipo da Companhia Carris de Ferro do Porto, representado por um losango com as iniciais “CFP”, ou, em outros casos, o logótipo da “STCP”. Na parte inferior do documento surge com frequência a assinatura manuscrita do Administrador Delegado, embora, na maioria dos casos, a legibilidade do nome se encontre comprometida. No verso, encontram-se geralmente as condições de utilização, contendo instruções sobre os direitos e deveres do passageiro.

No que respeita aos bilhetes diários, os exemplares analisados pertencem à STCP, entidade que sucedeu à CCFP na sequência do processo de municipalização e reorganização dos serviços de transporte urbano. Imediatamente abaixo da designação da empresa, surge indicado o valor do título de transporte – frequentemente 1\$50 (um escudo e cinquenta centavos) ou 80\$ (oitenta escudos) –, seguido de a advertência “Conservar o bilhete”, prática comum à época, com o intuito de alertar o passageiro para que mantivesse o comprovativo até ao final da viagem. Estes bilhetes apresentam ainda um número de controlo disposto verticalmente no lado direito e uma grelha com numeração de 1 a 14, acompanhada por duas letras, que correspondiam às diferentes zonas da cidade. Esta grelha permitia o registo manual da data de utilização, através de perfuração com alicate, operação levada a cabo pelo revisor ou condutor. Estes exemplares caracterizam-se por serem de reduzidas dimensões, materialmente frágeis, e evidenciam um *design* marcadamente funcional, que contrasta com o cuidado gráfico dos passes semestrais ou anuais.

Integra ainda a Coleção Documental a categoria da fotografia, que compreende suportes como negativos, diapositivos, opacos e digitais de diversos tipos de espécies documentais. Durante o Estágio, tive igualmente a oportunidade de realizar tarefas relacionadas com esta tipologia, nomeadamente com diapositivos, tópico que desenvolvo nos capítulos seguintes. Os diapositivos consistem em pequenos suportes

plásticos com uma imagem fotográfica em transparência, inserida numa moldura rígida – geralmente branca – onde é comum encontrar-se uma inscrição manuscrita, feita com caneta esferográfica, na parte superior, com o objetivo de identificar o conteúdo da imagem ou o autor.

Paralelamente, tive igualmente contacto com a categoria de Outros Documentos, também pertencente à Coleção Documental, onde se incluem exemplares como cartas de guarda-freio, diplomas de “Conductor Excelente”, Licenças de Guarda-Freio, cartões de identificação, entre outros. Estes objetos foram também alvo de inventariação no decurso do Estágio, representando uma parte significativa do trabalho desenvolvido, marcado pela diversidade dos materiais do acervo documental analisado.

A Coleção Lúdico-Pedagógica reúne objetos oriundos dos serviços operacionais da empresa – excedentes, materiais obsoletos ou reaproveitados – que foram deslocados da função original para fins de demonstração e aprendizagem no contexto museológico. Ainda que não correspondam, em rigor, ao conceito de coleção museológica, estes objetos são assim considerados pelo Museu, tendo em vista a sua função educativa. Por poderem ser manuseados regularmente e estarem sujeitos a desgaste, encontram-se excluídos dos processos habituais de inventário, sendo registados apenas através de uma listagem por existência. A coleção subdivide-se em duas categorias: manuseamento e desgaste, que engloba artefactos como fardas, alicates de cobrador e chapas de destino, bem como os objetos pedagógicos que requerem desgaste rápido, como bilhetes e bases de passes, e partes e componentes, que incluem motores e máquinas.

Antes de iniciar o processo de inventariação, procedi à leitura do *Manual da Política de Gestão de Coleções*, associado ao processo de inventário do Museu do Carro Elétrico. De forma a compreender plenamente a lógica interna da organização das coleções, dediquei especial atenção à estrutura adotada pela instituição, garantido que a prática desenvolvida estivesse em conformidade com as metodologias instituídas. Como não podia deixar de ser, iniciei a inventariação respeitando o sistema definido pelo Museu para a atribuição dos números de inventário.

A identificação de cada objeto é realizada através de um número trinominal e alfanumérico, composto pela sigla da instituição (MCE), seguida do ano de incorporação, do número de entrada correspondente ao lote e do número sequencial do objeto dentro desse lote, separados por pontos. Por exemplo, o número “MCE.2023.4.1” refere-se a um objeto incorporado em 2023, no âmbito de uma oferta realizada nesse ano, já que o número 4 corresponde ao lote de peças doadas, sendo o primeiro objeto inventariado desse conjunto, o que é indicado pelo número 1.

Assim, adotei a metodologia específica recomendada pelo Museu para a realização da inventariação, de acordo com os procedimentos habitualmente seguidos pelos seus técnicos. Numa primeira fase, registava o número de inventário de cada objeto (passe) numa folha de rascunho, utilizada internamente por todos os profissionais envolvidos no processo de inventário. Este registo informal, partilhado entre os diferentes elementos da equipa, permite assinalar de forma provisória os objetos já analisados e garante a continuidade do processo. Funciona, assim, como uma ferramenta de organização e controlo. Todos os números de inventário atribuídos até à atualidade constam destas folhas, constituindo-se, assim, como uma base de consulta essencial ao trabalho desenvolvido.

Posteriormente, procedia ao preenchimento dos campos constantes do *Livro de Inventário Geral II*, que constitui o registo manual de todas as entradas no acervo do Museu até ao momento. Este documento assume particular relevância enquanto primeiro registo interno que comprova a incorporação de um objeto nas coleções museológicas. O *Livro* contempla diversos campos: a “Entrada”, que corresponde ao número de entrada -por exemplo, “E. 247” –, cuja função é organizar e identificar os diferentes conjuntos de objetos recebidos; o “Número de Inventário”, onde se inscreve o número específico atribuído a cada peça; o “Método de Entrada”, que assinala a natureza da incorporação: oferta ou doação; e o “Nome do Proprietário”, que regista a identidade da pessoa responsável pela entrega ao Museu.

Antes de concluir o preenchimento do *Livro de Inventário Geral II*, iniciava em simultâneo o preenchimento da *Ficha de Registo de Entrada*, um documento que reúne um conjunto de informações complementares sobre o objeto e o processo de

incorporação. Esta *Ficha* inclui dados como o tipo de movimento, o número de inventário, o nome, morada e contacto telefónico da anterior proprietária ou proprietário – um procedimento que se revelou particularmente recorrente durante a inventariação das coleções. Este procedimento permite ao Museu manter um canal de contacto com a pessoa doadora, caso surjam dúvidas ou sejam necessárias informações adicionais. É comum redigir também uma breve contextualização do conjunto entregue, procurando assim facilitar e orientar o subsequente trabalho de inventariação. Ainda na *Ficha de Registo de Entrada* existem diversos parâmetros obrigatórios a serem preenchidos, entre os quais: o tipo de objeto (por exemplo, passe de assinatura semestral, anual ou outro tipo de documento), as dimensões – sempre começando pela altura e seguidas do comprimento – e a descrição da peça. Este último parâmetro é essencial para a identificação do objeto, especificando a sua tipologia, ano a que diz respeito, número presente no bilhete, empresa emissora e pessoa a quem pertencera. A descrição, ainda que sucintamente, deve procurar apresentar os elementos distintivos do bilhete ou passe.

Outro parâmetro a considerar de particular relevância era o estado de conservação. A avaliação seguia uma escala predefinida que incluía as seguintes categorias: “Muito Bom”, “Bom”, “Regular”, “Deficiente” e “Mau”. A classificação “Muito Bom” é para ser atribuída a peças em perfeito estado de conservação, enquanto a categoria “Bom” indica que, apesar de a peça não apresentar problemas de conservação relevantes, podem existir pequenas lacunas ou falhas. A designação “Regular” aplica-se a objetos que já apresentam danos visíveis e que justificam a intervenção de um conservador restaurador. No caso de peças com necessidade urgente de conservação deve ser utilizada a categoria “Deficiente”, sendo a designação “Mau” reservada a objetos muito danificados, com graves problemas estruturais ou materiais.

Após o preenchimento de todos os campos na *Ficha de Registo de Entrada*, procedia à assinatura com o meu nome e à indicação da data em que os objetos tinham sido inventariados. Concluída esta etapa, retomava o preenchimento do *Livro de Inventário Geral II*, onde registava os dados em falta, nomeadamente a identificação e descrição previamente elaboradas no *Registo de Entrada*: o estado de conservação atribuído, a

data e a localização. Esta última, indicada como “Reserva – pasta passes 2023”, manteve constante ao longo de todo o processo, uma vez que todos os objetos inventariados se encontravam efetivamente guardados nesse local dentro da reserva. Todos estes elementos constituem registos obrigatórios no âmbito do processo de inventário, assegurando a rastreabilidade dos objetos, bem como a organização interna da instituição museológica. Para completar esta fase do processo, efetuei a marcação dos objetos no seu verso, no canto inferior direito. A marcação corresponde ao número de inventário. Em todos os objetos, com diferentes tipos e qualidades de papel, a marcação foi realizada a lápis de carvão.

4.2. Aplicação das Normas de Inventário

Em relação ao trabalho de inventário desenvolvido, surgiram, naturalmente, alguns receios. Procurei sempre respeitar os procedimentos estabelecidos no Museu e aplicar os conhecimentos adquiridos ao longo do meu percurso académico e profissional. Tinha considerado a possibilidade de elaborar descrições mais detalhadas de cada passe, com especial atenção ao *design* e aos motivos decorativos. Compreendi que cada profissional tem a sua forma de descrever e que essa diversidade interpretativa também é um contributo valioso. O mais importante, afinal, é assegurar a identificação do objeto e o preenchimento dos campos obrigatórios.

Durante o processo, uma curiosidade em particular chamou-me a atenção: a existência de variações gráficas nos passes emitidos pela mesma entidade, no mesmo ano. No caso da Companhia Carris de Ferro do Porto, verifiquei que os passes semestrais e anuais apresentavam diferenças formais, o que contraria a ideia inicial de que todos os passes emitidos num determinado período partilhariam um *design* uniforme. Esta constatação, aparentemente simples, resultou da análise cuidada dos exemplares que me passaram pelas mãos, e levou-me a consultar passes já inventariados para confirmar esta diversidade. Trata-se de um detalhe revelador da riqueza inesperada que pode ser encontrada neste tipo de documentação, o que reforça a importância de um olhar atento sobre os elementos materiais e formais dos objetos.

No início do processo de inventariação, senti alguma insegurança, uma vez que descrever este tipo de objeto exige não apenas um conhecimento específico, mas também alguma sensibilidade na escolha de terminologia apropriada. Tratava-se da primeira vez que tinha contacto com este tipo de coleção e a responsabilidade de a descrever autonomamente levou-me a consultar descrições anteriormente realizadas, com o intuito de compreender os critérios habitualmente adotados e assegurar coerência nos registos. O meu objetivo era encontrar um equilíbrio entre a fidelidade ao objeto e a continuidade dos procedimentos em vigor. Assim, tanto no *Livro de Inventário Geral II*, como nas *Fichas de Registo de Entrada*, optei por uma fórmula descritiva simples, baseada no primeiro exemplo que me foi transmitido: “Passe do 2º semestre, do ano 1947, com o nº 7934, da Companhia Carris de Ferro do Porto, pertencente ao Sr. Avelino Conceição Cruz”.

Tive também a oportunidade de inventariar bilhetes ocasionais ou diários, com os quais nunca tinha trabalhado. Embora já conhecesse a sua existência, desconhecia os critérios mais adequados para a sua descrição. Com o apoio e orientações fornecidas pela orientadora de Estágio, compreendi a importância de registar, de forma sistemática, o tipo de bilhete, a cor, o tipo de impressão, o número impresso e, sempre que possível, a data de utilização, indicada pela picotagem⁹. Apesar da simplicidade aparente da tarefa, o seu impacto foi significativo. O manuseamento destes objetos despertou em mim uma dimensão emocional inesperada. A consciência de que aqueles documentos foram utilizados por pessoas concretas, conferiu-lhes um carácter quase íntimo. Em diversos momentos, senti-me profundamente tocada por esse contacto com memórias materiais. Considero-me privilegiada por ter tido acesso a estes fragmentos de vida quotidiana, e esse sentimento reforçou a importância de uma abordagem documental respeitosa.

Assegurar e contribuir para o bom estado de conservação dos passes foi também parte integrante do processo. Para garantir a proteção dos passes, utilizei luvas de algodão

⁹ A expressão “picado” refere-se à ação do cobrador, que utilizava um alicate para perfurar o bilhete, validando assim a sua utilização.

durante o manuseamento. Após a sua análise e avaliação, finalizava o procedimento escrevendo o número de inventário a lápis no canto inferior direito do passe, de forma discreta e na horizontal. Caso esse espaço estivesse ocupado por anotações ou outras informações relevantes no verso, optava por registar o número na horizontal, adaptando a inscrição à configuração de cada exemplar. Os passes eram, então, acondicionados individualmente em micas de poliéster isentas de ácido, que protegem o papel da perda de cor, do amarelecimento e de outros processos de degradação.

A documentação inventariada foi digitalizada com recurso à impressora disponível no Museu. Este processo implicou, não só a digitalização, mas também a atribuição do número de inventário a cada ficheiro digital, seguido do recorte das imagens para envio à responsável pela sua inserção no sistema InArte¹⁰. Esta tarefa revelou-se particularmente exigente no caso dos bilhetes ocasionais, dado o seu pequeno formato, que dificulta a obtenção de imagens nítidas. Por esse motivo, foi necessário repetir o procedimento, recorrendo desta vez à máquina fotográfica existente no Museu. Este processo revelou-se particularmente moroso, uma vez que implicou voltar à Reserva, preparar o equipamento e registar novamente cada objeto. Sempre que havia a fotografia de um bilhete que não tinha a qualidade pretendida, repetia o procedimento até obter um resultado satisfatório.

Realizei a inventariação manual da totalidade dos objetos definida no plano de Estágio antes de ter acesso ao InArte. Esta base de dados segue padrões internacionais de documentação e disponibiliza parte da coleção *online*. Embora tivesse já ouvido falar da plataforma em contexto académico, esta foi a primeira vez que a utilizei em contexto prático e autónomo. Por motivos alheios à minha responsabilidade, só tive acesso ao sistema em janeiro, numa fase em que o registo manual estava já concluído. Este desfasamento provocou-me alguma apreensão inicial, sobretudo pela complexidade do sistema e pela necessidade de transpor toda a informação já organizada para este novo suporte digital. Ainda assim, essa etapa revelou-se uma oportunidade para rever os

¹⁰ O sistema InArte é o sistema de gestão do património cultural móvel, desenvolvido pela empresa Sistemas do Futuro.

registos e enriquecê-los, introduzindo descrições mais desenvolvidas e ajustadas ao nível de detalhes permitido pela plataforma.

No preenchimento da base de dados InArte beneficiei das indicações fornecidas pela orientadora sobre os parâmetros a preencher e das suas pacientes explicações sobre o funcionamento da plataforma. Ciente da complexidade do sistema para quem se encontra numa fase inicial de aprendizagem, mostrou-se sempre disponível para esclarecer dúvidas e acompanhar o processo. Cedeu-me, inclusive, um exemplo de inventário previamente inserido na plataforma – referente a um carro de atrelado – sugerindo que seguisse essa estrutura como referência. Com o tempo, fui-me familiarizando com a base de dados, explorando registos anteriores e observando os parâmetros mais utilizados. Isso permitiu-me adotar uma abordagem mais sistemática, centrada nos seguintes campos principais: Número de Inventário, Designação, Categoria, Classificações, Coleções, Cores, Cronologia, Designações, Entrada, Estado, Funções/Uso, Incorporação, Inventariantes, Localização, Marcas, Materiais, Medidas, Numerações, Proprietários, Proveniência e Técnicas (apêndice 4).

Para preencher o campo **Categoria**, consultei a Política de Gestão de Coleções do Museu para aplicar a terminologia correta. Optei pela Categoria 8 – Artefactos de Comunicação –, que abrange subtipos como artefactos documentais, instrumentos de troca ou símbolos pessoais. No caso de licenças e documentos de trabalhadores, classifiquei-os como Artefactos Documentais. Os passes, por sua vez, foram considerados Instrumentos de Troca, pois representavam o pagamento de um serviço. A sua inclusão em Artefactos de Comunicação foi justificada, uma vez que funcionam como documento identificadores e estabelecem um contrato entre a empresa e o utilizador.

Nas **Classificações** indiquei o tipo de documento (por exemplo, passe anual, licença de guarda-freio, entre outros), sublinhando a sua função: permitir o acesso a um serviço ou comprovar o vínculo profissional com a empresa. No campo **Coleções**, todos os objetos se integraram na coleção documental/coleção bilhética. Para as **Cores**, registava a cor de fundo, os motivos decorativos e a impressão gráfica de cada exemplar. A **Cronologia** baseava-se nas datas inscritas nos documentos, como prazos de validade e a data de entrada no Museu.

Nas **Designações**, utilizei uma linguagem acessível. Por exemplo, um “bilhete ocasional” foi também identificado como “bilhete diário”. No campo **Entrada**, registava a data e o tipo de incorporação, no caso, sempre por oferta, identificando quem fez a entrega, o grau de parentesco com o titular do documento e as motivações da doação. Essa informação também foi registada nos campos de **Proveniência** e **Incorporação**, junto com o nome da responsável pela integração no acervo. No campo **Estado**, reconheço que a avaliação de conservação pode ser subjetiva, dependendo da experiência e sensibilidade de quem observa. No campo **Funções/Uso**, a maioria dos objetos da coleção de bilhética foi tratada como “contrato de transporte”, enquanto os outros documentos foram considerados “identificações” ou “licenças de exercício profissional”.

O campo **Inventariantes** incluía o meu nome e a data em que o Registo de Entrada foi feito, considerando que esse é o momento em que o objeto passa a integrar oficialmente o acervo. A **Localização** seguia a indicação da *Ficha de Registo de Entrada*, à qual acrescia informações mais detalhadas sobre o local de armazenamento, como, por exemplo, “Reserva pasta passes 2023”. Para além disso, incluía a localização precisa dos documentos na Reserva de Pequeno Porte, mais especificamente na “Coleção de Bilhética e Álbuns Fotográficos, na estante 3”, sempre acompanhada da data de inventariação. As **Marcas** correspondiam à identificação de logótipos das empresas de transporte, enquanto os **Materiais** indicavam o tipo de material dos objetos. As **Medidas** correspondiam às medidas recolhidas previamente no *Registo de Entrada* (altura e comprimento). As **Numerações** incluíam elementos numéricos, como datas e números de assinantes ou outras inscrições. O campo **Proprietários**, registava a identidade da pessoa a quem os objetos tinham pertencido, incluindo a data de entrega. O campo **Proveniência** incluía o nome da pessoa responsável pela entrega e o local (Museu do Carro Eléctrico). Finalmente, no campo **Técnicas**, a impressão gráfica foi a técnica predominante entre os documentos analisados.

Este trabalho de inventariação não só proporcionou um maior entendimento sobre a coleção, mas também evidenciou a importância de uma abordagem metódica e sistemática na documentação dos objetos. O registo detalhado e a utilização de uma plataforma digital especializada garantiram que cada objeto fosse adequadamente

identificado e integrado no acervo, facilitando o acesso e a consulta futura, tanto por profissionais como pelo público. Este processo, embora simples à primeira vista, será fundamental para preservar a memória do transporte público da cidade, respeitando as histórias que, como ecos suaves, vivem em cada objeto, guardando as memórias que o tempo não apaga, mas que carrega silenciosamente no seu íntimo.

4.2.1. Fortunato Vieira Soares

A coleção que pertenceu ao Sr. Fortunato Vieira Soares foi oferecida ao Museu, no dia 13 de setembro de 2023, pela sua neta, Maria Fernanda Magalhães. A oferta foi acompanhada de uma nota explicativa documentando os percursos realizados pelo Sr. Fortunato Vieira Soares, que utilizava regularmente o elétrico como meio de transporte para se deslocar da baixa da cidade à Avenida da Boavista, mais precisamente à zona do Pinheiro Manso.

No total, foram inventariados 31 passes – anuais e semestrais – cuja cronologia se estende de 1914 a 1944. Durante o manuseamento da coleção, foi possível identificar anotações no verso de alguns passes, nomeadamente endereços como “Rua Ciríaco Cardozo 109”, “Rua Santa Catarina 898”, “Rua Santa Catarina 1230”, “Rua Camões 237”, “Rua Heliodoro Salgado 144” e “Rua Bonjardim 625”. Motivada pela curiosidade relativamente a estas inscrições, estabeleci contacto telefónico com Maria Fernanda Magalhães que me forneceu informações adicionais sobre os percursos percorridos pelo seu avô. Referiu que este frequentava regularmente o percurso entre a Rua de Santa Catarina, onde morou, e a Rua Ciríaco Cardoso, onde ficava a Fábrica Portuense dos Botões. Posteriormente, passou a residir na Rua do Bonjardim nº 625, junto ao fotógrafo Timóteo. A partir daí, mantinha um percurso frequente, utilizando o elétrico para realizar a “praça” enquanto comercial da firma, a fábrica produtora de botões. Este contacto com a neta revelou-se fundamental para a reconstituição dos seus percursos profissionais regulares, permitindo aferir que o elétrico constituiu um meio de transporte essencial na sua atividade comercial. Os passes, por sua vez, comprovam essa

mobilidade pela cidade do Porto, funcionando como testemunhos materiais dos percursos efetuados no desempenho da sua profissão.

Um aspeto que despertou particular interesse durante o processo de análise dos passes foi a evolução da aparência do Sr. Fortunato Vieira Soares nos registos fotográficos associados. A partir de uma determinada época, através de um bilhete semestral de 1929 (2º semestre), é possível observar que este optou por adotar um visual sem bigode. Esta mudança subtil, mas evidente, enriquece a narrativa da coleção, conferindo-lhe uma dimensão mais humana e pessoal.

Figura 7 - Mudança de Visual



Fonte: ©MCE (2024)

A investigação associada a esta coleção não decorreu de forma contínua, uma vez que, para rentabilizar o tempo de trabalho – nomeadamente os períodos de espera pela confirmação de determinadas informações – optei por intercalar tarefas trabalhando em simultâneo no inventário de outras coleções.

Com base nas informações fornecidas por Maria Fernanda Magalhães, neta do Sr. Fortunato, realizei uma pesquisa preliminar utilizando a plataforma Google Maps, com o objetivo de identificar a sua residência e o local de trabalho, nomeadamente a fábrica onde este desempenhava as funções de comercial. As duas moradas inscritas no verso dos passes foram interpretadas como correspondendo às localizações em questão, conforme indicado pela neta do Sr. Fortunato. Durante esta investigação, deparei-me, contudo, com desafios relacionados com as alterações urbanísticas ao longo do tempo. A inexistência de ferramentas que permitissem visualizar as ruas do Porto em períodos

históricos anteriores dificultou a identificação precisa das localizações, sobretudo devido à presença atual de obras ou apartamentos turísticos.

Prossigui com investigações complementares de modo a associar dados aos passes, identificando no portal do Arquivo Municipal do Porto uma referência à Fábrica Portuense dos Botões, localizada na Rua Ciríaco Cardoso, n.º 287, numa área descrita como rural e industrial de Lordelo do Ouro do ano de 1939-1940. Esta descoberta, baseada numa vista aérea da cidade, confirmou a existência da fábrica. Além disso, considerei que identificar um edifício a partir de uma vista aérea seria um desafio significativo devido às alterações do traçado urbano ao longo do tempo. Face a estas limitações, enviei um *e-mail* ao Arquivo Municipal do Porto, apresentando-me e explicando o contexto da minha pesquisa, com o objetivo de obter informações adicionais sobre a Fábrica Portuense dos Botões. De forma inesperada, durante uma pesquisa posterior sobre a Fábrica Portuense dos Botões, encontrei uma carta datada de 1943. O documento tratava da monopolização da produção de botões, envolvendo um alemão e um português. Adicionalmente, a carta anexava uma lista de fabricantes portugueses, na qual constava a Fábrica Portuense dos Botões, situada na Rua Ciríaco Cardoso, n.º 287, na Foz do Douro, Porto.

Face ao avanço da investigação e à resposta recebida por parte do Arquivo Municipal do Porto, decidi marcar uma reunião com a neta do Sr. Fortunato Vieira Soares. O objetivo era confirmar algumas informações sobre os percursos regulares que o seu avô realizava, mas também partilhar os documentos que, entretanto, consegui reunir, nomeadamente uma licença de obras e a planta da antiga Fábrica Portuense dos Botões. A reunião com Maria Fernanda Magalhães realizou-se no dia 27 de janeiro, pelas 11 horas. Tinha elaborado um conjunto de questões orientadas para melhor compreender o quotidiano do Sr. Fortunato Vieira Soares, o seu percurso profissional, o contexto industrial da cidade do Porto e, sobretudo, a importância dos elétricos nas suas deslocações regulares. A conversa procurou, por um lado, reconstruir o seu trajeto comercial e, por outro, compreender de que forma o transporte público – neste caso, o elétrico – foi determinante para o desempenho da sua atividade. Algumas das questões colocadas incidiram sobre a rotina do Sr. Fortunato, as linhas que utilizaria com maior

frequência, a relação com a fábrica e com os seus clientes, bem como a percepção que a família guarda do impacto da fábrica no tecido social e económico da cidade. Perguntei ainda se existiam cartas, fotografias ou outros documentos que pudessem complementar a história da coleção. Esta reunião revelou-se fundamental para aprofundar o conhecimento sobre o contexto em que os passes foram utilizados, permitindo perceber que estes documentos, mais do que simples títulos de transporte, testemunham um quotidiano profissional marcado pela mobilidade, pela cidade e pelos percursos que nela se entrecruzam. Neste sentido e após alguns apontamentos recolhidos durante a reunião, elaborei um resumo das informações fornecidas com o objetivo de integrar esses dados na documentação associada à coleção do Sr. Fortunato.

Maria Fernanda Magalhães doou ao Museu do Carro Eléctrico os passes do seu avô, Fortunato Vieira Soares, após os ter encontrado ao arrumar os pertencentes da mãe. Nunca chegou a conhecer o avô, mas ouviu histórias sobre ele através da avó. Fortunato Vieira Soares foi proprietário da Fábrica Portuense dos Botões, um negócio familiar que partilhava com os irmãos, incluindo Rodrigo Vieira Soares. A fábrica, construída em 1920, situava-se na Rua Ciríaco Cardoso, perto de Pinheiro Manso. Rodrigo Vieira Soares, irmão de Fortunato, chegou a viajar para a Alemanha para aprender técnicas de pintura e coloração de botões, já que era considerado um artesão especializado. Estes pormenores revelam, não só a busca pelo aprimoramento técnico, mas também uma característica marcante da época: a emigração como um caminho para a aprendizagem e desenvolvimento de novas competências. Era comum, na época, que muitos portugueses, em busca de melhores condições de vida e trabalho, se aventurassem para o estrangeiro, trazendo consigo uma bagagem de conhecimento que contribuía para a evolução das indústrias locais. O processo de emigração e a busca por conhecimentos fora das fronteiras nacionais eram, assim, também um reflexo das aspirações mais amplas de uma sociedade em mudança, onde a ligação ao mundo e a troca de experiências se tornavam fundamentais para o processo de industrialização.

O pai de ambos ter-se-á também chamado Rodrigo Vieira Soares, mas a informação não é clara. A família residia num palacete na Rua de Santa Catarina, nº 1230 (atualmente o local da Mundauto). Maria Fernanda acredita que a fábrica estivesse registada em nome

de Rodrigo, o irmão mais velho. No entanto, não sabe ao certo se o bisavô – pai de Fortunato (seu avô) e do irmão deste – também se chamava Rodrigo Vieira Soares. Segundo relatos da avó, Fortunato era um homem muito pequeno e magro, dinâmico e acelerado, sempre ativo. Era um pouco reservado no que diz respeito à vida profissional, pois, segundo a mãe de Maria Fernanda Magalhães não falava de trabalho em casa. Não gostava de ficar dentro da fábrica com tarefas administrativas; preferia estar na rua, visitando clientes e fazendo encomendas. Desempenhava funções comerciais, percorrendo as lojas do Porto que compravam botões.

Dado o contexto das suas atividades e a presença de moradas diferentes no verso dos passes, é possível supor que Fortunato utilizava o elétrico com regularidade para realizar essas visitas. As diferentes moradas presentes no verso dos seus passes sugerem que o transporte era uma parte habitual do seu percurso diário, facilitando a ligação entre os diversos pontos da cidade onde desenvolvia a sua atividade. Contudo, após o encerramento da fábrica, cuja razão a neta desconhece, os filhos não herdaram qualquer documentação ou bens do negócio, que ficaram na posse dos irmãos de Fortunato.

No que respeita à vida pessoal, Fortunato foi casado duas vezes. Quando se casou com a avó de Maria Fernanda Magalhães, já era viúvo e tinha dois filhos pequenos. O casal viveu na Rua do Bonjardim, nº 625, que também é a morada do nascimento de Maria Fernanda Magalhães. Antes disso, Fortunato morava na Rua de Santa Catarina nº 1230 com os pais e os irmãos num palacete. A avó de Maria Fernanda, natural de Penafiel, quando se casou com Fortunato e passou a viver na Rua do Bonjardim nº 625, assumiu o papel de responsável pela casa e pelas crianças. Na época, muitas mulheres não trabalhavam fora de casa, sendo o seu papel essencialmente doméstico e familiar. Enquanto Fortunato se dedicava ao negócio da família, a sua esposa era a figura central na gestão do lar, garantindo a estabilidade familiar.

O elétrico era parte integrante da vida quotidiana de Fortunato Vieira Soares, que o utilizava regularmente nos seus trajetos profissionais. Quando residia na Rua do Bonjardim, deslocava-se habitualmente até à Rua Ciríaco Cardozo, onde trabalhava, apanhando o elétrico nas imediações do edifício do Jornal de Notícias. Esta rotina revela

não só a importância do elétrico como meio de transporte urbano na cidade do Porto, mas também o modo como servia de elo entre os diferentes espaços da sua atividade comercial. A neta, Maria Fernanda Magalhães, recorda que o avô utilizava exclusivamente passes de transporte – uma prática que está na origem da coleção que hoje se conserva no Museu. Apesar da frequência com que recorria ao elétrico, era conhecido por ser impaciente com atrasos e, por vezes, optava por fazer o percurso a pé quando o transporte demorava a chegar. Esta prática evidencia não só a dependência do transporte público, mas também a frustração que, por vezes, este sistema causava aos seus utilizadores. Os elétricos que passavam na zona onde viveu seguiam em direção ao Castelo do Queijo ou à Batalha, permitindo-lhe uma ligação mais fácil entre casa e o local de trabalho. Esta proximidade e regularidade de uso reforçam a centralidade do elétrico na sua rotina diária. Curiosamente, essa ligação prolongou-se na geração seguinte: Maria Fernanda Magalhães, recorda com carinho as viagens de elétrico da sua infância, muitas delas para ir à praia, e acredita que a afeição que desenvolveu por este meio de transporte terá sido influenciada pelas histórias do avô e pela importância que este meio teve na sua vida.

Durante o processo de inventariação dos passes, foi observado que, em determinado momento, Fortunato Vieira Soares deixou de ter bigode. Embora a neta não tenha certezas, há uma suspeita de que esse hábito tenha alguma relação com o seu estado de saúde. A avó mencionava que ele começou a sofrer de fortes dores de cabeça, um problema cujo diagnóstico na época era incerto. Mais tarde, desenvolveu uma infeção dentária que acabou por se alastrar, levando ao seu falecimento ainda relativamente jovem, com cerca de 50 anos. Maria Fernanda Magalhães também partilhou outros interesses e memórias dispersas. Além da ligação de Fortunato ao elétrico e à fábrica, tinha um grande apreço por livros. Era um colecionador ávido, comprava ilustrações e mandava encaderná-las. No entanto, após mudanças familiares, grande parte dessa coleção de livros perdeu-se, restando apenas um grande volume sobre D. Manuel II, o último rei de Portugal. A família de Fortunato tinha origens no Pará, no Brasil, onde os seus pais estavam consagrados ao ramo da joalheria. Foi também lá que Fortunato nasceu. Eventualmente, mudaram-se para o Porto e estabeleceram-se na Rua de Santa

Catarina, no tal palacete. Embora as histórias sobre Fortunato Vieira Soares sejam fragmentadas, a sua memória sobrevive através das recordações partilhadas pela família e, especialmente, pela sua coleção de passes, agora preservada no Museu do Carro Eléctrico.

A investigação associada à coleção do Sr. Fortunato Vieira Soares revelou a importância de olhar para os passes com um olhar mais atento. Estes não são apenas vestígios do passado, mas portadores de histórias e memórias. Um simples passe de eléctrico, à primeira vista um objeto banal e rotineiro, pode conter uma imensidão de informações sobre a vida de alguém, os seus percursos diários e até as relações pessoais e sociais. Este bilhete em papel, que em algum momento foi manuseado pelo Sr. Fortunato, carrega uma narrativa invisível, à espera de ser desvendada por aqueles que têm a coragem de o interpretar com curiosidade e sensibilidade. Ao entrar em contacto com a neta do Sr. Fortunato, Maria Fernanda Magalhães, apercebi-me de como um pequeno pedaço de papel pode abrir portas para um mundo de relações humanas e histórias locais que, de outro modo, permaneceriam ocultas. A investigação das anotações presentes no verso de alguns passes, como endereços de locais que marcaram a sua vida, revelou um enredo mais profundo e humano, no qual as simples rotinas de um homem se entrelaçam com a cidade do Porto e as suas transformações ao longo dos anos.

A documentação do Arquivo Municipal do Porto foi fundamental para conhecer a aparência da fachada da Fábrica Portuense e contextualizar a coleção no cenário urbano da época. Quanto à vida do Sr. Fortunato, os passes fornecem indícios das suas diferentes moradas: Rua de Santa Catarina nº 1230, desde 1914, e Rua do Bonjardim nº 625, a partir de 1938, quando casou com a avó de Maria Fernanda Magalhães. As restantes moradas parecem estar relacionadas com pontos de paragem do eléctrico das suas viagens diárias. Graças à amabilidade da neta, obtive também uma fotografia do seu casamento, um registo visual que enriquece esta investigação e demonstra como a documentação pode ganhar novas camadas de sentido através de um trabalho persistente e aprofundado.

A análise desta coleção de passes tornou evidente que um passe pode ser mais do que um mero vestígio do passado. Pode revelar o contexto sociopolítico da época, refletindo dinâmicas económicas e sociais do período. Um passe que se destacou foi aquele com a inscrição “Sobretaxa de Guerra, 5 de abril de 1918, 8 escudos”. Este objeto é indicativo dos efeitos económicos da I Guerra Mundial. A imposição da sobretaxa, traduzida no aumento da tarifa, exemplifica a forma como o conflito afetava o quotidiano das pessoas, exigindo um esforço coletivo, visível até nas alterações das tarifas de transporte público. Além disso, as datas dos passes do Sr. Fortunato marcam simbolicamente o início da I Guerra e o fim da II Guerra: o seu passe vai até 1944, um ano antes do fim oficial do conflito, em 1945.

Portanto, torna-se bastante evidente que é a deslocação do foco da investigação – do objeto técnico para a rede de significados sociais que o envolve – que revela o verdadeiro potencial do estudo e documentação de coleções. O facto de, entre os passes inventariados, não ter sido encontrado nenhum em nome de uma mulher, reforça essa leitura e evidência como determinadas ausências também contam histórias. Assim, através da análise conjunta de uma coleção e de uma memória familiar, foi possível vislumbrar, como um detalhe subtil, uma série de dimensões socioculturais e económicas. O passe torna-se, assim, ponto de partida para uma reflexão sobre os comportamentos e as estruturas sociais da época – uma reflexão que, embora já conhecida, adquire uma nova dimensão, justamente por emergir de um objeto aparentemente banal.

Figura 8 - Sobretaxa de Guerra



Fonte: MCE (2024)

4.2.2. Avelino Conceição Cruz

Uma outra coleção de bilhética estudada pertenceu ao Sr. Avelino Conceição Cruz e foi oferecida ao Museu pela sua filha, Maria da Graça Cruz. A oferta foi acompanhada de uma nota explicativa, na qual se esclarece que a família de Avelino Cruz integrava vários membros com interesses distintos. O próprio Avelino Cruz era irmão do pintor António Cruz e de Francisco Cruz, conhecido pela produção de lustres de cristal para o Teatro Rivoli. Era também sócio da empresa FIL, associando-se a Ernesto Cruz – proprietário da FotoBeleza em Braga, e fotógrafo – e foi ainda sócio-gerente da Ibérica, uma papelaria com atividade editorial. Além disso, trabalhou na Litografia Pátria.

Foram inventariados 30 objetos no total: 13 passes semestrais, datados entre 1935 e 1999, e 17 bilhetes ocasionais de diferentes tipologias. Aqui, o processo de inventariação foi um pouco diferente, pois deparei-me pela primeira vez como um passe mais recente, de 1999, destinado à 3.ª idade. Tive algumas dúvidas quanto às iniciais “3.º IRP”, mas rapidamente percebi que se tratava de uma tarifa intermodal para reformados e pensionistas. Como referido anteriormente, os bilhetes ocasionais distinguem-se pelas suas dimensões reduzidas, pela fragilidade do material e por apresentarem um *design* funcional. No lado direito, incluem um número de controlo disposto na vertical e uma grelha com numeração, acompanhada por letras que indicam diferentes zonas da cidade. A data de utilização era registada manualmente através da perfuração do bilhete com um alicate. Apesar destas características, não consta em nenhum dos bilhetes ocasionais uma data que permita identificar com precisão o respetivo ano de emissão, o que limita a sua contextualização cronológica. Por outro lado, as letras associadas às zonas da cidade permanecem, para já, por decifrar. Trata-se de um trabalho exigente, que requer um cruzamento rigoroso entre a evolução da rede de transportes – visível nos mapas ao longo dos anos – e referências específicas na documentação técnica e administrativa do acervo. Mais do que uma tarefa pontual, seria um estudo aprofundado, que poderá vir a ser desenvolvido por alguém com tempo

e disponibilidade para se dedicar à investigação e à gestão da coleção de forma continuada.

Durante o processo de inventariação, reparei que alguns passes não possuíam fotografia, o que pode dever-se ao facto de os familiares terem guardado as imagens ou as mesmas se terem perdido ao longo dos anos. Além disso, observei que as moradas variavam ao longo dos anos. Em 1937, os passes indicavam a morada Rua Falcão nº 911. Em 1945, surgem as seguintes localizações: Rua da Boavista nº 321, Rua Borges & Irmão nº 11 e Rua de Santa Catarina nº 967. Já em 1946, mencionam-se as moradas Rua Borges & Irmão nº 11, Rua de Santa Catarina, nº 967 e Rua de Santo Ildefonso nº 379. Entrei em contacto com a filha de Avelino Cruz por *email* que confirmou que as moradas da Rua Falcão e da Rua Borges & Irmão pertenciam à família. As outras estavam relacionadas com o lado profissional do seu pai, que foi sócio-gerente da Sociedade de Papelaria na Rua da Boavista nº 321, conforme registado nos passes.

Figura 9 - Passes e bilhetes



Fonte: ©MCE (2024)

A análise das moradas inscritas no verso dos passes revela não apenas os diferentes contextos da vida de Avelino Cruz – entre o domínio familiar e o profissional –, mas

também confirma, de forma implícita, a utilização regular do transporte público, nomeadamente do elétrico. A presença destas moradas em documentos de transporte é, de certo modo, uma prova viva da sua mobilidade urbana e do papel estruturante que o elétrico desempenhava nas deslocações quotidianas. Independentemente da sua posição enquanto sócio-gerente de empresas ou do seu envolvimento em atividades culturais e empresariais, a utilização do transporte coletivo surge como uma constante, reforçando a importância do sistema de bilhética enquanto testemunho do quotidiano citadino: entre tarefas e aprendizagens.

4.2.3. Agostinho Coelho de Bessa

A coleção oferecida por Maria Benilde de Sousa Bessa e Luís Miguel Sousa Bessa Espírito Santo, composta por documentos e objetos pertencentes ao pai de Maria Benilde e avô de Luís Miguel revela uma história pessoal profundamente ligada à memória do transporte coletivo da cidade do Porto. Entre os objetos doados, destacam-se o cartão de identificação da Casa do Pessoal, de 1988, o cartão T1 de viagem e o passe de perfil reformado, com validade até 2004, além de um sobretudo e vários casacos associados à profissão de fiscal, função que o seu pai e avô desempenhava no controlo do trânsito nas expedições. Estes objetos, agora guardados no Museu, permitem reconstruir uma parte significativa da história de Agostinho Coelho Bessa, que, ao longo da sua vida, dedicou anos à Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP). Ao partilhar estas memórias, Maria Benilde contribuiu para a reconstituição da história de vida do seu pai e para a preservação da memória familiar.

A chegada desta coleção ao Museu ocorreu de forma inesperada. Fui informada de que teria lugar uma reunião a que seria do meu interesse assistir, dado que se previa a doação de um conjunto de fardas e documentos. A reunião decorreu com a Sra. Maria Benilde e, a partir do que foi partilhado, foi possível recolher algumas informações relevantes sobre os objetos. Perante o interesse da doação, propus-me a acompanhar o processo. Esta experiência permitiu-me observar de perto o modo como decorre a entrada de uma nova oferta no Museu.

Maria Benilde, ao partilhar as memórias da sua infância, remonta a um tempo em que os elétricos eram parte integrante do seu quotidiano, não apenas enquanto meio de transporte, mas como um reflexo de uma cidade em constante transformação. Através da sua narrativa, ficamos a conhecer detalhes como a expressão “Fiscal n.º 93”, o número adotado pelo pai, e a importância de gestos simples, como a campainha do elétrico, que ecoava pelas ruas da cidade e se tornava quase uma marca sonora da vida urbana. Segundo o relato de Maria Benilde, os objetos oferecidos foram encontrados em gavetas antigas.

Agostinho Coelho de Bessa nasceu a 26 de março de 1921 em Lousada, na freguesia de Ordem, e faleceu a 1 de fevereiro de 2001. Pertencia a uma família numerosa, sendo o mais novo entre os irmãos. A família possuía uma quinta onde passavam as férias, e as recordações de Maria Benilde desse tempo em Lousada são marcadas pelas vindimas, pelas festas da vila e pelo grande movimento na cozinha. Quando casou, Agostinho Coelho de Bessa estabeleceu-se no Amial, junto a um dos seus irmãos mais velhos. Juntos, construíram uma casa na proximidade do Santo Antoninho do Telheiro. Com o tempo, a família dispersou-se: um irmão emigrou para o Brasil, outro permaneceu na quinta em Lousada antes de também emigrar, enquanto outros familiares se fixaram em Paços de Ferreira. Profissionalmente, Agostinho trabalhou na Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP). Começou como cobrador ou guarda-freio, Maria Benilde tem a certeza que exerceu a função de guarda-freio. Trabalhou na “Remise” (sede da Companhia Carris de Ferro do Porto) e na expedição de Alexandre Herculano. Recordase das histórias que o pai contava sobre os elétricos que passavam perto da parede na Alfândega, onde, de madrugada, alguns velhos se encostavam, muitas vezes em estado lastimável. A cidade do Porto, com a sua energia vibrante e a sua constante transformação, era também marcada pelas suas contradições sociais. Esses velhos, que aguardavam nos cantos da cidade, não eram apenas simples figuras isoladas, mas representavam uma face da pobreza e dos vícios humanos que, em certos momentos, pareciam perpetuar-se nas esquinas da cidade. Os guarda-freios tinham de esperar que saíssem ou ajudá-los a afastarem-se para que o elétrico pudesse seguir o caminho. Essa rotina, ainda que pequena, era um reflexo da dinâmica social do Porto, onde a pobreza,

os vícios e a luta pela sobrevivência estavam sempre presentes. Partilhou igualmente que Agostinho não gostava de trabalhar nas noites de São João. Contava aos filhos que a confusão era imensa, com pessoas alteradas pelo álcool a interferirem com o serviço, atrasos e mudanças de percursos inesperadas. Os elétricos do Porto continuavam a garantir o movimento da cidade, mesmo em meio ao frenético caos das festividades. As ruas, tomadas pela multidão e pelo cheiro característicos das sardinhas assadas, não impediam que os elétricos seguissem o seu percurso. Para os guarda-freios, no entanto, a tarefa era árdua. Além da responsabilidade de manter a segurança dos passageiros, tinham de lidar com situações inesperadas, como pessoas alteradas pelo álcool que invadiam os carris, dificultando a circulação. A cada viagem, os guarda-freios enfrentavam os desafios da noite mais vibrante e caótica do Porto, mantendo, ainda assim, o funcionamento da cidade, transportando os festeiros que iam e vinham.

Em criança, Maria Benilde costumava colecionar blocos de participações e bilhetes de eléctrico, fingindo ser cobradora como o pai, o que preocupava os pais, pois receavam que ela utilizasse os bilhetes para andar de eléctrico sem pagar um bilhete novo. Embora ainda hoje quando se fala da STCP haja quem refira ‘a Carris’, em especial pessoas das gerações mais velhas, é provável que Agostinho tenha trabalhado no Serviço de Transportes Colectivos do Porto (STCP), pois os emblemas das fardas e os botões já traziam essa designação. Esta persistência no uso da designação revela como certas expressões se mantêm no imaginário coletivo, mesmo após mudanças institucionais ou administrativas. Como responsável pelo controlo do trânsito nas expedições, passou por várias delas: Boavista e na Alexandre Herculano. Apanhava o eléctrico n.º 6 perto dos Montes Burgos e dirigia-se à Praça da Liberdade, onde terminava o percurso.

Maria Benilde tem um grupo de *whatsapp* – Burgueses do Monte –, criado antes do período da pandemia. O nome vem dos tempos de liceu, pois apanhavam os eléctricos para ir para o Liceu Carolina Michaelis, que na altura era exclusivamente feminino. Este detalhe ilustra como o transporte público marcou profundamente o quotidiano de uma geração, deixando uma memória afetiva que perdura até aos dias de hoje. Recorda-se de como os colegas tentavam saltar para o eléctrico em movimento e a apelidavam de “medricas” por não o fazer. Até que, um dia, arriscou – e percebeu que era preciso

técnica. Quase caiu, mas conseguiu. Este episódio, ainda hoje lembrado com humor, faz parte das memórias partilhadas no grupo Burgueses do Monte, onde continuam a circular fotografias antigas de elétricos, num gesto de preservação afetiva que testemunha o impacto simbólico e emocional deste meio de transporte na vida quotidiana de uma geração. Outro detalhe que Maria Benilde recorda com nostalgia é a famosa campainha do elétrico que com um segmento de couro era usada para acionar o toque de paragem, um som que ecoava pelo percurso e que se tornou quase uma marca sonora da cidade. Este pequeno gesto, muitas vezes repetido ao longo da viagem, fazia parte do ritual diário de quem dependia do elétrico para se deslocar pela cidade. Ao mesmo tempo, Maria Benilde relembra com um sorriso as travessuras dos rapazes do Liceu D. Manuel, que, ao verem as suas tranças, passavam por ela e puxavam-nas, entoando expressões como “Tim tim Carvalhido” e “Tim tim Carvalhosa”, numa brincadeira típica da época quase sempre a bordo ou à volta de elétricos.

Em homenagem ao seu pai, Agostinho Coelho de Bessa, Maria Benilde adotou o número 93 como o seu número da sorte, pois o seu pai era conhecido como o “Fiscal n.º 93” na STCP. Agostinho, para além de ser um membro ativo da turma da STCP, também se destacava por tocar música nos coretos. O legado de Agostinho Coelho de Bessa permanece vivo na memória da sua filha, nos pequenos detalhes do quotidiano e na profunda admiração por um homem que dedicou a vida à família e ao serviço público. As memórias de Maria Benilde – como o som da campainha do elétrico ou as brincadeiras dos rapazes do Liceu D. Manuel – revelam mais do que simples recordações de infância. São fragmentos de um tempo que espelham uma sociedade onde a divisão de género era evidente. O toque da campainha, constante ao longo da viagem, era parte de um ritual urbano que unia passageiros de diferentes idades e estratos sociais. O elétrico, portanto, torna-se um pequeno reflexo da sociedade de então, onde as interações diárias expunham as desigualdades implícitas nos comportamentos mais simples.

No decurso das atividades de recolha destas informações, foi-me solicitado que investigasse os procedimentos adequados para a lavagem das fardas doadas, visando a adoção de boas práticas. Em resposta a esse pedido, elaborei um guião de formação

destinado a apoiar de forma prática as pessoas que lidam diretamente com estas peças. Esta tarefa permitiu aplicar os conhecimentos adquiridos ao longo do Mestrado em Museologia, reforçando a importância da conservação preventiva em todos os níveis de ação da instituição, incluindo aspetos que, à primeira vista, podem parecer simples ou secundários, mas que desempenham um papel fundamental na manutenção do acervo museológico (apêndice 5).

Figura 10 - Coleção de Agostinho Bessa



Fonte: ©MCE (2025)

4.2.4. Memória Digital

Em 2001, aquando da sua adesão à Rede Portuguesa de Museus, o MCE estabeleceu um projeto de consultoria com o Departamento de Artes da Imagem do Instituto Politécnico do Porto, com o objetivo de reavaliar as metodologias de preservação, inventário e

catalogação do seu Arquivo Fotográfico. O Museu mantém uma colaboração estreita com a Escola Superior de Media Artes e Design (ESMAD), instituição que possui um conhecimento aprofundado sobre o conteúdo do Arquivo Fotográfico do MCE. Esta parceria revelou-se estratégica, em particular pela ausência de meios técnicos internos para a conversão digital do acervo fotográfico existente, que se encontra salvaguardado em reserva e inacessível por outras vias. A tradição do ESMAD no manuseamento competente de arquivos fotográficos históricos confere a segurança de um conhecimento especializado indispensável à preservação e acessibilidade do acervo.

Durante o tempo de Estágio iria ocorrer mais uma tarefa de digitalização de diapositivos no ESMAD. Embora esta tarefa não me tenha sido formalmente atribuída, manifestei interesse em ajudar, de modo a participar nas diferentes áreas do trabalho museológico. Antes do envio dos diapositivos para digitalização, revelou-se imprescindível realizar a sua pré-inventariação, uma vez que os mesmos não estavam registados. Este processo consistiu na remoção dos diapositivos das caixas onde estavam guardados, na atribuição de um número único a cada um e na identificação da caixa em que estavam armazenados, juntamente com a contagem do número total de diapositivos aí existentes. No total, foram atribuídos cerca de 147 números, correspondendo a 147 diapositivos.

Este tipo de tarefa, embora aparentemente simples, constitui um exemplo paradigmático do chamado trabalho invisível nos museus: essencial, mas frequentemente desvalorizado ou mesmo ignorado. Trata-se de um trabalho que não está planeado nem é formalmente atribuído, mas que, ainda assim, se impõe como fundamental para a organização das coleções. A atribuição de números para inventariação e pré-inventariação de não é uma tarefa visível para o público ou para quem não está envolvido diretamente no processo, mas sem ela, o processo de organização das coleções não seria possível. Este trabalho é invisível porque, muitas vezes, não está planeado ou formalmente atribuído a alguém. Há tantas outras tarefas que precisam de ser realizadas no dia a dia do Museu que, frequentemente, temos de interromper o trabalho em que estamos envolvidos para ajudar a resolver questões como estas, que são igualmente fundamentais para o bom funcionamento do espaço.

Particpei, então, na pré-inventariação e ela revelou-se essencial tanto para a equipa de Estudo e Gestão de Coleções como para a própria ESMAD. Por um lado, permitiu ao Museu obter uma visão clara do número de diapositivos a digitalizar, garantindo a rastreabilidade do material e prevenindo eventuais perdas. Por outro, facilitou a organização e sistematização do trabalho por parte da equipa responsável pela digitalização, tornando todo o processo mais eficiente. Importa ainda referir que, após a digitalização, os diapositivos não recebem de imediato um número definitivo de inventário, uma vez que essa atribuição exige uma análise cuidada do conteúdo digitalizado. Contudo, o trabalho de organização, pré-inventariação e digitalização permite que a coleção se mantenha acessível e que a memória do Museu seja preservada de forma eficaz.

4.2.5. Espaços, Objetos e Responsabilidades

A conservação preventiva é um dos pilares fundamentais da gestão de coleções museológicas, assegurando a integridade dos bens culturais e a sua transmissão para as gerações futuras. Longe de se limitar a um conjunto de ações pontuais, a conservação preventiva constitui um compromisso institucional que deve estar presente em todas as decisões. Este compromisso não se limita aos especialistas da área; pelo contrário, deve ser assumido por todos os que, direta ou indiretamente, interagem com os espaços do Museu e as suas coleções. A organização dos espaços museológicos é um desafio constante, sobretudo quando o edifício não foi originalmente concebido para esta função. A necessidade de adaptação e reorganização muitas vezes exige a tomada de decisões rápidas, focadas na funcionalidade imediata. No entanto, a conservação e o armazenamento dos bens museológicos não podem ser encarados apenas como questões logísticas. Cada objeto carrega consigo um valor histórico, cultural e científico que exige uma abordagem cuidadosa, visando a sua preservação a longo prazo.

No caso em análise, parte da coleção de pequeno porte – nomeadamente instrumentos técnico-científicos como moldes em madeira – estava depositada numa sala que, ao longo do tempo, foi sendo ocupada com outros materiais. Apesar de muitos objetos

estarem inventariados e protegidos dentro de uma vitrine, a presença de elementos tão distintos como cassetes, monitores avariados ou adereços de loja, revela um desafio comum: a dificuldade em gerir eficazmente os espaços de armazenamento face às exigências diárias do Museu. A situação já havia sido identificada como precisando ser resolvida, contudo, a realidade da instituição é complexa e marcada por múltiplas exigências simultâneas. O Departamento de Gestão de Coleções, sendo reduzido, acumula outras funções essenciais, o que, muitas vezes dificulta a conciliação das responsabilidades com a dedicação necessária. As prioridades são múltiplas e, por mais que se reconheça a importância de um planeamento rigoroso, nem sempre há disponibilidade para o concretizar com a profundidade desejada. É neste contexto que as decisões são tomadas, procurando o melhor compromisso entre a salvaguarda das coleções e a funcionalidade do espaço.

Perante a crescente necessidade de resolver questões de falta de espaço, optou-se por proceder à reorganização da sala. Esta decisão, tomada no âmbito de uma das reuniões semanais, procurou assegurar que todo o processo decorresse da melhor forma possível, respeitando as dinâmicas existentes e os constrangimentos do dia a dia. Contudo, embora necessária, foi executada num tempo recorde sem o planeamento ideal, o que dificultou a realização dos procedimentos fundamentais, como a avaliação prévia do estado de conservação dos objetos. Assim, cada objeto foi apenas cuidadosamente retirado da vitrine, registado e acondicionado numa caixa para transferência para o espaço de reserva. Apesar de se ter seguido um procedimento atento, a impossibilidade de realizar uma avaliação prévia do estado de conservação das peças gerou preocupações adicionais. A ausência de um período de quarentena e de um protocolo de inspeção antes da transferência pode, em certos casos, representar um risco para a integridade das coleções já armazenadas. Estas são questões que, idealmente, beneficiariam de um planeamento mais detalhado, capaz de antecipar desafios e minimizar riscos. Esse planeamento deveria incluir a avaliação do estado de conservação das peças, a definição de procedimentos claros e a coordenação entre as equipas do Museu.

As coleções da vitrine, embora sob a responsabilidade direta do Serviço de Gestão de Coleções, fazem parte integrante do acervo do Museu e requerem o envolvimento e o cuidado de todos os departamentos. A gestão e conservação das coleções deve ser encarada como uma responsabilidade partilhada, o que impediria que outros departamentos pudessem pensar em depositar no mesmo espaço objetos avariados ou sem funcionalidade. Apesar da reorganização da sala ser uma necessidade, uma abordagem mais colaborativa, com uma discussão conjunta entre as equipas, poderia ter garantido uma solução mais alinhada com as boas práticas de conservação preventiva. O diálogo contínuo e a coordenação entre as diferentes áreas do Museu são essenciais para garantir que, ao tomar decisões, se consiga equilibrar as necessidades operacionais com a preservação a longo prazo do acervo museológico.

A conservação preventiva deve, por isso, ser entendida como uma responsabilidade coletiva, transversal a todos os departamentos, níveis hierárquicos e áreas de especialização. Esta abrangência exige a construção de uma cultura institucional baseada no diálogo, na cooperação e na partilha de conhecimento técnico, promovendo uma articulação mais coesa entre os serviços. Começa pela sensibilização¹¹ e formação de todos os profissionais do Museu. Pequenos gestos, como a utilização dos produtos de limpeza adequados, o manuseamento cuidado dos objetos e a inspeção regular da coleção podem fazer uma diferença significativa na longevidade das coleções.

Considero que seria muito benéfico se houvesse uma formação contínua, obrigatória e anual, para todos os profissionais do Museu. Muitos membros da equipa não possuem uma formação específica na área cultural e patrimonial, e uma formação mais aprofundada poderá contribuir para que todos, independentemente da sua função, compreendam o impacto das suas ações na conservação dos bens culturais. Esta formação contínua, juntamente com uma comunicação eficaz entre as equipas, é fundamental para assegurar que todas as decisões, mesmo as aparentemente mais simples, contribuem positivamente para a conservação das coleções. De facto, a

¹¹ Tenho plena consciência de que não posso obrigar ninguém a sentir ou agir com sensibilidade, mas acredito que é fundamental promover atitudes e comportamentos que valorizem o cuidado e o respeito pelo património de forma partilhada e consciente.

movimentação de objetos museológicos sem uma avaliação prévia do seu estado de conservação pode comprometer a sua integridade e acarretar riscos de contaminação para os locais de armazenamento.

A gestão de um Museu implica um equilíbrio constante entre múltiplas responsabilidades, desde a preservação das coleções até à sua acessibilidade ao público. As decisões estratégicas devem responder a desafios concretos, garantindo a operacionalidade da instituição sem comprometer a integridade do património. É neste enquadramento que a conservação preventiva se revela um investimento fundamental: ao integrar boas práticas desde o início, evitam-se intervenções corretivas futuras, muitas vezes mais dispendiosas e complexas.

A experiência vivida na reorganização da sala em questão demonstra como, num ambiente dinâmico como o de um Museu, a tomada de decisões envolve múltiplos fatores. Em situações de elevada pressão, nem sempre é possível seguir todos os passos ideais, mas a sensibilização contínua para a conservação preventiva permite que, mesmo em contextos desafiantes, se encontrem soluções que minimizem os riscos. A implementação de protocolos claros e acessíveis a todos os departamentos da instituição pode facilitar a adoção dessas boas práticas no quotidiano, tornando a conservação uma responsabilidade partilhada e integrada na cultura organizacional.

A conservação preventiva não deve ser vista como uma exigência exclusiva para a equipa de gestão de coleções, mas sim como um princípio orientador para toda a instituição. A experiência de reorganização da sala reforça a importância de integrar essas práticas em todos os níveis, promovendo uma abordagem mais estruturada e sustentável para a gestão museológica. Apostando na formação e na comunicação entre as equipas, reforça-se a capacidade do Museu para proteger as suas coleções sem comprometer a sua funcionalidade. Pequenos ajustes nos processos diários podem ter um impacto significativo na preservação do acervo, assegurando que a geração futura possa usufruir deste património. Valorizar a conservação preventiva não implica rigidez ou inflexibilidade, mas antes uma gestão mais consciente e alinhada com as boas práticas museológicas.

Ainda que estas decisões surjam muitas vezes de forma espontânea e bem-intencionada, reforçam a necessidade de uma cultura de conservação que envolva todos os setores da instituição. A comunicação prévia sobre a colocação de objetos, a identificação básica dos materiais depositados e a partilha regular de informações sobre o uso dos espaços são exemplos simples, mas eficazes, que podem ter um impacto significativo na preservação das coleções. Esta sensibilização contínua para as boas práticas, mesmo sem implicar alterações estruturais profundas, permite respeitar os diferentes ritmos e funções de cada equipa.

Atualmente, a sala foi formalmente convertida num espaço destinado à triagem e eventual abate de objetos, respondendo, assim, a uma necessidade real do Museu no que toca à gestão de materiais obsoletos. Esta redefinição de função, ao ser enquadrada num processo mais estruturado, pode representar uma oportunidade para consolidar práticas transversais de conservação e documentação, reforçando a articulação entre os diferentes departamentos e assegurando que, mesmo enquanto espaço funcional, este se mantenha alinhado com os bons princípios museológicos.

A situação descrita não pretende, de forma alguma, atribuir culpas ou apontar responsabilidades individuais. Procura-se, antes, lançar um olhar atento e honesto sobre os desafios diários num Museu, onde a gestão de coleções se cruza inevitavelmente, com limitações de espaço, tempo e recursos humanos. A reorganização da sala, apesar de ser algo necessário, deixou à vista as dificuldades de equilibrar as exigências do dia a dia com os princípios da conservação preventiva – uma tensão que, longe de ser exceção, é muitas vezes a realidade silenciosa em muitas instituições museológicas.

Mais do que um episódio isolado, esta experiência deve ser entendida como uma oportunidade de aprendizagem. Para mim, foi precisamente isso: uma ocasião para consolidar conhecimentos, tornar-me mais consciente e alinhada com as boas práticas museológicas. Acompanhar de perto todo o processo permitiu-me compreender, de forma concreta, aquilo que pode falhar, onde é necessário estar mais atenta e como pequenas decisões podem ter implicações duradouras na integridade das coleções.

4.3. Proposta de Exposição

A proposta de exposição temporária *Fios da Memória: Uma Viagem pelos Passes do Sr. Fortunato* surge a partir do estudo aprofundado da coleção de passes do Sr. Fortunato Vieira Soares, incorporada no Museu do Carro Eléctrico em setembro de 2023. Para além da sua relevância enquanto documento histórico, a coleção destacou-se pela possibilidade de uma investigação aprofundada, sustentada por fontes documentais, fotográficas e, sobretudo, pelo contacto com a neta do antigo passageiro, Maria Fernanda Magalhães. Mais do que apresentar uma simples coleção, esta exposição propõe-se revelar o trabalho invisível que antecede a exposição de objetos. Pretende-se, assim, dar visibilidade ao processo museológico – da inventariação à investigação histórica e documental – e demonstrar como um objeto aparentemente banal pode conter camadas densas de sentido, reveladoras de percursos de vida, mudanças sociais e identidades locais.

A exposição assenta numa narrativa visual inspirada na imagem da investigação criminal. Cada passe é tratado como uma pista, cada anotação inscrita nos passes como uma interrogação, cada morada no verso de um passe como um indício de uma vida em movimento. O fio vermelho, que atravessa o espaço expositivo, simboliza essa teia de conexões que a museologia ajuda a tornar visível: entre pessoas, lugares e tempos. O visitante é convidado a percorrer esse fio, não apenas como observador, mas como cúmplice na reconstituição da história do Sr. Fortunato Vieira Soares (apêndice 6).

Através desta abordagem, pretendo tornar tangível o processo de investigação museológica, valorizando o potencial documental e afetivo da bilhética e humanizando os objetos por via da sua reconstrução biográfica e da da pessoa que lhes deu uso. Paralelamente, a exposição procura despertar no público uma percepção mais crítica e sensível sobre os objetos do quotidiano, muitas vezes desvalorizados ou tidos como triviais. Esta proposta de exposição dirige-se a um público alargado, com especial atenção aos habitantes da cidade do Porto e a todos os interessados na história da mobilidade urbana. Visa, igualmente, captar o interesse de escolas de ensino secundário

e universitário, bem como de profissionais de museus e estudantes da área de museologia, do património e da história urbana.

4.3.1. Estrutura da Exposição

O primeiro núcleo expositivo, intitulado *Do objeto ao Inventário: O Rigor da Documentação*, propõe-se revelar, de forma transparente e pedagógica, os primeiros passos do percurso museológico. Faz isso através da exibição do *Registo de Entrada*, do *Livro de Inventário Geral* e de fotografias que documentam o processo de investigação realizado. Em complemento, apresentam-se instrumentos essenciais – como luvas de algodão, réguas, fichas de inventário, lápis – que ilustram os instrumentos indispensáveis à investigação. Num painel explicativo, será dado destaque à génese da coleção, evidenciando o gesto da neta que entregou os passes ao Museu. Através da reprodução da folha original onde foram registadas as informações da doação, pretende-se contextualizar a narrativa:

Esta coleção de passes, composta por exemplares datados entre 1914 e 1944, pertenceu ao Sr. Fortunato Vieira Soares e foi oferecida ao Museu, no dia 16 de setembro de 2023, pela sua neta, Maria Fernanda Magalhães. A doação foi acompanhada de uma nota explicativa que documenta os percursos do avô, que utilizava regularmente o elétrico como meio de transporte entre a Baixa do Porto e a Avenida da Boavista, mais precisamente até à zona do Pinheiro Manso.

Neste primeiro núcleo é apresentada uma seleção de passes, com destaque para o primeiro passe anual da coleção, datado de 1914, e o último passe do primeiro semestre de 1944. Em articulação, são também expostos os *Registos de Entrada*, correspondentes às fichas de inventário preenchidas manualmente, o que permite evidenciar o rigor e a atenção ao detalhe que caracterizam o trabalho de documentação. De modo complementar, o passe do primeiro semestre de 1930 é incluído nesta linha cronológica, funcionando como elo entre o início e o fim do conjunto e como base para refletir sobre as mudanças formais e gráficas ao longo do tempo. Através da apresentação de documentos – como o *Registo de Entrada* e o *Livro de Inventário Geral* – e da exibição

de fotografias do processo de investigação, o público é convidado a acompanhar os primeiros passos que transformam uma doação numa coleção museológica, valorizando, assim, o papel crucial da documentação rigorosa. Além disso, a exibição de materiais de escritório típicos usados pelos museólogos permite uma aproximação ao universo do trabalho de investigação, muitas vezes invisível para quem visita o Museu. Por fim, pretende-se que o visitante compreenda que o percurso do Museu é um caminho progressivo, onde a entrada de uma peça é apenas o ponto de partida. O fio vermelho que liga o número de inventário aos primeiros passes expostos funciona como metáfora visual que acompanha cada objeto desde a sua entrada no Museu até à sua exposição. Desta forma, este núcleo é acompanhado pela seguinte frase:

A entrada da coleção no Museu marca um começo: o verdadeiro percurso é feito pelo olhar atento e dedicado dos museólogos. Cada objeto é descrito com rigor, incluindo as suas características físicas e o estado de conservação. Este trabalho minucioso é fundamental para garantir que a peça esteja cuidadosamente documentada e preservada para o futuro.

O segundo núcleo expositivo, intitulado *O Museu enquanto Lugar de Investigação*, propõe uma abordagem mais analítica e interpretativa, centrada no olhar atento sobre os objetos. Aqui, pretende-se demonstrar que, se observarmos com cuidado e sensibilidade, cada objeto pode revelar um conjunto de informações valiosas, muitas vezes inesperadas. O verso dos passes, por exemplo, torna-se objeto de leitura atenta: neles constam instruções, regras de uso, preços e condições que variam ao longo do tempo. Dois exemplos concretos ilustram essa evolução:

- O passe semestral do 2º semestre de 1915 menciona um preço de 25\$00 escudos e uma lista detalhada de carreiras nas quais não era possível transitar, além de indicar que a falta de apresentação do passe obrigava ao pagamento da respetiva paragem. É ainda referido que o bilhete era intransmissível e sujeito a fiscalização.
- Já no passe do 2º semestre de 1922, embora se mantenha as obrigações do utente face à Companhia Carris de Ferro do Porto, a lista de exclusões de

carreiras desaparece, refletindo uma possível mudança nas regras ou na estrutura do serviço.

A leitura visual permite igualmente descobrir aspetos mais subtis e humanos. Um exemplo curioso é o da sequência de fotografias do Sr. Fortunato: entre 1914 e 1928, surge sempre com bigode; a partir de 1929, apresenta-se barbeado. Esta mudança de visual, aparentemente irrelevante, humaniza a coleção, revelando que cada bilhete é também um documento pessoal, marcado pela passagem do tempo.

Outra curiosidade que emergiu durante o processo de investigação foi a existência de diferentes *designs* para passes emitidos no mesmo ano, variando entre o primeiro e o segundo semestre. Além do grafismo, as moradas impressas no verso são diversas – “Rua Ciríaco Cardozo 109”, “Rua Santa Catarina 898” e “1230”, “Rua Camões 237”, “Rua Heliodoro 144”, “Rua Bonjardim 625” – o que despertou novas perguntas e levou à reconstituição de percursos. Contactou-se a neta do Sr. Fortunato, Maria Fernanda Magalhães, que elucidou sobre os deslocamentos do seu avô entre a residência, situada no palacete da Rua Santa Catarina nº 1230, e o local de trabalho, a Fábrica de Botões, inicialmente na Rua Ciríaco Cardoso nº 109, onde exercia como gerente comercial. É a partir do passe de 1929, que, pela primeira vez refere essa morada, que se estabelece um elo importante no fio da investigação.

Durante a pesquisa, foi encontrada uma carta datada de 1943, dirigida a John Edgar Hoover, então diretor do FBI, que trata da monopolização da produção de botões envolvendo um alemão e um português, anexando uma lista de fabricantes nacionais onde figura a Fábrica Portuense dos Botões, localizada na Rua Ciríaco Cardoso nº 287, na Foz do Douro.

A investigação beneficiou ainda da recolha de informações no Arquivo Municipal do Porto, onde se localizaram licenças de obras e plantas da Fábrica Portuense dos Botões, documentos que revelam pormenores técnicos e administrativos essenciais para compreender a evolução deste espaço industrial. Curiosamente, estes elementos encontravam-se em nome de Rodrigo Vieira Soares, o que levantou a hipótese de se tratar do pai do Sr. Fortunato ou do seu irmão. Esta dúvida, a par do desejo de partilhar

os materiais reunidos, motivou a marcação de uma nova reunião presencial com Maria Fernanda Magalhães. Esta reunião é brevemente referida na exposição através de uma fotografia dos materiais sobre uma mesa durante a reunião. Nessa ocasião, foi ainda partilhada uma fotografia de casamento entre Fortunato e a sua esposa, e revelado que a mudança de residência para a Rua do Bonjardim coincidiu com o matrimónio. Esta informação é corroborada pelos passes anuais: em 1917, Fortunato surge ainda associado à morada de Rua Santa Catarina, e só a partir de 1938 é que consta a morada da Rua do Bonjardim, sugerindo uma correspondência entre o percurso de vida e os registos materiais. Se o primeiro núcleo mostra como os objetos entram e são integrados numa coleção museológica, o segundo revela como esses mesmos objetos podem ser fonte de descoberta, leitura e reinterpretação. O percurso museológico não termina com o inventário; pelo contrário, inicia-se aí uma nova etapa, onde o objeto se torna motor de reflexão, de observação e de construção de conhecimento.

Tal como as cláusulas contratuais impressas no verso dos passes, que oscilam entre períodos, também os detalhes aparentemente banais – como a sucessiva alteração da morada ou o grafismo dos passes entre semestre de um mesmo ano – são pistas silenciosas de uma época em mudança. E se o desaparecimento do bigode do Sr. Fortunato, a partir de 1929, pode parecer apenas uma curiosidade, torna-se, neste contexto, um traço íntimo que permite perceber a vida por detrás da coleção. O Museu enquanto lugar de investigação é, pois, o espaço onde o detalhe ganha voz e o objeto revela camadas de sentido que escapam à primeira vista.

O terceiro núcleo expositivo, *Fragmentos numa Vida em Movimento* centra-se no período entre as duas guerras mundiais – tempos conturbados que, embora não tenham contado com a participação de Fortunato, deixaram marcas visíveis no seu quotidiano. A coleção de passes que lhe pertenceu permite um mapeamento preciso dos seus deslocamentos entre 1914 e 1944, oferecendo, através da materialidade dos passes, uma cronologia silenciosa e rigorosa da sua mobilidade. Entre os diversos títulos de transporte, destaca-se um, datado de 5 de abril de 1918, que ostenta a inscrição “Sobretaxa de Guerra, 8 escudos”. Este objeto, aparentemente simples, torna-se testemunho direto do impacto económico da I Guerra Mundial sobre a vida quotidiana dos cidadãos. A imposição dessa sobretaxa reflete a exigência de um esforço coletivo –

um esforço que, até nas tarifas dos transportes públicos, tornava visível o peso do conflito. Este dado material cruza-se com a documentação conservada no Centro de Documentação do Museu, nomeadamente os Relatórios e Contas da época, que descrevem os “anos horríveis” atravessados pela Europa. O diálogo entre objeto e arquivo permite uma leitura mais profunda e integrada no contexto histórico.

Neste núcleo, é também ilustrado o percurso migratório da família de Fortunato. Este tinha nascido no Pará, Brasil, onde os pais se dedicavam ao ofício da joalheria. Instalados no Porto, fixaram-se num palacete na Rua de Santa Catarina. O seu irmão, segundo o testemunho de Maria Fernanda Magalhães, ter-se-á deslocado à Alemanha para aprender técnicas de coloração de botões – uma viagem que ilustra os intercâmbios técnicos e culturais da época, e que pode ser convocada para refletir sobre migrações, aprendizagens e deslocações no presente.

Foi precisamente no cruzamento entre os objetos e os testemunhos orais que emergiu uma reflexão mais ampla sobre a estrutura familiar e os papéis sociais atribuídos às mulheres. Maria Fernanda recorda a avó como figura central na manutenção da estabilidade doméstica, num tempo em que o trabalho invisível dentro de casa era tomado como garantido. Este comentário, aparentemente simples, ressurgiu com nova densidade quando lido à luz de um passe de transporte – um artefacto que nos conduz, quase sem querermos, a uma memória coletiva tantas vezes silenciada. A personalidade do próprio Fortunato atravessa discretamente todos estes elementos. Pequeno, apressado, dizia-se que quando o elétrico não aparecia, era capaz de percorrer a pé a distância entre a Rua de Santa Catarina e o Pinheiro Manso. Era este o seu ritmo – o de quem, mesmo nos tempos difíceis, nunca deixou de se mover.

Entre 1914 e 1944, os passes de Fortunato traçam percursos diários pela cidade, atravessando tempos de guerra e escassez. Um bilhete com sobretaxa, datado de 1918, revela os impactos económicos da I Guerra no quotidiano. Nascido no Brasil e radicado no Porto, Fortunato seguia os caminhos na cidade, enquanto o irmão partia para a Alemanha a aprender a colorir botões. Representavam uma geração moldada pela mobilidade. O seu percurso familiar e os testemunhos da neta evocam também os papéis invisibilizados das mulheres e as dinâmicas domésticas da época. Pequeno e apressado, quando o elétrico falhava, fazia o trajeto a pé. Sempre em

movimento, mesmo nos dias mais parados da História – quando pensar se tornou o verdadeiro ato de resistência.

Este núcleo expositivo, pela sua riqueza temática e ressonância com questões contemporâneas, oferece um enorme potencial para o trabalho dos Serviços Educativos. A atualidade dos assuntos abordados – desde a mobilidade forçada até à emigração, passando pelas desigualdades de género e os impactos sociais da guerra – torna este espaço especialmente propício à criação de atividades educativas que estimulem o pensamento crítico. Num museu muitas vezes encarado como guardião de verdades absolutas, torna-se essencial dar lugar à dúvida, à conversa e à reflexão partilhada. É essa, também, a responsabilidade de quem trabalha em museus: criar pontes entre o passado e os desafios do presente.

O quarto núcleo expositivo, *O que um Passe Pode Contar – Se Alguém Quiser Ouvir*, convida à reflexão sobre a diversidade e a singularidade dos passes de transportes, questionando as suas origens e as razões pelas quais tantas versões diferentes surgiram num curto espaço de tempo. Um ponto curioso, e até desconcertante, é o próprio Museu não possuir informações claras sobre que fábrica ou oficina gráfica foi responsável pela impressão destes passes, uma lacuna que revela como certas histórias ficam por contar, mesmo em instituições dedicadas à preservação da memória. Esta falta de informação abre caminho para reflexões mais amplas. Tomemos como exemplo, a Rua Ciríaco Cardoso, nº 289 – morada da Fábrica Portuense dos Botões que, no passado, forneceu trabalho a muitos trabalhadores locais. Hoje, este edifício transformou-se num prédio habitacional e, no rés-do-chão, acolhe diversas lojas. Este contraste entre o passado industrial e o presente comercial e residencial espelha não só as mudanças na cidade, mas também o próprio universo dos passes de transporte, que acompanham esta transição e a multiplicidade de experiências sociais e económicas das diferentes épocas.

Pode sugerir-se aqui o levantamento de histórias de vida marcadas pelas desigualdades sociais, como o caso de crianças que partilhavam um único par de sapatos entre irmãos e usavam mercúrio cromo e ligaduras para parecerem aleijadas e assim contornarem as

normas ou evitarem sanções. Estas memórias ajudam a compreender o contexto socioeconómico da época e mostram como a mobilidade urbana estava, muitas vezes, fora do alcance de certas camadas da população. Estes relatos foram surgindo no decurso das conversas informais que tive com pessoas mais velhas, à medida que partilhava com elas a proposta de exposição. A mudança na função dos edifícios e na configuração das profissões da população local é também um ponto fundamental para a compreensão deste núcleo. As profissões tradicionais, ligadas à indústria têxtil, à fabricação de botões ou à joalheria – como no caso da família de Fortunato – foram, com o tempo, dando lugar a outras ocupações, refletindo a evolução económica e social da cidade. Esta metamorfose faz-nos pensar na fluidez das dinâmicas urbanas, nas memórias que se perdem ou se transformam, e no papel que um objeto aparentemente banal, como um passe de transporte, pode ter na documentação destas histórias.

Pode também explorar-se o papel das mulheres no contexto laboral da época, como no caso das chamadas “viúvas” – mulheres de mineiros falecidos que transportavam o carvão de S. Pedro da Cova até à Central. Estas mulheres, que davam nomes às zorras, contribuíam diretamente para o funcionamento da Central Termoelétrica, revelando a presença do trabalho feminino em funções físicas exigentes, e reforçando a importância de pensar o género nas narrativas sobre mobilidade, energia e trabalho.

O passe, frequentemente visto como um objeto do dia a dia sem grande relevância, revela-se um documento rico de pistas e perguntas: onde foi produzido? Porque existem tantas versões num curto espaço de tempo? Quais as razões para estas diferenças? Estas questões não são propriamente falhas, mas sim oportunidades para aprofundar o conhecimento e para manter viva a curiosidade que orienta o trabalho do Museu. Mais do que deter uma verdade absoluta, o Museu reconhece que a história é um campo aberto, em permanente construção, onde tanto a equipa como os visitantes são convidados a pensar, questionar e envolver-se com temas que refletem a complexidade do passado.

O que pode um passe contar? Muito mais do que parece. Os passes do Sr. Fortunato são pedaços de vidas que cruzam guerras, migrações e uma cidade em transformação. Cada detalhe, cada design diferente, cada dúvida

sobre a sua origem abre portas para histórias esquecidas e realidades por desvendar.

Um simples passe, um elétrico a cruzar a cidade, e a vida a desenrolar-se em fragmentos – memórias que aguardam ser escutadas e histórias que merecem ser contadas.

Impressionante – e até desconcertante – que, através de uma simples coleção de passes, consigamos trazer à superfície tantas questões urgentes para refletir. Quem diria que um objeto tão aparentemente banal poderia abrir caminho para debates sobre guerra, migração e a posição da mulher, temas que continuam a definir e desafiar o nosso presente. Estes passes deixam de ser apenas um fragmento do passado para se tornarem um convite ativo à discussão das contradições e tensões que atravessam a sociedade contemporânea.

Ao explorar estas camadas, percebemos que o mundo material dos museus não é um território estático ou isolado; é um espaço onde se cruzam histórias de resistência, de deslocamento, de poder e mudança social. O passe transforma-se assim num potente símbolo da nossa capacidade de questionar e compreender os desafios do século XXI, lembrando-nos que as coleções não vivem apenas no passado, mas são instrumentos para pensar o presente e imaginar um futuro mais inclusivo e consciente.

Figura 11 - Fios da Memória: Uma Viagem pelos Passes do Sr. Fortunato



Fonte: © Maria Gomes (2025)

Considerações Finais

Ao longo deste Estágio procurei contribuir ativamente para a dinâmica do Museu do Carro Eléctrico, integrando-me com abertura, empenho e curiosidade em diferentes projetos e atividades. Cada uma dessas experiências revelou, de forma concreta, o lugar que desejo ocupar na museologia: um lugar que cruza o rigor com o cuidado, a escuta com a intervenção, o conhecimento com a sensibilidade.

Por limitação de espaço, selecionei neste relatório as informações que considero mais relevantes para ilustrar esta aprendizagem e o impacto do Estágio na minha formação profissional.

Durante o meu Estágio no Museu, tive a oportunidade de acompanhar e resumir as reuniões de doação de coleções, como foi o caso da coleção do Sr. Fortunato Vieira Soares, doada por Maria Fernanda Magalhães. Desde essa primeira reunião, percebi a importância de criar um registo detalhado de tudo o que é dito, pois é nesse momento que surgem informações preciosas sobre os objetos, as suas histórias e a ligação afetiva dos doadores ao que estão a entregar. Embora esta tarefa não estivesse prevista nas minhas funções, tomei a iniciativa de elaborar resumos pormenorizados das reuniões, procurando captar o mais fielmente possível os testemunhos e partilhando-os posteriormente com os doadores para garantir que o conteúdo reflete com rigor as suas palavras. Foi ao longo destas experiências que comecei a questionar se o Museu não poderia beneficiar de um processo mais estruturado para registar estas reuniões. Algo tão simples como a gravação áudio ou vídeo (com o consentimento dos doadores, naturalmente) garantiria que nada se perderia e que as informações ficassem acessíveis para consulta futura. Para além de facilitar o trabalho de inventariação, permitiria preservar os testemunhos na sua forma mais genuína, respeitando a voz de quem doa. Além disso, apercebi-me de que cada doador tem uma forma única de partilhar as suas memórias. Algumas pessoas trazem informações muito organizadas e detalhadas, enquanto outras falam de forma mais espontânea e emotiva. Isso torna ainda mais evidente a necessidade de um método padronizado de registo, para evitar que a

documentação dependa demasiado da forma como cada doador comunica ou da capacidade de quem faz o resumo.

Compreendo que a implementação de um novo sistema possa exigir tempo e adaptação, mas acredito que os benefícios a longo prazo seriam evidentes. Um museu não é apenas um repositório de objetos, mas um eco de vidas vividas. Sem as histórias que as atravessam, as peças tornam-se silenciosas, sem voz, memórias desvanecidas no tempo. Esta é apenas uma reflexão baseada na minha experiência enquanto estagiária, mas espero que possa contribuir para a melhoria dos processos e para uma maior valorização da memória oral dentro do Museu.

Este processo de Estágio levou-me a refletir sobre o verdadeiro significado do Estudo e Documentação de Coleções. Não se trata de um exercício técnico ou uma tarefa impessoal de inventariar objetos. É, acima de tudo, um convite a olhar para cada bilhete com uma visão ampliada, questionando o que ele pode revelar se tivermos a ousadia de investigar para além da superfície. Um bilhete pode parecer insignificante à primeira vista, mas, ao mergulharmos na sua história, revela uma teia de ligações e significados que, quando unidos, formam o retrato único de uma vida. Uma vida que, de outra forma, permaneceria nas sombras do anonimato. Ou seja, cada passe ofereceu-se como uma chave para compreender melhor não apenas as viagens físicas de alguém, mas também a trajetória simbólica de uma vida. Ao dedicar tempo e paciência para olhar mais de perto, percebo que um simples bilhete pode ser muito mais do que um objeto comum: ele pode tornar-se um elo entre o passado e o presente, entre a história individual e a memória coletiva. E foi precisamente esta ousadia de olhar para os passes com outros olhos que me permitiu construir uma narrativa mais rica e significativa, que transcende o registo técnico para abraçar a humanidade por detrás dos passes.

A investigação associada ao processo de inventariação e documentação foi, em si mesma, uma tarefa exigente, que exigiu paciência e persistência. Não se tratou de um trabalho realizado em poucas semanas, mas sim de um processo que, por vezes, consumiu tardes inteiras sem que surgissem respostas imediatas. Houve momentos em que parecia que nada estava a ser descoberto, o que, para mim, representa uma das facetas mais invisíveis do trabalho em museus. O que muitas vezes não é visível para

quem está fora do processo é que as informações não caem do céu; é necessário ter curiosidade, ser proativa e, acima de tudo, estar disposta a procurar e pedir informações, mesmo que isso leve tempo.

Para mim, o Estudo e Documentação de Coleções não é apenas uma tarefa de inventariar passes e expô-los automaticamente. Esse trabalho, embora necessário, não seria completo sem o esforço de investigar, compreender o contexto da coleção de bilhética e estabelecer ligações com a história e as pessoas que os criaram ou utilizaram. A inventariação, sem essa camada de investigação, seria um processo vazio, sem o significado mais profundo que os objetos realmente podem oferecer.

Reconheço, por fim, que ainda tenho um longo caminho a percorrer: os erros, as dúvidas e as inseguranças que experienciei foram, simultaneamente, sinais de crescimento. Saio deste Estágio com a certeza de que pretendo continuar a trabalhar a partir dessa (in)certeza, fortalecendo o diálogo entre técnica e sensibilidade. Só assim será possível garantir que o Museu não é apenas um espaço de armazenamento de objetos, mas um lugar vivo, onde cada voz, cada gesto e cada memória se tornam parte ativa da sua história.

Referências

- Alberti, S. (2005). *Objects and the Museum*. Isis, Vol. 96, No. 4 (pp. 559-571).
- Alves, J. F. (2001). *De relance - O Barão da Trovisqueira*. Catálogo da Exposição “Barão da Trovisqueira - Reencontro”. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Câmara Municipal Vila Nova de Famalicão. Museu Bernardino Machado.
- Anderson, M. (2019). Towards Cultural Democracy: Museums and their Communities. *Museum International*, 71:1-2, (pp. 140-149). DOI: 10.1080/13500775.2019.1638070.
- Bennet, T. (1995). *The Formation of The Museum*. In *The Bird of the Museum. History, Theory, Politics*. (pp. 17-24). Routledge.
- Cameron, D. (1971). *The museum: a temple or the Forum*. *Curator, The museum, Journal* 14(1), 11-24.
- Declaração de Quebec. (1984). Declaração de Quebec: Princípios de base de uma nova museologia (M.Moutinho, Trad.; M.M. Araújo, Ver). *Revista Museu*. <https://www.revistamuseu.com.br/site/br/legislacao/museologia/4894-1984-declaracao-de-quebec.html>
- Dias, C. & Vieira, M. (2001). *Guia para uma Visita*. Museu do Carro Elétrico.
- Dias, C. & Vieira, M. (2009). *Guia para uma Visita*. Museu do Carro Elétrico.
- Duarte, A. (2014). *Nova Museologia: os pontapés de saída de uma abordagem ainda inovadora*. *Museologia E Patrimônio*, 6(2), 99–107. Recuperado de <https://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/view/248>.
- Gosden, C., & Marshall, Y. (1999). *The Cultural Biography of Objects*. *World Archaeology*, Vol. 31, Nº 2, (pp. 169-178). <http://www.jstor.org/stable/125055>.
- Hooper-Greenhill, E. (1992). *Museums and the Shaping of Knowledge*. Routledge.
- ICOM (2022). Nova definição de Museu. International Council of Museums. <https://icom-portugal.org/2022/09/30/nova-definicao-de-museu-2/>.
- Jornal do Porto (1872). Caminho de Ferro Americano do Porto á Foz e Matosinhos. Volume XIV (Nº 55). <https://purl.pt/14338>.

José, M., Cunha, R. (2016). *Transportes de Passageiros III – O Carroção I*. Porto, de Agostinho Rebelo da Costa aos Nossos Dias. <https://portoarc.blogspot.com/2016/10/>.

José, Maria & Cunha, Rui (2016). *Transportes de Passageiros III – O Carroção I*. Porto, de Agostinho Rebelo da Costa aos Nossos Dias <https://portoarc.blogspot.com/2016/10/>

Kopytoff, I. (1986). *The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process*. In *The Social Life Of Things*. Cambridge University Press (pp. 63 – 91).

Lei n.º 107/2001, de 08 de setembro. Estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do património cultural. Diário da República n.º 209/1001, Série I-A. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/107-2001-629790>

Lei n.º 47/2004, de 19 de agosto. Aprova a Lei-Quadro dos Museus Portugueses. Diário da República, I Série – A n.º 195. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/47-2004-480516>

Malaro, M. (2005). *Collection management policies*. In Fahy, A (Ed), *Collections Management* (pp. 11- 28). Routledge

Morgan, D. (2012). *The Materiality of cultural construction*. In DUDLEY Sandra H., BARNES, Amy J.; BINNIE, Jennifer, *Museum Objects Experiencing the Property of things*. Sandra H. Dudley Ed. Leicester Readers in Museum Studies: Routledge.

Museu do Carro Eléctrico (2024). Aluguer de Eléctricos. <https://www.museudocarroelectrico.pt/aluguer-electricos/apresentacao-aluguer-electricos.aspx>

Pacheco, E. M. T. (1992). *Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto*. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. Porto 1ª série, volume VII, pp. 5-64.

Pearce, S. (1994). *Objects as meaning or narrating the past*. In S. Pearce. *Interpreting objects and collections*. Routledge.

Pearce, S. (2012). *Museum Objects*. In Duddley Sandra H., Barnes, Amy J.; Binnie, Jennifer, *Museum Objects Experiencing the Property of things*. In Sandra H. Dudley Ed. Leicester. Readers in Museum Studies: Routledge.

Política de Gestão de Coleções (2001). Museu do Carro Eléctrico.

Pomian, K. (1984). *Colecção*. In Enciclopédia Einaudi, (1), 51 – 86. Imprensa Nacional – Casa da Moeda.

Prown, J. D. (1982). *Mind in Matter: An Introduction to Material Culture Theory and Method*. Winterthur Portfolio, 17(1), (pp. 1–19). <http://www.jstor.org/stable/1180761>.

Relatório do Conselho de Administração (1919). Companhia Carris de Ferro do Porto. Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada. Parecer do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal. Exercício de 1918. Porto. Imprensa Portuguesa. Rua Formosa 112.

Sousa, F. & Alves, J. F. (2001). *Os Transportes Colectivos do Porto. Perspetiva Histórica*. STCP.

STCP (2004). *Nas Origens da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (1870-1873)*. STCP.

Tavares, R. (2011). *O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos – a cidade dos carris e dos fios eléctricos*. In Massarelos. A Requalificação do edifício da antiga Central Termoeléctrica de Massarelos – Registos de um projecto em curso (pp. 8-20). STCP, S.A

Vergo, P. (1989). *The New Museology*. Reaktion Books Ltd.

Anexos

Anexo 1

Companhia Carris de Ferro do Porto

SOCIEDADE ANONIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Relatorio do Conselho de Administração

PARER DO CONSELHO FISCAL

Exercicio de 1918



PORTO
IMPRESSA PORTUGUEZA
112, RUA FORMOSA, 112
1912



SENHORES ACCIONISTAS:

Em obediencia ao artigo 9.º dos nossos Estatutos, vimos apresentar ao vosso exame o Relatorio referente ao exercicio de 1918.

Como vedes das contas adeante apresentadas a exploração aggravou-se extraordinariamente durante este exercicio pela carestia de salarios e de todos os materiaes, salientando-se de maneira espantosa e até inconcebivel a dos oleos da lubrificação.

A guerra europeia, em seu quarto anno d'existencia, augmentando as difficuldades dos tres anteriores, fazia prever e obrigava a tomar precauções contra um aggravamento de despesa não superior a 100 contos; mas, peor do que a guerra, fructo da desmoralisação que ella credera, surgiu, no proprio seio das nações amigas e alliadas, tocando as sociedades d'alto a baixo, uma ambição tão desmedida, uma ganancia tão feroz, que toda a expectativa foi ultrapassada por mais do dobro.

Assim a previsão de despesa orçada por 100 contos, subiu a 256.

D'esta arte o augmento de receita, satisfatorio para a previsão, não chegou a cobrir o augmento de despesa, collocando-nos ainda na triste contingencia de, por mais um anno (o nono!) não podermos distribuir dividendo.

A Camara, sempre avára para com esta Companhia, unica, com orgulho exclusivamente portugueza, de quantas exploram serviços municipaes, começou n'este anno por modo salutar a abrir mão compassiva para as necessidades do pessoal menor, concedendo a cobrança d'uma sobretaxa de 8 escudos no bilhete annual do contracto; e mais tarde, em julho, vencida pela realidade transparente da miseria do pessoal e do material, elevou essa concessão, temporariamente, a 15 escudos, e estabilizou a percentagem durante o mesmo tempo.

É facil de ver agora, e melhor o avalinreis no proximo anno, que não são ainda estes meios temporarios sufficientes para dar á nossa cidade o serviço

B

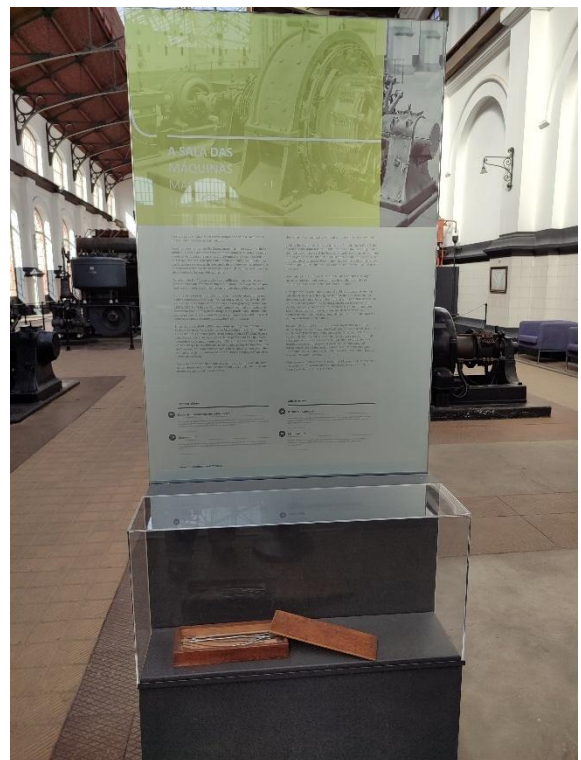


Apêndices

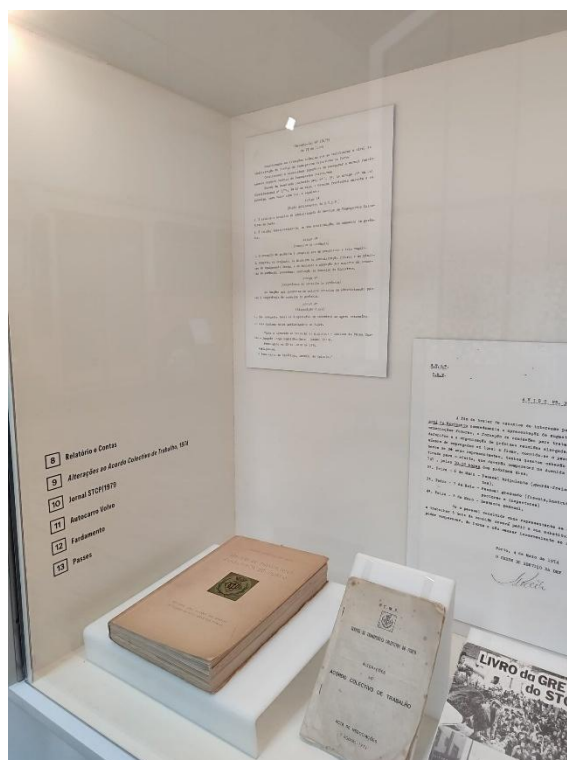
Apêndice 1



Apêndice 2



Apêndice 3



Apêndice 4

Catálogo : Objetos

Nº Inventário

MCE.2023.6.20

Designação

Bilhete ocasional

Título

Bilhete ocasional nº 387884



Descrição

Pertence à Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, entidade que sucedeu à Companhia Carris de Ferro do Porto. Imediatamente abaixo da designação da empresa, surge indicado o valor do título de transporte, 1\$50 (uma moeda e cinquenta centavos de escudo português) seguido da advertência "Conservar o bilhete", prática comum à época, com o intuito de assegurar que o passageiro mantivesse o comprovativo até ao final da viagem. Estes bilhetes apresentam ainda um número de controlo disposto verticalmente no lado direito (387884) e uma grelha com numeração de 1 a 14, acompanhada por duas letras (DS), que correspondiam a diferentes zonas da cidade. Esta grelha permitia o registo manual, através de perfuração com alicate no nº 1. Este exemplar caracteriza-se pela sua reduzida dimensão, materialmente frágil, e evidencia um design marcadamente funcional. Este bilhete ocasional pertenceu ao Sr. Avelino Conceição Cruz.

CATEGORIAS

Área	Categoria	Justificação
Instrumento de troca	Artefactos de Comunicação	É um contrato entre a STCP e o cliente.

CLASSIFICAÇÕES

Classificação	Justificação
Bilhete ocasional	Permite usufruir dos serviços da empresa em causa

COLEÇÕES

Tipo coleção
Coleção Documental\Coleção Bilhética

CORES

Cor	Parte descrita
Sépie	Base do bilhete
Preto	Número de controlo

CRONOLOGIA

Data inicial	Data textual	Justificação
16/06/2023	2023	Data de entrada no Museu

DESIGNAÇÕES

Tipo designação	Designação
Bilhética	Bilhete diário

ENTRADA

Data entrada	Tipo entrada	Motivo	Proveniência	Responsável
16/06/2023	Oferta	A documentação oferecida ao Museu foi organizada pela Sra. Maria da Graça Cruz e pertence ao seu pai, o Sr. Avelino Concelção Cruz.	Maria da Graça Cruz	Carla Dias

ESTADOS

Estado
Bom

FUNÇÕES/USOS

Tipo função
Contrato de transporte

INCORPORAÇÕES

Tipo incorporação	Data incorporação
Oferta	16/06/2023

INVENTARIANTES

Inventariante	Data
Maria Gomes	20/01/2025

LOCALIZAÇÕES

Tipo localização	Local habitual	Data localização	Localização
Reserva de Pequeno Porte\Coleção de Bilhética e Albuns Fotográficos\Estante 3	Sim	20/01/2025	Pasta passes 2023

MARCAS

Tipo marca
Sociedade de Transportes Colectivos do Porto

MATERIAIS

Tipo material	Parte descrita
Papel	Base do bilhete

MEDIDAS

Tipo medida	Valor	Unidade medida	Parte descrita
Altura	2,08	Centimetro	Totalidade de altura do bilhete
Comprimento	4,01	Centimetro	Totalidade do comprimento do bilhete

NUMERAÇÕES

Número	Tipo numeração
387884	Número de série

2025-04-29

Apêndice 5

A elaboração deste guião de formação surgiu a partir do pedido específico que a minha orientadora de Estágio na instituição me fez para que pesquisasse sobre os procedimentos adequados para a lavagem de fardas, na consequência da doação de algumas dessas peças que tinha sido feita ao Museu. Reconhecendo a importância de dominar e documentar este conhecimento, optei por estruturar uma proposta que servisse não apenas como resposta à questão inicial, mas também como um registo formal para o Museu. Acredito que este tipo de informação não se deve limitar a uma pesquisa pontual ou à transmissão oral de algum conhecimento, mas deve ser sistematizada e tornada acessível a todos os profissionais envolvidos na conservação das coleções.

O episódio da doação das fardas e de como as tratar evidenciou a necessidade de uma abordagem mais cuidadosa no tratamento das peças têxteis históricas. A lavagem inadequada pode comprometer a integridade dos tecidos e, por isso, tornou-se evidente que, após a sua entrada no Museu, estas fardas exigiam cuidados específicos e uma abordagem metódica no que diz respeito à sua preservação. Assim, a criação deste guião de procedimentos visa colmatar uma lacuna significativa no processo de preservação e conservação de materiais históricos do Museu. O documento tem como propósito, não só apoiar a equipa na implementação de boas práticas de conservação, mas também constituir um registo formal das orientações a seguir, promovendo a sistematização dos procedimentos. A opção por estruturar um guião escrito reflete a importância que reconheço ao documentar desse conhecimento, tornando-o acessível a todos os profissionais envolvidos na preservação do acervo. Para a sua elaboração, foi consultada bibliografia especializada e documentação fornecida no âmbito da unidade curricular de Conservação Preventiva do Mestrado em Museologia da FLUP, por forma a garantir o rigor técnico e a fundamentação científica das recomendações propostas.

A expectativa é que este trabalho, não só contribua para a formação contínua da equipa do Museu, mas também reforce a importância da conservação preventiva no contexto museológico. Enquanto futura museóloga, reconheço a necessidade constante da

atualização e investigação nesta área, de modo a assegurar a aplicação das melhores práticas.

Proposta de Guião de Formação

Autora: Maria Gomes

Tópico: Ambiente, Manuseamento, Manutenção e Limpeza de Bens Culturais Têxteis em Coleções Museológicas

Objetivos Gerais:

Sensibilizar e formar a equipa do Museu para a importância da limpeza de bens culturais, destacando a gestão integrada dos riscos associados ao processo. Esta formação abordará:

- Forças físicas, relacionadas com o manuseamento das peças, a circulação no espaço e a utilização de equipamentos ou instrumentos;
- Fatores ambientais, como a temperatura e a humidade, que influenciam a aplicação de métodos de limpeza por via húmida ou mista;
- Poluição atmosférica interna, considerando o impacto dos métodos de limpeza por via mista (incluindo a utilização de detergentes) e por via mecânica (que pode provocar a movimentação de partículas indesejadas).

Resultados de aprendizagem e competências

No final da ação de formação, espera-se que o técnico superior do Museu ou museólogo seja capaz de:

- Compreender a importância da conservação preventiva na preservação dos bens culturais têxteis.
- Identificar os principais fatores ambientais que afetam a degradação dos têxteis em contexto museológico.
- Aplicar boas práticas de manuseamento para minimizar danos físicos nas peças;

- Executar corretamente os procedimentos de manutenção e monitorização do estado das fardas.
- Implementar métodos adequados de limpeza, garantindo a segurança dos materiais e respeitando os princípios da conservação preventiva.
- Registar de forma sistemática todas as intervenções realizadas, assegurando a rastreabilidade e documentação do processo.

Temperatura e Humidade Relativa

A temperatura pode ser medida, através de um termómetro, em escalas termométricas – por exemplo, Celsius (°C) e Fahrenheit (°F). As escalas indicam um grau de calor ou frio presente na atmosfera de determinado local. O ser humano é sensível à temperatura, por isso, a mesma é importante para criar um ambiente confortável no interior de um museu. A humidade pode ser absoluta ou relativa. A humidade absoluta é a quantidade de vapor de água que existe em determinado volume de ar. Expressa-se a quantidade absoluta de vapor de água em gramas por metro cúbico (g/m³). A humidade relativa diz respeito à relação entre a quantidade de ar e de volume de água existente nesse volume de ar e a temperatura. É expressa em percentagem (%) e representa a quantidade máxima de vapor de água que um volume de ar poderia conter, à mesma temperatura. Nos países mediterrânicos, a temperatura e a humidade têm uma relação inversa.

Materiais e Construção de Têxteis em Coleções Museológicas

As fardas podem ser feitas a partir de uma ampla variedade de materiais, muitas vezes combinadas entre si para obter características específicas que atendem às necessidades de cada peça de vestuário. O processo de confecção inclui etapas como o corte, a modelação e a costura, e, em alguns casos, utiliza várias camadas de tecido.

Os têxteis são fabricados a partir de fibras, que podem ser naturais ou sintéticas. As fibras naturais dividem-se em dois grupos principais: proteicas, de origem animal, como a seda e a lã; e celulósicas, de origem vegetal, como o algodão, o linho e o juta. Já as fibras sintéticas e artificiais, desenvolvidas no século XX, são muito utilizadas na

confeção de fardas devido à sua resistência e durabilidade. Os têxteis são produzidos a partir dessas fibras, que são transformadas em fios através de processos de fiação. Estes fios podem ser utilizados diretamente como linha de costura ou, quando tecidos, formam o pano. Existem dois métodos principais para transformar os fios em tecido:

- **Feltragem:** As fibras são emaranhadas e compactadas, formando um material denso. A lã, por exemplo, pode ser feltrada através da aplicação de calor, humidade e fricção.
- **Tecelagem:** O método mais comum, onde os fios são entrelaçados num tear. Existem dois conjuntos de fios:
 - **Urdidura:** Os fios que ficam esticados no tear.
 - **Trama:** Os fios que passam perpendicularmente à urdidura para criar o tecido.

A forma como estes fios se entrelaçam define o tipo de tecido. Alguns exemplos:

- Tecidos simples (tafetá): Resistentes e uniformes, frequentemente utilizados em fardas.
- Tecidos brilhantes (cetim): Suaves ao toque, mas mais delicados, usados em forros ou detalhes.

Além disso, os tecidos podem ser compostos por um único tipo de fibra (por exemplo, 100% algodão) ou por misturas de fibras. Muitas vezes, a combinação de diferentes fibras permite equilibrar custo, resistência e aspeto. Por exemplo, um tecido com urdidura de seda e trama de algodão pode ter uma aparência mais requintada, sem o preço elevado como um tecido totalmente em seda.

Compreender as características dos materiais ajuda a perceber porque é que alguns tecidos são mais delicados do que outros, necessitando de cuidados específicos na lavagem e conservação para evitar danos e prolongar a sua durabilidade.

Influência dos parâmetros ambientais

Luz

Durante o seu uso, a maioria das fardas não estaria exposta à luz durante longos períodos. No entanto, quando expostas à luz, seja em exposição ou devido a armazenamento inadequado, esta torna-se uma das principais causas de deterioração dos tecidos. Quando as cores começam a desbotar, já ocorreram danos irreversíveis, como o enfraquecimento das fibras. A luz é um dos maiores inimigos dos têxteis, pois torna as fibras mais fracas e menos flexíveis. Além disso, pode alterar a cor dos tecidos, fazendo que as tintas desbotem ou mudem de tom. Contudo, alguns tipos de tinta são mais resistentes à luz, o que ajuda a manter a cor das fardas por mais tempo.

Os danos causados pela luz tendem a concentrar-se nas áreas mais expostas, como os ombros, a parte frontal e as pregas das fardas. É importante entender que o efeito da luz é cumulativo, ou seja, os danos vão-se acumulando ao longo do tempo, mesmo que não sejam visíveis de imediato.

Agentes Químicos

Um dos fatores mais prejudiciais para os tecidos das fardas é o suor. O suor enfraquece as fibras, especialmente nas zonas que lhe estão mais expostas, como debaixo dos braços, que são naturalmente áreas de maior fragilidade devido à sua construção.

Além do suor, as substâncias químicas também podem causar danos aos tecidos. Estas substâncias podem estar presentes na forma de pó, poluição ou resultar do manuseamento inadequado, derrames, ou do uso de produtos errados para a limpeza ou prevenção de pragas. O contacto com essas substâncias pode comprometer a estrutura das fibras, tornando os tecidos mais vulneráveis ao desgaste e à deterioração.

Agentes Biológicos

Muito dos têxteis usados nas fardas são atraentes para insetos e pragas. Esta atração é ainda maior quando restos de uso, como alimentos, células mortas da pele, sangue e suor, ficam impregnados no tecido, criando o ambiente ideal para a infestação – áreas escuras, pouco perturbadas e com fonte abundante de alimento.

Estes insetos atacam principalmente as fibras proteicas (de origem animal), como a lã e os pelos, pois são atraídos pela queratina presente nessas fibras. As fibras celulósicas (de origem vegetal), como o algodão, são relativamente mais seguras. No entanto, a sujidade torna ambas as fibras mais atraentes, especialmente em condições de alta humidade. Em alguns casos, as pragas também podem danificar os tipos de fibra, em particular se houver substâncias como cola ou amido no tecido.

Além disso, os tecidos recém-trazidos para um ambiente museológico podem ser uma fonte de infestação. As pragas incluindo roedores são atraídas por condições sujas, escuras e húmidas, onde procuram material para fazer ninhos.

Humidade Relativa e Água

Os têxteis são higroscópicos, ou seja, absorvem humidade do ambiente à medida que a humidade relativa (HR) aumenta. Quando a humidade é excessiva, o tecido fica mais pesado, o que aumenta a tensão nas peças penduras, fazendo-as distender. Este efeito torna-se especialmente notável em divisões com altos níveis de humidade, onde as condições desfavoráveis podem afetar a estrutura do espaço. A humidade não só afeta o tecido diretamente, mas também pode impactar os elementos de fixação e suporte das peças, comprometendo a sua estabilidade.

Quando a HR ultrapassa os 65%, os corantes instáveis (principalmente em tecidos mais antigos) começam a migrar e a manchar outros tecidos próximos. As fibras celulósicas (como o algodão) são particularmente sensíveis ao crescimento de fungos, e microclimas com alta humidade incentivam o seu desenvolvimento, especialmente em tecidos mais volumosos.

Em condições de alta humidade, os componentes metálicos presente em tecidos mistos, como fios metálicos, tranças, anéis, alfinetes, pregos, ganchos ou molas de colchão, podem oxidar ou corroer. A corrosão não só causa manchas, mas também ataca as fibras dos têxteis, enfraquecendo-as e, muitas vezes, provocando buracos. Se os pregos ou alfinetes usados para pendurar um tecido se corroerem completamente, o tecido poderá deformar-se. Por outro lado, níveis de HR abaixo dos 50% tornam as fibras mais frágeis, tornando os têxteis mais vulneráveis a danos físicos. As flutuações na humidade relativa também são prejudiciais, pois o constante ciclo de expansão e retração das fibras enfraquece o tecido. As flutuações rápidas na humidade relativa são as mais prejudiciais, pois, à medida que os têxteis envelhecem, as fibras perdem a capacidade de se adaptarem sem sofrer danos.

Além disso, os têxteis são muito suscetíveis a manchas de água causadas por derramamentos ou fugas.

Agentes Químicos

Os agentes químicos podem estar presentes de várias formas, como pó, poluição ou como resultado de transportes inadequados e do manuseamento incorreto dos objetos. Estes agentes podem surgir de derramamentos, de uma limpeza inadequada ou até da aplicação de produtos químicos usados para prevenir o ataque de insetos xilófagos. No entanto, esses inibidores nem sempre oferecem proteção eficaz, tanto para os objetos como para os próprios seres humanos, pois muitas vezes são prejudiciais à saúde, podendo ser inalados. Além disso, os produtos químicos não garantem uma proteção total das peças, podendo até causar danos adicionais ao longo do tempo.

Cuidados na Conservação e Manuseamento das Fardas

Este ponto da formação pretende relembrar as boas práticas que devem ser adotadas na conservação e manuseamento do vestuário, destacando as medidas preventivas e os cuidados essenciais para garantir a preservação dos materiais. As orientações apresentadas abaixo são complementares àquilo que foi previamente abordado, oferecendo diretrizes detalhadas para evitar danos e garantir a durabilidade das peças.

Prevenção de Danos Ambientais

A conservação eficaz depende de um ambiente controlado e da aplicação de boas práticas. Três fatores principais devem ser sempre monitorizados e mantidos sob controlo:

Poeira e sujidade: Devido à facilidade com que os têxteis podem ser danificados e aos riscos envolvidos na sua limpeza, é essencial manter os níveis de poeira baixos e limitar o manuseamento. Estas precauções ajudam a evitar danos causados pelo contacto excessivo e pela acumulação de sujidade.

Luz: A exposição excessiva pode acelerar a deterioração dos tecidos. Assim, é importante ajustar os níveis de luz de acordo com os limites recomendados para materiais sensíveis. Deve-se garantir que cada peça, seja exposta ou guardada, não ultrapasse a quantidade anual de luz permitida.

Insetos e pragas: A monitorização constante das áreas de armazenamento e das zonas mais difíceis de aceder nas exposições é crucial, especialmente para materiais como lã e pele. Inspeções regulares ajudam a prevenir infestações que possam comprometer as fardas.

Utilização de Luvas de Proteção

Recomenda-se o uso de luvas de algodão branco sempre que se manuseiem peças de vestuário. O uso de luvas ajuda a evitar a transferência de suidade, óleos e gordura das mãos para o tecido. A exceção ocorre quando se trata de objetos muito frágeis ou de tecidos que requerem maior sensibilidade ao toque, caso em que pode ser preferível manusear diretamente com as mãos limpas, mas sempre com cuidados extras de higiene.

Recomenda-se a visualização dos seguintes vídeos para uma melhor aprendizagem sobre o uso adequado de luvas na manipulação de objetos museológicos:

[Why aren't you wearing gloves? The conservators' guide to object handling in the British Museum](#)

[Handling Objects](#)

Cuidados com Partes Móveis do Vestuário

Partes móveis do vestuário, como mangas, devem ser devidamente fixadas para evitar que se desloquem ou sofram movimentos bruscos. Uma forma eficiente de garantir isso é enrolar o vestuário em manta de algodão limpa e leve ou prender as mangas de forma solta ao corpo do vestuário com fita de algodão, para manter as partes do vestuário em posição e reduzir danos acidentais.

Manutenção de Fechos e Ganchos

Os ganchos podem facilmente prender-se e danificar os tecidos. Sempre que possível, estes devem ser fechados ou cobertos com papel isento de ácido (acid-free paper) para evitar que interfiram com a integridade do material. Certifique-se de que todos os fechos e ganchos estão corretamente ajustados e protegidos ao manusear as peças, especialmente quando forem armazenadas.

Procedimentos ao Manusear o Vestuário em Cabides

Quando o traje está pendurado num cabide, deve-se segurar o cabide com uma mão, enquanto a outra mão apoia o restante do traje, de forma a drapeá-lo sobre o braço oposto. Isto deve ser feito com cuidado para evitar deformações ou danos ao tecido. Certifique-se de que o cabide é adequado para o peso e a estrutura do vestuário, de modo a evitar estiramentos ou curvaturas.

Inspeção de Vestuário em Armazenamento

Quando um traje estiver guardado em caixas ou em cabides e for necessário ser examinado, deve ser retirado com cuidado e colocado sobre uma superfície plana coberta com uma manta de algodão limpa. Caso não haja superfícies planas disponíveis, é possível pendurar objetos em cabides temporários que sejam estruturalmente seguros, de forma a não comprometer a sua integridade. Evite o manuseio excessivo, pois isso pode provocar desgaste desnecessário nos tecidos.

Proteção e Armazenamento Temporário do Vestuário

Quando o vestuário for retirado temporariamente da sua embalagem ou exposição (por exemplo, para inspeção ou transporte), é essencial protegê-lo corretamente. A melhor forma de fazer isso é cobri-lo com uma manta de algodão limpa. Isso assegura que o traje esteja protegido de sujidade, poeira, luz ou outros elementos que possam causar danos durante o tempo em que estiver fora do seu armazenamento habitual. Além disso, é importante colocar uma etiqueta clara sobre a manta, indicando o que está debaixo dela, para facilitar a identificação sem a necessidade de abrir a manta. Isso ajuda a evitar que o traje seja manuseado sem necessidade, o que minimiza o risco de danos. Ao retirar a manta para inspecionar ou mover o vestuário, tenha especial cuidado para evitar atrito com o tecido, pois isso pode provocar desgaste ou danos.

Procedimentos para o Transporte do Vestuário

Ao mover um traje ou acessório, é fundamental garantir que este esteja adequadamente suportado e protegido. Para isso, deve-se utilizar uma bandeja ou tabuleiro forrado com papel sem ácido. Se o traje estiver numa armadura almofada, deve ser envolvido numa manta de algodão limpa ou na sua própria capa de proteção, e deve-se transportar um único objeto de cada vez. Caso seja necessário mover um traje para exposição, ele deve ser envolvido numa manta de algodão e colocado sobre os braços estendidos de uma pessoa. Se o traje estiver num manequim robusto, pode ser movido juntamente com o manequim, desde que este ofereça o suporte adequado para garantir a segurança e integridade do traje. Estes cuidados são essenciais para garantir que o transporte do traje com segurança, sem riscos de danos.

Limpeza Mecânica

LEITURA OBRIGATÓRIA:

<https://www.canada.ca/en/conservation-institute/services/conservation-preservation-publications/canadian-conservation-institute-notes/mechanical-surface-cleaning-textiles.html>

A limpeza pode ser necessária em várias situações, como quando um objeto entra no museu, antes de uma exposição, após o retorno de ter estado exposto ou para remover possíveis infestações de insetos. A limpeza mecânica é também o primeiro passo antes de realizar uma lavagem do tecido. A frequência da limpeza depende do tipo de objeto e das suas condições.

Para a limpeza, deve-se utilizar aspiradores com filtro HEPA, que são eficazes na remoção de partículas pequenas e protegem o tecido. Se não for possível utilizar um HEPA, um aspirador doméstico pode ser utilizado, desde que o ar seja direcionado para fora do ambiente. Colocar uma tela fina na ponta da mangueira do aspirador ajuda a proteger o tecido de danos durante a aspiração. Ao limpar é fundamental ajustar o aspirador para uma potência baixa e aspirar suavemente no sentido das fibras do tecido,

sem pressionar a mangueira contra o objeto. Após limpar uma área, move-se a tela e repete-se o processo. Se o tecido for de dois lados, é necessário repetir a operação no verso.

Em objetos tridimensionais, como chapéus ou sapatos, pode-se usar uma escova macia para empurrar a sujeira em direção ao aspirador. Em alguns casos, a remoção da sujeira pode ser feita de forma mais eficaz com pinças, especialmente em áreas mais delicadas. Quando feito com cuidado, isso pode ser menos arriscado do que usar o aspirador repetidamente.

Recomenda-se a consulta das seguintes plataformas e a visualização dos seguintes vídeos para uma melhor aprendizagem sobre como efetuar a limpeza de um objeto museológico:

[English Heritage – Conservation and Collections Advice](#)

[Canadian Conservation Institute – Conservation Notes](#)

[Brush vacuuming for archival collections](#)

[Conserving Textiles](#)

[Handling and Cleaning Museum Objects: Part 2 of 3](#)

[Handling and Cleaning Museum Objects: Part 3 of 3](#)

Instruções de Lavagem

LEITURA OBRIGATÓRIA:

<https://www.canada.ca/en/conservation-institute/services/conservationpreservation-publications/canadian-conservation-institute-notes/anionic-detergent.html>

Quando se trata de lavar tecidos, é fundamental escolher o detergente correto. Muitos detergentes convencionais contêm perfumes, corantes e branqueadores, que não são adequados para tecidos delicados, pois esses ingredientes podem danificar as fibras dos tecidos, mesmo após a lavagem. Assim, deve-se utilizar detergentes sem aditivos e com

pH neutro (nem ácidos, nem alcalinos), que limpam bem a baixas temperaturas, sem prejudicar o tecido.

Um exemplo de detergente recomendado para tecidos históricos é o WA Paste, que é um detergente aniônico, especialmente reformulado para este tipo de conservação. É um produto utilizado para a limpeza de tecidos sem danificar as fibras, muito semelhantes ao Orvus, produzido pela Proctor and Gamble. Este detergente pode ser encontrado em lojas especializadas em conservação.

Como preparar a solução de lavagem?

Dissolver o detergente: Para preparar a solução, deve diluir-se o WA Paste na água. A quantidade recomendada é de 8 a 12 ml de WA Paste para cada litro de água (aproximadamente 1,5 a 2,5 de colheres chá). Esta quantidade pode variar consoante o tipo de tecido e o grau de sujidade:

Para tecidos mais sujos ou de lã, utilizar a quantidade maior.

Para tecidos mais delicados, como seda ou linho, pode-se utilizar uma dose menor, cerca de 5ml por litro de água.

Mistura: Caso a pasta de detergente se separe, é importante mexê-la bem antes de utilizar. A solução pode ficar ligeiramente turva, o que é normal e não afeta a limpeza.

Para grandes volumes: se necessário preparar uma quantidade maior de solução, pode-se fazer uma mistura concentrada:

Calcular o volume total de água que será utilizado e a quantidade de detergente necessário.

Misturar o detergente com uma pequena quantidade de água e aquecer ligeiramente até que a solução fique clara.

Adicionar a solução concentrada à banheira de lavagem, mantendo a proporção de 8 a 12 ml de detergente por litro de água.

Bibliografia Recomendada

Lithgow, K., Lloyd, H., Brimblecombe, P., Yoon, Y. H., & Thickett, D. (2005). Managing dust in historic houses – a visitor/conservator interface. In ICOM-CC (Ed.), Preventive Conservation. 14th Triennial Meeting The Hague Preprints: ICOM Committee for Conservation

Ruijter, M. d., Antomarchi, C., & Verger, I. (Eds.). (2010). Handling of collections in storage (Vol. 5). Paris: UNESCO

The National Trust. (Ed.) (2006). The National Trust Manual of Housekeeping. The care of collections in historic houses open to the public. Oxford: Butterworth Heinemann

Wilson, H., & VanSnick, S. (2017). The effectiveness of dust mitigation and cleaning strategies at The National Archives, UK. *Journal of Cultural Heritage*

Apêndice 6

Este apêndice apresenta uma lista resumida dos conteúdos considerados essenciais para cada núcleo expositivo. O objetivo é oferecer uma estrutura base para a organização da informação, que poderá ser complementada e adaptada pelo Museu conforme as suas necessidades e prioridades curatoriais.

Para mim, esta organização faz sentido porque reúne elementos imprescindíveis para que a proposta de exposição funcione na íntegra. Assim, mesmo que o leitor não tenha consultado o capítulo do Sr. Fortunato nem o processo de construção da informação, consegue, através da leitura do capítulo da proposta de exposição e deste apêndice, compreender claramente a informação e os passes que considero fundamentais para estarem presentes na exposição.

Fios da Memória: Uma Viagem pelos Passes do Sr. Fortunato

Do Objeto ao Inventário: O Rigor da Documentação

- Apresentar os primeiros passos do percurso museológico;
- Exposição do Registo de Entrada, Livro de Inventário Geral e fotografias do processo de investigação;
- Mostrar os instrumentos de trabalho (luvas, réguas, fichas, lápis);
- Destacar a origem da coleção: doação da neta Maria Fernanda Magalhães, com passes datados de 1914 a 1944 pertencentes a Fortunato Vieira Soares;
- Expor passes originais em linha cronológica (1914, 1930, 1944) e respetivos Registos de Entrada e Fichas de Inventário;
- Metáfora visual do fio vermelho que liga o número de inventário aos passes para ilustrar a ligação entre documentação e objeto.

Textos de enquadramento:

Esta coleção de passes, composta por exemplares datados entre 1914 e 1944, pertenceu ao Sr. Fortunato Vieira Soares e foi oferecida ao Museu no dia 16 de setembro de 2023 pela sua neta, Maria Fernanda Magalhães. A doação foi acompanhada de uma nota explicativa que documenta os percursos do avô, que utilizava regularmente o elétrico como meio de transporte entre a Baixa do Porto e a Avenida da Boavista, mais precisamente até à zona do Pinheiro Manso.

A entrada da coleção no Museu marca um começo: o verdadeiro percurso é feito pelo olhar atento e dedicado dos museólogos. Cada objeto é descrito com rigor, incluindo as suas características físicas e o estado de conservação. Este trabalho minucioso é fundamental para garantir que a peça esteja cuidadosamente documentada e preservada para o futuro.

O Museu enquanto Lugar de Investigação

- Focar na leitura analítica dos objetos, revelando informações valiosas e inesperadas.
- Exemplo: verso dos passes com instruções, preços, regras e sua evolução (1915 e 1922);
- Detalhes humanos, como a mudança de visual do Sr. Fortunato (com bigode até 1929);
- Variedade de designs e moradas nos passes no mesmo ano, revelando mudanças e levando a investigação documental e testemunhos;
- Contacto com a neta para esclarecimentos sobre deslocamentos e residências, ligação entre vida pessoal e objetos;
- Documento curioso: carta de 1943 relacionada com a fábrica de botões e a família;
- Reflexão sobre o papel da investigação no museu como construção contínua do conhecimento a partir do objeto.

Texto de Enquadramento:

Tal como as cláusulas contratuais impressas no verso dos passes, que oscilam entre períodos, também os detalhes aparentemente banais – como a sucessiva alteração da morada ou o grafismo dos passes entre semestre de um mesmo ano – são pistas silenciosas de uma época em mudança. E se o desaparecimento do bigode do Sr. Fortunato, a partir de 1929, pode parecer apenas uma curiosidade, torna-se, neste contexto, um traço íntimo que aproxima o visitante da vida por detrás da coleção. O Museu enquanto lugar de investigação é, pois, o espaço onde o detalhe ganha voz e o objeto revela camadas de sentido que escapam à primeira vista.

Fragmentos numa Vida em Movimento

- Centra-se no período das duas guerras mundiais (1914 – 1944);
- Expor bilhete de 1918 que mostra o impacto económico e social, como a sobretaxa da guerra em conjunto com os Relatórios e Contas presentes no Museu;
- Apresentar o percurso migratório da família, a origem no Brasil e as ligações culturais e técnicas à Alemanha;
- Refletir sobre papéis sociais e dinâmicas familiares a partir dos testemunhos orais (ex: papel da avó na estabilidade doméstica);
- Traçar o ritmo e a personalidade do Sr. Fortunato através dos passes e relatos;
- Destacar o potencial educativo para discutir temas contemporâneos: mobilidade, migração, desigualdades de género, impacto da guerra.

Texto de Enquadramento:

Entre 1914 e 1944, os passes de Fortunato traçam percursos diários pela cidade, atravessando tempos de guerra e escassez. Um bilhete com sobretaxa, datado de 1918, revela os impactos económicos da I Guerra no quotidiano. Nascido no Brasil e radicado no Porto, Fortunato seguia os caminhos na cidade, enquanto o irmão partia para a

Alemanha aprender a colorir botões. Representavam uma geração moldada pela mobilidade. O seu percurso familiar e os testemunhos da neta evocam também os papéis invisibilizados das mulheres e as dinâmicas domésticas da época. Pequeno e apressado, quando o elétrico falhava, fazia o trajeto a pé. Sempre em movimento, mesmo nos dias mais parados da História – quando pensar se tornou o verdadeiro ato de resistência.

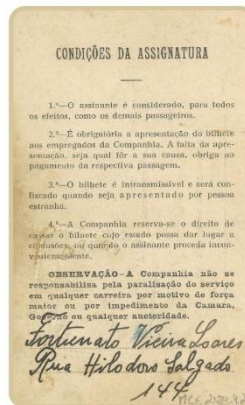
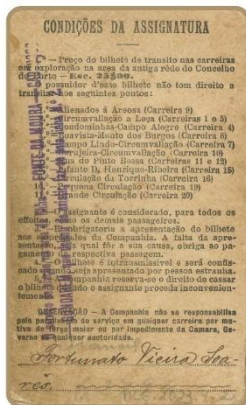
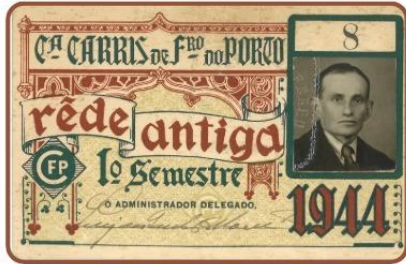
O que um Passe Pode Contar – Se Alguém Quiser Ouvir

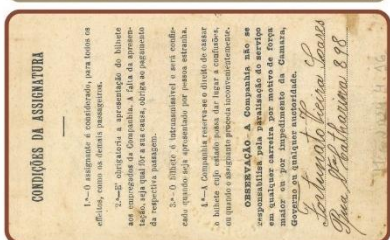
- Refletir sobre a multiplicidade de versões dos passes e as origens pouco claras da sua impressão;
- Questionar a ausência de registos sobre fábrica ou oficina gráfica responsável;
- Apresentar as implicações desta falta de informação para a história da impressão e da produção dos passes;
- Provocar o visitante a pensar nas histórias que permanecem por contar e nos desafios da preservação da memória.

Texto de Enquadramento:

O que pode um passe contar? Muito mais do que parece. Os passes do Sr. Fortunato são pedaços de vidas que cruzam guerras, migrações e uma cidade em transformação. Cada detalhe, cada design diferente, cada dúvida sobre a sua origem abre portas para histórias esquecidas e realidades por desvendar.

Um simples passe, um elétrico a cruzar a cidade, e a vida a desenrolar-se em fragmentos – memórias que aguardam ser escutadas e histórias que merecem ser contadas.





OFFICE OF STRATEGIC SERVICES
WASHINGTON, D. C.

(b)(3)
(b)(6)
(b)(7)(c)

April 3, 1943

Mr. J. Edgar Hoover, Director
Federal Bureau of Investigation
Department of Justice
Washington, D. C.

Attention Mr. R. R. Rosen
Gentlemen:

We are this morning in receipt of the at-
tached information about the button monopoly in
Portugal, and we call to your attention that Carlos
Cude Goetz is listed on the second page of this
memorandum.

Very truly yours,

W. A. Howard
Walter Howard
Security Officer

b3

RECORDED
INDEXED
D 2

91	APR 9 1943
41714	

Fabrica Portuense de Botoes Ltd. Rua Ciriaco Cardoso 287, POZ. PORTO
(botoes para fatos de homem).

Fabrica Portuguesa de Botoes Ltd. Travessa de Cima 451, POZ PORTO.

A. Costa & Co. Ltd. Rua Passos Manoel 8, MATOSINHOS.

SECRET

