

PROPOSTA DE REPROGRAMAÇÃO MUSEOLÓGICA E DE REQUALIFICAÇÃO DO MUSEU NACIONAL DOS COCHES, LISBOA

Abreviaturas e Siglas	p. 4
INTRODUÇÃO	p. 6
CAPÍTULO I - MUSEU NACIONAL DOS COCHES, UM MUSEU SECULAR	
1 - O edifício. Evolução e transformações	
1.1 - O Picadeiro Real de Belém	p. 17
1.2 - Projectos de ampliação e campanhas de obras	
1.2.1 - 1903-1905: Obras de adaptação do Picadeiro a Museu	p. 26
1.2.2 - As décadas de 1930 e 1940	p. 29
1.2.3 - O projecto de Maria José de Mendonça, a acção da DGEMN e o anexo de Vila Viçosa (1963-1984)	p. 30
1.2.4 - Intervenções realizadas sob a dependência institucional do IPM	p. 36
1.2.5 - Um picadeiro no museu e o museu nas OGME: um projecto em análise	p. 39
2 - A instituição museal. Evolução histórica de 1905 à actualidade	p. 49
CAPÍTULO II - DIAGNÓSTICO PORMENORIZADO DO ACTUAL MUSEU NACIONAL DOS COCHES	
1 - Distribuição e caracterização dos espaços	
1.1 - Espaços públicos	p. 72
1.1.1- O núcleo de Vila Viçosa	p. 75
1.2 - Espaços públicos de acesso controlado	p. 79
1.3 - Áreas reservadas	p. 80
1.4 - Acessibilidades	p. 85
1.5 - Infra-estruturas	
1.5.1- Rede de comunicações e sistemas informáticos	p. 85
1.5.2- Sistemas de segurança	p. 87
2- As colecções	p. 88

2.1- Inventário e documentação	p. 94
2.2- Política de incorporação	p. 97
2.3- Conservação das colecções	p.101
3- Exposição, divulgação e comunicação	
3.1- A exposição permanente e o discurso expositivo	p.105
3.2- O Serviço de Extensão Cultural	p.110
3.3- Outras actividades	p.112
3.4- Política editorial e de divulgação	p.113
3.5- A bilheteira e a loja	p.116
3.6- Presença na Internet	p.118
4 - Recursos humanos	p.122
5 - Públicos	p.125
6 - Orçamento (despesas e receitas)	p.127
7 - Dificuldades e carências	p.128

CAP. III – PROPOSTA DE REPROGRAMAÇÃO MUSEOLÓGICA E DE REQUALIFICAÇÃO DO MUSEU NACIONAL DOS COCHES

1 - Objectivos e princípios metodológicos. <i>Mission Statement</i>	p.132
2 - O novo espaço museológico	
2.1- Proposta de ampliação e de requalificação física do Museu. Modalidades de intervenção	p.154
2.2- Programa científico	p.167
2.3- Programa cultural. Plano de actividades para o primeiro biénio	p.227
2.3.1- Exposições temporárias	p.228
2.3.2- Outras actividades	p.236
3 - Notas finais	p.238

BIBLIOGRAFIA, FONTES E RECURSOS NA INTERNET	p.240
---	-------

VOL. II – ANEXO DE DOCUMENTOS E IMAGENS

Abreviaturas e siglas

alt. - altura

APOM - Associação Portuguesa de Museologia

art.^o - artigo

art.^{os} - artigos

atrib. - atribuição / atribuído a

ca. - *circa* / cerca de

Cx.^a - Caixa

CCB - Centro Cultural de Belém

CML - Câmara Municipal de Lisboa

CNANS - Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática

DDF - Divisão de Documentação Fotográfica do Instituto Português de Museus

DG - Diário do Governo

DGEMN - Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

d. - diâmetro

dir. - direcção

DR - Diário da República

doc. - documento

EPAE - Escola Portuguesa de Arte Equestre

ex. - exemplo

fal. - falecido

FBAUL - Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa

Fig. - Figura

Figs. - Figuras

IAN/TT - Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo

IATM - International Association of Transport Museums

ICOM - International Council of Museums

IJF - Instituto José de Figueiredo

Inv.^o - Inventário

IPA - Instituto do Património Arqueológico / Inventário do Património Arquitectónico

IPCR - Instituto Português da Conservação e Restauro

IPM - Instituto Português de Museus

IPPAR - Instituto Português do Património Arquitectónico

IPPC - Instituto Português do Património Cultural

lev. - levantamento

Liv. - Livro

LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil

MC - Ministério da Cultura

MNAA - Museu Nacional de Arte Antiga

MNC - Museu Nacional dos Coches

n.º - número
OGME - Oficinas Gerais de Material de Engenharia
p. - página
pp. - páginas
PAM - Parque Automóvel Militar
RPM - Rede Portuguesa de Museus
séc. - século
ss. - seguintes
v.º - verso
vd. - *vide*
vol. - volume
ZEP - Zona especial de protecção

INTRODUÇÃO

O Museu dos Coches Reais, hoje Museu Nacional dos Coches, foi inaugurado em 23 de Maio de 1905 pela Rainha D. Amélia de Orléans e Bragança, com o propósito de expor e dar a conhecer ao público a vasta e relevante colecção de viaturas de aparato pertencentes tanto ao património privado da Família Real Portuguesa como aos Bens da Coroa, que a evolução tecnológica dos meios de transporte e a modernização protocolar do Estado haviam tornado obsoletas.

Aquele que seria o último museu da monarquia constitucional portuguesa, constituía o seu primitivo acervo¹ com diferentes tipologias de carros nobres - maioritariamente viaturas hipomóveis mas também alguns veículos urbanos de tracção humana -, complementados com importantes conjuntos de arreios de tiro e librés da Casa Real, para além de incluir ainda outras colecções de referência² como é o caso dos núcleos de cavalaria, tauromaquia e de cortejos régios.

O local escolhido para instalação do novo museu seria o Picadeiro Real, edifício de feição neoclássica integrado no complexo arquitectónico do Palácio de Belém, actual sede da Presidência da República Portuguesa, para onde transitaram as viaturas até então armazenadas em diferentes depósitos e também ele desactivado desde há muito em virtude de a Arte da Picaria ter caído em desuso.

¹ Por “acervo” entendemos a totalidade das colecções incorporadas em qualquer entidade museal, sejam estas tipologicamente afins ou não e sem que estas se submetam a uma proveniência comum ou a um mesmo modo de aquisição.

² De entre as colecções que constituem um acervo museológico, isolamos aquelas que efectivamente caracterizam a personalidade e ajudam a definir a vocação do museu, a que convencionámos chamar de “colecções de referência”. Definem-se estas por oposição a todas as outras colecções que o museu alberga, tantas vezes constituídas de modo aleatório, como resultado de políticas de incorporações mal definidas ou respeitadas.

Confinando com a Calçada da Ajuda a nascente, a Praça Afonso de Albuquerque, a sul e o Palácio de Belém a norte e a poente, o Museu Nacional dos Coches encontra-se inserido num dos principais bairros históricos da capital e, simultaneamente, num eixo turístico-cultural de eleição. São vários os museus e monumentos históricos situados na mesma esfera de influência do MNC, muitos deles com idêntico valor cultural.

Salvaguardado o carácter hiperbólico da afirmação, poder-se-á dizer que desde a sua fundação até à presente data, o Museu Nacional dos Coches manteve inalterada a sua vocação primitiva, que o entendia como mero repositório de antigas viaturas de aparato da Casa Real Portuguesa, aqui apresentadas como objectos artísticos ilustrativos da opulência e do gosto requintado que definiu um quadro socio-cultural e mental específico.

Esta visão redutora do acervo, não obstante o seu carácter de absoluta relevância unanimemente reconhecido, escamoteia por completo a diversidade de funções e de significados que estes notáveis testemunhos do passado encerram, coarctando-os da sua verdadeira projecção histórica, social e mesmo antropológica.

Viaturas de aparato e “tronos rolantes”³, muitos há no acervo do museu, mas também meios de transporte quotidianos usados pela realeza e pelas casas nobres portuguesas, carros de viagem e de lazer, bem como veículos citadinos em número avultado. Todavia, esta multiplicidade tipológica e funcional jamais suscitou a necessidade de revisão do programa científico do museu, no qual se reconhecem ainda fundamentos de ordem taxonómica em que os espécimes são expostos cronologicamente e por tipologias, mau grado os estudos – escassos – realizados ao longo dos cerca de cem anos da instituição, que visavam tão-

³ Expressão inicialmente usada por João Castel-Branco PEREIRA no artigo “Tronos Rolantes da Monarquia Portuguesa”. In *Oceanos*, n.º 3. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1990.

somente adequar o tradicional discurso expositivo às limitações impostas pelo próprio espaço.

Face ao exposto, entendemos como prioritária a necessidade de repensar a vocação do museu nacional mais emblemático, reafirmando a pluralidade de valências intrínsecas ao próprio acervo através da redefinição do seu campo temático e da ampliação da própria abrangência territorial.

Foi esse o desafio que abraçámos ao elaborar a presente proposta de requalificação física e de reprogramação museológica do MNC, na certeza de que a revitalização deste espaço não se compadece com soluções modestas e que se esgotem a curto prazo, assim como também não pode ser feita à custa da total descaracterização do museu, com propostas que descuram o valor histórico, simbólico e patrimonial da instituição e em troca lhe oferecem instalações modernas e higienizadas mas vazias de significado.

O Património Cultural não resulta de uma simples operação matemática que vai adicionando vestígios do passado a uma já longa lista de bens móveis e imóveis previamente classificados em função das suas proveniências ou características materiais (arqueológicos, etnográficos, bibliográficos, arquivísticos, etc.); ele integra também diferentes níveis e registos da “imaterialidade cultural” a que se convencionou chamar de património intangível.

No caso do Museu Nacional dos Coches, teremos de equacionar a existência de um vector cultural sem expressão palpável, que advém da simbiose criada entre os carros de aparato e o edifício do antigo Picadeiro. Esta perfeita harmonia, que há quase um século faz parte do imaginário colectivo, confere ao museu uma dimensão algo mística, irrepetível noutro lugar.

Por isso, e porque o museu é por excelência um local privilegiado e com responsabilidades maiores na salvaguarda, estudo e promoção do património cultural, ele não pode ser entendido como um mero repositório de bens móveis descontextualizados. Bem pelo contrário, cada museu tem personalidade e valências próprias e o desrespeito para com estes valores, em nome de uma suposta modernidade, terá certamente custos muito pesados no futuro.

Contrariamente ao preconizado pela actual direcção do IPM⁴, organismo nacional que maiores responsabilidades tem na área da Museologia e que tutela directamente o MNC, entendemos que o Museu Nacional dos Coches é, efectivamente, “o primeiro e grande museu nacional”, pela qualidade e absoluta raridade do acervo que reúne, num espaço de igual excepção.

Comungando inteiramente da tese desde há muito preconizada por agentes culturais e figuras de destaque no âmbito da museologia nacional⁵ - cujo posicionamento técnico nem sempre é coincidente com abordagens de índole política ou visões estritamente economicistas -, também nós defendemos que o binómio viaturas/picadeiro forma uma unidade coerente e de grande qualidade que não pode ser posta em causa. E esse é o ponto de partida da nossa dissertação, que rejeita liminarmente todas as correntes que preconizam a reinstalação do MNC num edifício a construir “de raiz”.

⁴ Na recente apresentação pública do novo projecto de ampliação do Museu Nacional de Machado de Castro, em Coimbra, da autoria do arquitecto Gonçalo Byrne, o actual director-geral do IPM justificava “a obra mais cara do Instituto” - avaliada em 10 milhões de euros - com o facto de se tratar do “segundo museu mais importante do país”. Veja-se, a propósito, o artigo de Aníbal RODRIGUES “Remodelação do Museu Nacional de Machado de Castro concluída em 2008”. In *Público* (Cultura), de 22 de Setembro de 2004. Sabemos que neste *ranking*, o primeiro lugar é ocupado pelo Museu Nacional de Arte Antiga que, sem desprimor para a história da instituição e valor das suas colecções, está longe de nivelar com os grandes museus de Arte internacionais.

Poderemos então questionar: segundo este padrão - subjectivo e discutível - que critérios subjazem à valorização dos museus em Portugal? E que lugar estará reservado pela tutela ao Museu Nacional dos Coches, o único da rede de museus do IPM (logo seguido do Museu Monográfico de Conímbriga) que apresenta anualmente índices de visitantes nada vexatórios, que guarda uma colecção única no mundo e reconhecida internacionalmente e que perpetua (a par dos Palácios Nacionais) a memória da extinta monarquia?

⁵ Veja-se, a propósito, o Capítulo I do presente trabalho.

Ora, construir um “museu de raiz” é gerar uma nova entidade, o que constitui uma boa opção e uma mais-valia para museus generalistas, precariamente instalados e sem elos de qualquer espécie ao suporte arquitectónico que os acolhe, mas não no caso que nos ocupa.

Assim, nas páginas que se seguem procuraremos apresentar soluções que permitam conciliar dois imperativos de base: por um lado, a manutenção do museu nas suas instalações primitivas e, por outro, a urgente necessidade de reestruturação física e programática, pensada em função de uma instituição que se pretende moderna, operante e interdisciplinar. No novo MNC, a pluralidade de significados das colecções permitirá gerar leituras cruzadas de índole histórico-artística, antropológica e tecnológica, ilustrando a evolução dos meios de transporte hipomóveis entre os séculos XVII e XIX, também em função dos respectivos quadros socio-mentais.

Sendo consensual no seio da comunidade museológica a opinião de que o Museu Nacional dos Coches deve permanecer enquadrado no eixo turístico-cultural de Belém sob pena, inclusivamente, de perder a liderança dos museus nacionais com maior número de visitantes⁶, a proposta que constitui objecto da presente dissertação deverá ser entendida como uma hipótese de trabalho alternativa ao projecto “oficial” de construção de um Novo Museu Nacional dos Coches, que desde há cerca de uma década aguarda aprovação ministerial.

Este projecto, que tem as suas origens remotas nos anos de 1976/77 mas que só na vigência do mandato do Dr. Pedro Santana Lopes enquanto titular da pasta da Cultura (1991-94) ressurgiria de forma mediática, estrutura-se a partir de duas ideias-chave: a reconversão do museu novamente em picadeiro, a afectar à Escola Portuguesa de Arte Equestre, e a demolição dos pavilhões das antigas

⁶ A transferência temporária do museu para a zona oriental da cidade de Lisboa, hoje Parque das Nações, veio precisamente comprovar a relação directa e imediata entre a localização do museu e os circuitos turísticos estabelecidos que, naquele período, foram canalizados para o museu do Palácio Nacional da Ajuda.

Oficinas Gerais de Material de Engenharia para aí ser erigido um novo edifício, destinado a reinstalar o MNC.

Subsistindo na sua essência até à presente data apesar das polémicas que tem gerado, o projecto foi recentemente objecto de debate no âmbito do XV Colóquio da Associação Portuguesa de Museologia (APOM), subordinado ao tema “Museus para a cidade de Lisboa”⁷, que para tanto aprovaria a ampliação do museu para o topo oriental da Praça Afonso de Albuquerque mas não a revitalização do antigo picadeiro régio.

Também a alteração da actual vocação do Museu Nacional dos Coches, implícita na proposta de reprogramação museológica que aqui se apresenta pressupõe, à partida, a ampliação física e requalificação dos espaços museológicos existentes, claramente insuficientes para uma apresentação condigna de objectos de grandes dimensões e com exigências museográficas muito particulares.

Neste sentido, propomos a ampliação em cave do edifício existente - intervenção essa que permitiria duplicar a actual área expositiva - concentrando-se neste espaço todas as áreas públicas do museu, incluindo salas para apresentação das colecções, a Biblioteca e o Centro de Documentação e ainda o Serviço de Extensão Cultural.

Considerando o facto de toda a cidade de Lisboa - e em particular a zona ribeirinha - ser uma importante zona sísmica e de o edifício onde o MNC se encontra instalado não apresentar quaisquer garantias de segurança para colecções em vias de serem classificadas como “tesouros nacionais”⁸, a proposta de deslocação de grande parte do acervo para níveis inferiores à cota do terreno

⁷ Vejam-se, a propósito, as conclusões deste Colóquio na página electrónica da APOM no endereço <http://www.museusportugal.org/apom/default1.htm>.

⁸ Sobre a proposta de classificação de bens museológicos pertencentes a museus nacionais como bens de interesse nacional (ou “tesouros nacionais”), nos termos da actual Lei de bases do património cultural (Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro), veja-se o Capítulo III da presente dissertação.

afigura-se-nos a medida de salvaguarda mais adequada e eficaz em situação de catástrofe natural deste tipo e que uma avaliação de riscos certamente demonstrará não ser uma preocupação despicienda.

Esta proposta de ampliação em cave, aparentemente megalómana e de difícil execução atendendo à proximidade do museu ao rio Tejo, encontra sustentação conceptual, técnica e financeira no projecto de requalificação do Museu Nacional de Arqueologia (MNA)⁹, também ele situado no bairro de Belém, em edifício histórico classificado como Monumento Nacional e incluído na lista de Património Universal pela UNESCO, cujas obras foram anunciadas como prioritárias no âmbito do Programa do XV^o Governo Constitucional para a Área da Cultura¹⁰.

Tal como no caso do MNA, também a nossa proposta de requalificação física do Museu Nacional dos Coches não se extingue na construção de novas áreas subterrâneas, prevendo ainda intervenções ao nível dos edifícios existentes, sobretudo no corpo erigido na década de 1940 a que vulgarmente se dá o nome de Salão Novo. Neste corpo, que ocupa uma área de sensivelmente 450 m², seria construído um piso intermédio de tipo *mezzanine* com ligação directa ao edifício principal, reservando-se o piso inferior à realização de exposições temporárias.

Todas as restantes actividades e serviços do Museu seriam deslocados para o primeiro quarteirão do antigo prédio militar n.º 23 (OGME), a nascente da Praça Afonso de Albuquerque, que ficaria ligado a edifício-mãe por meio de um túnel

⁹ Este projecto de requalificação do MNA chegou a ser publicamente divulgado pelo Instituto Português de Museus, designadamente no âmbito da *Festa dos Museus*, evento organizado pela Associação Nacional de Municípios Portugueses (Fórum Cultural da Maia, 28 de Novembro a 1 de Dezembro de 2002) e no seu próprio site na Internet, na rubrica “Iniciativas e Projectos”. Segundo informações gentilmente prestadas pelo Director do Museu Nacional de Arqueologia, Dr. Luís Raposo, em Novembro de 2003, o projecto inicial teria sofrido alterações após sujeição a parecer do Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR) que, sem indeferir o projecto avaliado, sugeria o enterramento de um só piso e a construção em altura dos dois restantes. Presume-se que a reavaliação deste parecer vinculativo, nomeadamente no que respeita às relações e conflitos que poderiam resultar da coexistência de um edifício moderno com a envolvente histórica e monumental, esteja na origem do adiamento das obras.

¹⁰ Cf. *site* na Internet do Ministério da Cultura / Programa do Governo, no endereço: <http://www.min-cultura.pt/Ministerio/Programa.html>.

subterrâneo. Para tal, seriam previamente recuperados os pavilhões onde outrora existiram as Reais Cavalariças de apoio ao Palácio de Belém, posteriormente adaptadas ao Parque Automóvel Militar e que hoje integram o património do Ministério da Cultura, pertencendo na sua maioria ao IPM e ao Teatro Nacional D. Maria II (um só pavilhão).

Praticamente devolutos e em precário estado de conservação – sobretudo ao nível das coberturas –, estes pavilhões merecem ser preservados não só pela carga histórica que encerram mas também porque são interessantes exemplares da arquitectura industrial, como o comprova a proposta de classificação sugerida pelo IPPAR.

Mais, a intervenção nestes espaços constituiria ainda um excelente motivo para devolver à cidade um imenso quarteirão desde há muito isolado e revitalizar do urbanisticamente o próprio bairro, rasgando os muros que delimitam a oeste a Praça Afonso de Albuquerque e estabelecendo a ligação interna, pela antiga linha de água, à Cordoaria Nacional.

De acordo com a nossa proposta, neste conjunto edificado ficariam instaladas as reservas do MNC (eventualmente visitáveis), as oficinas de conservação e restauro de veículos e têxteis – destinadas a suprir necessidades internas e a prestar serviços a entidades terceiras –, todos os serviços técnico-administrativos do museu e ainda um auditório e uma pequena sala de reuniões e recepção.

Apresentado sucintamente o teor da presente dissertação, interessa agora clarificar conceitos e justificar algumas opções por nós seguidas ao longo deste trabalho, designadamente em termos formais.

Em nosso entender, qualquer programa museológico pressupõe a estruturação de um discurso lógico e convincente, assente na consciência de uma identidade

cultural e institucional única e no conhecimento profundo do respectivo acervo. Reunidas estas condições, torna-se então possível proceder à selecção criteriosa dos objectos a expor e à definição das relações que os congregam, de modo a veicular uma mensagem clara e perceptível por todos.

Face ao exposto, e embora incorrendo no risco de tornar esta dissertação demasiado extensa, optámos por relacionar e identificar sumariamente todos os objectos que integrarão cada um dos seis núcleos temáticos do programa. Mais, julgámos que a apreensão dos conteúdos programáticos ficaria facilitada se fizéssemos acompanhar a relação dos bens das respectivas imagens, razão pela qual as integrámos no *corpus* do trabalho em vez de as remeter para anexo.

Relativamente à estruturação da dissertação, entendemos como indispensável a organização tripartida da informação: o Capítulo I foi reservado à apresentação da instituição museal e sua evolução histórica (edifício e museu). Segue-se um diagnóstico detalhado do actual museu sob a forma de *case study*, tratado no Capítulo II. Por último, a nossa proposta de requalificação e de ampliação física do MNC, que justifica e dá o título ao presente trabalho.

No que concerne à Bibliografia, optámos por ordenar alfabeticamente toda a bibliografia geral (fontes incluídas) enquanto que para a bibliografia específica seguimos a ordenação cronológica, por se nos afigurar o critério menos aleatório de todos, na medida em que acompanha a de forma sistemática as diferentes publicações e estudos produzidos sobre uma determinada temática.

Atendendo ao volume e à diversidade de informação actualmente disponível em formato electrónico, no final da Bibliografia listámos os recursos na Internet por nós consultados, subdividindo-os em *WebSites* institucionais (referenciados pelas respectivas *homepages*) e “Documentação”, rubrica que congrega os recursos relacionados com vários subtemas da Museologia.

Por último, gostaríamos de referir que no volume II deste trabalho foram integrados no Anexo de Documentos, para além das fontes textuais, todos os documentos gráficos antigos ou por nós produzidos a fim de ilustrar ideias sobre espaços, percursos e arranjos museográficos do futuro Museu. Para os documentos de arquivo, optámos pela transcrição literal com desenvolvimento das abreviaturas, mantendo a formatação original dos mesmos. Já para as Imagens, preferimos a legendagem imediata, seguida da indicação dos respectivos direitos e créditos fotográficos. Sempre que estas indicações são omissas, é porque a autoria das imagens nos pertence.

CAPÍTULO I

MUSEU NACIONAL DOS COCHES, UM MUSEU SECULAR

A história do Museu Nacional dos Coches está genericamente feita e é conhecida do público desde o ano de 1995, quando serviu de tema à exposição comemorativa dos 90 anos da instituição. Por este motivo, as páginas que se seguem visam tão-somente completar os textos publicados no Catálogo da referida exposição temporária¹¹, para o qual foram realizadas aturadas pesquisas tanto no arquivo histórico do próprio museu¹² como em muitos outros arquivos e bibliotecas nacionais.

1- O EDIFÍCIO. EVOLUÇÃO E TRANSFORMAÇÕES

1.1- O Picadeiro Real de Belém

O Palácio de Belém, em cujo picadeiro se encontra instalado o Museu Nacional dos Coches, foi erigido sobre um imponente palácio quinhentista, mandado construir por D. Manuel de Portugal na Quinta do Outeiro de Cima, que anteriormente pertencera à Ordem Hieronimita.

O edifício, de características marcadamente medievais tanto na planta como na estruturação dos diversos núcleos funcionais, integrava já um picadeiro situado junto à Ribeira dos Gafos, sobre a qual seria lançada, no reinado de D. João V, a Calçada da Ajuda.

Por casamento de D. Joana Inês de Portugal, sobrinha-neta de D. Manuel de Portugal e senhora do morgado de Vale de Palma, com D. Luís da Silva Telo de

¹¹ A recolha e tratamento documental subjacente à definição da Exposição comemorativa dos 90 anos do MNC, intitulada *De Picadeiro a Museu. De Museu a Picadeiro* e elaboração do respectivo catálogo, foram realizados única e exclusivamente por nós nos anos de 1993 e 1994, quando nos encontrávamos a trabalhar naquele museu ao serviço da Comissão Nacional de Inventário do Património Cultural. A autoria do catálogo – que também nos pertence na íntegra, com excepção das páginas 56-58, da responsabilidade de Maria Filomena Ribeiro – foi-nos negada pela Direcção do Museu que, para tal, invocaria o facto de não pertencermos ao quadro de pessoal da instituição, remetendo-nos consequentemente para um modesto lugar de investigador na respectiva ficha técnica.

¹² Entendido pela actual direcção como um arquivo não público, conforme nos foi pessoalmente transmitido.

Menezes, a propriedade é incluída no património dos Condes de Aveiras¹³, que durante décadas a utilizam como quinta de veraneio. Porém, em finais do século XVII, D. João da Silva Telo de Menezes, 3º Conde de Aveiras e presidente do Senado da Câmara de Lisboa, escolhe a Quinta de Belém para sua residência permanente, dando início a uma campanha construtiva que se traduziu na edificação de novos corpos reentrantes e no ajardinamento do palácio e a sua decoração com silhares de azulejos, ao gosto barroco. Simultaneamente, era traçado um novo picadeiro para uso dos seus titulares, sendo as respectivas cavaliças então designadas por *Cavaliças do Passo*.

Em 1726, o palácio e as duas quintas anexas (a *Quinta de Baixo*, com as suas casas nobres, e a *Quinta de Cima*, destinada à viticultura) são então adquiridas por D. João V ao 3º Conde de Aveiras, pelo montante global de duzentos mil cruzados. Com este negócio, a Coroa cimentava a política de aquisições à fidalguia arruinada, passando a ser a maior proprietária de terrenos localizados entre Algés e Alcântara.

Às antigas propriedades dos Condes de Aveiras daria D. João V a denominação de *Quinta Real de Baixo*, depois de proceder a profundas adaptações dos espaços interiores e aos inevitáveis restauros. É construído um depósito de coches e estufins, bem como novas cavaliças, das quais dependiam, em 1729, cento e trinta e seis homens¹⁴. Do complexo arquitectónico constava ainda um picadeiro que, meio século mais tarde, revelar-se-ia obsoleto e pouco imponente quando comparado com outros congéneres europeus (fig. 1), pelo que em seu lugar foi erigido o Picadeiro que hoje se conhece.

À decisão de edificação de um novo picadeiro não foram certamente alheios os avanços que a política coudélica conhecera no nosso país ao longo dos reinados

¹³ O título nobiliárquico de Conde de Aveiras foi criado por D. Filipe IV de Espanha, por carta de 24 de Fevereiro de 1640, na pessoa de D. João da Silva Telo de Menezes (ca. 1600-1650), pai de D. Luís da Silva Telo de Menezes, 2º titular.

¹⁴ SARAIVA, José António, *O Palácio de Belém com os seus hóspedes, os seus segredos e a sua vida quotidiana*, 2ª ed.. Lisboa: Editorial Inquérito, 1991 [1985], p.42.

de D. João V e de D. José I, bem como os níveis de excelência entretanto alcançados pela Picaria Real de Lisboa. De facto, se em Dezembro de 1748 é fundada a Coudelaria de Alter por ordem da Junta do Estado e Casa de Bragança, só no reinado de D. José I esta seria estruturada, com a “formação da manada, instalações coudélicas, alargamento do assento agrícola e da área de pastoreio [e] promulgação do primeiro regime coudélico que vigorou na Coudelaria”¹⁵, atingindo o seu apogeu a partir de 1771, depois de a Casa Real a receber da Casa de Bragança e quando a Picaria Real atingia a perfeição e o rigor técnicos através dos ensinamentos do 4º Marquês de Marialva e estribeiro-mor da Casa Real, D. Pedro José de Alcântara António Luís de Menezes (1713-1799).

Com fundações abertas em Julho de 1787, o novo picadeiro viria imprimir ao conjunto arquitectural de Belém uma feição moderna e magnificente, bem à medida dos anseios da Corte que depois do fatídico terramoto de 1755 escolhera os limites ocidentais da cidade para se fixar (figs. 2 a 4).

A horizontalidade do novo edifício é acentuada por dois registos distintos e justapostos, divididos em três panos que se organizam em consonância com os preceitos clássicos e o rigor da simetria. Ao nível do piso térreo, predomina a cantaria rústica que serve de enquadramento a seis janelas de arco rebaixado e às portadas centrais; no registo superior, rasgam-se janelas de sacada axialmente dispostas em relação às do piso inferior.

Trata-se, pois, de um amplo edifício estruturalmente filiado no estilo Neoclássico que pela primeira vez desponta na cidade de Lisboa, muito embora as soluções decorativas se identifiquem ainda com a gramática *rocaille*¹⁶. O interior do picadeiro é constituído por um salão com cerca de 850 m² de

¹⁵ Website oficial do Serviço Nacional Coudélico. URL : <http://www.snc.pt/CA/Historia/>.

¹⁶ Leandro Gomes, o principal canteiro ao serviço do novo picadeiro, para o qual executa diversas peças de cantaria da fachada, os cornéios para protecção das portas principais, bem como gárgulas e mascarões sob modelos de José Joaquim Leitão, trabalhará posteriormente no estaleiro do Novo Palácio da Ajuda, designadamente na feitura dos troféus e outras obras para decoração da Sala dos Embaixadores (Cf. IAN/TT - Ministério das Finanças, *Livro de Registos e Decretos (1802- 1822) - Ajuda*, n.º 7792, fls. 72 v.º a 73 v.º).

superfície, circundado no segundo piso por tribunas¹⁷ e galerias, de onde a Família Real e a Corte Portuguesa assistiam aos espectáculos equestres.

O projecto, tradicionalmente atribuído ao arquitecto, cenógrafo e pintor italiano Giacomo Azzolini (ca. 1717-1786/87), embora tal atribuição careça até hoje de prova documental, foi criado à medida da paixão do Infante D. João (filho de D. Maria I e de D. Pedro III) pela Arte Equestre. Obedecendo aos cânones clássicos e a exigências de ordem funcional, o comprimento do Picadeiro é sensivelmente o triplo da largura (50 X 17 m)¹⁸, sendo que as paredes até às galerias eram integralmente revestidas de madeira, por modo a proteger cavalos e cavaleiros.

O salão é antecedido por um átrio ou vestíbulo cujo acesso é franqueado por duas portas ladeadas por colunas e cornéios de protecção, o qual servia primitivamente para o “desembarcar das carruagens e coches” e para “os cavalos esperarem a ocasião de entrar para o Picadeiro sem se molharem quando chover, nem tão pouco esperarem ao Sol no tempo de Verão”¹⁹.

Nas tribunas e galerias do piso superior, delimitadas por balaustrada e colunata em madeira do Brasil torneadas por Gonçalo José e decoradas ao nível dos capitéis pelo entalhador António Ângelo (fal. 1814) (fig. 5), rasgam-se amplos janelões para entrada de luz alta, de modo a não prejudicar a evolução dos cavaleiros e respectivas montadas. Entre janelas, as paredes são decoradas com painéis azulejares policromos da autoria de Francisco Jorge da Costa, aplicados em 1791.

¹⁷ Originalmente, a tribuna real estava dividida em três compartimentos contíguos que só posteriormente seriam unificados.

¹⁸ O Picadeiro ideal deve ter de comprimento o triplo da largura - a qual rondará os 12 metros - , pois só assim será possível ao cavaleiro executar com perfeição todos os exercícios, facilitando também o andamento do cavalo. Geralmente de planta rectangular, as paredes maiores têm a designação de *grandes lados*, e as menores de *pequenos lados*; aos quatro ângulos dá-se o nome de *cantos*. O terreno central do Picadeiro é nivelado e coberto de areia fina misturada com serradura ou cascas de árvores, de modo a criar um piso suave e pouco escorregadio.

¹⁹ ANDRADE, Manuel Carlos de, *Luz da Liberal e Nobre Arte da Cavalaria*, Liv. I, 1790, p.8, citado por GUEDES, Natália Correia, "O Picadeiro Real de Belém. Documentos inéditos relativos à sua construção". In *Museus de Portugal*, vol. I. Lisboa: Direcção-Geral do Património Cultural, 1978, p. 9.

Demarcando-se estruturalmente do conjunto arquitectónico do Palácio pelo tipo de tratamento dado à fachada principal, toda ela de cantaria com silhares de junta fendida, a ligação entre o Picadeiro e o muro caiado dos jardins do Palácio é assegurada por um pequeno corpo autónomo com janela de sacada sobre vão de volta perfeita onde, em 1829, foi colocado o portão férreo que ainda aí se conserva (fig. 6).

As obras, integralmente custeadas pelo “Bolsinho Particular” dos monarcas (sobretudo do Príncipe D. João que assume a Regência em 1792), tiveram início em 1787 e prolongaram-se até 1799²⁰, sendo que em Abril de 1828 o 1º Visconde de Vila Nova da Rainha, Francisco José Rufino de Sousa Lobato, oficial-mor da Casa Real, informava José António de Oliveira Leite de Barros²¹ da necessidade de mandar a Intendência das Obras Públicas proceder a “varios concertos que precisa o Real Picadeiro de Bellem” (doc. 3).

No âmbito do tomo dos bens pertencentes à dotação da Coroa, a cargo de uma comissão instituída para o efeito por Decreto de 4 de Dezembro de 1843, foi feita pelo solicitador José Caldas Aulete a *Descrição, confrontação e medição dos palacios, quintas, cazas, barracas, terrenos, foros e mais propriedades que Sua Majestade a Rainha a Senhora Dona Maria Segunda possui no Bairro de Belem*. Este documento, datado de 1 de Janeiro de 1844 (doc. 4), serve não só para aferição das dimensões do edifício do Real Picadeiro mas acima de tudo permite-nos reconstituir com precisão o seu enquadramento urbanístico restrito e compreender as relações espaciais e funcionais com os edifícios mais próximos.

²⁰ Embora o edifício do Picadeiro estivesse concluído em finais do séc. XVIII, a envolvente continuaria a ser melhorada nas primeiras décadas de Oitocentos. Assim, em Setembro de 1826, mandava-se construir um novo passadiço em substituição do que havia sido demolido junto ao Real Picadeiro de Belém (este passadiço asseguraria a ligação entre o Palácio e o primeiro andar do Picadeiro, permitindo o acesso directo das pessoas Reais a este espaço) e em Março do ano seguinte, solicitava-se a construção de um muro para delimitação e protecção do terreno contíguo ao Picadeiro, na Calçada da Ajuda, a fim de evitar a sua ocupação por marginais. Cf. docs. 1 e 2, vol. II.

²¹ Titular das pastas do Reino e da Marinha por nomeação de D. Miguel que, em 1829, lhe atribuiria o título de Conde de Basto.

Assim, ficamos a saber que o Real Picadeiro e respectivo quintal mediam 43,125m (fachada a sul) X 108,250m (nascente) X 25,85m (norte) X 108,9m (poente), confinando, respectivamente, com o Largo de Belém (actual Praça Afonso de Albuquerque), a Calçada da Ajuda, o largo da Cocheira do Ensino (onde se situavam a casa da cocheira do ensino e o real palheiro) e a Real Quinta do Páteo dos Bichos, outrora chamada Quinta de Baixo, com a sua cocheira e casa dos arreios.

Quanto à decoração pictórica do edifício do Picadeiro, a têmpera sobre tela, sabemos que foi realizada em três fases distintas²²: uma primeira campanha (1791-92) liderada por Francisco José de Oliveira, Francisco José da Rocha (ou Francisco de Setúbal) e Joaquim José, dito o Bugre, coadjuvados por cerca de dezena e meia de ajudantes. A segunda campanha, ocorrida entre 1793 e 1797, regista uma redução substancial do número de pintores entre os quais já não se inclui o nome de Francisco José da Rocha e, por último, a campanha correspondente aos dois últimos anos de obras (1798-99), em que o labor dos dois Mestres iniciais é reforçado com a contratação de Inácio Coelho da Silva Valente.

Todos estes nomes partilham a magnífica obra colectiva que é a pintura do tecto do Picadeiro, dominada por três imponentes medalhões centrais, com molduras entalhadas por Gonçalo José entre 1790 e 1794. Até hoje citados como representações alegóricas da *Paz*²³, da *Prosperidade e Abundância do Reino* e da *Guerra*, estes medalhões exigem uma leitura mais aturada e uma identificação precisa dos seus elementos iconográficos, como seguidamente propomos.

No primeiro, a sul (fig. 7), destaca-se a figura de um nobre e vitorioso cavaleiro que, segundo os clássicos compêndios de iconografia, é símbolo da Virtude que domina sobre as *Quatro Partes do Mundo*, aqui personificadas por figuras

²² Cf. GUEDES, Natália Correia, op. cit., pp. 5-7.

²³ SOROMENHO, Miguel, co-autor da obra *O Museu Nacional dos Coches, Lisboa* (1993), não encontrando quaisquer referências à *Paz*, opta por intitular este medalhão de *Portugal e as Quatro Partes do Mundo* (p.19), caindo no entanto no erro de julgar tratar-se de pinturas a fresco.

femininas acompanhadas dos seus tradicionais atributos: a África (à direita, com crocodilo), a Europa (à esquerda, com manto de arminho e coroa de ouro), a Ásia (em segundo plano, com incensório e camelo) e a América, junto ao globo terrestre, com arara, cocar de plumas e arco.

Entre as representações da *Virtude* admitidas pelos manuais iconográficos, a escolha de um cavaleiro é compreensível atendendo à função do edifício onde se insere. Directamente inspirada na representação usada na medalha de Lúcio Vero, em Belém o cavaleiro assume uma postura clássica, sendo os seu simbolismo completado pela figura feminina alada que, a seu lado, lhe estende a lança (usada para derrotar o Mal) e o escudo com as Armas Reais Portuguesas. Trata-se, portanto, de um cavaleiro luso, “mestre da sua montada”, entendida esta no sentido literal do termo mas também como metáfora do “serviço do rei”²⁴. Mais do que uma alusão directa à Arte da Picaria, orgulho do Portugal setecentista, este cavaleiro que se eleva em glória sobre o resto do Mundo, personifica a instituição e o ideal da Cavalaria, como “elemento da cultura universal e um tipo superior de humanidade”²⁵.

O medalhão central (fig. 8) é dominado pela figura resplandecente da *Glória* [de Portugal e dos seus Príncipes], figura feminina coroada e sentada em majestade, com cornucópia na mão direita e uma estatueta dourada na esquerda. A coroa representa o “prémio que cada Homem famoso merece”, a estatueta de ouro é símbolo da *Verdade* e a cornucópia serve para comunicar “aos Povos os desejos dos Príncipes”²⁶.

Para alcançar a Glória, os Príncipes têm de reunir outras virtudes morais que lhes são intrínsecas: a *Afabilidade* (jovem à esquerda, vestida de branco com

²⁴ Vd. CHEVALIER, Jean e GHEERBRANT, Alain, *Dictionnaire des symboles. Mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, 9ª edição revista e aumentada. Paris: Robert Laffont/Jupiter, 1989, pp.232-233.

²⁵ *Idem, ibidem*, p. 232. Tradução nossa.

²⁶ RIPA, Cesare, *Iconologia*, tomo III, edição de 1764-67.

grinalda de flores e rosa na mão direita), a *Esperança*²⁷ (figura alada com âncora e bambino desnudo), a *Ambição* (figura alada à direita, vestida de verde com bandeja repleta de coroas) e a *Piedade* (figura feminina alada, em segundo plano).

Mas acima da *Glória* está, naturalmente, a *Razão*, que se eleva no ar na tentativa de alcançar o Céu e de se aproximar de Deus, do qual deriva tão nobre virtude. Vestida de azul - cor da clareza e do esplendor - com elmo (força e sabedoria) e clâmide aos ombros, a *Razão* apresenta-se armada de lança, qual “Rainha que comanda todo o reino da compostura do Homem” e escudo, onde se inscreve a cabeça de Medusa (esta como sinal da vitória da Razão sobre a ignorância e a perfídia).

Em baixo, o escudo em ascensão contendo as Armas Reais Portuguesas é flanqueado por virtudes.

O terceiro e último medalhão (fig. 9), tem sido conotado com a *Guerra* em virtude de apresentar um carro de tipo romano, frequentemente associado a actividades bélicas ou militares. Todavia, este não coincide com nenhum dos carros tipificados em manuais e compêndios de iconografia já que o único carro puxado por leões é retirado da mitologia clássica, associando-se a Cibele, deusa da Terra e filha do Céu. Com pelagem de cor diferente, os leões simbolizam o dia e a noite, dois pólos antagónicos mas complementares. A bipolaridade e a integração de forças contrárias parece, aliás, ser o *leit motif* desta pintura que faz a apologia do Triunfo e do Equilíbrio, conceitos sintetizados no caduceu que um dos querubins ostenta.

²⁷ Relativamente a esta e a outras figuras alegóricas contidas nos três medalhões do tecto, haverá desde logo que assinalar algumas discrepâncias face aos normativos iconográficos, o que julgamos ser de imputar inteiramente às intervenções de restauro realizadas no início do séc. XX. Por falta de informação ou por simples puritanismo, os restauradores terão alterado algumas das imagens, transformando todos os nus femininos em jovens efebos. Assim sucedeu, por exemplo, com a *Esperança* e com a *Ambição* mas também com a *Glória*, que já não se apresenta com os seios desnudados.

O guerreiro que conduz o carro é certamente Perseu, também ele encarnando a imagem do homem autoritário mas sublime, hostil mas generoso, que ao triunfar sobre a culpa e a vaidade (cabeça de Medusa pintada no escudo) é recompensado por Zeus e passa a personificar o ideal conquistado, graças à tenacidade no combate e à coragem nas escolhas.

Vistos como um conjunto coerente e unitário, os medalhões centrais do tecto do Picadeiro encerram uma mensagem que radica no despotismo esclarecido do Portugal da segunda metade do século XVIII, em que o poder absoluto do governante é exercido em nome da Razão, tendo em vista a glória, o triunfo e a prosperidade do Reino. Numa cidade ainda em reconstrução, todos os edifícios da Coroa - e em particular os que são erigidos a expensas dos próprios soberanos - são locais privilegiados para promoção da ideologia vigente.

Quanto à intervenção de Nicolas-Louis Albert Delerive²⁸ na decoração pictórica do espaço, sabe-se que lhe foi adjudicada a execução de “objectos de picaria”²⁹ no Picadeiro régio. Todavia, é bem provável que o seu contributo se tenha confinado aos painéis laterais, com cavaleiros inscritos em medalhões em *grisaille* (opinião de Augusto Cardoso Pinto) (fig. 10), ou tão-somente na integração no conjunto do tecto dos medalhões em *grisaille* alusivos às Artes, através de delicados elementos no estilo Império (hipótese avançada por Natália Correia Guedes).

O edifício que acolhe o Museu Nacional dos Coches, enquanto espaço integrante do complexo arquitectónico do Palácio Nacional de Belém (fig. 11), encontra-se classificado como Imóvel de Interesse Público³⁰, por Decreto n.º

²⁸ Nicolas Delerive, artista francês com actividade conhecida entre 1775-1818, ficaria conhecido como um excelente retratista da sociedade e dos costumes lisboetas, como o comprovam uma série de pequenos quadros sobre madeira, representando algumas actividades officinais e profissões, integrados no acervo Fundação Ricardo Espírito Santo e Silva, em Lisboa.

²⁹ Tal como a atribuição do Picadeiro a Azzolini, também a suposta autoria das pinturas do tecto do Picadeiro de Belém a Delerive se devem unicamente aos comentários de Cirilo Wolkmar MACHADO na *Colecção de memórias relativas às vidas dos pintores, escultores, architectos e gravadores portuguezes, e dos estrangeiros, que estiverão em Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1922, pp. 151 e 179.

³⁰ A classificação abarca todo o conjunto arquitectónico do Palácio de Belém.

47.508, Diário do Governo n.º 20, de 24-01-1967, com Zona Especial de Protecção igualmente publicada em Diário do Governo, II série, n.º 203, de 31-08-1967. Tem o n.º 1106320075 do Inventário do Património Arquitectónico (IPA), inscrito pela Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

1.2- Projectos de ampliação e campanhas de obras

1.2.1 - 1903-1905: Obras de adaptação do Picadeiro a Museu

O declínio gradual da equitação ao longo de Oitocentos conduziu a uma quebra de prestígio do Picadeiro Régio que, em finais do século XIX, cai em desuso. Neste contexto, a Rainha D. Amélia de Orléans e Bragança decide aproveitar o magnífico espaço do picadeiro para nele instalar o Museu dos Coches Reais e, em 1904, Rosendo Carvalheira (Lisboa, 1863 - 21/01/1919), arquitecto de 1ª classe e Chefe da 3ª Secção - Monumentos - da 1ª Direcção de Obras Públicas do Distrito de Lisboa, inicia os trabalhos de adaptação do antigo edifício às novas funções museológicas³¹.

O projecto de arquitectura atribuído àquele arquitecto, a lápis e aguada (fig. 12), especifica as alterações previstas nas obras de adaptação. Entre as transformações então operadas contam-se o rebaixamento em cerca de metro e meio do primitivo pavimento³², sobre o qual seriam colocadas as amplas lajes que ainda hoje subsistem, a transferência do *Estafermo*³³ para o vestíbulo e a

³¹ Rosendo Garcia de Araújo Carvalheira surge como o nome óbvio e incontornável quando se pensa em intervir no antigo Picadeiro de Belém, pois a ele se ficou a dever o anexo nascente do Palácio de Belém, junto ao Pátio das Damas, erigido nos anos de 1902 e 1903. Antes, porém, havia seguido a construção do mausoléu e capela de Alexandre Herculano nos Jerónimos (1888), participado no arranjo da Tabacaria *Mónaco*, no Rossio (1894), nas obras do Liceu Central de Lisboa-Passos Manuel, e dirigido as obras de restauro da Sé da Guarda, iniciadas em 1899. Assinou ainda o projecto de arquitectura para o Hospital de Sant'Ana, na Parede, obra que prima pelo excelente enquadramento na paisagem e que seria inaugurada em 31 de Julho de 1904. Autor de diversos edifícios artísticos da cidade de Lisboa, dois anos antes da sua morte assumia o projecto do café *A Abadia*, nas caves do Palácio Foz (1917).

³² Supostamente de massame calçado ou de pedra e cal coberto de areia, como era habitual nos picadeiros.

³³ Escultura de madeira, em tamanho natural, datada de 1767, que fazia parte integrante do mobiliário do Picadeiro Régio estando colocada ao centro da quadra. Era usada nos jogos equestres, servindo para aferir a destreza dos cavaleiros no jogo da "Corrida ao Estafermo".

remoção do *parapeito alto*, ou seja, do tapume de madeira que se encontrava junto à tribuna real (actual Galeria I).

Nos tramos definidos pela arcaria longitudinal a nascente e a poente do salão, fechados por portas “de vidrinhos”, foram embutidos armários de madeira onde se amontoavam arreios e atavios numa disposição muito próxima da dos antigos gabinetes de amadores. Destes armários devidamente numerados chegaram-nos algumas fotografias da antiga Repartição das Reais Cavalariças, que o museu guarda no respectivo arquivo fotográfico. (fig. 13).

Simultaneamente, rasgaram-se amplas clarabóias junto à cobertura do edifício e, em substituição do corredor outrora usado para passagem dos cavalos, ocultado por um tabique de madeira, foram abertas as arcadas longitudinais, facto que em muito contribuiu para o alargamento do salão.

A traça do piso superior foi globalmente mantida, preservando-se a compartimentação espacial herdada dos aposentos da criadagem que ainda hoje é perceptível pela ordenação das salas (docs. 5 e 5A, vol. II) e, embora não existam documentos que o comprovem, será de presumir que os serviços administrativos tenham ficado instalados no rés-do-chão, ou seja na antiga secretaria da Rainha D. Maria Pia. A execução dos trabalhos ficou a cargo do construtor civil lisboeta Frederico Augusto Ribeiro.

Simultaneamente, promoveu-se o restauro das pinturas do tecto, trabalho realizado por José Malhóia (1855-1933) e António Conceição e Silva, que também se ocuparam da decoração do tecto das galerias, onde se fizeram retratar, juntamente com as demais personalidades ligadas à fundação do Museu dos Coches Reais.

Imagina-se que seriam bastante elevados os níveis de iluminação no novo museu (fig. 14), a avaliar pelo número de janelas a nascente e a ponte do edifício

e das novas clarabóias, às quais se juntavam os lampiões metálicos suspensos do tecto e das galerias³⁴.

Não obstante o volume das obras empreendidas no início do século XX, desde o momento da inauguração do Museu estava prevista a construção de um anexo em terrenos do Palácio de Belém, o qual ficaria ligado ao antigo picadeiro por meio de uma galeria subterrânea, escavada sob o Pátio das Damas (fig. 11A). Destinar-se-ia este anexo a receber novos carros da Casa Real, arrecadados noutros depósitos da Repartição das Equipagens Reais (Ajuda e Belém), os quais viriam completar as vinte e nove viaturas pertencentes ao Depósito I e que agora se expunham no recém-criado Museu dos Coches Reais³⁵.

Jamais concretizada, esta ideia fundava-se na já então reconhecida falta de espaço para uma apresentação condigna dos carros, que viria a dar origem a diversos projectos de ampliação pensados ou mesmo implementados ao longo do século. Entretanto, prosseguiram pequenos trabalhos de embelezamento do renomeado Museu Nacional dos Coches Reais que visavam conferir ao edifício uma maior unidade visual e decorativa³⁶.

³⁴ Esta presunção contradiz, no entanto, as palavras de Júlio DANTAS no artigo que assinou para a revista lisboeta *Serões*, n.º 3, Setembro de 1905, segundo o qual “Vinte coches alinhados, solennes, oscilando nos seus correões, erguem nobremente, na meia-penumbra, o oiro sumptuoso da sua talha.” (p. 189).

³⁵ Cf. Repartição das Reais Cavalariças - *Catálogo do Depósito I - Carros Nobres, Arreios de Tiro e Cavalaria, Aprestos de Torneio*, 2ª ed. Lisboa: Tipografia de “A Editora”, 1905.

³⁶ Conforme pudemos apurar da consulta a documentação diversa não catalogada existente no arquivo do MNC, em 31 de Março de 1911 o museu pagava a Manuel José Rufino Pereira a quantia de 30\$000 pela pintura de cinquenta e seis colunas das galerias, sendo que o montante global do trabalho orçava em 84\$000 reis. Em 3 de Fevereiro do ano seguinte, o mesmo artífice recebia 36\$000 por “fingir a marmure amarello as paredes do vestíbulo do Museu Nacional dos Coches” e em 24 de Junho, mais 20\$000 por “pintar e fingir a liós vermelho e envernizar quarenta pilastras da galeria” do mesmo Museu. Já em 1921, recebia-se uma proposta do pintor Martinho Assunção, com atelier na Calçada da Ajuda, 29, 2º, para “fazer trabalho de pintura na sala D do Museu Nacional dos Coches que consta de: reparar, pintar e fingir a madeira vinhático, e envernizar 6 vãos de portas e alisares, excluindo 6 meias-portas que são a vinhático natural, e fazer igual trabalho a uma grande vitrine que se encontra no centro da dita sala, pela quantia de trezentos e cinquenta escudos.”, proposta esta que seria aprovada e adjudicada, depois de reduzido o orçamento inicial para 320\$00. Por último, em 5 de Abril de 1922, André Pereira Barbeda recebia 90\$00 por “recortar cinquenta flores para os tectos das Salas do referido Museu.”.

I.2.2 - As décadas de 1930 e 1940

No início da década de 1940, são iniciadas as campanhas de obras que haveriam de dotar o Museu dos Coches de um novo salão (45,2 X 10,9 m), projectado por Raul Lino (Lisboa, 1879-1974) e construído pela DGEMN a nascente do primitivo picadeiro. Com uma área inferior à do antigo picadeiro (ca. de 450 m²), a construção deste novo corpo sobre o antigo "quintal" do picadeiro implicou o prolongamento da fachada principal do edifício, cuja traça seria tanto quanto possível reproduzida na fachada nascente, apesar das limitações impostas pelo declive do próprio terreno (docs. 6 a 9, vol. II).

Partindo do princípio de que “não podia o interior desse novo salão competir com a deslumbrante e típica decoração do picadeiro real (...)”, o arquitecto concebeu um projecto de grande simplicidade, destinado a valorizar o primitivo imóvel e a conferir aos carros “o valor que merecem (...) como documentos e como obras de arte”.³⁷

Ao fim de três anos de trabalhos intensos, em Janeiro de 1944 o Salão Novo – nome pelo qual é vulgarmente conhecido este espaço - era inaugurado, dando simultaneamente a conhecer uma série de carros nobres nunca antes vistos e deliberadamente restaurados para o efeito. Para tal, foi necessário “(...) fazer reviver, ou quasi criar de novo, um antigo ofício – o de segeiro – e a adaptação dos artistas e artífices que nele colaboraram, os marceneiros, correeiros, estofadores, os serralheiros, cinzeladores, douradores e pintores (...)”.³⁸

Simultaneamente, eram levados a cabo pequenos trabalhos de restauro do antigo picadeiro, nomeadamente ao nível da pintura do tecto, conforme se pode ler na inscrição acrescentada ao primeiro medalhão alegórico que alude à intervenção realizada em 1943 pelo pintor Joaquim Fernandes.

³⁷ KEIL, Luís, *Palavras proferidas na inauguração das novas instalações do Museu Nacional dos Côches, em 29 de Abril de 1944*. Lisboa: [s.n.], 1944, p. 3.

³⁸ *Idem, ibidem*, p. 4.

Em 1946, dois anos após a abertura ao público do Salão Novo, o arquitecto Raul Lino assinava um novo projecto para construção de uma segunda galeria localizada a poente do Salão Nobre, sobre o arruamento secundário de acesso ao Pátio das Damas, projecto esse que jamais viria a concretizar-se, como seguidamente se verá.

1.2.3 - O projecto de Maria José de Mendonça, a acção da DGEMN e o anexo de Vila Viçosa (1963-1984)

Em 1963, é dado a conhecer um novo projecto de ampliação do museu, fundado no plano de 1946, segundo o qual a rampa de acesso ao Pátio das Damas do Palácio de Belém seria ocupada pela construção de uma nova galeria destinada à exposição de carros a nível do piso térreo e a reservas e serviços de apoio no andar superior. Para tal, obtivera-se o consentimento do então Chefe de Estado, Almirante Américo Tomás que, em visita oficial ao museu, informaria nada haver a opor relativamente à expansão do mesmo para poente.

A Direcção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais do Ministério das Obras Públicas elabora então um esquema gráfico do futuro projecto de ampliação, o qual previa novas galerias para apresentação dos coches, salas para exposições temporárias e conferências, biblioteca, reservas e oficina de restauro de viaturas.

Enquanto isso, Maria José de Mendonça empenhava-se na reprogramação do museu, beneficiando da colaboração de *designers* como José Maria Cruz de Carvalho³⁹ que é convidado pela própria directora a fim de conceber um novo

³⁹ O pintor José Maria Cruz de Carvalho é um nome incontornável na história da museografia portuguesa, tendo criado equipamentos para mais de uma centena de exposições em diversos museus e monumentos nacionais, entre os quais os Museus Nacionais de Arte Antiga e do Traje. Chamado para o MNC por Maria José de Mendonça, manter-se-ia ligado a esta instituição durante toda a década de 1970, para a qual desenhou grande parte do mobiliário e estruturas de apresentação dos objectos que ainda hoje se mantêm

programa museográfico que modernizasse o museu. São então ponderadas três hipóteses para apresentação dos coches e realizada uma maquete com réplicas miniaturadas de todos os carros, distribuídos por quatro espaços distintos: os dois salões principais, o novo espaço a construir a poente sobre a rampa que ampliaria o Salão Nobre e uma sala resultante da ampliação em altura do Salão Lateral, a qual teria uma área idêntica à do salão concebido por Raul Lino e que serviria para apresentação dos carros do século XIX. (fig. 15).

Em 1964, no entanto, são emanadas novas orientações da Presidência da República, dando conta da impossibilidade de intervir no edifício do Palácio – o que nunca esteve em causa pois o projecto de alargamento do museu para oeste não excedia os limites da rampa de acesso ao Pátio das Damas, que há muito não era usada pela Presidência, podendo ainda essa construção servir de escoramento aos jardins e demais construções do próprio Palácio de Belém. Consequentemente, o projecto inicial é reformulado e, em Outubro desse mesmo ano, são realizados pela DGEMN novos estudos de remodelação e ampliação, da autoria do arquitecto N. Beirão (docs. 10 e 11, vol. II).

Quando os trabalhos são retomados, em 1966, restringem-se apenas ao piso térreo do museu. Os três vãos até então rasgados na parede norte do antigo picadeiro e fechados por meio de portas com vidraças espelhadas são entaipados. Impunha-se, portanto, um despojamento de todos os elementos que interferissem com a percepção unitária do espaço, cuja leitura visual é determinada pela sucessão de arcos levemente rebaixados e pela alternância de vãos de maior ou menor amplitude.

Seguindo os mesmos princípios de sobriedade e de individualização dos espécimes museológicos⁴⁰, foram removidos os antigos armários de arrieiros e,

em uso. O *designer* Foi recentemente galardoado com o prémio de carreira atribuído pelo Centro Português de Design.

⁴⁰ A condenação das tradicionais acumulações de objectos em contexto museológico e a defesa de critérios selectivos que deveriam presidir à apresentação dos espécimes, são igualmente conceitos expressos no Regulamento Geral dos Museus, de 1965.

em seu lugar, espaçadamente expostas algumas librés de criados da antiga Casa Real, bem como alabardas da Guarda Real de Archeiros, lampiões, lanternas e outros objectos directamente relacionados com as viaturas.

Com o falecimento do Dr. João Couto em 1968, Maria José de Mendonça assume a direcção do Museu Nacional de Arte Antiga na condição de se manter ligada ao MNC até o projecto por si iniciado estar concluído. Tal não viria a suceder e, por razões que não interessam aqui explicar, em 1969 Maria Madalena de Cagigal e Silva é nomeada directora do MNC.

Nesse mesmo ano, é finalmente concretizada a cedência da supracitada rampa e do pequeno pavilhão anexo ao Palácio de Belém, incluindo também parte do jardim que recobre o túnel subterrâneo pertencente ao museu (ca. de 2, 80 m de jardim) (fig. 16).

Data de Janeiro de 1972 o novo e arrojado estudo de remodelação e ampliação do Museu. Como se pode ver pelas plantas e cortes em anexo (docs. 12, 13 e 14, vol. II), estava prevista a construção de um salão para exposição de carros a ponte do antigo picadeiro, sobre a rampa, antecedido a sul pela oficina que, por sua vez teria ligação directa à Praça Afonso de Albuquerque, através de um átrio com entrada pelo portão datado de 1829. Também a sul, manter-se-iam os serviços de secretaria, nas imediações da zona de arquivo, dos serviços de inventário e do gabinete da direcção. A zona de vendas e o bengaleiro ficariam estrategicamente colocados em frente à entrada principal.

Ao nível do piso superior, criar-se-ia um segundo piso de exposição permanente sobre o Salão Lateral erigido em 1944, com ligação à Sala da Rainha no topo da escadaria nobre. Aliás, toda a ala sul seria destinada à exposição permanente, incluindo a tribuna (actual galeria I), onde também se situava a biblioteca.

No novo corpo a construir a poente, situar-se-ia a sala de exposições temporárias, com acesso directo pelas escadas que hoje servem os serviços técnicos ou pela zona de exposição permanente e instalações sanitárias públicas. A norte deste espaço expositivo e ainda integrado nas áreas públicas ficaria um bar, que confinaria com novas áreas de acesso restrito, tais como: duas arrecadações, uma sala de estudo e reserva e os serviços educativos, equipados com sala de arrumos própria, instalações sanitárias e vestiário.

Por meio da tribuna norte (ou galeria III), estabelecer-se-ia a ligação ao refeitório e às instalações sanitárias do pessoal, cuja entrada para o museu seria feita pela Calçada da Ajuda. De ressaltar ainda a existência de uma segunda oficina de restauro de coches, também no topo norte do edifício, estando previsto o seu acesso directo pelo Pátio das Damas.

As três salas de exposição permanente estariam interligadas a norte, conforme se pode observar no corte transversal representado em anexo (cf. doc. 14, vol. II), sendo que ambos os espaços colaterais (nascente e poente) estariam situados a uma cota inferior à do Salão do Picadeiro, por modo a permitir o aumento do seu pé direito.

A nova empreitada, iniciada sob coordenação de Fernando Pernes⁴¹, prolongar-se-ia pelos três anos seguintes, sendo então levados a cabo os seguintes trabalhos: construção do paredão localizado no topo da rampa que conduzia ao Pátio das Damas, desaterro da rampa e demolição parcial do muro que a separava da fachada poente do Museu, intervenção ao nível da rede de esgotos e de uma conduta de água que servia bocas de incêndio e construção de um marco de águas para serviço de incêndio, junto ao frontispício. Parte da

⁴¹ A associação do nome de Fernando Pernes à obra do MNC foi-nos pela primeira vez referenciada pelo Pintor Cruz de Carvalho, por ocasião da entrevista que gentilmente nos concedeu em 22 de Abril de 2004. Segundo a mesma fonte, Fernando Pernes sempre se mostrou avesso à ampliação do MNC pois era partidário da reactivação do Picadeiro Real, o que talvez justifique as condições em que a obra foi realizada, sem que tivesse havido a preocupação mínima de escoramento da parede poente do antigo Salão do Picadeiro. De resto, convirá notar que o início desta campanha de obras no museu coincide temporalmente com a criação da Escola Portuguesa de Arte Equestre.

verba orçamentada mas não despendida nos trabalhos de ampliação seria destinada à instalação eléctrica e à reparação do edifício.

Porém, o ambicioso projecto de 1972 jamais seria concluído, decisão a que não foi alheia a derrocada da parede poente do salão nobre no dia 27 de Maio de 1975, causada fundamentalmente pela terraplanagem da rampa que separa o antigo picadeiro dos jardins do Palácio de Belém, sem que o muro poente do museu tivesse sido devidamente escorado.

Em consequência deste episódio dramático na história do museu, que implicou a remoção de alguns carros da colecção para o Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha e para um depósito na Calçada da Ajuda, foi aberto um inquérito conduzido por Fernando Pernes (!) e novamente solicitada a intervenção de arquitectos da DGEMN (1976) que logo defenderam a reposição da inclinação original da rampa - indispensável à sustentação do muro a nascente dos jardins do Palácio - e confirmaram a impossibilidade de recuperação do primitivo muro, que viria a ser substituído por uma nova parede de cimento. Também parte das pinturas a têmpera da Galeria II (motivos decorativos e retratos) ficaram bastante danificadas, tendo sido restauradas pelo antigo Instituto José de Figueiredo⁴².

Todavia, a entrada e a escada de acesso ao primeiro andar do museu - actualmente incluídas nos espaços reservados porque de acesso exclusivo ao técnicos e demais funcionários - seriam mantidas, por modo a facilitar o escoamento de visitantes. Ressalve-se, a propósito, que até meados da década de 1980, para além da visita circular aos salões do piso térreo existiu um percurso complementar que previa a subida ao primeiro andar do museu pela escadaria nobre onde, para além das tribunas e galerias era possível observar a Sala da Rainha, fazendo-se por fim a saída pela porta localizada junto à referida rampa. Este segundo percurso, embora se apresentasse como uma

⁴² Cf. arquivo do IPCR, processos de restauro n.ºs, 30-33, 36, 38-40, 52 e 81 de 1976, com entrada em 12/07/1976 e saída em 31/07/1978.

solução alternativa para escoamento dos visitantes em momentos de maior afluência, encerrava um grave problema de gestão e segurança na medida em que previa a passagem por espaços de acesso reservado, nomeadamente o gabinete dos serviços técnicos do museu.

Com a derrocada, a segurança do acervo e a consequente necessidade de solucionar a premente falta de espaço para cabal desempenho das funções museológicas - que nem mesmo a entrega da colecção de indumentária ao futuro Museu Nacional do Traje viria minimizar - foram questões que se colocaram com grande acuidade. Propuseram-se, então, diversas alternativas:

- a) o antigo Quartel de Cavalaria 7, sito na Calçada da Ajuda, que em 1976-77 se encontrava em vias de ser evacuado pelo Exército mas que jamais seria cedido;
- b) o Palácio Nacional da Ajuda, hipótese desde logo afastada pela desadequação arquitectónica do edifício às funções pretendidas;
- c) O Palácio sito no Campo de Santana, n.º 2, em Lisboa, cuja desafecção ao Ministério da Educação não passou de uma remota esperança;
- d) A Cordoaria Nacional e, só muito recentemente, o Centro de Exposições do Centro Cultural de Belém (proposta logo descontinuada em virtude das características físicas do espaço) e as OGME, única hipótese em aberto até ao presente.

Sem que nenhuma das propostas acima enumeradas tivesse chegado a bom porto, o problema estrutural de falta de espaço para albergar a totalidade da colecção de carros seria provisoriamente solucionado através da criação de um anexo de carruagens do MNC no Paço Ducal de Vila Viçosa, cujo processo de instalação, da responsabilidade do então conservador do museu João Castel-Branco Pereira, seria ultimado em 1984 sob a direcção de Natália Correia Guedes.

A criação e manutenção deste anexo em Vila Viçosa foi formalizado através de um protocolo de colaboração celebrado em 1983 entre o extinto Instituto Português do Património Cultural (IPPC) - então o órgão de tutela dos museus e monumentos nacionais - e a Fundação da Casa de Bragança, prevendo a cedência de espaços (antigas cavaleriças e cocheira) do Palácio por um prazo máximo de vinte anos, para apresentação de uma colecção de cinquenta e dois carros e arreios vários do acervo do MNC. De acordo com o respectivo clausulado, a segurança contra incêndio e intrusão, bem como a gestão diária e a manutenção das instalações ficariam a cargo da Fundação, competindo à instituição proprietária dos bens a conservação dos mesmos e ainda a afectação de recursos humanos indispensáveis ao seu funcionamento.

Em finais de 2003, foi celebrado um novo protocolo de colaboração entre a Fundação da Casa de Bragança e o Instituto Português de Museus, tendo por objecto a prorrogação do prazo de depósito dos bens pertencentes ao MNC que se encontram expostos em Vila Viçosa, por um período de mais vinte anos, nos termos anteriormente referidos.

1.2.4 - Intervenções realizadas sob a dependência institucional do IPM

Cerca de uma década mais tarde, e como consequência directa da integração do Museu Nacional dos Coches na rede de museus nacionais do recém-criado Instituto Português de Museus (1991), o edifício sofre algumas alterações, sendo a mais notória a instalação da primitiva loja no vestíbulo do museu.

Cedo, porém, este espaço comercial revelar-se-ia desadequado - porque demasiado exíguo - às necessidades de armazenamento e exposição dos produtos comercializados, tanto mais que coexistia espacialmente com a recepção e bilheteira do museu. Pelas mesmas razões, agravadas pela falta de atendimento especializado, a loja não conseguia oferecer um serviço de

qualidade e proporcional à procura, designadamente dos públicos estrangeiros que todos os dias afluem ao museu.

Por esse motivo, viria a ser desenvolvido pela Divisão de Projectos e Obras do IPM um projecto de ampliação deste espaço comercial, da autoria da arquitecta Manuela Fernandes (fig. 17).

A nova loja, inaugurada no dia 23 de Julho de 2003, ocupa agora não só a antiga zona de recepção, em frente à entrada do museu onde se localizam o balcão de vendas e as vitrines fechadas, mas estende-se por todo o vestíbulo, onde foi colocado o mobiliário modular em madeira e vidro, munido de rodízios, destinado à exposição de peças originais e de réplicas de objectos museológicos, bem como de publicações diversas. A recepção e a bilheteira foram deslocadas para a extremidade poente do vestíbulo, à esquerda de quem entra, apresentando o mesmo tipo de mobiliário usado na loja⁴³.

Porém, e independentemente das apreciações de ordem estética ou comercial que possam ser feitas a propósito da nova loja do museu, estamos certos que o projecto padece de um grave erro de concepção cujos efeitos nefastos a nível da conservação dos espécimes e do próprio edifício far-se-ão sentir a breve trecho. Referimo-nos, obviamente, à instalação do novo guarda-vento, uma estrutura totalmente envidraçada e recuada em relação às portadas de madeira da fachada⁴⁴, que impede por completo a circulação do ar e favorece a formação de um micro-clima dentro do edifício⁴⁵.

⁴³ Segundo pudemos apurar junto dos funcionários do museu responsáveis pela loja, a inauguração do novo espaço traduziu-se num aumento substancial do volume de vendas, sem que seja possível apurar a concretização desse acréscimo em termos percentuais.

⁴⁴ Esta nova estrutura envidraçada veio substituir as antigas portas corta-vento que, embora criando algum desconforto para os funcionários que diariamente permaneciam no vestíbulo do museu por inerência de funções, tinham a vantagem de permitir o arejamento controlado e o franco acesso ao museu.

⁴⁵ As alterações climáticas, para além de perceptíveis a qualquer visitante não ocasional, são corroboradas pelos testemunhos dos próprios funcionários que se queixam do calor insuportável nos meses de Verão.

Igualmente gravosa, a nosso entender, foi a decisão de baixar a altura dos vãos de entrada por meio de placas de vidro temperado, onde se inscreve a denominação do museu em caracteres de grande dimensão, que obviam a entrada e saída das viaturas do acervo, cuja altura média oscila entre 2,5m e 3,5m.

A aprovação deste projecto denota, por um lado, uma estranha inversão de valores e prioridades tanto por parte da actual direcção do museu como do respectivo organismo de tutela, uma vez que o dever de protecção e de conservação dos espécimes foi claramente secundarizado em prol de opções estéticas e comerciais, assim como revela a inexistência de um plano de emergência e de salvaguarda das colecções.

Igualmente controversa, a nosso entender, foi a decisão de deixar visíveis as asnas de sustentação do telhado do Salão Lateral do museu, em resultado da campanha de obras empreendida entre 1999 e 2001 por iniciativa da Divisão de Projectos e Obras do IPM, com o objectivo de proceder à recuperação das coberturas do edifício que se encontravam em avançado estado de deterioração (fig. 18).

A direcção do museu justifica esta decisão argumentando tratar-se de “uma bonita estrutura que seria interessante dar a conhecer aos visitantes”⁴⁶. Todavia, a sensação efectivamente criada no visitante é a de um forte impacto visual gerado pela presença invasiva daquela pesada estrutura em madeira num contexto espacial em que a sobriedade é a nota dominante.

Porque o actual aspecto do Salão Lateral não se inscreve em qualquer programa museográfico específico, sujeito a estudo e análise prévios, mas antes resulta de uma opção meramente ocasional surgida em contexto de obra e em

⁴⁶ Citação não textual de um comentário tecido pela actual directora do MNC, por ocasião da visita guiada aos alunos do Curso de Mestrado em Museologia e Museografia da FBAUL, em Junho de 2003, no âmbito da disciplina de Projecto Museológico, ministrada pelo Mestre Lagoa Henriques.

total desrespeito para com os princípios de unicidade arquitectónica que caracterizaram a construção deste corpo, o sistema de sustentação do telhado sobrepõe-se visualmente aos espécimes expostos, impedindo uma leitura isenta dos objectos – já de si difícil pela acumulação de viaturas.

Contemporânea desta intervenção ao nível das coberturas foi também a transformação das antigas instalações dos Serviços Educativos do Museu, localizados a norte do edifício principal, em reservas de Têxteis, designadamente telizes, gualdrapas, xairéis, etc. Para tal, foram encomendados e adaptados aos espaços disponíveis expositores verticais, munidos de cilindros autónomos para enrolamento das peças têxteis de grandes dimensões.

1.2.5 – Um picadeiro no museu e o museu nas OGME: um projecto em análise

Conforme ficou dito, o projecto de transferência do Museu Nacional dos Coches para novas instalações, com o objectivo de devolver ao Picadeiro de Belém as suas funções originais remonta a 1976, tendo sido posteriormente mediatizado e ganhando novos contornos no decurso do mandato do Dr. Pedro Santana Lopes como Secretário de Estado da Cultura.

É, pois, em meados da década de 1970, a propósito da derrocada da parede poente do Salão Nobre do museu, que surgem as primeiras tentativas de afectação do antigo Picadeiro de Belém à Academia de Equitação, tendo por modelo o picadeiro de Inverno de Viena que, contrariamente ao de Lisboa, se mantém no seu estado primitivo. Tais intentos levariam a directora do MNC, Maria Madalena de Cagigal e Silva, a expressar a sua opinião absolutamente contrária à transformação do museu em picadeiro, numa tomada de posição corajosa e inabalável que chegaria às páginas de alguns órgãos de comunicação social.

Variadas e muito pertinentes foram as razões então invocadas por Madalena de Cagigal e Silva a fim de justificar a sua posição⁴⁷. Por um lado, provando que a suposta interdependência entre o Picadeiro de Belém e a Coudelaria de Alter é artificial e falaciosa na medida em que só num curto período de tempo a história das duas instituições se cruzou, sendo a Coudelaria bastante mais antiga do que o Picadeiro (cerca de quarenta anos) e a criação dos cavalos de Alter, bem como o desenvolvimento da Alta Escola dos cavaleiros portugueses, totalmente independentes do Picadeiro Real.

Mais afirmava Maria Madalena de Cagigal e Silva, com a acuidade e inteligência que lhe reconhecemos, que o Picadeiro Real de Belém chegado ao último quartel do século XX era “inexistente, irrecuperável e impraticável” em virtude das inúmeras e profundas obras que o edifício havia sofrido, tanto por ocasião da sua adaptação a museu como em posteriores campanhas de ampliação dos espaços, ou mesmo em trabalhos de reconstrução parcial das estruturas.

Para poder voltar a servir de picadeiro, teriam de ser criadas as indispensáveis condições de higiene, reformulado todo o pavimento de lajedo e dotado o edifício de uma série de infra-estruturas que permitissem receber em boas condições cavalos e cavaleiros. Para quê? - questionava a directora. Para se obter “(...) apenas uma cópia - nunca poderá ser o original - do antigo picadeiro de onde resultará unicamente um cenário de teatro e não um original. Ou, pondo-se outra hipótese, servir-se-ão do salão tal como existe, o que de maneira nenhuma é um picadeiro. E é o menos adequado possível para tais actividades.”⁴⁸

⁴⁷ Atente-se na resposta de Maria Madalena de Cagigal e Silva ao artigo do jornal *A Capital* de 6 de Outubro de 1977 sob o título “Picadeiro deve voltar a Belém”, publicada naquele periódico, no dia 24 de Outubro do mesmo ano (doc. 15, vol. II) .

⁴⁸ *Idem, ibidem.*

Em qualquer das hipóteses, escamotear-se-ia o essencial: a simbiose perfeita que resulta da integração dos coches e demais viaturas reais num espaço de rara beleza, em que ambas as partes do binómio se valorizam mutuamente.

Decorridos alguns anos sobre a polémica iniciada no período pós-revolucionário, o Serviço Nacional Coudélico (serviço central do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas), empenhado na divulgação da equinicultura nacional, bem como na promoção dos “valores histórico-culturais relacionados com o cavalo”⁴⁹, volta a revelar-se uma peça-chave na proposta de reactivação do antigo Picadeiro Régio e a sua afectação à Escola Portuguesa de Arte Equestre (EPAE). Neste cenário, o Picadeiro seria utilizado para a realização de espectáculos de demonstração e divulgação da arte equestre junto do grande público, secundado logística e funcionalmente pelas restantes instalações da EPAE, que ocupariam parte do complexo das antigas Oficinas Gerais de Material de Engenharia do Exército, em Belém, integradas no património excedentário do Ministério da Defesa e conseqüentemente alienadas em 1992 (Decreto-Lei n.º 168/92, de 8 de Agosto, publicado em Diário da República, I série A, n.º 182, de 08/08/1992, alínea l)).

Assim sendo, impunha-se encontrar um espaço condigno e suficientemente amplo, próximo das primitivas instalações, para onde pudesse ser transferido o museu. A solução aparentemente ideal seria encontrada em 1994 quando, por protocolo assinado em 7 de Setembro, o Ministério da Defesa Nacional cedia à Secretaria de Estado da Cultura as instalações das Oficinas Gerais de Material de Engenharia do Exército (OGME), sitas no prédio militar n.º 23 de Lisboa, com entrada pelo n.º 136 da Avenida da Índia⁵⁰. Vizinhos, o Museu Nacional dos Coches e a Escola Portuguesa de Arte Equestre formariam uma parceria exemplar, destinada a dar cumprimento às ambições expansionistas de um, e de prestígio e projecção social, de outro (fig. 19).

⁴⁹ São algumas das competências e objectivos do Serviço Nacional Coudélico, conforme expresso na sua página na Internet: <http://www.snc.min-agricultura.pt/snc/Index.htm>.

⁵⁰ Cf. Historial das OGME, conforme descrito no portal do Exército Português em http://www.exercito.pt/portal/exercito/_specific/public/allbrowsers/asp/default.asp?stage=1.

Este prédio urbano, organizado a partir das Cavalariças Reais que serviam o Palácio de Belém nos séculos XVIII e XIX, passaria em 14 de Dezembro de 1885 para a posse do Estado Português através de auto de entrega realizado pela Administração da Fazenda da Casa Real ao Ministério da Guerra (docs. 16 e 16^a, vol. II). Cinco anos volvidos e ainda não estava concluído o processo de transferência da totalidade dos edifícios, como se pode confirmar pelo documento datado de 23 de Setembro de 1891, referente à entrega da chave da “cavallariça que serve de deposito de palha, sita no pateo da Alfandega Velha” (doc. 17, vol. II). Conhecido sob a denominação de “Antigas Cavalariças Reais”, neste prédio estiveram ainda instalados o Depósito de Forragens, o picadeiro do Regimento de Cavalaria n.º 4 e o Quartel da 3^a Companhia de Administração Militar (doc. 18, vol. II).

Em 1916, o espaço é convertido em Parque Automóvel Militar (PAM), servindo para reparação de automóveis e veículos hipomóveis do Exército e em 8 de Dezembro de 1928, após extinção do PAM, é lavrado o auto de entrega do prédio ao Director das Oficinas Gerais de Material de Engenharia, actualmente instaladas em Terras do Desembargador.

No ano de 1940, são feitas alterações e recuado o muro que delimitava o prédio pelo lado oeste, atribuindo-se-lhe então o valor patrimonial de 3.226.800\$00⁵¹ (doc. 19, vol. II). Duas décadas mais tarde, a Direcção do Serviço de Fortificações e Obras Militares identificava as necessidades de expansão dos estabelecimentos fabris do Ministério do Exército, concluindo que as OGME “necessitam de mais algum terreno ou então construir em altura na área actualmente ocupada.”⁵²

Na sequência daquele parecer, anos mais tarde o Ministério da Defesa Nacional apresentava na Câmara Municipal de Lisboa um estudo urbanístico de requalificação do espaço das OGME, o qual seria reprovado pela edilidade por

⁵¹ Documentação existente na Direcção dos Serviços de Engenharia do Exército (Tombo), sita na Travessa das Freiras, n.º 1, em Lisboa (Processo PM 23/Lisboa, pasta n.º 1).

⁵² Informação da 3^a Repartição/Património, datada de 23 de Outubro de 1963. *Idem, ibidem.*

não respeitar o regulamento para o local relativamente à cêrcea e ao índice de ocupação do solo.

Decretada a sua alienação, logo a Secretaria de Estado da Cultura se mostra interessada na eventual aquisição do prédio militar e, em 21 de Setembro de 1993, o espaço é visitado por uma equipa do Instituto Português de Museus, acompanhada por um avaliador de uma entidade bancária. Apreciada a “nave central” (oficina de viaturas auto), cujo projecto se atribui a um “discípulo” de Gustave Eiffel, bem como a fundição, serralharia e carpintaria, o então Subdirector das OGME, Tenente-Coronel Santos Albuquerque chamava a atenção para o facto de “o aproveitamento urbanístico do local não se compadece com a recuperação dos edifícios antigos ali existentes”.⁵³

Não obstante, em 1995 o referido prédio militar n.º 23 seria formalmente adquirido pelo Governo Português pelo montante global de um milhão e cem mil contos⁵⁴. Imediatamente a intenção de mudança do museu para este novo espaço seria publicamente anunciada, nomeadamente através de um *outdoor* localizado junto ao muro de delimitação das OGME, na Praça Afonso de Albuquerque (fig. 20). Nesse mesmo ano, foi feito um pré-programa para instalação do futuro museu que, *grosso modo*, previa uma área total de cerca de 12.000 m², conforme noticiado pelos órgãos de comunicação social.

Constituído por edifícios de diferentes épocas situados no lugar da antiga Alfândega Velha de Lisboa - os mais antigos (Cavaliarias Reais) remontam ao reinado de D. João V e outros foram erigidos no início do século XX em terrenos ganhos pelo aterro do rio Tejo inscrevendo-se na tipologia de arquitectura industrial -, o conjunto ocupa uma área total de 16.540 m², dos quais 12.111 m² de área coberta e 3.885,2m² de terrenos (parada, jardins, hortas, pátios, etc.).

Do conjunto edificado destaca-se o edifício que actualmente alberga o Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS), serviço dependente

⁵³ *Idem*. Processo PM 23/Lisboa, pasta 19.

⁵⁴ Cf. BARATA, Clara, op. cit.

do Instituto Português de Arqueologia (IPA) e que antes era o pavilhão destinado à montagem de veículos, dominado pela sua ampla cobertura em ferro e com forte espacialidade, contemporâneo dos primeiros automóveis surgidos em Portugal.

Em 1997, em consequência da autonomização do sector da Arqueologia do IPPAR e da consequente criação do Instituto Português de Arqueologia (Decreto-Lei n.º 117/97, de 14 de Maio), este novo organismo do Ministério da Cultura viria a ser instalado num dos edifícios das antigas OGME, assim como os seus serviços dependentes (figs. 21 e 22).

Os restantes espaços seriam distribuídos por outros serviços e Institutos do Ministério da Cultura, designadamente o Teatro Nacional D. Maria II, o IPPAR, que aqui organiza o seu arquivo, e o IPM. Este último, detém actualmente a posse de três edifícios autónomos dentro do complexo arquitectónico que servem de depósito de materiais diversos dos museus dependentes, o primeiro, e de armazém de produtos das lojas e publicações do próprio Instituto, o segundo.

Não obstante a ocupação real daqueles espaços, a ideia inicial de mudança do museu nunca seria abandonada e em 6 de Julho de 1998, na vigência do XIII Governo Constitucional liderado pelo Eng.º António Guterres, é criada uma Comissão encarregada de analisar e coordenar a transferência do museu para as OGME bem como a revitalização funcional do antigo picadeiro.

A Comissão Novo Museu dos Coches e Picadeiro Real, aprovada por Resolução do Conselho de Ministros (doc. 20, vol. II) e divulgada por comunicado de 17 de Junho de 1998⁵⁵ era presidida por Emílio Rui Vilar, administrador da Fundação Calouste Gulbenkian, e integrava ainda o então presidente do IPPAR, Luís Ferreira Calado, a directora-geral do IPM, Raquel Henriques da Silva, João da

⁵⁵ Cf. Portal do Governo/ Arquivo Histórico em http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Constitucionais/GC13/Comunicados_e_Conferencias_de_Imprensa/19980617.htm.

Costa Ferreira, director do Serviço Nacional Coudélico, Guilherme Borba, director da Escola Portuguesa de Arte Equestre, Jorge Bico da Costa, em representação do Ministério das Finanças (Secretaria de Estado do Orçamento) e Maria Calado, à data vereadora da Cultura da Câmara Municipal de Lisboa.

Empossada pelo próprio Primeiro-Ministro em cerimónia realizada no Museu Nacional dos Coches, à Comissão competia articular os interesses do Governo com os pareceres técnicos que anteriormente haviam sido encomendados ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil e ao Istituto Centrale per il Restauro, de Roma e que desaconselhavam fortemente a reconversão do actual museu em picadeiro, alegando o “risco acrescido de incêndio e variações das condições ambientais que poderiam provocar a sua [do edifício] degradação.”⁵⁶.

Opinião igualmente contrária à tese da reconversão foi desde cedo – como ficou referido atrás – defendida por sucessivas direcções do MNC, incluindo a actual, que para além de partilharem da apreensão relativa à conservação do edifício, sempre rebateram a inviabilidade económica do projecto, na medida em que o Picadeiro de Belém, privativo da Família Real, foi edificado para receber um número reduzido de espectadores, não tendo por isso capacidade física para albergar grandes audiências. Mais, se as tribunas e galerias do primeiro piso não permitem dispor de mais do que uma centena de lugares com as indispensáveis condições de visibilidade, é também sabido que a Arte Equestre tem um público muito específico e restrito, não sendo pois de admitir que a repetição de espectáculos desta índole pudesse vir a cativar - e sobretudo a fidelizar - largas audiências, rentabilizando financeiramente o investimento.

Não obstante a veemência da contra-argumentação técnica e histórica apresentada pelos responsáveis máximos pelo museu e corroborada pelo respectivo órgão de tutela, a nomeação da supracitada Comissão e as conclusões favoráveis à reconversão do museu expressas no relatório final por aquela entregue ao Governo em 19 de Maio de 1999, reafirmavam as intenções

⁵⁶ BARATA, Clara, op.cit.

do XIII Governo, empenhado na prossecução e viabilização do projecto, ao qual atribuía carácter de absoluta prioridade.

Convirá, no entanto, referir que dentro da própria Comissão, as opiniões não foram unânimes nem consensuais. Conforme pudemos apurar junto da actual direcção do IPM⁵⁷, este organismo sempre vetou a ideia de reconversão do picadeiro, defendendo o estudo de alternativas à instalação da EPAE noutros edifícios localizados na Calçada da Ajuda, que poderiam ser negociados e disponibilizados para o efeito, fundamentando a sua posição no facto de ser de todo desaconselhável a convivência entre a Escola Equestre e o futuro museu no mesmo espaço. Pelo contrário, o Dr. Rui Vilar defenderia, desde o primeiro momento, as funções estritamente executivas da Comissão, mostrando-se pouco permeável à análise de propostas alternativas e debatendo-se pela elaboração de um documento final em que fossem apresentadas soluções concretas para o projecto do Governo.

Assim, a Escola Portuguesa de Arte Equestre, que actualmente ocupa instalações próprias nos jardins do Palácio Nacional de Queluz, passaria a beneficiar não só do Picadeiro de Belém para aí desenvolver as suas actividades performativas, como usufruiria ainda da reabilitação das antigas cavaleriças reais no espaço das OGME onde ficaria sediada, juntamente com um picadeiro de trabalho destinado ao ensino e aos treinos diários dos cavaleiros. Quanto ao futuro Museu Nacional dos Coches, ficaria instalado num edifício de dois andares, construído de raiz no recinto das antigas OGME.

Este projecto de instalação da EPAE em Belém é, aliás, tão antiga quanto a própria escola, criada em 1966 por Ruy d'Andrade e Guilherme Borba com o propósito de reabilitar a Escola Real de Equitação e de recuperar os trajes que lhe estavam associados, o cavalo da Coudelaria de Alter e o Picadeiro Real.

⁵⁷ Cf. entrevista por nós realizada ao Dr. Manuel Bairrão Oleiro, em 5 de Março de 2004, cuja estrutura apresentamos em anexo (doc. 21, vol. II).

Estimando-se que as obras durassem entre três e quatro anos, implicando o encerramento temporário do museu, o Governo anunciava publicamente que tal empreendimento corresponderia a um investimento global de cerca de quatro milhões de contos, verba essa que, segundo nos foi confirmado pelo actual Director-Geral do IPM, seria suficiente para a construção do novo museu - que sendo um edifício de superfície não implicaria grandes obras de engenharia. Porém, esta estimativa de custos realizada a partir da proposta final da Comissão não previa as necessariamente avultadas despesas de reinstalação de todos os serviços dependentes do MC que ocupam as antigas OGME, razão pela qual terá de ser entendida como uma estimativa parcial e fictícia.

A tomada de posse do XIV Governo Constitucional (1999-2002), apostado na criação de novos museus em Portugal - designadamente os do Cinema, do Vale do Côa e da Moda - na reabilitação do património construído, na consagração de um modelo integrado de gestão patrimonial e numa política nacional de inventário do património cultural, traduzir-se-ia num adiamento a longo prazo de quaisquer decisões sobre a criação do novo Museu Nacional dos Coches, decisões essas que ainda hoje se aguardam.

A sucessão de Ministros na pasta da Cultura (José Sasportes e Augusto Santos Silva), as cada vez maiores deficiências orçamentais, bem como a necessidade de intervenção urgente nas coberturas do MNC e a consequente deslocação temporária de parte do museu para o Parque das Nações entre 1999 e 2001, são factores que parcialmente justificam a ausência de uma posição oficial propositiva relativamente ao futuro da instituição. Acresce ainda aos factores elencados a viragem política ocorrida com a tomada de posse do actual Governo que elegia já não o MNC mas a requalificação e ampliação do Museu Nacional de Arqueologia como projecto prioritário a implementar na área dos museus nacionais.

Dessa prioridade deu-nos ainda conta o Dr. Manuel Bairrão Oleiro, que apontou ainda como causas para a estagnação da proposta do novo MNC a

inexistência de um projecto devidamente estruturado⁵⁸ e o diferente entendimento que sobre este assunto tem o actual Ministro da Agricultura.

Contrariamente ao anunciado na imprensa e reiterado pela directora do MNC, Silvana Bessone, o Instituto Português de Museus defende que, independentemente da reprogramação museológica decorrente da ampliação do museu, o Anexo de Vila Viçosa não deverá deixar de existir servindo, acrescentaríamos nós, objectivos de descentralização e de difusão cultural consubstanciados numa colecção museológica ímpar, parcialmente apresentada no contexto histórico mais adequado: um Palácio da Casa de Bragança.

Entretanto, continua a assistir-se a uma grande indefinição relativamente ao destino final das antigas OGME, para onde há dois anos atrás se anunciava a transferência dos *Artistas Unidos*, iniciativa que também viria a abortar face ao volume das obras necessárias para acolher aquele grupo de teatro⁵⁹.

Mas a tese de reabilitação do Picadeiro continua bem viva no espírito dos responsáveis pela EPAE, conforme recentemente noticiado pelo jornal *Expresso* por ocasião da entrevista realizada a Guilherme Borba⁶⁰, chegando-se mesmo a publicar uma antevisão de um espectáculo equestre no MNC (fig. 23).

A esta “pressão” latente, a actual directora do MNC reage alertando para o perigo que qualquer intervenção estrutural representa para a conservação do edifício, recordando os efeitos nefastos resultantes da aposição de vidros nas galerias e tribunas do primeiro andar, na década de 1980, que logo provocaram a abertura de fendas nas paredes e pinturas do salão, obrigando à sua remoção imediata. Todavia, admite *in extremis* a hipótese de cedência esporádica do espaço para a realização de espectáculos equestres – bianuais, por exemplo – sem, contudo, apresentar respostas concretas que nos permitam considerar a

⁵⁸ Nas palavras do Dr. Manuel Bairrão Oleiro, não se pode falar de um projecto para o novo MNC mas “mais de umas ideias” compiladas.

⁵⁹ “Artistas Unidos preocupados”. In *Diário de Notícias*, de 26 de Outubro de 2002.

⁶⁰ D’ANUNCIACÃO, Pedro, “O último romântico da equitação”. In *Revista Única/Expresso* n.º 1633, de 14 de Fevereiro de 2004, pp. 50-54.

viabilidade de tal projecto, designadamente ao nível da logística, da remoção e do destino final dos carros expostos⁶¹.

2- A INSTITUIÇÃO MUSEAL. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DE 1905 À ACTUALIDADE

Como ficou dito, o Museu dos Coches Reais foi criado pela Rainha D. Amélia de Orléans e Bragança, conforme Auto de Inauguração lavrado em 23 de Maio de 1905, que lhe serve de diploma fundador e que está assinado por diversas personalidades da época, entre as quais a fundadora, o recém-nomeado Ministro e Secretário de Estado das Obras Públicas, Comércio e Indústria, João de Alarcão Velasques Sarmiento Osório, o arquitecto Rosendo Carvalheira, o pintor José Malhõa e o próprio construtor civil responsável pelas obras (doc. 22, vol. II).

A cerimónia de inauguração, relatada por alguns órgãos de comunicação social da época, trouxe grande animação à Praça D. Fernando II⁶² onde, pelas 17H00 do dia 23 de Maio, chegou a Rainha numa “americana tirada por uma soberba parelha de cavalos ingleses”⁶³.

Certamente motivada pela Exposição Universal de Paris de 1900 que servira de cenário a uma mostra retrospectiva sobre locomoção terrestre onde se incluíam diversos tipos de veículos antigos (berlindas, carruagens de gala e cadeirinhas) semelhantes aos possuídos pela Casa Real Portuguesa, bem como pela criação

⁶¹ Informação prestada pela Dra. Silvana Bessone no âmbito da supracitada visita guiada aos alunos do Curso de Mestrado em Museologia e Museografia da FBAUL, em Junho de 2003, no âmbito da disciplina de Projecto Museológico.

⁶² A Praça D. Fernando II, outrora chamada Largo de Belém, receberia em 1846 o nome do príncipe consorte que introduziu o hábito dos passeios familiares nesta zona ocidental da cidade. Ampliada desde 1887 graças às obras do porto de Lisboa, em 1902 aí foi erigido o monumento a Afonso de Albuquerque da autoria de Silva Pinto e Costa Mota. Porém, só por edital de 5 de Novembro de 1910 a Praça ganharia a designação pela qual ainda hoje é conhecida (Cf. MACEDO, Luiz Pastor de, *Lisboa de Lés-a-Lés – Subsídios para a história das vias públicas da cidade*, vol. I, 3ª edição. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1981, p. 19).

⁶³ Cf. Notícia da inauguração do Museu dos Coches Reais. In *Jornal O Século*, de 26 de Maio de 1905.

do Museu Nacional de Belas-Artes e Arqueologia⁶⁴, a Rainha D. Maria Amélia de Orléans e Bragança (Twickenham, 1865 - Versalhes, 1951) decide dar a conhecer, sob a forma de museu e para fins de instrução pública, parte da fantástica colecção de carros nobres na posse da Coroa que só em muito raramente continuavam a ser usados em estados de gala.

A escolha do local recairia sobre o antigo Picadeiro Real de Belém, já então transformado no Depósito I da Repartição das Reais Cavalariças, “constituído pelos carros mais selectos dentre os mais antigos”⁶⁵. Secundada nos seus intentos pelo Tenente-Coronel de Cavalaria Alfredo Augusto José de Albuquerque, a Rainha obtém o aval do monarca seu marido para dispor do antigo picadeiro e, em 1904, iniciam-se os trabalhos de adaptação do primitivo edifício à novas funções museológicas.

Adivinha-se que todo o trabalho de “programação” museológica, incluindo a própria museografia, tenha tido a intervenção directa de Monsenhor Joaquim Maria Pereira Bôto (1851-1907), que já em 1894 havia fundado o Museu Arqueológico e Lapidar Infante D. Henrique, em Faro, e que em Agosto de 1905 assinava a apresentação do primeiro tomo do seu *Prontuário Analítico dos Carros Nobres da Casa Real Portuguesa e das Carruagens de Gala*, obra profusamente ilustrada e que só postumamente seria dada à estampa⁶⁶.

⁶⁴ Como se sabe, na origem deste Museu esteve a *Exposição Retrospectiva de Arte Ornamental Portuguesa e Espanhola* (1882) onde foram pela primeira vez apresentados ao público alguns dos carros de maior aparato da Casa Real, que viriam posteriormente a integrar o núcleo primitivo da colecção do Museu de Belém.

⁶⁵ BOTTO, Monsenhor J. M. Pereira, *Prontuário Analítico dos Carros Nobres da Casa Real Portuguesa e das Carruagens de Gala*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1909, p. 12.

⁶⁶ O segundo tomo da obra, anunciado mas jamais concluído em virtude da morte prematura do autor, versaria os carros arrecadados no Depósito II, ou seja, as viaturas então tidas por menos relevantes, independentemente de estas integrarem a categoria de “carros nobres” - designação atribuída ao colectivo de carros da Casa Real - ou a de “carruagens de gala”, entendida como propriedade privada dos monarcas.

O *Prontuário* (...), que pode ser claramente entendido como um primeiro catálogo *raisonné* da primitiva colecção de carros e que ainda hoje se assume como uma fonte imprescindível ao conhecimento do acervo museológico, é um manancial de informação quer sobre os espécimes em questão, quer ao nível dos conceitos e procedimentos que presidiram à criação do Museu dos Coches Reais.

Assim, ficamos a saber que a primeira preocupação dos responsáveis pelo museu consistiu na classificação dos carros “até aqui apenas ordenadamente armazenados” e que agora adquiriam estatuto museológico. Para tal, identificavam-se três etapas fundamentais: a definição de nomenclaturas que sustentassem a ordenação dos bens em função da técnica construtiva, bem como do local e data de fabrico; a “teoria” ou estudo que permitisse identificar e contextualizar correctamente os espécimes e, por último, a determinação do método expositivo. Tudo isto porque “(...) um Museu, para bem corresponder ao seu ideal, para ser pratico, proveitoso emfim, tem de engalanar-se com uns certos foros scientificos, sublimando-se á altura de escola, que fale, e mentor, que ensine.”⁶⁷.

Reconhecem-se nestas palavras e nos princípios preconizados por Monsenhor Joaquim Maria Pereira Bôto, as principais funções a que qualquer museu está ainda hoje obrigado, ou seja, os deveres de inventariação e catalogação, estudo, exposição e divulgação do património, com o fim último de instrução e educação de todos os cidadãos.

Quanto à conservação dos bens - aparentemente omissa -, sabe-se que apesar de a perfeita manutenção dos carros desde sempre competir exclusivamente aos cocheiros - nesta tarefa coadjuvados pelo restante pessoal das Reais Cavalariças

⁶⁷ BOTTO, Monsenhor Pereira, op. cit., p. 22.

- antes de serem apresentados ao público, os coches foram integralmente limpos e logo delimitado o seu perímetro de segurança por modo a acautelar e sua preservação.

A aplicação dos princípios teóricos acima mencionados traduziu-se na distribuição tipológica de bens pelo espaço do museu, tanto no que respeita aos carros como aos arreios. No primeiro caso, reservou-se o Salão do Picadeiro aos vinte e um coches e berlindas, remetendo para o topo norte os três carros triunfais da Embaixada e os diferentes tipos de “estufas”⁶⁸, enquanto o Vestíbulo era ocupado por cinco *cabriolets* (também ditos carrinhos de passeio nas quintas ou mais remotamente carrinhos “de arruar”), pela liteira de D. Maria Pia de Sabóia e, junto à entrada do salão, duas cadeirinhas de lunetas quadrangulares, revestidas a marroquim vermelho.

Já os armários de arreios embutidos na parede ao nível do piso térreo e identificados por numeração romana, encerravam objectos funcionalmente afins apresentados em jeito de panóplias (ex.: chicotes e pingalins; arreios de azêmolas; cabeçadas e peitorais marroquinos, etc.). Selas, meias-selas e selins eram expostos nas galerias superiores, ocupando os vãos entre janelas e nas tribunas, ainda compartimentadas, apresentavam-se os acessórios de torneios e cortejos solenes.

O ambiente do Museu dos Coches Reais é descrito com algum rigor por Júlio Dantas, em 1905⁶⁹: “N’uma impressão contradictoria de fragilidade, sucede-se symétrica, regular, a monotonia dos jogos e das rodas (...). Os panéis [sic], as molduras, as cimalthas, aquella estylisação constante d’anjos e de amores, toda aquella profusão de talha doirada ennobrecida pela pátina do tempo, sobre

⁶⁸ O termo “estufa”, ao que se julga de origem popular, designava todos os carros com todos os alçados envidraçados.

⁶⁹ Op. cit. p.189.

tudo a grandeza hierática das berlindas joanninas, dão a quem pela primeira vez entra no antigo picadeiro de Belém, a impressão confusa d'um museu d'arte religiosa. Respira-se uma atmosphera de sacristia entre aquelles velhos oiros empallidecidos ha cincoenta annos nas cocheiras do Calvario, - e em frente de cada um d'esses côches, d'essas estufas, d'essas berlindas, a gente sente instintivamente a vontade de tirar o chapéo.”.

Por Carta de Lei de 3 de Setembro de 1908 (Art.º 2º, § 4º) (doc. 23, vol. II), o Museu dos Coches [Reais] passa a ser considerado Museu Nacional, ficando sob a jurisdição do Ministério do Reino, através da Direcção Geral de Instrução Superior e Especial e coincidindo este facto com a incorporação do Paço de Belém nos bens da Fazenda Nacional. O último museu da monarquia constitucional teve como seu primeiro director o Tenente-Coronel Alfredo de Albuquerque (dir. 1905-1910), que se empenharia em manter a instituição sob a dependência directa da Repartição das Reais Cavalariças, alegando “a conveniência dos serviços fúnebres e de gala”, uma vez que muitos dos objectos do museu continuavam a ser utilizados.

Para além do director, o museu dispunha de quadro de pessoal constante de dezassete funcionários, parcialmente comum aos depósitos de viaturas de Belém e da Ajuda.

Por Decreto de 22 de Abril de 1909 da Direcção Geral da Instrução Secundária Superior e Especial, 2ª Repartição, o Museu dos Coches passa a ter um Regulamento próprio (doc. 24, vol. II). Este diploma legal definia não só o tipo de colecções e o campo temático do museu como os modos de incorporação de novos espécimes, designadamente através de compras efectuadas pelo Estado, transferência de bens de outros serviços públicos ou de doações ou depósitos de entidades privadas, singulares ou colectivas. Estabelecia ainda a obrigatoriedade de, no prazo máximo de um ano, serem feitos os inventários dos bens existentes no museu, destrinçando os da Coroa (propriedade pública)

dos de domínio privado da Família Real⁷⁰ e, acima de tudo, fazia depender o museu já não da Repartição das Reais Cavalariças mas da Academia Real de Belas-Artes de Lisboa a quem competia “promover, junto do Governo, as providencias necessárias para o enriquecimento e boa conservação do museu (...)” (Art.º 3º da secção I).

Para dar cumprimento ao previsto no referido Art.º 3º do Regulamento, em 4 de Maio do mesmo ano, compareceu no Museu a Comissão Executiva da Academia Real de Belas-Artes, constituída pelo Visconde de Atouguia, o pintor Columbano Bordalo Pinheiro, o escultor José Simões de Almeida Junior, D. José Maria da Silva Pessanha e Luciano Martins Freire, que conferiu todos os registos e todo o expediente.

Com quadro de pessoal próprio mas reduzido em relação ao anterior (um director em lugar de comissão e de nomeação régia, um secretário e conservador igualmente de nomeação régia mas sujeito a concurso, um fiel, sete guardas e um porteiro), o museu dispunha de horário regular de abertura ao público (das 12H00 às 16H00, excepto às sextas-feiras, para limpeza geral), sendo os catálogos e demais meios de divulgação das colecções sujeitos à aprovação prévia da comissão executiva da Academia Real de Belas-Artes.

Os novos imperativos legais e os vínculos assim criados com o universo académico mas sobretudo a Implantação da República, afastariam da direcção do museu o monárquico Alfredo de Albuquerque que prontamente apresenta a sua demissão. O cargo passa então a ser ocupado interinamente pelo pintor e docente de Belas-Artes, Luciano Martins Freire. Enquanto isso, funcionários da

⁷⁰ Ambos os inventários já existiam à data da especificação legal pois são coevos da Carta de Lei que considerava o Museu Nacional dos Coches Reais, podendo ser consultados no arquivo histórico do MNC intitulando-se, respectivamente: *Relação dos objectos que constituem bens da Coroa e que achando-se a cargo da Repartição das Reais Cavalariças foi entregue ao Museu Nacional dos Coches, em 3 de Setembro de 1908* e *Inventário dos objectos que são propriedade particular de Suas Majestades e Alteza e que ficam instalados no Museu Nacional dos Coches Reais, à responsabilidade do director do mesmo museu, 3 de Setembro de 1908*. Estes dois inventários completam e clarificam um terceiro, anterior e mais genérico, designado por *Inventário de todos os bens móveis e semoventes que existiam no dia 31 de Janeiro de 1908 no Museu dos Coches Reais*.

Repartição das antigas Cavalariças Reais eram transferidos para o Museu Nacional dos Coches, onde alguns deles passavam a ter moradia.

Pelo Decreto n.º 1 de 26 de Maio de 1911, a República criava três circunscrições artísticas em Portugal, ficando o Museu Nacional dos Coches afecto à 1ª circunscrição, já com Luciano Freire como seu director efectivo e depois de confirmada a sua condição de Museu Nacional.

No ano seguinte, a Lei de 24 de Junho (publicada em *Diário do Governo* n.º 150, de 28 de Junho de 1912), decretava que “a guarda, conservação e administração dos móveis e imóveis dos extintos paços riales ficam a cargo do Ministério das Finanças, por intermédio da Direcção Geral da Fazenda Pública”, ao mesmo tempo que extinguiu a Superintendência dos Paços (artigos 1º e 2º). Mais estabelecia que o sector do Palácio de Belém onde se encontrava instalado o Museu Nacional dos Coches ficaria sob a alçada do Ministério do Interior (art.º 7º) e, por extinção da repartição das equipagens, passariam para o Palácio de Belém - também integrado na Fazenda Pública - “em depósito, todos os automóveis, carruagens e animais que ao Estado ficarem pertencendo.” (art.º 14º). A iluminação do Palácio e concomitantemente a do Museu dos Coches, seria assegurada pelas instalações eléctricas da Tapada da Ajuda (§ único do art.º 15º). Entretanto, os carros arrecadados nas cavaliças e cocheiras do Palácio eram transferidos para a cozinha e suas dependências, cedidas a título provisório ao Museu.

As carruagens depositadas em Belém por ordem do Congresso da República seriam formalmente incorporadas nas colecções do MNC durante a direcção de Luciano Freire, sendo que em 1924 no Salão Nobre expunham-se já “30 dos 62 coches que o museu possui”⁷¹. O crescimento do acervo implicou a reorganização dos carros e uma nova museografia, por modo a integrar as librés de sotas, moços da tábuca, cocheiros e chameleiros da Casa Real, fardamentos de altos

⁷¹ FREIRE, Luciano “Museu dos Coches de Lisboa”. In *Guia de Portugal*, vol. I, 1924, p. 383.

dignitários da Corte, luxuosos trajes civis, o núcleo de cortejos solenes, pinturas, gravuras e arreios vários entretanto chegados da Casa dos Fardamentos da Ajuda, das Reais Propriedades de Queluz e do Palácio das Necessidades, entre outros.

Neste sentido, para o vestíbulo recupera-se o *estafermo*, aqui apresentado ao lado de uma das três berlindas do círio processional de Nossa Senhora do Cabo, de três liteiras, lanças, dardos, escudos, telizes e lampiões. Para o andar superior remetem-se arreios, fardamentos e trajes de Corte, retratos régios, cadeirinhas e telizes, sendo que todos estes objectos eram acompanhados dos inerentes “letrados elucidativos”. Com entrada gratuita, o museu reajusta o seu horário de abertura entre as 12H30 e as 16H30 dos dias úteis, mantendo-se encerrado às sextas-feiras.

Cerca de vinte anos mais tarde, o quadro de pessoal do museu era alterado por Decreto n.º 19.954, de 27 de Junho de 1931 (doc. 25, vol. II), substituindo-se um lugar de guarda efectivo por outro de servente, provido por contrato e a partir de 1932 (Decreto n.º 20.985, de 7 de Março), o MNC passava a integrar a primeira das três categorias museológicas legalmente definidas - a de Museus Nacionais -, a par dos museus de Arte Antiga e de Arte Contemporânea.

Em 1935, por Decreto n.º 26.175, de 31 de Dezembro, o Ministério da Instrução Pública fundia, sob a denominação comum de Museus Nacionais de Arte Antiga, o antigo Museu Nacional de Arte e o Museu Nacional dos Coches que passaram a designar-se respectivamente Museu das Janelas Verdes e Museu dos Coches (Art.º 1º). Beneficiando de um director comum - Dr. João Couto -, este último passava a ser gerido por um conservador, de seu nome Luís Keil.

Entendia-se esta anexação como uma medida de emergência enquadrada na reforma de vencimentos do funcionalismo público, decretada pela Presidência

do Conselho (Decreto n.º 26.115, de 23 de Novembro de 1935), a qual visava rectificar os quadros a fim de colmatar o exagero de especializações na Função Pública, a criação precipitada de serviços para necessidades inexistentes e a tendência generalizada de compensação dos baixos vencimentos através da ascensão hierárquica.

A autonomia institucional seria reposta em 1943, conforme estipulado no Decreto-Lei n.º 33.267, publicado em *Diário de Governo* n.º 256, I série, de 24 de Novembro de 1943 (doc. 26, vol. II). O diploma de desanexação reconhecia a “índole profundamente diversa dos dois estabelecimentos”, a distância física que os separava e a relevância patrimonial do MNC, recentemente ampliado nas suas instalações e acervo graças à construção do Salão Novo e às campanhas de restauro em muitos carros guardados em depósito.

À direcção do MNC chega Luís Keil (dir. 1943-1947) que, na qualidade de conservador mais antigo dos extintos Museus Nacionais de Arte Antiga (cargo que desempenhava desde 1938), assume a direcção do MNC em 1943, dando cumprimento ao previsto no Art.º 4º do referido Decreto-lei n.º 33.267. No desempenho do seu novo cargo, a sua acção centrar-se-ia na gigantesca campanha de restauro dos carros então recuperados para o acervo, que passou a constar de sessenta e nove viaturas distribuídas pelos dois salões do piso térreo. O restauro destes novos veículos foi realizado na oficina sediada no próprio Palácio de Belém, onde ainda permaneceriam as chamadas “carruagens da Presidência”.

Sem a exuberância decorativa do antigo picadeiro, no Salão Novo procurou-se quebrar a alvura da caixa murária através da suspensão de um número

considerável de telizes armoriados, literalmente pregados à parede⁷², que serviam de enquadramento visual aos carros.

Nas salas do primeiro piso acumulavam-se, dentro de vitrinas paralelepípedicas integralmente envidraçadas, as peças de indumentária civil – masculina e feminina – bem como os respectivos acessórios.

Durante os quinze anos da direcção de Augusto Cardoso Pinto (dir. 1947-1962), o MNC vai acentuar a sua autonomia física relativamente ao Palácio de Belém, depois de ser forçado a arranjar uma solução para os obsoletos carros das equipagens presidenciais⁷³ e para a oficina de restauro que até então ali laborava. Alguns desses carros tiveram como destino imediato o Paço Ducal de Vila Viçosa (1958) – numa antevisão do futuro anexo do museu que aí viria a ser constituído -, sendo que os seis restantes e a própria oficina seriam removidos, em Agosto de 1957, para as chamadas Cocheiras do Infante, uma antiga dependência do Palácio das Necessidades entretanto submetida a obras de beneficiação e de adaptação pela DGEMN por modo a adequar o espaço às necessidades de conservação das viaturas e ao bom funcionamento da oficina. A transferência dos carros foi feita com o auxílio da Guarda Nacional Republicana e contou com a colaboração da própria Presidência da República.

Ao que nos é dado a perceber, é ainda na direcção de Cardoso Pinto que se regista um aumento do número de visitantes estrangeiros ao Museu e o correspondente interesse da instituição por estes públicos⁷⁴, fruto do reconhecimento internacional de uma colecção de viaturas de gala única no mundo e um dos *ex-libris* do património cultural português. Simultaneamente,

⁷² Os furos que todos os telizes ainda hoje apresentam nos ângulos são resquícios visíveis de uma opção museográfica pouco informada, que privilegiava os efeitos plásticos em detrimento da integridade física dos objectos.

⁷³ Tratava-se de quatro carros – um landau, uma carruagem à *Daumont* e dois *Brownes* – provenientes da antiga colecção régia e posteriormente incorporados no serviço da Presidência mas que desde há muito não eram usados.

⁷⁴ A pensar nos seus públicos estrangeiros, o Museu edita, em 1948, as versões inglesa e francesa do *Guia do Visitante*, que no ano de 1963 atinge a sua 5ª edição.

o MNC passa também a integrar de forma sistemática os programas protocolares para altas individualidades em visita oficial a Portugal.

Chegada à direcção do MNC em 1962, Maria José de Mendonça (dir. 1962-1969) iria deixar uma marca indelével na história da instituição, expressa não somente ao nível da museografia adoptada mas sobretudo em termos do entendimento moderno e globalizante da própria entidade museal.

Importa recordar que, em 18 de Dezembro de 1965, era publicado o Regulamento Geral dos Museus de Arte, História e Arqueologia (Decreto n.º 46.758), no mesmo ano em que era fundada a Associação Portuguesa de Museologia (APOM), com o objectivo de agrupar, manter actualizados e promover a troca de experiências entre os profissionais ligados à prática museológica.

Aquele diploma legal que, até à recente aprovação da actual Lei Quadro dos Museus Portugueses (Lei n.º 47/2004, de 19 de Agosto) foi o único Regulamento Geral dos Museus e vigor no nosso país, entendia os museus como “organismos vivos” e “centros activos de divulgação cultural”, incentivando a sua natural vocação pedagógica e fazendo apelo à necessidade de captação de novos públicos.

A ideia inicial da nova directora consistia na total reprogramação do museu que assentava em dois princípios fundamentais: a redução do número de viaturas expostas (dezanove carros seriam distribuídos por depósitos vários por serem dispensáveis a um guião expositivo que privilegiava a evolução dos meios de transporte terrestres) e, por outro lado, a apresentação selectiva das colecções em dez núcleos temáticos, a saber:

- Viaturas da antiga Casa Real Portuguesa e de casas nobres, acompanhadas dos respectivos arreios de tiro;

- Cortejos de gala;
- Uniformes de fidalgos da Casa Real;
- Torneios e touradas;
- Cavalaria (aprestos e arreios usados por personagens nobres);
- Caça;
- A amazona;
- Procissões;
- Retratos da Dinastia de Bragança – pintura;
- Documentação gráfica alusiva à história dos transportes e dos cortejos régios;
- Indumentária civil (identificada como extra-colecção)

No Salão Novo, seriam expostos carros exemplificativos do modo de viajar em Portugal nos séculos XVIII-XIX e os transportes ligeiros setecentistas (*cabriolets*, liteiras e cadeirinhas). As seges seriam expostas numa galeria do primeiro andar, a construir, assim como as carruagens do início de Oitocentos. Também no andar nobre ficaria a Sala da Rainha, com o seu manto e retrato, a par dos bustos do marido e filhos, enquadrados por vitrine própria na qual seriam apresentados documentos relacionados com a história do museu.

O projecto de Maria José de Mendonça não beneficiaria da completa aprovação por parte da tutela que, inversamente ao preconizado pela directora, queria ver exposta e em boas condições de conservação a totalidade do acervo.

Apesar de todas as restrições de ordem burocrática que acabariam por inviabilizar a expansão do museu através da construção de novos espaços expositivos e funcionais, como ficou dito em páginas anteriores, a nova direcção empenhou-se fortemente na reestruturação da exposição permanente, sem por isso descurar a política de conservação e restauro dos bens museológicos anteriormente posta em marcha, ou mesmo a ampliação das colecções – e em particular a colecção de têxteis.

Por modo a viabilizar os estudos museográficos prévios que determinavam a apresentação mais desafogada dos carros, foram retiradas de exposição algumas viaturas⁷⁵, entre o mês de Dezembro de 1962 e o início do ano seguinte.

Os restantes carros, afrontados e axialmente dispostos em relação às arcadas nascente e poente do Salão Nobre, organizavam-se em duas alas paralelas submetidas a uma ordenação cronológica e agrupados por centros de fabrico. No topo norte, apresentavam-se os três coches triunfais da Embaixada do Marquês de Fontes ao Papa, dispostos em leque. As lanças dos carros, até então guardadas em expositores verticais rasgados na parede norte, passam a acompanhar os veículos a que originalmente pertenciam, repousando a seu lado sobre suportes desenhados por Cruz de Carvalho (1969), destinados a evitar o contacto directo dos objectos com as lajes do pavimento. Como medida de precaução e de salvaguarda, opta-se então por vedar o acesso lateral aos carros expostos.

O perímetro de segurança de cada um dos veículos era delimitado por correntes metálicas suspensas de quatro pilaretes bronzeados, sendo então possível circundar cada um dos espécimes expostos pois, contrariamente ao que sucede hoje em dia, estes encontravam-se distanciados da caixa murária. Com esta disposição dos carros, criavam-se três corredores de passagem – um central e dois colaterais – que, embora estreitos, facultavam ao visitante uma apreensão global dos objectos.

⁷⁵ Estas viaturas foram distribuídas pelas antigas cocheiras do Palácio de Belém (dois coches e duas berlindas, respectivamente inv.º 25, 26, 30 e 32)), à data a servirem de depósito de móveis velhos, e pelo depósito da Rua da Costa, n.º 95, em Lisboa, um imóvel então pertença da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa cedido provisoriamente ao museu e que em 1983 transitaria para o Ministério dos Negócios Estrangeiros. Neste depósito encontravam-se carros que nunca haviam sido expostos, entre os quais a *dormeuse* ou berlinda da cama (inv.º 42) e a mala-posta (inv.º 74) e ainda as três berlindas processionais (inv.º 60, 61 e 62), a carruagem de gala dos Patriarcas (inv.º 46) e as berlindas (inv.º 31 e 40) que se encontravam danificadas ou por haverem sido descaracterizadas por incorrectas intervenções de restauro. Em 1963 foram também retiradas de exposição duas seges (inv.º 47 e 49) e uma carruagem de gala (inv.º 44). Fora do museu encontravam-se ainda o coche dos Patriarcas (inv.º 18) e as berlindas inv.º 31 e 40, cedidas à Fundação da Casa de Bragança por despacho do Sub-secretário do Tesouro, de 12 de Janeiro de 1954.

Nas arcadas laterais expunham-se, como ficou dito, librés, alabardas e alguns acessórios de viaturas, cuja disposição se mantém até ao presente. Para a sua apresentação condigna, foram concebidos suportes de aço e tripés de sustentação, que em nada interferiam com a leitura dos objectos, e adquiridos manequins modernos - bem diferentes dos que até então eram usados para exibição da colecção de indumentária civil -, monocromáticos e com enchimento de espuma, de modo a responder simultaneamente a necessidades de ordem estética e de conservação das peças têxteis.

No que concerne ao Salão Novo, a distribuição dos veículos pouco diferia da actual, havendo no entanto que destacar a preocupação de arrumação tipológica dos mesmos. Aqui expunham-se liteiras, cadeirinhas, coches e berlindas tardo-setecentistas outrora pertencentes à Casa Real e a famílias nobres portuguesas, a colecção de *cabriolets* de passeio e, no extremo sul, os carros do início do século XIX. Já a Carruagem da Coroa (inv.º 43) passou a ocupar, a partir da década de 1970, lugar destacado no vestíbulo, no espaço antigamente reservado aos expositores de tiro de fabrico inglês, contemporâneos do próprio veículo (fig. 24).

Também a exposição do piso superior é integralmente reformulada. Até então, a zona do edifício voltada ao Tejo encontrava-se compartimentada em sete salas autónomas mas interligadas por portas interiores, identificadas pelas letras A a G (doc. 27, vol. II). Na Sala A, dentro de vitrines, expunham-se os arreios e acessórios do *Estado de S. Jorge* usados na antiga Procissão do *Corpus Christi*, selas, telizes e estribos do século XVIII - entre os quais a sela de amazona da Rainha D. Maria I -, a armadura usada pelo Príncipe D. Miguel num baile de Carnaval de Viena⁷⁶ e uniformes oitocentistas da Guarda Real de Archeiros. Em suportes verticais, várias selas de monarcas portugueses e nas paredes o quadro

⁷⁶ Esta máscara de Carnaval já não pertence ao acervo do MNC, tendo sido abatida ao inventário.

a óleo do *Embarque da Família Real para o Brasil em 1807* e um desenho atribuído a Domingos António de Sequeira.

Na Sala B, em vitrines laterais, apresentavam-se librés de gala de chameleiros do reinado de D. Maria I e chapéus de condutores de cadeirinhas da época de D. Miguel. Ao centro, uma colecção de estribos dos séculos XVII a XIX, chicotes e pingalins, assim como trombetas da Charamela Real, livros de música, maçãs de prata, tabardos dos Reis de Armas, fardamentos da Guarda Real, a vara conhecida por *Negrinha* e chaves dos camaristas com exercício no Paço Real. Nas paredes, o retrato a óleo da fundadora do Museu e outras pinturas e gravuras com representações de coches.

Seguiam-se as Salas C e D, dedicadas ao traje masculino de gala (de corte e de gala, incluindo acessórios) e ao traje civil feminino, ocupando lugar de destaque o manto régio de D. Amélia de Bragança.

Já na zona da tribuna, organizavam-se as Salas E, F e G. Na primeira, misturavam-se acessórios de traje civil feminino, peças de indumentária masculina, selas de amazona e a sela-cadeirinha ofertada por Victor Emanuel II ao jovem Príncipe D. Carlos. Na sala intermédia, expunham-se arreios e selas exóticas, vários acessórios equestres e espadins da Guarda Real, também em vitrines. Por último, a Sala G estava reservada à apresentação das montadas “alentejanas” de D. Carlos I e do Príncipe Luís Filipe, uma sela andaluza e um arreio gaúcho; ainda lanças usadas em jogos equestres, aprestos de tauromaquia, espadins e vestuário masculino do século XIX.

No âmbito da nova reprogramação, para cada uma das tribunas, Cruz de Carvalho desenhou uma ampla vitrina paralelepípedica definida por estrutura metálica que sustentava os pesados vidros de correr. A sul, num espaço agora unitário e amplo, apresentavam-se acessórios usados em torneios e jogos equestres (escudos, lanças, dardos, etc.), espadins de Corte e a montada completa do 4º Marquês de Marialva, D. Pedro José de Alcântara António Luís

de Menezes, cujo nome ficaria para sempre associado a um determinado tipo de equitação a que vulgarmente se chama “Arte do Marialva”. Os objectos eram contextualizados por meio de documentação gráfica, no caso reproduções fotográficas de algumas das gravuras inclusas na obra de Manuel Carlos de Andrade, *Luz da Liberal e Nobre Arte da Cavalaria* (1790), justamente dedicada ao futuro D. João VI, grande promotor do Picadeiro de Belém.

A tribuna norte (actual Galeria III) era inteiramente dedicada aos cortejos solenes, nela se expondo seis trombetas da Charamela Real (em dois grupos de três instrumentos), librés dos chameleiros, dois telizes com as armas da Casa do Infantado, saias para tímboles e atabales, seis maças de prata e três tabardos dos reis de armas, dois tambores e quatro alabardas (doc. 28, vol. II).

Nas galerias do andar nobre expunha-se uma importante série de vinte e três retratos régios a óleo sobre tela, alusivos à última dinastia portuguesa, legítima detentora dos carros do acervo. Os vãos das janelas eram ocupados por cadeirinhas libertas dos respectivos varais.

A desmontagem de vários expositores suscitou a necessidade de criação de reservas museológicas. Para tal, foram utilizadas algumas das salas do primeiro piso, o que implicou o encerramento ao público da secção de indumentária civil, a remoção dos manequins correspondentes e a substituição das antigas vitrinas por mobiliário mais leve e adequado às funções a que se destinava.

Em 1966, Maria José de Mendonça irá transpor para o MNC a experiência e os ensinamentos colhidos no Museu Nacional de Arte Antiga, instituição onde exercera as funções de conservadora e onde pudera privar directamente com o Dr. João Couto, fundando o Serviço Educativo à semelhança do Serviço de Extensão Escolar do MNAA de 1956.

Seria, no entanto, sob a direcção de Maria Madalena de Cagigal e Silva (dir. 1969-1983) que o recém-criado Serviço Educativo conheceria um grande implemento com a criação de cursos infantis, nas tardes de sábado, que

envolviam pais e filhos. Através de oficinas experimentais de desenho e modelagem e de visitas guiadas, as monitoras introduziam o público infantil – claramente identificado como seu público-alvo - nas temáticas do museu.

Sob a mesma direcção, o MNC organizaria a sua primeira exposição temporária⁷⁷, ao mesmo tempo que abria ao público a Sala da Rainha (1974), uma sala histórica e de homenagem à sua fundadora. Tratava-se de um espaço despojado onde sobressaía a vitrina octogonal integralmente envidraçada para exposição do manto da Rainha D. Amélia, enquadrado pelos retratos régios da Família Real – sob a forma de bustos escultóricos, no caso de D. Carlos I e D. Manuel II, um desenho a tinta da China representando o Príncipe D. Luís Filipe e o retrato a óleo da fundadora - e pelo Auto de inauguração do Museu.

A conclusão das obras de reestruturação do piso superior do edifício-mãe viria, aliás, dotar o museu de um espaço adaptável - mas longe de ser o ideal - à realização de outras exposições temporárias que então se sucederam (doc. 29, vol. II). Aqui eram também apresentados os núcleos dedicados à Tauromaquia, à “Criança” (carros e arreios à escala infantil) e à “Amazona”, ou seja, a cavalaria no feminino.

Esta requalificação de espaços no piso nobre do museu terá de ser entendida à luz de uma decisão superior da administração do património cultural que, em 1975-76 adquiria e realizava obras de adaptação do antigo Palácio Angeja-Palmela para nele instalar o Museu Nacional do Traje (inaugurado em 1977). Como se sabe, o núcleo original desse novo museu proveio do Museu Nacional dos Coches, onde até então se guardava a melhor colecção nacional de traje civil, grande parte da qual outrora pertencente à Casa Real. A transferência de cerca de 7.000 espécimes, entre trajes e acessórios, permitiu libertar espaços que revelar-se-iam vitais à reestruturação do museu de Belém bem como a uma

⁷⁷ Tratava-se da exposição intitulada *Traje Civil*, na qual se apresentava uma pequena selecção de dez peças da colecção de Indumentária Civil do MNC e que esteve patente ao público entre Novembro de 1973 e Maio de 1975 na Sala de Exposições Temporárias, situada no topo da escadaria nobre. A museografia ficou, uma vez mais, a cargo de Cruz de Carvalho.

primeira revisão da sua vocação e abrangência temática, que há muito se faziam sentir.

A partir de 1980, com a criação do Instituto Português do Património Cultural (IPPC), o Museu Nacional dos Coches fica sob a dependência institucional directa da Direcção de Museus deste organismo da Administração Central, integrando a rede de museu de Estado da tutela da Cultura. No mesmo ano, por Portaria n.º 480/80, de 6 de Agosto, era ampliado o quadro de pessoal do Museu, com a criação de novos lugares a dotar orçamentalmente em função das disponibilidades. De acordo com este diploma, previam-se, para além do director, sete elementos da carreira de técnico superior, vinte e sete da carreira técnico-profissional, oito administrativos e quarenta e dois lugares de auxiliares e operários, entre os quais se contavam vinte guardas.

Em 1981, por ocasião da exposição temporária *Arte Oriental – Arreios e Atavios*, a directora do museu dava publicamente conta da tristeza com que recebera ordens superiores que determinavam o levantamento da exposição permanente do 1º andar, incluindo a Sala da Rainha e o pequeno espaço adjacente dedicado à tauromaquia, para nestes espaços ser instalada a referida mostra. Mais avançava Madalena de Cagigal e Silva que, findo o período de alguns meses em que a exposição estaria patente ao público, contava “refazer a Sala da Rainha, pois a consideramos fundamental para a boa compreensão e documentação da história do Museu, bem assim como espaço de repouso intelectual pela mudança de assunto e alívio concedido ao visitante entre salas de temas extremamente relacionados uns com os outros, como viaturas e cavalaria. (...) Simultaneamente reabriremos as galerias do primeiro andar onde se expõem arreios para torneio e um núcleo de peças para cortejos históricos, ou estados de gala, como se pretenda dizer.”⁷⁸.

⁷⁸ Prefácio ao Catálogo da Exposição *Arte Oriental – Arreios e Atavios*, assinado e datado de Abril de 1981.

Com o crescente aumento do número de visitantes e um conhecimento mais preciso dos públicos que afluíam ao museu⁷⁹, tornou-se necessário diversificar a oferta do Serviço Educativo, o que viria a concretizar-se a partir de 1985, por acção da então conservadora Silvana Bessone Costa Macedo. A par dos tradicionais *ateliers* surgem as “manhãs infantis” para crianças dos 3 aos 6 anos, concebem-se visitas guiadas especificamente para adultos e para públicos estrangeiros, estruturam-se exposições itinerantes para levar até às escolas (caso da exposição *Um Passeio de Cadeirinha*, centrada numa réplica deste meio de transporte) e as visitas guiadas a grupos escolares, subordinadas a temas previamente definidos, passam a incluir a projecção de diapositivos (figs. 25 e 26).

Em 1983, inicia-se a direcção de Maria Natália Correia Guedes (dir. 1983-1990), que ficará marcada pela inauguração oficial do “Anexo” do museu no Paço Ducal de Vila Viçosa, cujo processo de instalação e transferência dos espécimes havia decorrido na íntegra sob o mandato da sua antecessora.

Pela primeira vez, o Museu Nacional dos Coches faz-se representar em grandes mostras internacionais (doc. 30, vol. II) – marcando igualmente presença em eventos nacionais (doc. 31, vol. II) – o que também sucede sob a actual direcção de Silvana Bessone, embora de modo muito esporádico e pontual.

Em 1987, é aprovado o quadro de pessoal do museu com uma estrutura que se mantém até à presente data, apesar das alterações impostas pelo diploma das carreiras (Decreto-Lei n.º 55/2001, de 15 de Fevereiro). Aliás, no âmbito deste diploma legal, foi já apresentada uma proposta de reestruturação do referido quadro, a qual aguarda aprovação prévia da Secretaria-Geral da Cultura que se prevê para breve.

⁷⁹ O primeiro estudo de públicos data de 1977 e os resultados foram publicamente apresentados no âmbito do Congresso Anual do IATM em Gdansk, tendo a comunicação apresentada pela Dra. Cagigal e Silva, intitulada “The Education Services at the National Museum of Coaches in Lisbon” tendo sido publicada no respectivo *Yearbook* de 1978.

Na sequência da extinção do IPPC e da subsequente redistribuição de competências e atribuições pelos novos organismos, em 1991 é criado o Instituto Português de Museus, que passa a tutelar vinte e nove museus, entre os quais o Museu Nacional dos Coches, que agora é dirigido por Silvana Bessone (dir. iniciada em 1990).

Desde então e até à presente data, o Museu foi conhecendo algumas pequenas alterações tendo em vista a exposição mais “arejada” das viaturas. Por exemplo, removeu-se a Carruagem da Coroa do vestíbulo para o Salão Novo e, na zona de entrada, passaram a ser expostas liteiras e cadeirinhas. Na sala localizada no topo da escadaria nobre, agora transformada em sala polivalente, organizaram-se projecções vídeo sobre o Portugal do século XVIII e, em 1994, montou-se a exposição “Lisboa sobre rodas”, com a colaboração da Câmara Municipal de Lisboa, em que se expunham fotografias do Arquivo Fotográfico Municipal alusivas aos meios de transporte terrestres usados em Lisboa na era pré-automóvel. Todavia, as transformações mais significativas resultariam da necessidade de adaptar os espaços existentes a áreas expositivas, para nelas se celebrar o 90º aniversário da instituição.

Em 23 de Maio de 1995, era então inaugurada a Exposição Comemorativa dos 90 anos do MNC, intitulada *De Picadeiro a Museu. De Museu a Picadeiro* (fig. 27) que, sendo muito embora uma mostra temporária perduraria no tempo, pois parte dos núcleos expositivos viria a integrar a exposição permanente.

Com esta exposição, o MNC provava que a escassez de espaço e a insuficiência de meios não chegam, *de per si*, para justificar o incumprimento de alguns dos deveres maiores a que um museu nacional está naturalmente obrigado, isto é, a divulgação do seu acervo e a educação dos públicos. Por outro lado, ao assumir publicamente a sua história, o museu dava o seu próprio contributo para o estudo e compreensão da museologia portuguesa, ao mesmo tempo que captava o interesse dos seus públicos – nacionais e estrangeiros – com algo mais do que o deslumbramento sensorial.

Entretanto, problemas de infiltração de águas pluviais no interior do museu⁸⁰ determinariam a realização de obras com carácter de urgência nas coberturas do edifício. A extensão dos trabalhos então empreendidos por ordem da tutela, que implicaram a substituição de telhados e das vigas de sustentação apodrecidas, conduziu ao encerramento do museu e à sua transferência parcial e temporária (entre finais de 1998 e 2000) para o Parque das Nações, onde ficou instalado num dos pavilhões efémeros da “Expo’98”.

Depois de uma complexa operação de transporte de parte dos veículos da colecção para a zona oriental da cidade de Lisboa, o museu reabria a público com uma nova museografia, da responsabilidade da arquitecta Ana Leandro, da Divisão de Projectos e Obras do IPM. Dominada pelas três cores primárias – vermelho, azul e amarelo- aplicadas em tons fortes nas paredes e no pavimento, a exposição consistia numa amostragem dos principais tipos de carros do acervo, na qual não podia faltar o recém-restaurado coche *dos Oceanos*, enquadrados por diversos painéis de parede repletos de informação gráfica e textual (figs. 28, 28A e 29).

Regressado a Belém, o MNC prosseguiria a sua rotina diária, apenas alterada pelo encerramento ao público do piso superior.

Para além do que ficou dito, convirá ainda ressaltar que a direcção do MNC ocupa, desde há alguns anos, a vice-presidência do Conselho de Administração da *International Association of Transport Museums* (IATM), uma organização internacional com cerca de trezentos membros, filiada do *International Council of Museums* (ICOM), que tem por objectivo a cooperação, apoio e a troca de experiências entre museus de meios de transporte e de comunicações.

⁸⁰ Em meados da década de 1990, foi necessário remover de exposição o manto da Rainha porque chegou a “chover” dentro da respectiva vitrina, na galeria norte do picadeiro.

Nessa qualidade, o MNC organizou, integrada no âmbito do evento “Lisboa’94”, a 26ª Conferência Anual do IATM, que decorreu no Museu Nacional de Etnologia entre 19 e 24 de Setembro, subordinada ao tema “Make your museum more attractive - Museum layout, museum design and new technologies”.

CAPÍTULO II

DIAGNÓSTICO PORMENORIZADO DO ACTUAL MUSEU NACIONAL DOS COCHES

O Museu Nacional dos Coches é um museu da Administração Central, dependente do Ministério da Cultura e tutelado directamente pelo Instituto Português de Museus. Polinucleado, na medida em que é composto pelo núcleo-sede sediado de Belém e por um anexo instalado nas cavalariças do Paço Ducal de Vila Viçosa⁸¹, o MNC integra a Rede Portuguesa de Museus.

Tem horário regular de abertura ao público⁸², quadro de pessoal e orçamento de funcionamento próprios, gestão administrativa autónoma e política de bilheteira definida pela tutela (€ 3 o ingresso normal), que inclui reduções para estudantes, jovens e reformados e gratuidades várias.

1- DISTRIBUIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DOS ESPAÇOS

O núcleo-sede do Museu Nacional dos Coches ocupa uma área total de cerca de 3.000 m², como seguidamente se especifica. (doc. 32, vol. II).

1.1 - Espaços públicos (ca. 1.925 m²)

O MNC ocupa dois edifícios contíguos, ambos de planta regular, em cujos pisos térreos se concentra a exposição permanente de carros nobres. O primeiro de dois salões, vulgarmente designado por Salão Nobre, corresponde ao antigo Picadeiro Real e o segundo, mais recente e apelidado de Salão Novo, corre paralela e longitudinalmente ao primitivo edifício neoclássico, caracterizando-se por possuir um piso único e uma área substancialmente inferior, conforme referido no capítulo anterior.

O acesso ao Salão Nobre é feito por meio de um pequeno corredor abobadado (ca. 2x3m), com dois conjuntos de três degraus que marcam o desnível existente

⁸¹ O facto de o Paço Ducal de Vila Viçosa ser tutelado pela Fundação da Casa de Bragança, entidade de direito privado, em nada interfere com a dependência institucional deste núcleo do museu, sendo que a propriedade e a gestão dos bens depositados compete inteiramente à direcção do MNC, assim como a afectação de recursos humanos do seu quadro de pessoal (nomeadamente com funções de vigilância).

⁸² Das 10H00 às 18H00, de terça-feira a Domingo, no caso do núcleo-sede de Belém. Já o anexo de Vila Viçosa segue o horário estipulado para o Museu-Biblioteca do Paço Ducal: das 09H30 às 13H00 e das 14H00 às 17H00 (de Outubro a Março), prolongando-se o encerramento até às 17H30 nos restantes meses do ano. Ambos os núcleos encerram às segundas-feiras e nos dias 1 de Janeiro, 1 de Maio, Domingo de Páscoa e 25 de Dezembro.

entre a zona de entrada ou vestíbulo e o antigo Picadeiro. Com cerca de dez metros de pé direito, o Salão do antigo Picadeiro ocupa, como ficou dito, uma área global 850 m² (fig. 30).

A iluminação conjuga a luz natural proveniente das janelas do piso superior e das clarabóias abertas em 1904 junto à cobertura, com focos de luz de baixa voltagem, distribuídos ao longo das arcadas do piso térreo (fluorescente) e ao longo das galerias, junto à cornija (incandescente).

Embora as fenestrações do antigo picadeiro estejam voltadas a poente e conseqüentemente a intensidade da luz não seja muito elevada, todas as janelas estão munidas de cortinas brancas em tela sintética, que actuam como filtros UV e que apenas se abrem para arejamento do espaço, operação que é realizada à segunda-feira, quando o museu está encerrado ao público. Os níveis de iluminação não excedem, em média, os 150 lux⁸³, sendo frequentemente motivo de queixa por parte de um público menos informado, que alega não haver luz suficiente no salão, sobretudo em dias de menor luminosidade.

As tribunas (24,42 X 3,8m) e galerias (42,40 X 1,30m) do primeiro superior têm uma área total de 295,6 m², sendo habitualmente ocupadas por núcleos expositivos complementares, relacionados com a arte equestre e os cortejos de gala. Encerradas ao público desde finais de 2000, as galerias e restantes salas de exposição do primeiro piso reabrirão em 2005, por ocasião da exposição comemorativa do centenário do museu⁸⁴, actualmente em preparação.

Igualmente no primeiro piso, no topo das escada, entre o gabinete da direcção e as reservas gerais, encontra-se a Sala de Exposições Temporárias a que também se dá o nome de sala polivalente (65,4 m²), que só pontualmente abre ao público por total ausência de programação cultural que viabilize o espaço, como teremos oportunidade de analisar em subcapítulo próprio. Neste sentido,

⁸³ Informação facultada pelo Eng.º Luís Elias Casanovas que advoga ser este o nível ideal para objectos do tipo dos coches expostos no MNC.

⁸⁴ Ao que pudemos apurar, a referida exposição comemorativa do centenário centrar-se-á na figura da fundadora do museu, a Rainha D. Amélia de Bragança, implicando a renovação do mobiliário expositivo.

o espaço é por vezes alugado para a realização de *cocktails* ou outros eventos de índole privada.

A temperatura média dentro do museu oscila entre os 18°C e os 20°C (valores comuns a todas as áreas expositivas, mesmo no Verão) estimando-se que a humidade relativa (cuja percentagem exacta não conseguimos apurar) ronde os valores comumente estabelecidos e aceites para os espaços museológicos, ou seja, entre 50% e 60%.

O Salão Novo é um espaço unitário, situado à mesma cota do Salão Nobre, de paredes alvas, que recebe luz natural filtrada pelas amplas janelas rasgadas a nascente e axialmente dispostas em relação às primitivas fenestrações que ainda comunicam com o Salão do Picadeiro.

A ligação entre os dois salões é feita, a norte, por uma pequena passagem rasgada na caixa murária por modo a viabilizar o percurso⁸⁵, e a sul pelo átrio ou Vestíbulo (23,70 X 6,45 m), de onde arranca a escadaria monumental de acesso ao piso superior do edifício (fig. 31). Este espaço acolhe ainda as áreas de bilheteira e loja do museu (ca. 42,5 m²), desempenhando a dupla função de recepção e distribuição dos visitantes, tendo outrora sido utilizado como zona de exposição de veículos e arreios, função essa que deixou de desempenhar em virtude das obras de requalificação e de alargamento da loja.

No pequeno corredor de ligação entre o Salão Lateral e o Vestíbulo encontram-se as únicas instalações sanitárias públicas do museu (dois WC masculinos e dois femininos), claramente insuficientes para o elevado número de visitantes do museu e a habitual concentração de grupos, interferindo negativamente com o escoamento do público, as condições de higiene e a própria imagem da instituição. No mesmo espaço e em frente aos sanitários que frequentemente mantêm a porta aberta, encontra-se o telefone público e uma máquina de distribuição de bebidas.

⁸⁵ Existe uma segunda ligação entre os dois salões, rasgada na arcada nascente, que se encontra actualmente bloqueada por um carro (terceiro, à direita).

O Vestíbulo permite ainda o acesso, directo ou indirecto à quase totalidade dos espaços privados do museu, quer estes se localizem no rés-do-chão ou no primeiro piso.

1.1.1 - O Núcleo de Vila Viçosa

Quando abriu ao público, em finais da década de 1940, o Paço Ducal de Vila Viçosa incluía já no seu percurso de visita a Cocheira Real, onde se encontravam expostas cerca de doze viaturas pertencentes à Fundação da Casa de Bragança. Todavia, este pequeno espólio revelava-se insuficiente face às expectativas da Fundação que pretendia criar um pequeno museu de carruagens nas instalações do Palácio. Nesse sentido, foram encetados contactos com a direcção do Museu Nacional dos Coches que, então a braços com a incorporação no seu acervo das carruagens da Presidência⁸⁶, logo anuiria na cedência precária de três carros, formalizada por Auto de Cessão celebrado entre as partes em 4 de Março de 1954.

A estes primeiros exemplares depositados em Vila Viçosa vir-se-iam juntar, em 1958 e em meados da década de 1960, mais alguns carros, maioritariamente saídos das equipagens presidenciais.

O crescente número de carros cedidos ao Paço Ducal, a insuficiência de instalações e os abortados projectos de expansão física do MNC fizeram germinar a ideia de criação de um anexo ou núcleo complementar do MNC no palácio bragantino, edifício com óbvias ligações históricas à colecção de viaturas. Para Vila Viçosa seriam remetidas algumas viaturas de finais do século XVIII, sempre que estas se revelassem excedentárias dentro da lógica expositiva do museu de Belém, bem como carros oitocentistas e dos primórdios

⁸⁶ Esta incorporação era determinada por despacho do Ministro das Finanças de 13 de Setembro de 1948.

do século XX, contemporâneos do período em que a Família Real frequentava assiduamente aquele Paço.

Entretanto, em finais da década de 1980, a Fundação da Casa de Bragança procedia à recuperação das cavaleriças para onde foram transferidas as viaturas pertencentes ao Museu do Palácio Nacional da Ajuda (quinze, no total) e os carros comprados pelo Estado Português ao Conde de S. Martinho e ao Visconde da Corte, que vieram directamente de Beja.

Em 4 de Fevereiro de 1983, era assinado o protocolo de colaboração entre a Fundação da Casa de Bragança e o extinto IPPC, em que o primeiro contratante cedia a título gracioso e precário, por um prazo de vinte anos, a Cavaleriça Real do Paço e o segundo depositava naquelas instalações e por igual período de tempo, cinquenta e dois carros do seu acervo. Em 28 de Novembro do mesmo ano, estando já em marcha a transferência efectiva dos carros, foi assinada entre as partes uma adenda ao documento inicial, cujo articulado conferia ao MNC “o direito de uso e fruição das duas cavaleriças anexas, do lado poente”⁸⁷ para apresentação condigna da colecção. (figs. 32 a 36E).

As cavaleriças, edificadas em meados do século XVIII junto à cocheira joanina, definem-se como uma construção sólida “(...) com cerca de 110 metros de comprimento e 37,5 metros de largura, capaz de albergar centenas de cavalos. O espaço interno é marcado por três naves, com arcaria de volta perfeita assente em pilares quadrangulares, a perfazer catorze tramos”⁸⁸, guardando ainda as primitivas manjedouras a todo o comprimento dos edifícios (figs. 37 e 37A). Mais tarde, o conjunto arquitectónico foi ampliado com a edificação da chamada Cocheira Grande.

Concluído o projecto de adaptação das antigas cavaleriças a museu, da autoria do arquitecto Jorge de Brito (do Departamento de Arquitectura do IPPC), em 19 de Maio de 1984 era oficialmente inaugurado o núcleo museológico de

⁸⁷ Catálogo da Exposição *De Picadeiro a Museu. De Museu a Picadeiro*. Lisboa: MNC, 1995, p. 45.

⁸⁸ TEIXEIRA, José, *O Paço Ducal de Vila Viçosa- Sua Arquitectura e suas Colecções*. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1983, p. 105.

carruagens, o qual reúne actualmente oitenta veículos e diversos arreios de tiro e de cavalaria, pertencentes a diferentes instituições para além do MNC: a própria Fundação da Casa de Bragança, o Palácio Nacional da Ajuda e o Museu de Évora.

Actualmente, a exposição de viaturas estrutura-se em quatro núcleos, distribuídos pela Cocheira Real joanina, o primeiro, a cavaliariça da época de D. José I, o segundo, e as pelas cavaliariças erigidas no reinado de D. Maria I, os dois restantes. Na Cocheira Real (fig. 38) expõem-se em círculo os seis veículos mais antigos, entre coches, berlindas e uma sege de quatro rodas do século XVIII. Na parede oposta à entrada, encontram-se três vitrinas simples, pintadas a branco, contendo uma sela marroquina, um teliz carmesim com as Armas Reais, dois arreios de tiro “à inglesa”, uma farda de cocheiro também “à inglesa” e uma meia-sela. Por se situarem atrás dos carros, estas vitrinas são inacessíveis ao visitante, pelo que só o nosso conhecimento prévio do acervo museológico permitiu identificar o respectivo conteúdo.

Sendo evidentes os elevados níveis de humidade relativa tanto na Cocheira como nas restantes cavaliariças, não podemos deixar de registar a total ausência de informação prestada aos visitantes, pese embora os esforços dos dois funcionários do Museu que às funções de guardaria e recepção amavelmente acrescentaram serviços de cicerone. De facto, no espaço da Cocheira existe apenas uma única tabela de peça com suporte em acrílico, no caso referente aos coches dos Patriarcas e de D. Carlota Joaquina (fig. 39). Também a iluminação do espaço é claramente insuficiente, resumindo-se a duas lâmpadas incandescentes colocadas no topo dos pilares de sustentação dos arcos a norte, junto a duas janelas quadrangulares, com cortinas de pano cru.

Na Cavaliariça Real, a maior de todas, distribuem-se pelas naves laterais dezanove veículos, entre os quais uma colecção de berlindas da época de D. João V, puxadas por 4 a 8 cavalos que, no dizer do nosso guia cumpriam o itinerário Lisboa-Porto no espaço de uma semana, pesando cada uma delas em

média 2.340 Kg⁸⁹. Junto à porta traseira, por onde se faz a entrada, distinguem-se duas vitrines em tudo idênticas às acima descritas, sendo que uma delas está completamente vazia e a outra guarda um arreio de tiro oitocentista, um par de estribos de caixa e uma sela à portuguesa da montada dos Reis de Armas. A respectiva legenda, impressa em papel A4 dobrado a meio, não corresponde ao conteúdo do expositor. Sobre as duas lareiras que serviam para aquecer os cavalos e os seus tratadores, expõem-se outros tantos telizes armoriados. A iluminação do espaço conjuga uma vez mais a luz natural proveniente das janelas laterais e a luz artificial dos projectores, alguns dos quais fundidos (fig. 40).

Em termos da conservação dos espécimes, e muito embora estes pareçam já adaptados às condições ambientais, haverá que referir que a humidade produziu um efeito baço na pintura das caixas dos carros mais antigos e alguns deles apresentam danos notórios como sucede com a sege “dos óculos” cujo avental de couro tem rasgões de dimensão considerável (fig. 41).

Na segunda cavalaria (dita de D. Maria I), foram recriadas as Oficinas de Entalhador e de Ferrador, acompanhadas de um pequeno painel de parede explicativo destas duas actividades fundamentais à construção dos coches (figs. 42 a 43B). Dos vinte e sete veículos expostos destacam-se dois breques, uma aranha, charretes e vários carros de caça em bom estado de conservação.

A terceira e última cavalaria, com uma área idêntica à anterior, alberga mais dezanove viaturas oitocentistas, entre as quais as das equipagens da Presidência. À semelhança dos outros espaços, também aqui apenas algumas viaturas estão identificadas, não existindo qualquer roteiro ou outro material de apoio que não o antigo desdobrável, disponível apenas em inglês (figs. 44 e 44A).

⁸⁹ Desconhecemos - assim como o nosso interlocutor - a fundamentação para o peso apresentado. Tanto quanto sabemos, nunca se procedeu à pesagem de qualquer carro da colecção do Museu, estimando-se o peso médio das viaturas de gala em cerca de uma tonelada ou uma tonelada e meia.

1.2 - Espaços públicos de acesso controlado

No contexto do museu, apenas a pequena Biblioteca pode ser classificada como espaço público de acesso controlado, considerando que a sua frequência e consulta estão sujeitas a marcação prévia. A sua implantação no complexo orgânico do museu não é absolutamente a mais adequada, considerando que a biblioteca surge como um enclave dentro das áreas reservadas, sem outro acesso que não o do corredor interno que serve igualmente os serviços administrativos que a antecedem.

A marcação prévia e o acompanhamento individualizado dos utentes não obstam a que se coloquem sérios problemas de segurança, sobretudo considerando que no breve trajecto percorrido entre o Vestíbulo e a Biblioteca, aqueles puderam testemunhar a localização dos bastidores das redes de comunicações, dos serviços de secretaria e de contabilidade do museu.

Trata-se de uma biblioteca especializada em temáticas relacionadas fundamentalmente com transportes terrestres e história da locomoção, mas também com a História da Arte e a Museologia. Apesar de as obras serem catalogadas e registadas na PORBASE, a maior base de dados bibliográfica concebida e implementada pela Biblioteca Nacional e de o próprio *site* do museu remeter para o catálogo colectivo em linha das bibliotecas portuguesas, a biblioteca do MNC não é uma das bibliotecas cooperantes deste sistema⁹⁰.

Embora o acervo bibliográfico não seja muito extenso, a biblioteca do MNC inclui alguns títulos importantes dentro das áreas temáticas supracitadas, sendo por isso solicitada por investigadores e estudantes de diversos níveis de ensino.

⁹⁰ Admitindo que a informação contida na página do MNC na Internet pode induzir em erro o utilizador, confirmámos junto da Biblioteca Nacional que a biblioteca do MNC não é, efectivamente, cooperante da Porbase.

As incorporações de novos títulos fazem-se hoje, basicamente, por permuta ou oferta e só pontualmente por compra promovida pela própria instituição.

Muito exígua (possui no máximo seis postos de leitura incluindo o do técnico de BAD), a biblioteca dispõe de um único técnico em permanência que assegura apoio continuado ao utente, a quem são ainda facilitados os serviços de reprografia, sempre que solicitados.

Com ligação à rede informática interna e endereço electrónico próprio (bibliotecacoches@ipmuseus.pt), a biblioteca possui um único posto de trabalho usado para catalogação e classificação das obras, através do qual é ainda possível aceder à base de dados *Matriz- Inventário e Gestão de Coleções Museológicas*.

1.3 - Áreas reservadas

Os espaços reservados do MNC incluem áreas de serviços técnicos e administrativos, maioritariamente concentrados a sudoeste do antigo picadeiro (piso térreo e andar nobre) - com excepção do gabinete da Direcção, localizado no topo da escadaria - e áreas de reserva, distribuídas por duas salas distintas no piso superior, respectivamente a sul e a norte do edifício principal.

Exceptuando a reserva de Têxteis e os correspondentes serviços de conservação e restauro, cujo acesso é feito pelo estreito túnel aberto a poente do primitivo edifício ou, preferencialmente, pela “oficina”⁹¹ situada a norte do Salão Lateral, todas as demais áreas reservadas confluem directa ou indirectamente para o Vestíbulo do museu.

⁹¹ Neste espaço que confina com o Pátio das Damas do Palácio de Belém, funcionou durante largas décadas uma oficina de carpintaria, onde eram realizados pequenos trabalhos de restauro dos coches e demais veículos da colecção, existindo para o efeito um lugar de carpinteiro no quadro de pessoal do Museu. Dominada pelo banco de carpinteiro e amplos armários de madeira onde se guardava uma importante colecção de ferramentas recentemente (1997) incorporada no acervo, a oficina encontra-se presentemente desactivada, em consequência da aposentação do último carpinteiro do museu. O espaço é pontualmente usado pelas empresas de *catering* que servem em banquetes e jantares realizados no espaço público do museu, e que aí instalam todo o equipamento e preparam as refeições.

No rés-do-chão, com entrada junto à Bilheteira, dispõem-se sucessivamente a partir de um corredor paralelo à fachada principal do museu, a Secretaria, a Tesouraria, os serviços de Contabilidade e a Biblioteca, à esquerda, o Arquivo Documental (incluindo o cofre-forte), as instalações sanitárias dos funcionários (sem distinção de sexo), a central telefónica e os serviços de reprografia, à direita. Uma porta separa esta zona de serviços da rampa refeita em 1976, ela própria fechada na extremidade sul por batentes de vidro que permitiram criar uma zona de arrecadação, de recepção e de desembalagem de objectos, com ligação directa à Praça Afonso de Albuquerque, por onde se chegou a fazer a saída dos visitantes quando um dos percursos museológicos incluía a visita do primeiro andar (década de 1980).

Este espaço confina com o pequeno pavilhão cedido conjuntamente com a rampa poente pela Presidência da República, com um pequeno compartimento munido de balcão, que serviu a segurança e o almoxarife do museu e que hoje não tem aproveitamento específico, salvo para arrumos. Daqui arranca a escada de acesso aos gabinetes técnicos, pontuada por uma janela rasgada sobre os jardins do Palácio.

Já no primeiro piso, encontram-se os gabinetes técnicos, ampliados em 2000⁹² para uma área que rondará os 120 m², por ocasião da desactivação da Sala da Rainha e encerramento ao público de todo o andar nobre. Repondo-se a configuração inicial dos espaços, em que predominava o modelo de salas intercomunicantes, duas delas foram compartimentadas por meio de divisórias baixas e amovíveis, em tons de azul. Aqui trabalham, lado a lado, oito técnicos, distribuídos pelos serviços de Inventário e de Extensão Cultural do museu.

⁹² Até então, apenas os serviços de Inventário ocupavam a primeira destas duas salas, encontrando-se os serviços de Educação na zona norte do edifício, ou seja, nas actuais reservas de Têxteis.

É também nesta sala que se conserva o arquivo fotográfico do museu, maioritariamente constituído por positivos p/b e séries de fotografias de autores que tinham por tarefa fornecer à imprensa imagens de eventos sociais, políticos e culturais da actualidade (é o caso de Augusto Bobone, Leal Junior, Horácio Novais, entre outros) ilustrativas das colecções e integradas no próprio acervo como bens museológicos, ou de cariz histórico-documental. Importante é ainda o núcleo fotográfico das antigas Repartições das Reais Cavalariças e Equipagens Reais, que constituem documentos fundamentais para o conhecimento dos primórdios do museu e da dupla função desempenhada pelos coches nos últimos anos da monarquia.

Já os funcionários da carreira técnico-profissional, afectos a tarefas de apoio museográfico e à área da conservação, têm assento na sala das reservas gerais, contígua aos gabinetes técnicos acima descritos, com entrada directa a partir da Galeria I que, como ficou dito, tradicionalmente se integra no percurso da exposição permanente.

Na extremidade oposta, no topo da escadaria monumental, situa-se o gabinete da direcção, que ocupa uma área extraordinariamente grande (ca. 70 m²) e desproporcionada em relação à exiguidade espacial que caracteriza o museu. Uma divisória em alumínio permitiu criar neste espaço – que serve também de única sala de reuniões– dois postos de trabalho partilhados pela directora e pela única conservadora do quadro, que acumula funções de secretariado da direcção.

As Reservas, para as quais não possuímos dados concretos relativamente às áreas mas que estimamos em cerca de 180 a 200 m², ocupam duas salas distintas. Na primeira, onde se rasgam duas janelas de sacada sobre a Praça Afonso de Albuquerque, guardam-se as colecções de fardamentos, arreios, selas e demais apetrechos de cavalaria (esporas, estribos, acicates, etc.), bem como

desenhos e restante documentação gráfica, pintura, escultura e objectos vários que constituem o núcleo Histórico-Documental.

Todos os arreios e aprestos de cavalaria estão ordenados tipologicamente e por materiais em grandes armários de faia, numerados de 1 a 30, que circundam a sala. Os objectos, devidamente identificados e individualmente protegidos com papel de seda não ácido, têm espaço suficiente para “respirar”⁹³ e estão protegidos contra os efeitos nocivos da luz, sendo que o maior problema de conservação advém da grande acumulação de poeiras e de elementos poluentes provenientes do exterior que provocam o ressequimento de couros e fibras têxteis. Esta situação é tanto mais notória nas selas e selins, armazenados em grandes estruturas metálicas de perfil triangular, tendo como primeira protecção o revestimento individual em papel transparente (tipo celofane), sob amplas capas em tecido de algodão cinzento.

Quanto aos fardamentos e librés da antiga Casa Real, na impossibilidade de serem dispostos horizontalmente como seria desejável, estão guardados em armários, suspensos de cabides revestidos e protegidos por capas transparentes. Já os fardamentos de altos dignitários, na sua maioria provenientes de doações ao museu, estão acondicionados em caixas próprias, assim como os chapéus e demais acessórios de indumentária.

Situação diversa é a dos espadins e espadas, em que apenas os espécimes mais delicados ou em metais nobres foram objecto de tratamento diferenciado, encontrando-se os restantes guardados conjuntamente em caixas de madeira, algumas delas procedentes dos próprios bens da Coroa.

Desenhos, gravuras, cartazes (estes não inventariados) e outros documentos gráficos ocupam mobiliário específico, de gavetas, apresentando-se

⁹³ Até há pouco, as peças têxteis estavam claramente a ser prejudicadas pela sobreposição de espécimes de peso considerável (caso das gualdrapas, xairéis, mantas e afins) que se amontoavam em prateleiras, situação que foi solucionada com a abertura da reserva específica de Têxteis.

devidamente protegidos em capas e *portfolios* de papel não ácido, embora fosse desejável uma redução do número de bens por gaveta. As pinturas, em número pouco significativo na medida em que o essencial da colecção integra a exposição permanente, não dispõem de grades de suspensão próprias, encontrando-se disseminadas pelas reservas em função do espaço disponível, o mesmo sucedendo com as escassas obras escultóricas.

Não oferecendo problemas de maior em termos de condições ambientais que, aliás, são controladas por meio de aquecedores, desumidificadores e arejamento natural, a criação de postos de trabalho em permanência dentro das reservas terá trazido alguns ónus acrescidos, eventualmente ainda não quantificados, no sentido em que a luz natural passou a ser uma constante num espaço onde esta não deveria existir.

A instituição de uma reserva de Têxteis veio permitir o tratamento diferenciado deste tipo de peças, designadamente as de maiores dimensões como é o caso dos telizes que até então se amontoavam, enrolados em espuma, sobre os armários e entre as selas. Dispostos em armários de rolos e devidamente protegidos com pano cru e papel de seda, os objectos estão agora em condições de armazenamento próximas das ideais.

No que concerne à marcação das peças, haverá que ressaltar desde logo que muitas das situações puníveis à luz dos modernos conhecimentos e da “standardização” de procedimentos de marcação e etiquetagem de bens museológicos resultam de critérios adoptados no passado, quando o empirismo se sobrepunha à prática científica. Assim, para o total do acervo inventariado, é possível apontar situações anómalas, como é o caso dos objectos metálicos sobre os quais foram gravados de forma irreversível os respectivos números de ordem ou a aposição de carimbos no anverso de documentos gráficos, mas também exemplos de boas práticas, entre as quais a utilização de etiquetas de papel *acid free* em que o número de inventário foi inscrito a grafite ou a tinta da

China e a adopção de fitas de nastro bordadas com o n.º de inventário e aplicadas sobre as costuras de peças têxteis.

1.4 - Acessibilidades

Embora o edifício do MNC não seja particularmente complexo do ponto de vista arquitectural e no que às áreas públicas diz respeito, os públicos com necessidades especiais - designadamente visitantes portadores de deficiências motoras ou com carrinhos de criança -, deparam-se com algumas barreiras arquitectónicas que inviabilizam a visita.

No piso térreo, os únicos obstáculos a assinalar são os degraus de acesso ao Salão do Picadeiro e de saída do Salão Novo, sendo que estes últimos são mais estreitos e em maior número. Existindo no museu rampas em madeira especialmente construídas para estes espaços - as quais, aliás, estiveram a uso durante largos anos -, registamos com estranheza o facto de estas terem sido removidas nos últimos anos, sem razão aparente.

Já o acesso ao andar nobre do edifício é absolutamente impraticável a estes visitantes, considerando a total inexistência de elevadores ou de sistemas de ascensão alternativos.

Do mesmo modo, não existem instalações sanitárias apropriadas a utentes em cadeiras de rodas.

1.5 - Infra-estruturas

1.5.1 - Rede de comunicações e sistemas informáticos

O Museu possui rede de comunicação interna (intranet), sendo que desde o início de 2004 todo o pessoal técnico-administrativo possui conta de correio

electrónico personalizada e livre acesso à Internet, beneficiando o Museu da *Virtual Private Network* (VPN) implementada pelo organismo de tutela. A assistência e a manutenção do parque informático são igualmente asseguradas pelo Instituto Português de Museus.

Para atendimento ao público, são disponibilizados três endereços de e-mail que permitem o acesso directo aos principais serviços do Museu, a saber: um endereço geral (mncoches@ipmuseus.pt) que é simultaneamente o da direcção, da loja e da biblioteca, o dos Serviços de Educação (mncoches.rpalma@ipmuseus.pt) e o do Serviço Administrativo (mncoches.cmourao@ipmuseus.pt).

A partir de Janeiro de 2004, com a implementação da Rede Corporativa Virtual⁹⁴, e a integração dos Museus do IPM no Sistema de Informação Contabilística, o MNC, assim como todos os outros museus da tutela, passou a beneficiar de autonomia das práticas administrativas e de gestão interna, estimando-se que a médio prazo o intercâmbio entre as instituições museais e o próprio IPM venha a ser alargado a outras áreas de actuação.

Como ficou dito, em termos de *software*, identificam-se basicamente quatro aplicações informáticas a partir das quais se estruturam as actividades quotidianas da instituição: uma aplicação específica de secretaria e contabilidade, o sistema Porbase para o registo de biblioteca e arquivo, uma aplicação centralizada e comum a todos os museus do IPM para gestão da bilheteira e da loja (*GesLojas*) e o programa *Matriz-Inventário e Gestão de colecções museológicas*, para documentação e gestão do acervo.

⁹⁴ Cf. Plano de Actividades do IPM para o ano de 2004, disponibilizado em formato pdf. no site daquele organismo (www.ipmuseus.pt/cgi-bin/ipmuseus/fs_home.html?id=CAzu9big).

1.5.2 - Sistemas de segurança

O sistema de segurança contra intrusão assenta na vigilância humana, através de guardaria interna e contratualização de serviços externos, traduzindo-se esta última na presença permanente de um profissional da empresa contratada e na ligação electrónica à respectiva central. Não existe, no entanto, implementado no edifício qualquer sistema de vídeo interno ou afim (com vantagens não só em termos de reforço da segurança mas também como fonte de estudos vários, designadamente nas áreas da programação e da avaliação).

No que respeita à segurança contra incêndio, o museu encontra-se equipado com extintores portáteis normalizados (pó químico seco, de 6 Kg), dispersos pelos espaços de acesso público e privado, bem como sistema de detecção de fumo em todos os espaços públicos e reservados. Todo este equipamento é inspeccionado periodicamente. Todavia, e contrariamente ao regulamentado para todos os espaços públicos⁹⁵, não existem quaisquer barreiras físicas que impeçam a propagação do fogo (portas corta-fogo, por exemplo) nem saídas de emergência, muito embora haja ligação telefónica directa ao quartel de bombeiros e uma boca de incêndio junto à porta principal do museu.

Também a segurança física dos espécimes expostos é algo periclitante, na medida em a única barreira existente entre os carros e o visitante é um cordão de seda suspenso de pilaretes metálicos. Porém, e uma vez mais por dificuldades de espaço, este cordão que contorna cada um dos veículos não se encontra suficientemente distanciado do objecto por modo a impedir os sucessivos “assaltos” dos visitantes que, com as mãos, vão avaliando a robustez das rodas, a delicadeza das decorações, sendo mesmo tentados a observar o interior dos habitáculos.

⁹⁵ Cf. Decreto Regulamentar N.º 34/95, de 16 de Dezembro, que aprova o Regulamento das Condições Técnicas e de Segurança dos Recintos de Espectáculos e Divertimentos Públicos. Inexplicavelmente, os museus não têm sido enquadrados nestas categorias de recintos, nem mesmo por equiparação, razão pela qual não cumprem - nem lhes são exigidas - muitas das características exigidas no referido diploma.

2- AS COLECÇÕES

O primitivo acervo do Museu Nacional dos Coches era, por definição, um acervo fechado na medida em que as colecções que o compunham provinham unicamente da Casa Real Portuguesa, independentemente da sua origem pública (bens da Coroa) ou privada (bens próprios da Família Real) e, como tal não poderiam crescer após a queda da monarquia e a instauração do regime republicano.

Esse acervo fechado não seria, todavia, incorporado de uma só vez no museu por vicissitudes que se prendem fundamentalmente com as já aludidas limitações espaciais e que, em Junho de 1909, levariam o Ministro dos Negócios Estrangeiros a responder positivamente ao pedido do director do museu autorizando a permanência das carruagens de gala nas cocheiras do Palácio de Belém. Assim, aos vinte e nove veículos que constituíam o acervo à data da fundação do museu, vieram juntar-se nos anos subsequentes muitos outros igualmente procedentes da Casa Real que, depois de recolhidos dos vários depósitos e de convenientemente recuperados foram sendo incorporados e, sempre que possível, integrados na exposição permanente.

A inexistência de museus monográficos em Portugal no dealbar do século XX determinou a constituição de uma colecção marginal à vocação óbvia do Museu dos Coches - a de Indumentária Civil - a qual foi sendo constituída a partir de depósitos realizados pela Família Real Portuguesa (1910) mas que viria a ser posteriormente alargada através de doações e legados de particulares. Deste modo, até à criação do Museu Nacional do Traje, em 1977, no Museu Nacional dos Coches guardava-se a única colecção nacional de traje civil e respectivos acessórios, contando com exemplares notáveis do século XVIII e início do século XIX.

Para além da colecção principal de Viaturas, constituída por veículos hipomóveis e de tracção humana dos séculos XVII a XIX, num total de cento e dezasseis espécimes inventariados (cinquenta e cinco expostos em Belém, cinquenta e dois em Vila Viçosa e os restantes em palácios nacionais e outros organismos públicos), entre os quais coches, berlindas, cabriolets, seges, liteiras e cadeirinhas, fétones e coupés, caléches e carruagens, breques e aranhas, charabãs e velocípedes, entre outros, do acervo museológico fazem ainda parte os seguintes núcleos estruturados em termos funcionais e não temáticos:

a) Arreios e atavios

Este núcleo constitui a colecção mais numerosa do acervo, incluindo arreios de tiro e de cavalaria tanto nacionais como estrangeiros (alguns dos quais classificados mesmo de “exóticos” porque provenientes de culturas e civilizações extra-europeias), bem como diversos acessórios, aprestos e atavios de cavalaria e de tauromaquia (arreios de cabeça, estribos, esporas, acicates, freios, telizes, xairéis, gualdrapas, chicotes e pingalins, selas e selins, etc.).

Em termos de inventário, este núcleo é identificado pela letra “A”, que antecede a numeração sequencial.

b) Acessórios de viaturas (AV)

Classificados como acessórios de viaturas encontram-se lanternas e outros acessórios dos coches e demais viaturas, uma cama de campanha do século XVIII, macacos elevatórios para coches e outros objectos oitocentistas afins.

c) Instrumentos Musicais (IM)

Neste núcleo, o destaque vai para o conjunto de vinte e duas trombetas naturais da antiga Charamela Real⁹⁶ (vinte das quais do reinado de D. José I e as duas restantes da época de D. Maria I) e respectivos pavilhões, um conjunto único no mundo porque quase completo⁹⁷, sendo complementado pelas respectivas partituras (em número de trinta e três, correspondendo a cinquenta e quatro sonatas distribuídas por quatro coros) a que vulgarmente se dá o nome de “livros de música”.

Integram ainda este núcleo as dezasseis trompas de caça fabricadas na Fundação de Cima do Arsenal do Exército (Lisboa), que se expõem na escadaria nobre, e alguns instrumentos de percussão, bem como os revestimentos têxteis de tímboles e atabales com as armas reais portuguesas do reinado de D. José I, usados nos cortejos régios.

d) Fardamentos (F)

A secção de Fardamentos, inclui não só as librés dos séculos XVIII e XIX usadas por antigos funcionários da Corte, da Guarda Real e por criados da Casa Real que tomavam parte dos cortejos e cerimónias régias (cocheiros, sotas, moços da tábua, archeiros, palaferneiros, etc.), em número muito avultado, como uniformes de altos dignitários, o traje de Neto (personagem associada às corridas de touros à Portuguesa), o traje do Infante D. Afonso Henriques enquanto líder do “Fio Verde” no último torneio à portuguesa e os três tabardos ou dalmáticas usadas pelos reis de armas.

⁹⁶ Corpo de trombetas de corte, legítima sucessora da alta música do século XVI. Composta por vinte e quatro trombetas de prata e quatro tímboles, distribuídos por quatro grupos de seis trombetas e um tímboles.

⁹⁷ O conjunto só tem paralelo num outro, numericamente muito inferior, existente no Palácio de Versailles. Por esse motivo, constituiu motivo de interesse e objecto de estudo de diversos especialistas em Musicologia, tendo já sido tocado pelo Trompetenensemble de Edward Tarr, de Bad Säckingen (Alemanha), cuja gravação efectuada no ano de 1990 pode ser encontrada na loja do museu, sob a forma de CD Áudio.

e) Armaria (AR)

Iniciada à data da fundação do Museu, esta secção engloba diversos espadins de corte, espadas e sabres (sécs. XVIII e XIX), alguns deles ofertados à Família Real, assim como coldres (muitos deles formando conjunto com os respectivos arreios) e cartucheiras setecentistas, um importante conjunto de alabardas da Guarda Real de Archeiros (sécs. XVIII-XIX), espingardas, trabucos e seis pistolas de pederneira da época de D. João VI, algumas das quais inéditas.

Curiosamente, os escudos usados em torneios (muitos deles em deficiente estado de conservação), sendo armas defensivas, estão erroneamente associados à categoria de Arreios e Atavios, o mesmo sucedendo com as lanças “de roca” e de botana usadas nos jogos equestres.

f) Histórico-Documental (HD)

Este núcleo congrega uma grande diversidade tipológica de objectos, assim reunidos porque entendidos como núcleos marginais às colecções de referência. Pertencendo na sua esmagadora maioria à disciplina de Artes Plásticas e Artes Decorativas, sob a denominação de “Histórico-documental” encontramos as colecções de Pintura, Escultura, Fotografia, Gravura, Desenho, Tapeçaria, Medalhística, Numismática, Ourivesaria (insígnias e distintivos), Vidros, Cerâmica e Metais, sendo que os objectos das últimas três categorias remontam na sua quase totalidade aos primórdios do museu, tendo pertencido à rainha D. Amélia ou mesmo antigos directores do museu.

Relativamente à colecção de **Pintura**, ela é dominada pela série de retratos régios da última dinastia portuguesa, destacando-se ainda

duas telas com vistas de Roma, de Giacomo Van Lint (*Piazza di Monte Cavallo e Piazza di Campidoglio*), o *Embarque da Família Real para o Brasil*, de autoria de Nicolas Delerive e o *Cortejo no Terreiro do Paço*, de José Ciríaco. Nesta categoria encontram-se ainda algumas aguarelas e guaches que representam carros da colecção do museu ou objectos afins dos que compõem o acervo.

A **Escultura** integra os bustos em gesso bronzeado do Rei D. Carlos e do Príncipe Luís Filipe, bem como o *Estafermo*, sendo ainda de referir uma escultura de vulto perfeito atribuída a António José de Almeida (inv.º HD 709) procedente do Arsenal da Marinha (depósito da Azinheira) que muito provavelmente se enquadra nos “atavios das galeotas” citados por Luciano Freire⁹⁸ e que se acha exposta em Vila Viçosa.

A secção de **Fotografia** inclui, para além de algumas das imagens guardadas no arquivo fotográfico supracitado⁹⁹, retratos dos últimos membros da Família Real Portuguesa e de personalidades ligadas à fundação do Museu dos Coches Reais, em reserva.

Nas categorias de **Gravura** e **Desenho** encontram-se projectos setecentistas para diversos tipos de carros, um conjunto de gravuras que constituem os únicos documentos gráficos conhecidos dos coches que serviram na Embaixada chefiada pelo Conde de Galveias, André de Melo e Castro, bem como vários desenhos de arquitectura (plantas, cortes e alçados) relacionados com o Picadeiro de Belém e com o próprio MNC. De ressaltar, no entanto, que alguns dos desenhos, nomeadamente uma série de estudos para apainelados de seges atribuída a Cirilo Wolkmar Machado, são obras do Museu

⁹⁸ FREIRE, Luciano, “Museu Nacional dos Coches”. In *Guia de Portugal*, vol. I, 1924.

⁹⁹ Nem todas as fotografias foram incorporadas no acervo museológico, sendo que o critério de selecção e inventariação assenta unicamente na necessidade pontual de identificar e incluir estas imagens em contexto de exposições temporárias.

Nacional de Arte Antiga desde há muito depositadas no MNC, onde foram indevidamente inventariadas.

A colecção de **Medalhística** é relativamente pequena, integrando para além de dois ou três espécimes de valor histórico, exemplares em bronze e prata ilustrativos das séries mandadas cunhar pelo museu com os carros mais emblemáticos da colecção, bem como ofertas várias sem qualquer tipo de relação com a instituição e o seu acervo.

Da colecção de **Numismática**, inédita e só muito recentemente inventariada, desconhece-se a proveniência. É composta maioritariamente por espécimes em cobre e bronze, cunhados tanto em território continental como nas antigas possessões ultramarinas (Brasil e Goa), nas épocas de D. João V, D. Maria I e na regência e reinado de D. João VI.

Dentro da categoria de **Ourivesaria** encontram-se, fundamentalmente, insígnias e distintivos doados ao museu quer isoladamente quer em conjunto com os respectivos uniformes de gala, e que foram pela primeira vez apresentados ao público na exposição comemorativa do 90º aniversário do MNC.

Meramente residuais são os objectos classificados nas categorias de **Vidros** (copos e garrafas em “ponta de diamante”), **Cerâmica** (tinteiros, escarradores e outros utensílios de uso privado) e **Metais** (lamparinas, tinteiros e instrumentos variegados), assim como as cinco **tapeçarias** da Real Manufactura de Aubusson – três panos murais e duas entre-janelas – provenientes de S. Vicente de Fora, três das quais expostas na galeria III, uma no gabinete da direcção e a

última em situação de depósito na Presidência da República desde 21 de Março de 1979.

Embora seja uma peça de indumentária, pela sua relevância histórico-artística, o manto oferecido à Rainha D. Amélia pela cidade de Paris aquando do seu casamento com D. Carlos de Portugal (1886) tem o n.º 1 deste núcleo.

g) Ferramentas (FE)

Este é o núcleo mais recente do acervo do museu, sendo constituído por cerca de setenta ferramentas e material de carpintaria doados pelo entalhador Luís Lopes, colaborador do MNC durante largos anos, em data que não foi possível determinar. Algumas das ferramentas estão expostas em Vila Viçosa, integrando a “oficina de entalhador” anteriormente referida.

2.1 - Inventário e documentação

Num total de 6.721 objectos, o acervo do MNC encontra-se global mas sumariamente inventariado em suporte de papel e parcialmente digitalizado. Existe um Livro Geral de Inventário - que, por razões que desconhecemos, deixou de ser actualizado desde meados da década de 1980 - e as convencionais fichas de cartão em formato A3, organizadas em dois ficheiros paralelos: um ficheiro geral e sequencial e um ficheiro temático, ambos duplicados por modo a permitir a consulta tanto no gabinete dos serviços técnicos como nas reservas gerais. No departamento de Inventário guardam-se ainda antigos verbetes realizados - não como se acredita internamente durante a fase de fusão dos

Museus Nacionais dos Coches e de Arte Antiga – mas ao abrigo do disposto na legislação de 1909¹⁰⁰.

Os objectos possuem, para além do número de cadastro inicial – também designado por “número de ordem” e muitas vezes inscrito de modo irreversível na própria superfície das peças – um número de secção, alfa-numérico, entendido como o verdadeiro número de inventário.

Nos conjuntos, como é o caso de fardamentos e arreios mais ou menos completos, todos os seus elementos constitutivos foram tratados com autonomia e em função da numeração pré-existente. Em consequência deste procedimento, torna-se hoje muito difícil reconstituir com eficácia e celeridade todos os elementos de uma mesma unidade, sendo que os elementos têm por vezes cotas de localização muito distintas (as reservas organizam-se tipologicamente) e o único elo de ligação entre eles é a ficha de inventário.

Em virtude destas limitações e por inerência à própria digitalização das colecções, veio a revelar-se indispensável a criação de um novo núcleo dedicado aos conjuntos e identificado pela letra “C”, sem o qual seria inviável a referenciação unitária dos objectos compósitos.

A definição dos núcleos funcionais acima referidos remonta à década de 1970, quando foi levada a cabo a revisão do inventário de acordo com os modelos então vigentes que defendiam a subdivisão dos inventários por secções e a correspondente renumeração dos objectos.

Não sendo este o sistema de classificação preconizado pelos modernos standards nacionais e internacionais para a documentação de colecções museológicas, e não obstante todos os manuais de boas práticas museológicas desaconselharem fortemente a renumeração de colecções, uma vez mais o MNC

¹⁰⁰ Cf. Art.º 13º do Regulamento do Museu Nacional dos Coches publicado em DG n.º 90, de 26 de Abril de 1909 (doc. 24 do Anexo).

procedeu à revisão parcial do inventário, por ocasião da disponibilização de conteúdos na Internet, no início de 2002¹⁰¹. Neste contexto, foi atribuído um novo código alfa-numérico a toda a colecção de viaturas, agora identificada pela letra “V”.

Desde 1995 que o inventário do museu tem vindo a ser informatizado, tarefa algo morosa na medida em que a transposição dos dados para suporte electrónico implica a sua revisão crítica. Para o efeito o museu utiliza o programa Matriz - Inventário e Gestão de Colecções Museológicas, sistema de informação concebido e adoptado pelo IPM para todos os seus museus dependentes.

O recurso às novas tecnologias e a necessidade de normalização dos conteúdos advogada pelo IPM¹⁰², fez com que a organização interna do inventário do MNC fosse adaptada para efeitos de divulgação, não havendo por isso uma correspondência directa e linear entre os núcleos acima descritos e a actual classificação dos objectos, conforme se pode perceber pela tabela em anexo (doc. 33, vol. II).

A par do processo de informatização do inventário¹⁰³, foram já disponibilizadas na Internet seiscentos e cinquenta e um espécimes do acervo do MNC¹⁰⁴, depois de concluída a segunda fase de actualização do MatrizNet, um motor de pesquisa desenvolvido pela tutela para as bases de dados de inventário dos museus dependentes.

2.2 - Política de incorporação

¹⁰¹ Consulte-se para o efeito o *Website* criado pelo Instituto Português de Museus para disponibilização das colecções dos museus dependentes através do endereço www.matriznet.ipmuseus.pt.

¹⁰² Designadamente através da publicação de cadernos de Normas de Inventário iniciada em 1999, a qual conta até à presente data com sete títulos publicados e mais alguns no prelo.

¹⁰³ Incluindo o próprio inventário fotográfico.

¹⁰⁴ Este número inclui 299 meios de transporte e acessórios, 52 armas, 47 desenhos, 2 peças escultóricas, 40 fotografias, 35 gravuras, 19 instrumentos musicais, 14 peças de ourivesaria (algumas delas mal classificadas pois são objectos têxteis), 33 pinturas, 7 têxteis, 93 trajes e acessórios de traje e 10 medalhas.

Como ficou dito, o núcleo original do acervo museológico (carros, arreios, aprestos de cavalaria e acessórios de torneios) provém integralmente das colecções da Coroa. Nos primeiros anos após a inauguração do Museu, foram dando entrada outros objectos análogos ou complementares dos já incorporados, provenientes dos Palácios de Queluz¹⁰⁵ e das Necessidades¹⁰⁶, da Casa dos Fardamentos da Ajuda¹⁰⁷, bem como das bens privados de D. Carlos I e dos restantes membros da Família Real¹⁰⁸.

Com a Implantação da República e a nomeação de Luciano Martins Freire para director, procura-se ampliar e documentar as colecções através de compras a particulares, mas também se “negoceia” com o actual Museu Nacional de Arte Antiga a redistribuição de colecções, transitando para o MNC muitos dos espadins de Corte (1918), peças de indumentária civil (cedência iniciada em 1912 e apenas concluída em 1921) e ainda algumas pinturas (caso dos retratos a óleo de D. João IV e de D. Luísa de Gusmão, cuja entrada em Belém data de 1914). Surgem também, deste modo, novos fardamentos de altos dignitários¹⁰⁹, montadas e arreios de casas nobres¹¹⁰ e um lote de desenhos setecentistas representando projectos para carros alegóricos, adquiridos pelo próprio director a Joaquim de Vasconcelos com o intuito de serem doados ao Museu dos Coches (1914).

¹⁰⁵ Do Almojarifado das Reais Propriedades de Queluz chegariam, nos anos de 1907 e 1908, lanças de roca e lanças para torneio, farpas de rojoneador e rojões de pêra usados em touradas, mas também armas de fogo.

¹⁰⁶ De entre os bens procedentes das Necessidades conta-se o importante núcleo de cortejos, compostos por trombetas da Charamela Real e respectivos pendões, saias para tímbores e atabales e a vara do Mordomo-mor da Casa Real conhecida por “Negrinha”.

¹⁰⁷ Fardamentos e acessórios de vestuário para altos funcionários da Corte e criados da Casa Real que tomavam parte nos cortejos e demais cerimónias solenes.

¹⁰⁸ Entre os bens próprios depositados por Suas Majestades e Alteza Real no Museu dos Coches contavam-se, entre outros, as montadas militares e “à espanhola” de D. Carlos bem como a sela-cadeirinha por este usada em criança, as montadas alentejanas do Rei e do príncipe D. Luís Filipe, os selins e arreios marroquinos e os livros de música.

¹⁰⁹ É, por exemplo, o caso do fardamento de alto dignitário palatino da época de D. Maria I, comprado a Clyde Cinatti Keil em Agosto de 1915 (inv.º F 817, 818, 1172 e 5541).

¹¹⁰ Particular destaque merece a montada completa que pertenceu a D. Pedro José de Alcântara António Luís de Menezes, 4º Marquês de Marialva e mordomo-mor de D. José I, comprado em Maio de 1914.

Na sequência da Lei de separação do Estado das Igrejas (1911), são transferidas directamente para o MNC ou por via do Museu Nacional de Belas Artes – que posteriormente assegura o seu depósito em Belém - algumas peças provenientes do Paço Patriarcal de S. Vicente de Fora, entre carros e pinturas. Igualmente na sequência da Lei de 26 de Maio de 1911 e em particular do disposto no seu artigo 28º, era legalizada a situação da colecção de Traje, definitivamente adstrita ao MNC, que logo recebe mais um lote de peças de vestuário saídas do Palácio das Necessidades.

Embora no exílio, a Rainha D. Amélia não esqueceria o museu que havia fundado em Lisboa, para onde envia em Fevereiro de 1936, por intermédio do Ministro dos Negócios Estrangeiros, o manto régio que lhe fora oferecido pela cidade de Paris aquando do seu casamento com D. Carlos de Portugal, uma das peças mais emblemáticas das colecções museológicas portuguesas. Mais tarde, em 1945, dotaria ainda o museu do seu próprio retrato pintado em 1905 por Victor Corcus (fig. 45), num processo que seria conduzido pela Legação de Portugal em Paris.

Nas décadas seguintes, prosseguiram as compras, doações e legados (poucos) ao museu que viriam enriquecer as secções de armaria, arreios de cavalaria, fardamentos, traje civil e, genericamente, o núcleo Histórico-Documental.

A partir da década de 1930, a colecção de viaturas passou a contar com dois notáveis exemplares de carruagens de gala do 1º quartel do século XIX, propriedade de casas nobres portuguesas: a carruagem do Conde de Galveias (inv.º 44)¹¹¹ e a do 1º Visconde de Porto-Côvo da Bandeira (inv.º 45), doada pelo proprietário. Com estas novas aquisições, o museu alterava radicalmente a sua vocação, deixando de ser o Museu dos Coches Reais para se aproximar do

¹¹¹ Esta carruagem foi inicialmente depositada no museu, em 1936, e posteriormente adquirida pelo Estado. Complementada com alguns acessórios que não lhe pertenciam de origem, até 1963 a carruagem esteve exposta em Belém, altura em que Maria José de Mendonça a retirou para o depósito sito na Rua da Costa, em Lisboa, para mais tarde transitar para o núcleo de Vila Viçosa.

conceito de museu de transportes terrestres hipomóveis sem que, no entanto, jamais o reconhecesse.

Em data que permanece desconhecida mas que em nossa opinião deverá ser coetânea da criação dos Museus Nacionais de Arte Antiga, o MNC recebe em depósito diversas pinturas e desenhos do Museu das Janelas Verdes. Trata-se fundamentalmente de retratos a óleo integrados na série régia e de estudos gráficos para viaturas (caso dos estudos para apainelados de seges atribuídos a Cirilo Wolkmar Machado, como o que se apresenta na fig. 46), peças que hoje se encontram em situação irregular porque inventariadas em ambas as instituições e para as quais urge encontrar uma solução jurídica eficaz, porventura ao abrigo de uma política de redistribuição e reafecção das colecções nacionais que tarda a ser pensada e concretizada.

A urgência de encontrar uma solução para as carruagens da Presidência guardadas no Palácio de Belém daria origem a uma questão absolutamente vital para a definição do acervo do MNC, que até hoje permanece em aberto. Por ofício datado de 25 de Agosto de 1949, a Secretaria da Presidência da República informava a direcção do Museu do teor do despacho do Ministro das Finanças datado de 13 de Setembro de 1948¹¹², segundo o qual se determinava que as carruagens à guarda da Presidência da República, bem como as depositadas no Palácio Nacional da Ajuda, fossem integradas na colecção do MNC, “embora até se realizarem as obras de ampliação desse Museu, as primeiras fossem recolhidas, também, no Palácio da Ajuda.”

A intenção de incorporação dos referidos carros no acervo do MNC, expressa no despacho de 1948, seria reiterada por ofício do Director Geral do Ensino

¹¹² Não conseguimos encontrar a publicação deste despacho em *Diário do Governo*, apesar da consulta minuciosa das séries I, II e III referentes aos meses de Setembro a Dezembro de 1948. Do mesmo modo, também não localizámos esta informação na documentação guardada no Arquivo Histórico do Ministério da Educação. Todavia, sabemos da existência de ofício notificando o Museu do teor do mesmo, guardado no arquivo “morto” da instituição em pasta correspondente àquele ano civil, que serviu de base ao texto incluso no Catálogo da Exposição De Picadeiro a Museu. De Museu a Picadeiro, 1995, p. 44.

Superior e das Belas-Artes de 27 de Março de 1951, considerando a impossibilidade de adiamento da transferência dos carros para a Ajuda, apesar da falta de espaço que aquele Palácio Nacional alegava para os receber. Mais se sugeria que o director do MNC examinasse periodicamente as viaturas “visto que ao Museu se destinavam” e que de entre os arreios disponíveis escolhesse os que ao museu interessavam, a fim de se evitarem despesas maiores de conservação. Enquanto isso, o conservador do Palácio da Ajuda supervisionaria a “conservação e limpeza das viaturas, arreios e mais pertences.”.

Particular ênfase seria dada à colecção de Indumentária Civil no período que medeia entre os anos de 1969 e 1975, altura em que se procede à compra em leilão a Antiquários “Dinastia” de um lote significativo de peças que haviam pertencido à Rainha D. Amélia (1972). Particular destaque merecem ainda, pelo número de bens em causa e pela integridade das colecções, as doações de Beatriz Cinatti Batalha Reis (1974) e de Celeste Pimentel Brandão Alves (1973).

Nos últimos vinte anos, o número de incorporações não tem sido muito significativo, assim como não poderemos salientar nenhum dos novos objectos pelo seu carácter de excepção. De facto, estrangimentos orçamentais mas sobretudo de ordem física têm canalizado as mais recentes aquisições para uma vertente documental, registando-se algumas compras esparsas de gravuras históricas e afins com o objectivo de ilustrar algumas das colecções do acervo ou o próprio edifício. Ainda assim, não podemos deixar de assinalar alguma “inércia” do Museu ao nível da ampliação das colecções – mesmo que apenas documentais -, conhecidos que são alguns objectos vendidos em hasta pública ou disponíveis no mercado de antiguidades que em muito enriqueceriam o acervo mas nos quais a instituição aparentemente não se mostra interessada¹¹³.

¹¹³ É o caso, entre outros, de um macaco hidráulico para coches bastante raro porque com datação explícita de meados do séc. XVIII, recentemente posto à venda por um antiquário lisboeta, ou de gravuras várias fundamentais à documentação das colecções, como sucede com a gravura inglesa “Correio preparando a saída”, vendida por Cabral e Moncada Leilões (leilão n.º 66, 5ª sessão), em 19 de Outubro de 2004.

No que respeita à colecção de viaturas, a última aquisição resultou da compra de uma cadeirinha (inv.º 116) a um particular, em finais da década de 1990. Exposta na galeria IV junto às demais, esta cadeirinha veio colmatar uma lacuna na colecção pois trata-se de um exemplar setecentista redecorado exteriormente no século XIX, com motivos românticos de influência inglesa (elementos vegetalistas sobre fundo listado bicolor).

Contemporaneamente assistiu-se a um crescimento artificial das colecções, com a inventariação de bens já existentes no museu que só recentemente foram recuperados para o acervo museológico. Encontram-se neste caso muitos dos objectos apresentados pela primeira vez ao público por ocasião da Exposição *De Picadeiro a Museu. De Museu a Picadeiro*, tais como plantas e outros desenhos de Arquitectura, antigas fotografias, mobiliário e utensílios vários (telefone, tinteiros, cadeiras, etc.).

2.3 - Conservação das colecções

Com a aposentação do último carpinteiro do museu, em finais dos anos 1990, o MNC perdeu um importante manancial de conhecimentos acumulados através do contacto diário e permanente com as diferentes viaturas da colecção, permitindo o estudo e o reconhecimento comportamental dos seus materiais constituintes em ambiente museológico. Do mesmo modo, perdeu-se a capacidade resposta imediata a problemas mais prementes da colecção e à consequente adopção de medidas preventivas e/ou curativas, que só empiricamente são apreendidas por quem não executa mas apenas observa.

À presente data, as únicas intervenções realizadas internamente que podem ser enquadradas no âmbito da conservação activa dizem respeito ao sector dos têxteis, estando a cargo de duas funcionárias do museu que, embora sem formação superior, beneficiam da longa experiência adquirida no seio da própria instituição e da frequência de cursos práticos promovidos pela Oficina

de Têxteis do antigo Instituto José de Figueiredo (actual Instituto Português de Conservação e Restauro).

A par da limpeza dos espécimes (empresa que, como se sabe, exige grandes cuidados e perícia pela fragilidade das fibras e condição efémera dos tintos), nesta “oficina de têxteis”, procede-se igualmente à consolidação de tecidos e bordados, preenchimento de lacunas e, em certos casos, mesmo à reconstituição de superfícies ou zonas decorativas em falta.

No respeitante à conservação preventiva, podemos enumerar uma variedade de acções regularmente empreendidas pelo museu que vão desde a já referida monitorização das condições ambientais e arejamento natural dos espaços de exposição e reserva, à prevenção de ataques de insectos xilófagos - através da injeção de Cuprinol ou produtos afins nas madeiras antigas, operação que é realizada na Primavera, por ocasião da postura dos ovos -, passando pela limpeza e aplicação de ceras ou outras substâncias naturais, por modo a evitar o ressequimento dos couros.

Igualmente importante é a limpeza periódica dos objectos expostos, (sobretudo dos carros) por meio de escovagem e aspiração controlada para remoção de poeiras depositadas, operação que é geralmente assegurada por elementos do quadro afectos à guardaria e levada a cabo às segundas-feiras, dia em que o museu está encerrado ao público. Contudo, tem-se verificado uma dificuldade crescente no desempenho destas tarefas de manutenção das colecções, quer por escassez de recursos humanos, quer pelo facto de os funcionários no activo dificilmente entenderem estas tarefas no quadro das suas atribuições e competências funcionais.

Haverá ainda que referir a vigilância periódica das colecções, trabalho que é assegurado pela directora e pela conservadora do museu, e as condições de

armazenamento dos objectos em reserva, a que já tivemos oportunidade de aludir.

Em virtude do panorama acima descrito, todas as intervenções de conservação e restauro que não podem ser asseguradas internamente, são executadas por empresas e particulares especializados através de contratualização externa, com ou sem recurso a patrocínios ou ao mecenato cultural.

O caso mais recente e paradigmático do entendimento da actual direcção do museu sobre o papel e o valor da conservação de bens museológicos é, sem dúvida, o restauro do 3º coche da Embaixada do Marquês de Fontes, dito *Coche dos Oceanos*, realizado pela Fundação Ricardo do Espírito Santo Silva, entre 1996 e 1998¹¹⁴.

Efectivamente, a extensão das intervenções realizadas ao nível do material lenhoso (que implicou a reconstituição de diversos elementos em falta, tanto estruturais como escultóricos) mas sobretudo a decisão de refazer por completo o douramento da viatura, bem como o levantamento e subsequente substituição de todos os estofos e revestimentos têxteis da caixa (de que restaram apenas alguns bordados originais), devolveram-nos um objecto que a nossa memória não guardava. Opção polémica? – foi-o, sem dúvida. Corajosa? – também, por certo. Porém, o que está aqui em causa não é tanto a estranheza que os resultados obtidos possam provocar no observador, aturdido pelo desfasamento temporal entre diferentes mentalidades e percepções estéticas, nem tão pouco o reconhecimento da urgência de um restauro profundo; o que devemos questionar é a legitimidade para um agente cultural com responsabilidades na salvaguarda de tão exemplar património colectivo poder decidir *de per se* - e à margem da comunidade científica - por um tipo de intervenção que excede em muito os conceitos de conservação curativa e opta por “fazer de novo”.

¹¹⁴ Cf. AAVV., *O Coche dos Oceanos – Conservação e Restauro*, Lisboa: Fundação Ricardo do Espírito Santo Silva, 1998.

Será que o visitante de hoje, quando confrontado com a homogeneidade irrepreensível da peça, atinge os objectivos de reconstituição histórico-artística que presidiram ao restauro¹¹⁵ ou antes julgará estar na presença de uma réplica moderna, tanto mais que, ao revés do preconizado pelas mais recentes e internacionalmente aceites teses no domínio da conservação patrimonial, não consegue discernir as zonas refeitas (camufladas sob o revestimento integral e uniforme a folha de ouro) ou obter informação esclarecedora sobre a irreversibilidade da intervenção?

Mas este caso suscita-nos ainda outro tipo de questões, porventura mais incisivas e de difícil resposta: qual a função do restauro do património cultural? Quem determina a extensão das intervenções físicas para além das indispensáveis à manutenção e prolongamento da esperança de vida dos objectos? Qual o valor real de um bem cultural tão profundamente intervencionado? Estaremos nós a preservar ou a recriar o passado, quando “reprovamos” os métodos e técnicas de restauro usados num passado não muito distante, por serem demasiado agressivos e adulterarem o património?

São questões que extravasam em muito o teor e os objectivos da presente dissertação mas que nos obrigam a reavaliar o papel desta viatura no contexto genérico da colecção, na certeza porém de que a sua futura exposição não poderá nunca mais prescindir de enquadramento documental que facilite a compreensão da sua aparência actual.

¹¹⁵ Sabemos que a ideia inicial assentava no princípio da reposição do *glamour* original do coche setecentista, deliberadamente concebido para provocar o espanto e a admiração de todos aqueles que o podiam ver a desfilar em contexto de entrada solene na corte pontifícia, fazendo o contraponto com os outros dois coches da Embaixada, um dos quais superficialmente intervencionado em décadas recuadas (coche da *Coroação de Lisboa*) e o terceiro mantido no seu estado original (coche do *Embaixador*).

3 – EXPOSIÇÃO, DIVULGAÇÃO E COMUNICAÇÃO

3.1 – A exposição permanente e o discurso expositivo

A exposição permanente do MNC ocupa a quase totalidade dos espaços públicos do museu, distribuindo-se a colecção de veículos pelos salões do piso térreo e os restantes espécimes pelas galerias do piso superior (actualmente encerradas).

No Salão Nobre, apresentam-se dezanove viaturas de aparato, entre coches e berlindas (fig. 47). Os carros, organizados cronologicamente e agrupados por centros de fabrico ou local de produção, perfilam-se em duas alas paralelas, sendo o topo norte do salão ocupado pelos três coches romanos da Embaixada do Marquês de Fontes ao Papa Clemente XI, ocupando lugar de destaque na sua reluzente imponência pós-restauro o chamado *Coche dos Oceanos* (fig. 48).

Esta disposição dos veículos contradiz, no entanto, o próprio percurso, na medida em que, caso o visitante pretendesse seguir a disposição cronológica dos espécimes, teria de iniciar a visita pela ala esquerda (coche de viagem dito de Filipe II) seguindo em linha recta até ao topo do salão, para depois inverter a marcha até ao ponto de partida, onde se encontra a berlinda tardo-setecentista de D. Maria I e de novo voltar ao topo norte, a fim de transitar para o Salão Novo, onde continua a exposição.

Para obstar à repetição de trajectos – aliás, de todo inviável em momentos de maior afluência de público – o visitante é “convidado” a fazer uma leitura cruzada dos objectos, num zigzaguear interminável até ao final da sala, absolutamente nefasto e contraproducente na medida em que deixa de haver um fio condutor que imprima coerência à visita.

Assim, o visitante começa por ver um raro coche espanhol de viagem de finais do século XVI (1º à esquerda), passando depois para uma berlinda portuguesa de finais de Setecentos (1º à direita), voltando de novo a um coche primoseiscentista de fabrico francês, para seguidamente observar uma evoluída berlinda *rocaille*, de novo um coche do séc. XVII, e assim sucessivamente até ao extremo do salão, onde se situa o único ponto de acesso ao salão lateral.

Enquanto permanece no Salão Nobre, o visitante pode ainda admirar os rostos dos monarcas portugueses da dinastia de Bragança (de D. João IV a D. Luís I), cujos retratos a óleo se sucedem nas galerias do primeiro piso, onde ocupam o lugar outrora pertencente aos primitivos armários de arreios e aprestos.

A galeria de retratos régios pressupõe um percurso feito em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, que visa facilitar uma leitura visual cruzada entre as representações pictóricas dos encomendadores, proprietários ou meros usufrutuários dos carros e as viaturas por estes utilizadas, expostas em baixo. Assim, quem estiver junto do coche mais antigo da colecção, precisamente um coche similar aos usados na época da Restauração, poderá observar os retratos dos monarcas então reinantes, ou seja, de D. João IV, D. Luísa de Gusmão e de sua filha, D. Catarina de Bragança.

Claro está que a sustentação ideológica de tão requintada museografia só é completamente apreendida em contexto de visita guiada, pois todos os outros visitantes não dispõem de informação adequada – quer sob a forma de textos analíticos, quer mesmo no novo *Guia* do Museu – que lhes permita estabelecer essa ligação histórica entre os objectos e “superar” as discrepâncias cronológicas que sempre existem por imposições museográficas como a que, por exemplo, põe em confronto o retrato de D. Luís I e a Berlinda de D. Maria I.

Ainda no antigo Salão do Picadeiro, expõem-se nas arcadas, parcialmente transformadas em vitrines, librés oitocentistas “à portuguesa” e “à inglesa” de

cocheiros, sotas e outros criados ao serviço dos coches, lampiões, alabardas da Guarda Real dos Archeiros, parte do núcleo dos cortejos de gala (maças de prata, tabardos dos Reis de Armas e saias para tímbores) e dois quadros a óleo representando Vistas de Roma. No topo norte, alguns arreios de tiro do século XIX (D. Maria II), o retrato duplo de D. Maria I e D. Pedro III, o *Estafermo* e dois telizes armoriados completam o recheio da sala.

O deficiente estado de conservação de muitos dos objectos acima referidos¹¹⁶ e a excessiva acumulação de poeiras que todos eles evidenciam, são sinais óbvios da inexistência de uma política de rotação dos espécimes em exposição permanente, facto que se torna tanto mais grave quando sabemos que o Museu possui em reserva muitas peças análogas às que aqui se apresentam.

Do ponto de vista museográfico, haverá que referir a existência de tabelas trilingues (português, francês e inglês) e tricolores, dispostas em suportes de acrílico ou simplesmente coladas aos vidros que compartimentam as arcadas. Estas tabelas, que na nossa modesta opinião não se coadunam minimamente com a realidade museológica, são da autoria do *atelier de design* B2, de José e Salette Brandão¹¹⁷. É também nos vãos da arcaria que se encontram localizados os três painéis de parede, agora apenas em português e inglês. Os dois primeiros, intitulados respectivamente “O Coche” e “A Berlinda”, resumem as características históricas e técnicas de cada um destes meios de transporte e o terceiro sintetiza a função dos três Coches que serviram na Embaixada do Marquês de Fontes ao Papa.

Na segunda sala de exposição permanente - Salão Novo - alinham-se à esquerda e à direita vinte e cinco viaturas, agora já não ordenadas cronologicamente mas segundo critérios tipológicos. Aqui, o percurso é

¹¹⁶ Nas peças têxteis é por demais evidente a deterioração das fibras e a oxidação dos fios metálicos usados em bordados e galões, oxidação essa que também está patente nas maças de prata e nos colares e aplicações de prata dourada que adornam os tabardos dos Reis de Armas.

¹¹⁷ Apesar dos contactos que procurámos estabelecer com este *atelier* no sentido de apurar se a adjudicação do trabalho fora precedida de indicações sobre a própria identidade da instituição, os seus públicos e as relações que com eles mantém, jamais obtivemos resposta.

orientado no sentido norte-sul, iniciando-se pelos coches setecentistas da Casa Real e de casas nobres portuguesas, uma liteira e uma cadeirinha, sem qualquer ênfase para os carros histórica ou tecnologicamente mais relevantes.

Seguem-se diversas berlindas tardo-barrocas, muitas das quais encomendadas em França pela Família Real, cuja exposição frontal e por demais densa se traduz na total ilegibilidade dos objectos. Por último, sucedem-se as carruagens de gala oitocentistas, duas berlindas processionais, carrinhos de passeio (*cabriolets*) barrocos e seges de duas ou quatro rodas da segunda metade do século XVIII.

A nova distribuição dos carros não conseguiu, a nosso entender, melhorar a sua apresentação; antes veio acentuar o aspecto de depósito que há muito se reconhece, ao relegar para segundo plano e conseqüentemente obstruir o acesso visual a alguns dos veículos expostos. Para tal concorrem também a presença impositiva das coberturas e a decisão desadequada de pintar as paredes em tons de *brick* escuro, que não só “sufoca” os objectos como interfere negativamente com a iluminação do espaço, negando ainda os princípios da sobriedade e simplicidade perseguidos pelo arquitecto da sala.

Como se sabe, a inclusão de cores fortes num espaço expositivo pressupõe, à partida, a necessidade de focos de luz mais potentes, o que nem sempre se coaduna com os princípios teóricos e as boas práticas da conservação. No caso em apreço, o binómio cor/luz não foi certamente tido em consideração e, admitindo que o objectivo inicial fosse o de tentar replicar, à luz de padrões contemporâneos, o ambiente “intimista” proporcionado pela arquitectura e decoração integrada do Salão Nobre, tal não foi conseguido. Muito embora este espaço conte com a luz natural proveniente dos nove janelões voltados a nascente, a partir do momento em que se removeu a superfície branca e reflectora do tecto e se ampliou o pé direito da sala até à cobertura, tornou-se indispensável a inclusão de luz artificial. Mas também aqui as soluções

luminotécnicas deixam muito a desejar, resumindo-se a projectores de halogéneo alinhados e suspensos da viga central.

No que concerne às galerias e tribunas do piso superior¹¹⁸, aludimos já à galeria de retratos régios, instituída em 1965, que mantém as primitivas tabelas douradas onde se inscreve, a negro e unicamente em língua portuguesa, o título da obra, o autor e a respectiva data. Os vãos das primitivas janelas são ocupados por caixas de cadeirinhas do século XVIII.

Na Galeria I apresentavam-se até há bem pouco tempo, lado a lado e sem qualquer tipo de coerência absoluta ou relativa, diversas insígnias e distintivos (sem ligação directa e absolutamente secundárias em relação ao acervo museológico¹¹⁹), espadins de corte e outras armas brancas, parte do núcleo dos cortejos régios, aprestos de cavalaria de diferentes fabricos e proveniências, assim como espécimes ilustrativos dos antigos jogos equestres.

A mesma ausência de critérios e insustentabilidade do discurso expositivo persistem na Galeria 3, outrora ocupada pelo manto da Rainha D. Amélia – o único manto régio existente em Portugal e uma excelente peça de alta costura parisiense -, três tapeçarias de Aubusson de temática mitológica, a par do chamado “núcleo da criança” que integra alguns carros de passeio e arreios de montadas infantis.

Em todos os espaços expositivos é notória a insuficiência de informação oferecida ao visitante, resumindo-se esta às já mencionadas tabelas de peça para as viaturas, e legendagem de vitrinas, no caso dos restantes objectos expostos. Não existem textos analíticos para nenhuma das peças expostas e os poucos

¹¹⁸ Abstemo-nos de comentar a presença habitual de alguns objectos (trompas de caça e retrato a óleo da rainha D. Amélia) ao longo da escadaria nobre por entendermos que estes assumem um carácter meramente episódico e porventura decorativo, porque totalmente desenquadrados do discurso expositivo.

¹¹⁹ Tal facto deve-se à opção de manter, para além do período de vigência da exposição comemorativa dos 90 anos do museu, alguns núcleos especialmente concebidos para esse efeito, e que surgem agora totalmente descontextualizados e desenquadrados da realidade museológica.

painéis de parede foram realizados por ocasião da transferência provisória do museu para o Parque das Nações. Embora mereçam ser destacados na medida em que fornecem informações importantes sobre as tipologias e função de alguns carros, bem como às tecnologias associadas à sua construção, estes painéis afiguram-se genericamente pouco atraentes¹²⁰. Não havendo uma unidade gráfica entre painéis e tabelas ou legendas, aqueles ocupam por vezes lugares recônditos e de fraca visibilidade, sendo ainda de destacar que nenhum deles assume a função de contextualização ou de apresentação histórica da instituição.

Quanto à sinalética adoptada - que não inclui sinalética de percurso -, identificam-se suportes de informação visual à entrada do Salão Nobre, sob a forma de placas em acrílico serigrafadas ou simples folhas impressas. Estas, dão conta ao visitante da impossibilidade de comer, beber, fumar ou fotografar (com *flash* ou tripé) no interior do museu, omitindo no entanto a proibição de tocar nos objectos expostos, quando a experiência quotidiana vem provar que esta é prática comum. Nos restantes espaços, é praticamente nulo este tipo de informação e, quando existe, visa apenas impedir a captação de imagens, através de um desenho impresso a cores, aplicado sobre a caixa murária¹²¹.

3.2 - O Serviço de Extensão Cultural

Actualmente, o Serviço Educativo do museu - como continua a ser chamado - integra três elementos, duas monitoras com formação intermédia e uma técnica superior que exerce funções de coordenação. As duas primeiras trabalham fundamentalmente com grupos escolares de nível básico e secundário, estando

¹²⁰ Sem pretendermos avançar por uma área que não é a nossa, reconhecemos nestes painéis alguns aspectos gráficos que poderiam ser melhorados: a mancha de texto deveria ser alinhada à esquerda e não centrada por modo a tornar o texto mais vivo, o corpo de letra poderia ser mais generoso, a distinção cromática entre o português e o inglês mais acentuada e, sobretudo, deveria ser dispensada a imagem corporativa da instituição, através da repetição do seu logotipo.

¹²¹ Impõe-se a contratação de *designers* gráficos para que o Museu possa melhorar a sua imagem e impor a sua identidade nas relações que estabelece com os públicos. Não é admissível que o museu mais visitado da capital, com uma grande afluência de públicos estrangeiros, não invista na comunicação e continue a apostar nos recursos "caseiros" e no empirismo. Quando isso acontecer, deixaremos por certo de encontrar letreiros onde, sobre o símbolo universal de interdição de fumar se pode ler: "Smoking is not allowed".

reservados à coordenadora os grupos de adultos e/ou com necessidades especiais.

Para estes últimos, o museu dispõe de algum material específico, elaborado no âmbito do projecto-piloto *Art Access*, promovido pela ANACED (Associação Nacional de Arte e Criatividade de e para Pessoas com Deficiência), com o apoio da Comissão Europeia, nos anos de 1997 a 1999. Tratava-se de um projecto desenvolvido em parceria com o Instituto Português de Museus, o Instituto Português do Património Arquitectónico e a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal, “com o objectivo de proporcionar aos cegos e surdos as mesmas oportunidades de acederem ao Património Cultural Português”¹²².

Neste contexto, e tendo o MNC sido um dos museus-alvo do referido projecto, foi feita uma edição em Braille do desdobrável informativo, incluindo a descrição do edifício, da história do museu e das suas colecções, bem como uma planta em relevo do espaço com legenda e definição dos percursos. Existe também um filme vídeo de apresentação do museu, com tradução em língua gestual e repetição de todas as imagens para que os deficientes auditivos o possam usufruir plenamente sendo que, pelas características da sua locução, serve igualmente os deficientes visuais.

Para os cegos, foi ainda criado um protótipo em miniatura de um coche da colecção, da autoria do *designer* Pedro Beltrão, através do qual aqueles podem ter uma percepção integral deste tipo de meio de transporte, o que não sucede quando é tacteado um coche em tamanho natural (fig. 49).

Por concretizar ficou o projecto de desenvolvimento de um sistema áudio portátil - que se julga venha a ser implementado a médio prazo -, em virtude de

¹²² Comunicação apresentada pela Dra. Cristina Fontes, Directora Executiva da ANACED, no âmbito do Seminário “Todos diferentes. Todos iguais? - Questões de Acessibilidade em Museus e Centros de Ciência” organizado pelo Pavilhão do Conhecimento (24 de Outubro de 2003).

o MNC estar, à data da implementação do projecto, deslocado das suas instalações habituais.

Sem espaço próprio para a realização de actividades lúdico-culturais específicas, o Serviço de Extensão Cultural do MNC utiliza a própria área expositiva para, em função da época do ano e da maior ou menor afluência de público, desenvolver os seus projectos junto dos públicos escolares ou outros.

Quanto ao acompanhamento de grupos estrangeiros e de individualidades que frequentemente se deslocam ao MNC no âmbito de visitas oficiais ou diplomáticas a Portugal, é assegurado pela directora, pela conservadora ou pela técnica superior afecta ao serviço de inventário e colecções. Esporadicamente, o Museu socorre-se ainda de estagiários, voluntários ou contratados a termo para reforçar o serviço de visitas guiadas.

3.3 - Outras Actividades

A par das actividades desenvolvidas pelo Serviço de Extensão Cultural, o MNC cede periodicamente os seus espaços públicos para realização de eventos extra à sua (parca) programação. Citamos, a título de exemplo, as duas pequenas mostras de jóias contemporâneas da autoria de Virgílio Secco ou, como é mais frequente, os jantares de gala, banquetes e outros eventos sociais que decorrem do aluguer de espaços praticado pelo museu como fonte alternativa de receitas, à semelhança do que é praticado em muitos outros museus e palácios nacionais.

Relativamente à cedência de espaços, amplamente divulgada pelo museu e sujeita a prévia apreciação e aprovação, haverá que mencionar o facto de estes incluírem não só a dita sala de exposições temporárias ou multimédia, situada no primeiro piso e reservada a pequenos *cocktails* ou recepções, mas também o Salão Nobre (com capacidade para 250 pessoas sentadas ou 500 em pé) e, em casos de grupos maiores, as próprias galerias.

Muito embora não seja permitido a confecção de refeições no museu mas apenas o seu aquecimento, questionamo-nos da validade deste empreendimento que implica a convivência muito estreita entre convivas e bens museológicos, sobretudo quando esta se torna uma prática comum e pouco selectiva. Mais, pesando os prós e os contras, respectivamente em termos de ampliação das receitas (sem aparente expressão visível) e de riscos acrescidos para a conservação das colecções, julgamos que esta iniciativa deverá ser repensada e reequacionada a curto prazo, pelo menos nos termos actuais.

3.4 - Política editorial e de divulgação

Seria de esperar que um museu que organiza tão poucas exposições temporárias por insuficiência de espaços condignos, como é o caso do MNC, apostasse fortemente na investigação, sendo que esta teria reflexos evidentes e imediatos ao nível das publicações e de toda a política de divulgação da instituição. Pelo contrário, não existem catálogos das colecções, publicações temáticas ou de índole científica e os poucos títulos disponíveis destinam-se a um público generalista que, muito embora seja o estatisticamente dominante, não corresponde ao perfil da totalidade dos visitantes do museu, onde obviamente se incluem investigadores e especialistas em diversas áreas, estudantes de diferentes níveis de ensino e ramos do Saber, profissionais do Turismo interessados em saber mais sobre o património que irão dar a

conhecer, profissionais e amantes da equitação, da tauromaquia e da indústria automóvel, etc., etc.

O primeiro Catálogo do Museu, coevo da sua fundação, foi realizado pela Repartição das Reais Cavalariças e reportava-se ainda ao seu Depósito I, ou seja, o antigo Picadeiro de Belém, sendo reeditado em 1909. Em 1923, Luciano Freire publicava o *Catálogo Descritivo e Ilustrado do Museu Nacional dos Coches* que, como o nome indica, incluía textos analíticos e imagens dos carros expostos e de alguns outros objectos. Vinte anos mais tarde, seria a vez de Luís Keil assinar o novo *Catálogo do Museu Nacional dos Coches*, organizado por secções e profusamente ilustrado com imagens a preto e branco dos sessenta e nove veículos da colecção e, em 1948, era dado à estampa a primeira de cinco edições do *Guia do Visitante*, elaborado por Augusto Cardoso Pinto, só revisto em 1985 quando Silvana Costa Macedo assina o *Roteiro do Museu Nacional dos Coches*, uma pequena e sóbria publicação a p/b reeditada em 1989. Integrado na colecção de Roteiros dos museus nacionais, em 2002 foi publicado pelo IPM o *Museu Nacional dos Coches-Guia*, com coordenação de Silvana Bessone¹²³, estando anunciado para breve uma publicação análoga para o núcleo de Vila Viçosa, relativamente ao qual existe apenas uma pequena brochura elaborada por João Castel-Branco Pereira, em 1984.

Só na década de 1970 o MNC implementou uma linha editorial própria, sob a designação genérica de *Ensaios* (formato 18X13 cm) que, segundo palavras da sua promotora, Madalena de Cagigal e Silva, servia para “aproveitar trabalhos simples, elementares, mas e interesse para a divulgação cultural e para o esclarecimento do público sobre as colecções do Museu” e que, posteriormente, poderiam ser ampliados em “estudos e catálogos mais aprofundados”. Esta colecção, que visava essencialmente a divulgação de uma colecção com mais de 1000 espécimes e nunca antes integralmente publicada, conta com dez títulos publicados, oito dos quais dedicados à colecção de Indumentária Civil e os dois

¹²³ Não podemos deixar de ressaltar a necessidade de revisão deste Guia que encerra inúmeros erros, nomeadamente no que respeita às dimensões dos objectos.

restantes à secção de Armaria e à Exposição Temporária “D. Pedro IV, o Rei Constitucional”, conforme doc. 34 do vol. II.

Com uma linha gráfica uniforme em que se destacam as capas da autoria de Armando de Matos Simões (cor-de-rosa no caso dos títulos de Indumentária e verde claro nos restantes), estes são os únicos catálogos de colecção que o MNC produziu sendo que, no caso da Indumentária, os objectos já não integram o acervo do MNC mas sim o do Museu Nacional do Traje e da Moda, apesar de continuarem à venda a loja do museu (fig. 50).

Posteriormente, as únicas publicações do MNC ou do órgão de tutela dignas de ressalva são, para além dos supracitados Roteiros de 1985 e 2002 (fig. 51), a obra da actual directora *O Museu Nacional dos Coches, Lisboa*, editada em 1993 (fig. 52) na sequência de um protocolo firmado entre o IPM e a *Fondation Paribas*, para divulgação dos principais museus nacionais portugueses e que conta ainda com outro título dedicado ao Museu Nacional do Azulejo.

Como instrumento de grande divulgação, o museu dispõe ainda de um folheto informativo de baixo custo (€ 0,50), editado em português e em inglês e normalizado em relação aos dos demais museus da tutela, de acordo com uma linha gráfica recentemente implementada pela Divisão de Formação e Divulgação do IPM (fig. 53).

À margem da política editorial do Museu e do próprio IPM, foram ainda dadas à estampa as seguintes obras de divulgação do MNC e das suas colecções:

- Maria Madalena de Cagigal e SILVA *O Museu Nacional dos Coches – O Edifício, a Museu, as Colecções*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda (colecção “Álbuns de Arte Portuguesa”), 1977;
- Natália Correia GUEDES, *Museu Nacional dos Coches*. Lisboa: A.P Edições, 1986;
- João Castel-Branco PEREIRA, *Viaturas de Aparato em Portugal*. Lisboa: Bertrand Editora (colecção “Património Português”), 1987

Para o público infanto-juvenil integrado ou não em visita escolar, encontramos o título *Viagem no tempo para miúdos e graúdos – Guião de visita*, elaborado em 1996 pelo Serviço Educativo do Museu (fig. 54), tendo-se iniciado em 2003 a publicação da série “Hoje há espectáculo!”, com cinco títulos anunciados, dos quais dois já dados à estampa.

Para além das aludidas publicações, o IPM/MNC editaram, em colaboração com a Universidade Aberta e o Instituto de Comunicação Multimédia, um filme vídeo (VHS) de divulgação, com a duração de 30 minutos.

O museu possui ainda postais a cores dos principais objectos expostos, vendidos individualmente ou organizados em colecções temáticas ou de um só objecto - sendo que neste caso incluem diversos pormenores da peça - bem como séries de diapositivos (35 mm) produzidas há já alguns anos e, por isso, de fraca qualidade, estando igualmente agendada a reedição dos postais ilustrados.

3.5 - A Bilheteira e a Loja

Tanto a bilheteira como a loja encontram-se informatizadas, tendo ligação directa aos serviços centrais do IPM. É precisamente a partir dos ingressos informatizados que são feitas as estatísticas de visitantes, que analisaremos mais pormenorizadamente no ponto 5 do presente capítulo.

As receitas obtidas com ingressos e vendas da loja revertem a favor dos cofres de Estado, sendo posteriormente remetida ao IPM uma parte dessas mesmas receitas que, no início do ano civil, as reparte pelos museus dependentes.

No que concerne à loja, haverá que distinguir desde logo duas vertentes autónomas, tanto no que diz respeito às publicações como às réplicas e simples

artigos de *merchandising*. Por um lado, as edições do museu¹²⁴, em que existe uma relação directa com as colecções e, por outro, as publicações e produtos genéricos do IPM, postos à venda na loja do MNC porque integrados numa política comercial e de divulgação da rede de museus nacionais dependentes daquele organismo.

No primeiro caso, para além das publicações acima mencionadas, o museu apresenta uma vasta gama de artigos de *merchandising* com o seu logotipo (criado em 1994 por Martim Costa Macedo – fig. 55) ou com pormenores alusivos às suas colecções, em que se incluem porta-chaves, canecas, artigos de papelaria, gravatas e relógios, *t-shirts* e guarda-chuvas, *pins*, pisa-papéis, entre outros (fig. 56).

Destacam-se ainda a colecção de medalhas em bronze reproduzindo os principais veículos do acervo museológico, uma edição exclusiva do MNC, e reproduções de gravuras inclusas na obra de Manuel Carlos de ANDRADE, *Luz da Liberal e Nobre Arte da Cavalaria*, dada à estampa em 1790 e cujo original se guarda na biblioteca do museu.

Considerando a localização estratégica do museu e o elevado número de visitantes que acolhe diariamente, o IPM optou por equipar a loja do MNC com a quase totalidade das suas produções comerciais e de divulgação. Neste sentido, e a par dos produtos acima mencionados, podemos encontrar catálogos e publicações várias respeitantes a outros museus da tutela, assim como réplicas de bens museológicos de diferentes tipologias (porcelanas, faianças, joalharia, metais, pratas, etc.) que ajudam a promover os museus nacionais e ainda artigos colaterais às colecções, como é o caso da “linha infantil” do IPM ou das peças resultantes de consignações várias ou de acordos com parceiros comerciais.

¹²⁴ Regra geral, é o MNC que propõe à tutela a concepção de determinados artigos, sugestões essas que ficam sujeitas à aprovação da Divisão de Lojas do IPM.

Apesar das recentes obras de melhoramento e ampliação da loja do museu, o projecto não contemplou a necessidade de incluir, dentro do espaço de recepção, um bengaleiro.

3.6 - Presença na Internet

O MNC assinala a sua presença na Internet através de um *site* próprio (<http://www.museudoscoches-ipmuseus.pt>) inaugurado em 2002 (figs. 59 e 60), por ocasião do Dia Internacional dos Museus. Concebido pelo corpo técnico do museu com o financiamento do Programa Operacional para a Sociedade da Informação (POSI) e desenvolvido pela firma Site Specific-Design Gráfico e Multimédia, Lda¹²⁵, o *site* bilingue (português/inglês), apresenta uma linguagem gráfica simples e despretensiosa, visando “estabelecer um contraste profundo com o universo barroco dominante da colecção, acentuando o efeito surpresa na visita, e confirmar a harmonia conceptual expressa na conhecida frase «ouro sobre azul””¹²⁶.

A estrutura de navegação é igualmente muito simples, definida por sete áreas temáticas com acesso directo a partir da página principal e que se mantêm em permanência ao longo da navegação: Museu, Colecção, Agenda, Informações, Ligações, Educação e Loja. Cada uma destas áreas, identificadas por ícones próprios mas análogos entre si (pormenores de carros), subdivide-se entre quatro e seis temas, como abaixo se refere. Em cada subentrada, o cibernauta dispõe de informação textual sucinta sobre o item consultado (a mancha de texto não ultrapassa o formato A4), complementada por imagens de peças do acervo ou pormenores da arquitectura.

¹²⁵ A empresa responsável pela criação do *website* recebeu aconselhamento da Unidade ACESSO - Acessibilidade a Cidadãos com Necessidades Especiais na Sociedade da Informação, do Ministério da Ciência e Ensino Superior, por modo a poder cumprir as Directrizes de Acessibilidade a Conteúdos Web da Iniciativa em Acessibilidade do *World Wide Web Consortium* - W3C.

¹²⁶ São palavras da directora do MNC, Silvana Bessone, para apresentação do site do museu, por ocasião das comemorações do Dia Internacional do Museu (18 de Maio de 2002). Cf. URL: www.ipmuseus.pt/cgi-bin/diamuseus/WEB08Coches.

- a) Museus - Em três parágrafos, fornece ao visitante informações muito genéricas relativamente ao edifício e às colecções, informando-o ainda que o MNC é “um dos museus mais visitados em Portugal e o mais visitado da cidade de Lisboa”. Subdivide-se em “Edifício”, “História”, “Exposições” (presentes e passadas) e “Anexo de Vila Viçosa”.
- b) Colecção - Sob esta designação genérica, é possível aceder às principais colecções do museu, aqui agrupadas em cinco títulos: Transportes, Acessórios (de viatura, cavalaria, cortejo e fardamento), Traje, Artes Plásticas e Jogos Equestres. Um sexto título remete directamente para o MatrizNet que, como já foi mencionado, disponibiliza parte das colecções dos museus dependentes do IPM.
- c) Agenda - Acenando com a promessa de consulta das “diversas iniciativas incluídas no seu programa anual de actividades”, é aqui que o cibernauta é confrontado com a realidade do MNC: as parcas actividades de índole cultural ou lúdica. No espaço dedicados às “Exposições”, o visitante é informado que “O Museu Nacional dos Coches prepara, neste momento, a exposição comemorativa do seu centenário a decorrer no ano de 2005”. Os “Eventos” anunciados remontam às celebrações do Dia “Primavera dos Museus” (2 de Maio de 2004) do Dia Internacional dos Museus (18 de Maio) e ao 99º Aniversário da instituição (23 de Maio), celebrado com um concerto pela Orquestra Metropolitana de Lisboa. Sob o título “Notícias”, ficamos a saber que no âmbito da campanha “EURO 2004”, promovida pelo organismo da tutela, o Museu alargou o horário de abertura ao público nos meses de Junho e Julho, fazendo visitas guiadas em português, inglês, francês e espanhol.¹²⁷

¹²⁷ Confirme noticiado na imprensa, esta campanha promocional dos museus nacionais acabaria por constituir um fracasso em termos de aumento do número de visitantes, o que certamente poderá ser aferido após disponibilização *on-line* das estatísticas de visitantes dos museus IPM para o ano de 2004.

Por falta de actualização periódica do seu *website*, o Museu perdeu a oportunidade de difundir por este meio o mais recente projecto do IPM intitulado “Museus e Outras Artes”, destinado a divulgar a obra de jovens criadores portugueses no campo das artes performativas e a atrair novos públicos aos museus. Este projecto, que resulta de uma parceria com a Caixa Geral de Depósitos, teve início no próprio MNC, com a actuação do grupo de bailarinos “Cães da Banda” no dia 18 de Setembro de 2004. Quem esteve presente, pode verificar que o público que aderiu à iniciativa era maioritariamente constituído por visitantes estrangeiros ocasionais.

- d) Informações – Para além de prestar informações de carácter genérico (localização, acessos, horário, política de ingressos e de admissibilidade, contactos) tanto para o núcleo sede de Belém como para o anexo de Vila Viçosa, neste item são facultadas informações referentes às normas internas, aos serviços prestados pelo museu, protocolos em vigor (Transtjejo e Turismo de Lisboa) e cedência de espaços.

Particular destaque merecem as plantas do museu ditas em arte háptica (doc. 35, vol. II), preparadas para serem impressas em SwellPaper, que permite colocar toda a informação em relevo. No entanto, se esta é uma iniciativa louvável e pioneira no âmbito da disponibilização de conteúdos museológicos a cidadãos com necessidades especiais, a página encerra ainda algumas lacunas ao nível das acessibilidades, designadamente no que respeita à legendagem e descrição de imagens¹²⁸.

- e) Ligações – Os únicos nove *links* previstos são do foro institucional, não havendo uma única ligação que remeta para outras colecções e museus

¹²⁸ Esta é uma das conclusões contidas na comunicação publicamente apresentada pelo Dr. Jorge Fernandes, responsável pelo Programa ACESSO/UMIC/Presidência do Conselho de Ministros, no âmbito do Seminário organizado pelo Pavilhão do Conhecimento e subordinado ao tema “Todos diferentes. Todos iguais? – Questões de acessibilidade em Museus e Centros de Ciência” (24 de Outubro de 2003).

de transportes ou para recursos na áreas da documentação, conservação ou museologia, passíveis de interessar aos visitantes da página.

f) Educação – Para além do Programa dos Serviços Educativos para o ano de 2002 (!), nesta entrada apenas se facultam orientações práticas aos professores que pretendam vir a visitar o MNC. A ficha de inscrição não se encontra disponível e tanto o material de apoio (quatro fichas didácticas) como os passatempos estão em construção desde há mais de dois anos.

g) Loja – Aqui são listadas as principais publicações do ou sobre o MNC, bem como alguns dos artigos de *merchandising* específicos do museu. Não é possível a compra *on-line*.

Depois de apresentado sucintamente o *website*, cumpre-nos agora tecer algumas considerações a propósito do mesmo. Em primeiro lugar haverá que salientar que, em dois anos de existência, o *site* não foi melhorado ou mesmo actualizado, salvo a redacção de pequenas notícias.

Todavia, a maior crítica que este nos merece prende-se com a escassez de informação disponibilizada, como aliás sucede no próprio museu. Em vez de entender a Internet como um canal privilegiado de comunicação, divulgação e motivação de diferentes públicos e de assumir plenamente as suas obrigações enquanto organismo público de cultura, almejando e concretizando os objectivos da Sociedade de Informação, o museu limita-se a repetir informação de nível básico e que pouco difere da linguagem e modelos usados quer no passado quer em formas de difusão “de massas”, como é o caso do simples desdobrável.

Diríamos, pois, que nem sob o formato electrónico o MNC foi capaz de se renovar, quando poderia ter-se socorrido do modelo virtual para ultrapassar as

óbvias limitações físicas e carências várias, bem como para fornecer dados que o próprio visitante real não encontra *in loco*¹²⁹. Bastava, por exemplo, que o museu tivesse sabido explorar e adaptar toda a informação compilada e trabalhada aquando da Exposição comemorativa do seu 90º aniversário para que o *site* tivesse outra consistência e valor comunicacional.

4 – RECURSOS HUMANOS

Como foi referido no Capítulo I da presente dissertação, o actual quadro de pessoal do MNC foi aprovado em 1987, tendo sido publicado em *Diário da República* I série, n.º 282, de 9 de Dezembro (doc. 36, vol. II).

O Museu conta com sessenta e três funcionários no seu quadro de pessoal¹³⁰, sendo que a tempo inteiro se contam quatro das carreiras de conservador e técnico superior, cinco genericamente enquadrados na categoria de “pessoal técnico”, seis administrativos e doze distribuídos por pessoal auxiliar e operário.

Especificando diríamos que com vínculo à função pública e afectação directa à instituição, em termos de quadros superiores, o MNC dispõe presentemente de um director equiparado a director de serviços, com nomeação em 1990 e por duas vezes reconduzido no lugar, com formação de base em História e Mestrado em História da Arte, o qual ocupa igualmente uma vaga da carreira de conservador; um conservador de formação e carreira, adstrito à área das Colecções e Inventário, e dois técnicos superiores, ambos com formação de base na área da História, sendo que um deles trabalha na área das Colecções e o segundo chefia o Serviço Educativo.

¹²⁹ A título comparativo, atente-se no manancial de informação contido no website do Museu Nacional de Arqueologia, com uma dinâmica que extravasa em muito o quotidiano da instituição e que, por isso, seria premiada internacionalmente.

¹³⁰ Fonte: questionário preenchido pelo MNC por ocasião do inquérito realizado aos museus portugueses pelo IPM/OAC, em 1999, reportando-se os dados nele contidos ao ano de 1998. Este questionário foi por nós consultado no Centro de Documentação da Rede Portuguesa de Museus (RPM).

Dentro do grupo Técnico Profissional, o MNC conta com dois monitores do Serviço Educativo (nível 4), um desenhador (actualmente requisitado noutra instituição do Ministério da Cultura) e dois secretários recepcionistas (ambos de nível 3), um dos quais afecto à loja do museu e o segundo a desempenhar funções de técnico auxiliar de BAD.

No que respeita ao grupo de pessoal administrativo, contabilizam-se dois oficiais administrativos, um dos quais com funções de chefe de secretaria, e dois escriturários/dactilógrafos, sendo que os dois elementos restantes estão adstritos à reprografia e a funções de apoio à biblioteca.

O grupo de pessoal auxiliar é o mais numeroso e inclui um almoxarife, com funções de zelo, conservação e vigilância do museu, um encarregado do pessoal auxiliar que acumula funções com as de vigilância, duas telefonistas, dois auxiliares de museografia e seis guardas de carreira, que desempenham ainda funções específicas de portaria, expedição e recepção de correspondência, bilheteira e apoio à loja.

Os lugares de carpinteiro, do grupo de pessoal operário, e o de operador de reprografia estão desocupados desde a aposentação dos respectivos titulares.

Para além deste quadro fixo de pessoal, o MNC conta com uma plêiade de colaboradores sem vínculo à função pública (tendo chegado a atingir o número de 18), que aí trabalham em regime de aquisição de serviços, a maior parte dos quais ao abrigo de programas comunitários de desenvolvimento como é o caso do POSI - Programa Operacional da Sociedade de Informação e do POC - Programa Operacional da Cultura. Entre as funções por estes desempenhadas contam-se a transposição do inventário museológico para suporte electrónico, apoio a projectos de investigação e funções específicas das áreas de biblioteconomia e arquivística.

Extra-quadro são também os trabalhadores do Mercado Social de Emprego que, após formação ministrada pelo IPM, foram colocados por um período máximo de um ano neste e noutros museus nacionais, onde desempenham funções nas áreas de vigilância e vendas, mas também da conservação e da museologia em geral.

No que concerne à limpeza das instalações, por inexistência de pessoal do quadro procedeu-se à aquisição de serviços de uma empresa externa, que diariamente afecta uma equipa à limpeza e manutenção do museu, fora do horário normal de visita. O vínculo contratual criado desde há alguns anos, está longe de ser uma solução apropriada às verdadeiras necessidades de um museu com tão larga afluência de público pois, se por um lado não permite assegurar em permanência as condições mínimas de higiene - particularmente das instalações sanitárias públicas -, por outro tem-se revelado problemática em situações que exigem uma maior proximidade dos objectos expostos.

Como se entende, equipas que se pautam pela rotatividade dos seus elementos e pela pluralidade de serviços prestados, não recebem formação adequada que lhes permita apreender as características específicas de um espaço museológico e as conseqüentes limitações por este impostas. Nesse sentido, compete à direcção e ao corpo técnico do museu a formação básica destas equipas e a supervisão de todas as tarefas executadas, de modo a que a simples lavagem de pavimentos ou a limpeza de vitrines não se traduzam em ónus acrescidos para a salvaguarda das colecções.

Por último, haverá ainda que notar que a contratação de uma firma comercial deste tipo em nada veio beneficiar o museu nas tarefas inerentes à conservação preventiva do acervo, para as quais não possui pessoal habilitado ou capaz de enquadrar estes trabalhos nas suas próprias competências funcionais. Por este motivo, a simples limpeza de pó e escovagem dos carros são, como dito atrás,

asseguradas pelo pessoal auxiliar do museu fora do horário normal de trabalho e mediante o incentivo de remuneração compensatória.

5 - PÚBLICOS

Diz a experiência e confirmam as estatísticas que o público maioritário do MNC é constituído por visitantes estrangeiros, no caso da sede em Belém, e por nacionais, no caso do “Anexo” de Vila Viçosa. No entender da actual direcção do museu, o público-alvo do museu é precisamente o constituído por visitantes estrangeiros de diferentes nacionalidades, relativamente aos quais não foi nunca feito um estudo sociológico aturado e conclusivo, apesar das várias sondagens mais ou menos superficiais realizadas por entidades terceiras¹³¹.

A evidente discrepância numérica entre o núcleo-sede e o “Anexo” é facilmente explicável pela inclusão do primeiro nas principais rotas turísticas da capital portuguesa, o mesmo não sucedendo com o núcleo de Vila Viçosa. Comparem-se, a propósito, os totais de visitantes dos dois núcleos ou pólos museológicos nos anos de 2000 a 2003.

Museu Nacional dos Coches - Totais de Visitantes		
ANO	NÚCLEO-SEDE (BELÉM)	NÚCLEO DE VILA VIÇOSA
2000	151.594	14.543
2001	228.424	14.696
2002	222.884	14.005
2003	206.429	12.480

¹³¹ A título meramente exemplificativo, incluímos em anexo (doc. 37, vol. II), a estrutura do inquérito realizado por alunos do Curso de Animadores de Museus (curso financiado pelo FSE, a decorrer nas instalações da *Voz do Operário*, em Lisboa, no ano de 1997), no âmbito da disciplina Relações Públicas em Museus. Os dados foram compilados ao longo de uma semana por uma equipa de quatro alunos mas nunca tratados, tendo no entanto servido para confirmar a dificuldade de recolha junto do público estrangeiro integrado em circuitos turísticos, pela escassez de tempo de que dispõem para efectuar a visita.

Tendo por única fonte de informação as estatísticas de visitantes realizadas e divulgadas pelo Instituto Português de Museus, haverá desde logo que ressaltar a falácia das mesmas na apuração dos resultados finais, conforme pode ser verificado com uma simples consulta das respectivas tabelas (doc. 38, vol. II).

Em primeiro lugar, ressalta o facto de os totais mensais apresentados corresponderem ao somatório simples das categorias “Estrangeiros” e “Nacionais”, não incluindo as “Escolas” (cujos números corresponderão certamente ao número efectivo de alunos integrados em visitas escolares/mês e não ao número real de estabelecimentos escolares). Mais, não é possível inferir dos dados disponibilizados percentagens e perfis dos visitantes que auferiram de ingressos gratuitos (considerando que estes decorrem de situações muito distintas),¹³² nem mesmo saber, de entre as entradas pagas, quantas beneficiaram de desconto¹³³.

Continuando a liderar o *ranking* dos museus nacionais com maior número de visitantes/ano, haverá no entanto que destacar o facto de o MNC não ter ainda recuperado da quebra registada em 1999, aquando da sua transferência parcial para o Parque das Nações.

Analisando o gráfico referente aos anos de 1997 a 2001 (fig. 59), percebe-se que entre 1998 - claramente o ano de maior afluência de público com cerca de 330.000 visitantes - e o ano seguinte, houve um decréscimo de 190.000 entradas. Em 2000, o Museu foi visitado por 150.000 pessoas e, desde 2001 até 2003 esse número tem-se mantido mais ou menos estável, na ordem dos 220.000 visitantes.

¹³² As entradas gratuitas aplicam-se às seguintes situações: Domingos e feriados, até às 14H00; crianças até aos 14 anos; Membros do ICOM, da APOM, da Academia Nacional de Belas-Artes e da Academia Portuguesa de História mediante comprovação documental; investigadores credenciados e com marcação prévia; jornalistas e profissionais do Turismo no desempenho das suas funções e devidamente identificados; professores e alunos de qualquer grau de ensino, desde que integrados em visitas de estudo e funcionários do MC, do IPM e Serviços dependentes do IPM, devidamente identificados.

¹³³ A jovens dos 14 aos 25 anos, professores e reformados é aplicada uma redução de 50% sobre o valor normal de ingresso e os portadores de Cartão Jovem pagam apenas € 1,20.

A explicação para esta quebra acentuada talvez deva ser procurada nas alternativas culturais que os operadores turísticos facultaram aos seus clientes durante o período em que as instalações do Museu em Belém estiveram fechadas ao público, altura em que os circuitos turísticos regulares em Lisboa passaram a ser preferencialmente canalizados para o Museu do Palácio Nacional da Ajuda, mas também para o Museu Nacional de Arqueologia e o Museu de Marinha.

A confirmar-se esta tese - que só uma análise comparativa das estatísticas de visitantes em diferentes museus e monumentos da zona de Belém/Ajuda poderia clarificar -, talvez ela deva ser entendida como prenúncio de novas tendências que se começam a formar ao nível da oferta turística de cariz cultural.

Embora o MNC seja sempre um museu de referência e um local de visita obrigatória para quem nos visita, parece óbvio que o sucesso turístico depende da diversificação da oferta, incluindo os próprios circuitos regulares. Nesse sentido, fará sentido encarar o futuro do MNC de uma nova perspectiva que, pelo menos, admita a hipótese de este não ser um destino incontornável e uma fonte de receitas estável e inesgotável a médio e a longo prazo, uma vez que a inversão de crescimento do número de visitantes nos últimos três anos não encontra correspondência directa no fluxo de turistas e visitantes estrangeiros, como se pode aferir pelos quadros publicados pela Direcção-Geral de Turismo (figs. 60 e 61).

6 – ORÇAMENTO (DESPESAS E RECEITAS)

Estima-se que o orçamento anual do MNC ronde, no presente ano civil, os 160.000/170.000 € (80.000/85.000 contos), sabendo-se que em 1998 este era de

72.726 contos¹³⁴. Do seu orçamento próprio, o Museu gasta anualmente cerca de 91% em despesas de pessoal, 7% em instalações e equipamentos e apenas 1% na rubrica “outras despesas de funcionamento”.

No que concerne às receitas do Museu, são quatro as proveniências de verbas: bilheteira, loja/publicações, mecenato/patrocínios e aluguer de espaços. Nos últimos anos, os principais patrocínios e acções mecenáticas reverteram a favor da edição de luxo da obra *Embaixada do Marquês de Fontes ao Papa Clemente XI* (1996)¹³⁵, da campanha de restauro do *Coche dos Oceanos* (1ª e 2ª fases, 1995-98) e das actividades desenvolvidas pelo Serviço Educativo, designadamente para comemoração do Dia Internacional dos Museus¹³⁶.

7 - DIFICULDADES E CARÊNCIAS

Em jeito de síntese diríamos que, tal como sucede em tantas outras unidades museais resultantes da adaptação de um edifício histórico a novas funções museológicas, no Museu Nacional dos Coches são por demais evidentes as dificuldades de articulação espacial interna e as carências em termos de infra-estruturas básicas, que podem ser directamente imputadas à inexistência de um verdadeiro programa museológico, coerente e operante, que permita desde logo viabilizar um programa científico previamente estruturado, mas também que assegure uma eficaz gestão do museu em todas as suas vertentes e permita a perfeita fruição do acervo por parte dos diferentes públicos que o visitam.

Por exemplo, ao nível dos Serviços de Apoio ao Visitante são várias as carências detectadas. Assim, o museu não oferece qualquer tipo de apoio ao nível da restauração ou mesmo de uma simples cafetaria, assim como não possui espaços de repouso, dentro ou fora do percurso de visita.

¹³⁴ Fonte: questionário preenchido no âmbito do Inquérito aos Museus Portugueses (1999).

¹³⁵ Foram patrocinadores desta obra o Banco Comercial Português, ANA-Aeropostos e Navegação Aérea e Fundação Oriente.

¹³⁶ As acções promovidas pelo Serviço Educativo do MNC têm o patrocínio recorrente do estabelecimento de restauração *McDonalds* de Belém.

Relativamente ao discurso expositivo e à museografia adoptada, foram já apontadas as principais fragilidades, sendo agora de referir a total inexistência de iniciativas ou procedimentos internos para avaliação do desempenho do museu nas diferentes funções a que está deontologicamente obrigado.

Outra questão que não podemos deixar de ressaltar neste ponto prende-se com a deficiente articulação entre o museu e a comunidade envolvente, nomeadamente com as instituições congéneres situadas neste importante pólo cultural que é o bairro de Belém. Citemos, desde logo, o caso mais flagrante que é o do próprio Palácio Presidencial, uma vez que o museu ocupa uma parte importante do conjunto arquitectónico. Aliás, as afinidades institucionais não se limitam a uma simples relação de vizinhança; o próprio acervo museológico integra um número significativo de carros dos primeiros tempos da República Portuguesa, remetidos para o anexo do museu no Paço de Vila Viçosa - onde claramente não têm enquadramento -, em virtude de o museu não ter nunca conseguido libertar-se verdadeiramente da sua vocação de Museu dos Coches Reais, conforme definido pela sua fundadora.

A articulação entre o museu e o Palácio Nacional de Belém é, aliás, cada vez mais premente e incontornável na medida em que o novo Museu da Presidência, instalado nas antigas garagens do Palácio e inaugurado em 5 de Outubro do corrente ano, também ele concebido e programado na mais perfeita autonomia e de costa voltadas para o Museu Nacional dos Coches, quando a proximidade física e as relações históricas impunham uma maior interacção e colaboração institucional.

Recorde-se, a propósito, o recém-construído Centro de Informação e Documentação do Palácio Presidencial, com traça do Arquitecto Carrilho da Graça, destinado a receber o Arquivo Digital da Presidência, cujo projecto se

encontra presentemente em fase de apreciação por parte do órgão de tutela da Cultura, e que se assume como uma extensão do próprio Museu da Presidência.

CAPÍTULO III

PROPOSTA DE REPROGRAMAÇÃO MUSEOLÓGICA E DE REQUALIFICAÇÃO DO MUSEU NACIONAL DOS COCHES

1- OBJECTIVOS E PRINCÍPIOS METODOLÓGICOS. *MISSION STATEMENT*

A proposta de reprogramação museológica que procuraremos desenvolver nas páginas que se seguem, assenta em princípios de ordem metodológica e em objectivos previamente definidos que passamos a apresentar.

O percurso seguido pelo Museu Nacional dos Coches ao longo dos quase cem anos de existência e as dificuldades por este experimentadas ao longo deste dilatado período de tempo, tornam cada vez mais inadiável a necessidade de revisão da sua missão – ou vocação, conforme se entenda mais correcto do ponto de vista terminológico. Esta intenção, que logo em 1908 começa a germinar quando o Museu é considerado Museu Nacional e que no pós-República se concretiza através da substituição da primitiva denominação de Museu dos Coches Reais pela de Museu Nacional dos Coches, jamais seria concretizada em termos de programação museológica, apesar das tentativas empreendidas por sucessivas direcções da instituição.

Sendo hoje claro que o MNC não inclui no seu acervo unicamente carros da extinta Casa Real Portuguesa – como sucedia nos primeiros tempos –, parece também ser consensual o facto de este não poder continuar a apresentar ao público espécimes museológicos de grandeza maior como meros objectos artísticos ou relíquias de um tempo passado que nos custa a entender, silenciados nos múltiplos significados que cada um deles encerra.

Se, por um lado, muitos dos carros são testemunhos privilegiados de um espírito áulico conotado com a Arte Barroca¹³⁷, em que a monumentalidade e a

¹³⁷ Sinteticamente diríamos que a Arte Barroca é uma arte generalista, não uniforme, que interpreta livremente os valores de uma civilização católica num espaço em pleno desenvolvimento. É a arte da Europa moderna, veículo de uma “religião sensível” – nas palavras de Victor Tapiés – que visa disciplinar a sociedade para que, acima dela, se eleve a Igreja. Sinónimo de complexidade porque em si encerra elementos muito díspares, é nessa multiplicidade que o Barroco se fundamenta para servir realidades mentais e culturais distintas e perdurar no tempo. Frequentemente apelidado de “estilo do movimento” – não só em termos formais mas também pela sua maleabilidade e adaptabilidade –, é através do apelo ao sentimento e do despertar de emoções que o Barroco assegura a adesão universal. Como principais recursos contam-se a teatralidade e a montagem cenográfica aliadas à iconografia e à luz, o dinamismo e a

exuberância decorativa exercem grande atracção sobre as monarquias de direito divino, por outro a diversidade cronológica, técnica e estilística dos espécimes integrados na colecção do museu espelham a evolução mental e cultural da sociedade europeia ao longo de cerca de três séculos.

A futura exposição das viaturas – e demais objectos que lhes estão intimamente associados – terá sempre de se alicerçar no cruzamento de leituras de índole sociológica, antropológica, histórica e artística das mesmas, com total respeito pelo rigor científico a que qualquer entidade museal está obrigada e tendo em mente o seu objectivo maior que é o da educação dos diferentes públicos.

Perseguindo estes intentos, o museu poderá almejar a universalidade da mensagem que se propõe transmitir, facultando aos seus visitantes a percepção de duas vertentes distintas mas complementares: a especificidade da realidade portuguesa, consubstanciada nas viaturas de aparato setecentistas e a uma visão mais lata da evolução dos transportes terrestres, para a qual estabelecerá como balizas cronológicas o início do século XVII e o dealbar do século XX (mais precisamente o ano de 1905, data de inauguração do museu).

Considerando o acima exposto, entendemos como absolutamente prioritária a elaboração de um documento escrito, a submeter à apreciação da tutela, que defina a Missão do Museu (*Mission Statement*), cujo esboço seguidamente apresentamos.

magnificência das formas, o dramatismo e a sensualidade acentuados pelos efeitos de claro-escuro e pela própria policromia. Se, a tudo isto, acrescermos a recuperação do equilíbrio renascentista, antevemos as inúmeras possibilidades oferecidas pelo Barroco, bem presentes em muitos dos carros da colecção.

Declaração de Missão / *Mission Statement*

1. Missão

O Museu Nacional dos Coches¹³⁸ tem por missão inventariar e documentar, conservar e salvaguardar, estudar e interpretar, expor, divulgar e produzir conhecimento sobre o património cultural móvel e imóvel à sua guarda, designadamente a colecção de coches reais e viaturas de gala da antiga Casa Real Portuguesa e respectivos acessórios, bem como os meios de transporte ilustrativos da história da locomoção terrestre entre o início do século XVII e o início do século XX, incorporados ou a incorporar no acervo, tendo por objectivo primeiro a educação dos seus públicos.

2. Fundamento

- a) Inaugurado em 23 de Maio de 1905 pela Rainha D. Maria Amélia de Orléans e Bragança, o então Museu dos Coches Reais passou a ser considerado Museu Nacional por força da Carta de Lei de 3 de Setembro de 1908, estatuto que assumiu plenamente em 1911.

- b) O Museu Nacional dos Coches Reais e dos Transportes Terrestres, adiante designado por Museu, é uma instituição pública, sem fins lucrativos, dependente da Administração Central e integrado na rede de museus nacionais. É ainda membro da Rede Portuguesa de Museus e do IATM - International Association of Transport Museums.

¹³⁸ Entendeu-se que a nova missão do Museu, privilegiando a colecção de viaturas de grande aparato mas também em veículos urbanos e de campo dos séculos XVIII e XIX, não implicaria a renomeação da instituição, cuja designação é internacionalmente conhecida e se encontra fortemente enraizada no imaginário nacional e na história da cultura portuguesa.

Beneficiando de autonomia administrativa, o Museu obriga-se a prosseguir o horário de abertura ao público estabelecido e a respeitar o quadro de pessoal legalmente aprovado.

- c) De acordo com a sua Missão, o Museu visa promover os mais altos standards de excelência ao nível da ética e das práticas museológicas, perseguindo de forma continuada a qualidade das funções socio-culturais que desempenha e a que está deontológica e estatutariamente obrigado, cumprindo os seus fins educativos.
- d) Reconhecendo o interesse e valor internacionais das suas colecções, o Museu assume-se como uma instituição polinucleada, cujo núcleo-sede é indissociável do edifício do antigo Picadeiro Real de Belém e seus anexos, no qual ficará permanentemente instalado.

Para além do núcleo-sede, do Museu faz ainda parte integrante o núcleo museológico sediado nas cavaleriças e cocheiras do Palácio Ducal de Vila Viçosa, que será mantido por vontade e mútuo acordo das partes envolvidas, nos termos contratualmente firmados entre o Museu, o respectivo órgão de tutela e a Fundação da Casa de Bragança.

3. Públicos-alvo

3.1. O Museu define como seus públicos-alvo:

- a) Todos os cidadãos nacionais – incluindo públicos escolares, não escolares e “não-públicos” –, legítimos detentores do património cultural móvel e imóvel à guarda do Museu.

- b) Todos os públicos estrangeiros de diferentes nacionalidades, integrados ou não em circuitos turísticos organizados.

3.2 O Museu envidará todos os esforços ao seu alcance para captar e fidelizar os seus públicos, designadamente através de uma política concertada de divulgação do património museológico à sua guarda e de uma programação cultural consistente, sob a forma de plano de actividades anual, que submeterá à aprovação do competente organismo da administração do património cultural.

4. Acervo museológico

4.1. O acervo do Museu é constituído por uma colecção principal de viaturas e algumas colecções complementares, como abaixo se discrimina:

- a) Colecção principal - Formada por viaturas de aparato e carros nobres da antiga Casa Real Portuguesa e das equipagens da Presidência, outros veículos hipomóveis e de tracção humana ilustrativos da história da locomoção terrestre entre o início do século XVII e o dealbar do século XX, assim como os respectivos acessórios.
- b) Colecções complementares - Assim entendidas à luz da missão do Museu definida em 1. e sem excederem o âmbito cronológico definido para a colecção principal, estruturam-se em função dos seguintes núcleos temáticos: aprestos e atavios de cavalaria e de tauromaquia (incluindo os jogos equestres e torneios); cortejos solenes; acessórios e ferramentas de manutenção dos coches e demais viaturas; caça; fardamentos e librés de criados da antiga Casa Real e uniformes de altos dignitários da Corte; núcleo documental e de

contextualização das demais colecções do acervo (integra diferentes manifestações artísticas e diversas tipologias de objectos).

5. Incorporação

5.1. O crescimento do acervo terá sempre em conta a missão do Museu, decorrendo das necessidades de colmatar lacunas existentes, previamente identificadas e fundamentadas pela instituição.

5.2. Só serão incorporados no acervo do Museu objectos que, cumprindo o previsto no número anterior, se enquadrem tipológica, funcional e cronologicamente no âmbito temático especificado em 4., ficando o Museu obrigado à sua inventariação imediata.

5.3. A incorporação de quaisquer bens culturais no acervo pressupõe a conjugação cumulativa dos seguintes factores:

- a) perfeita integração nas colecções já constituídas;
- b) sujeição à aprovação prévia do organismo de tutela do Museu;
- c) respeito absoluto para com a legislação nacional em vigor e os normativos e convenções internacionais sobre incorporação de bens museológicos;

5.4. O Museu admite os seguintes modos de incorporação de bens culturais no seu acervo: compra (em território nacional, no espaço comunitário ou em países terceiros), doação, legado e transferência inter-institucional, se precedida e fundamentada por diploma legal.

5.5. Outros modos de incorporação não especificados em 5.4., desde que não impeditivos ou contrários ao acima definido, serão objecto de

ponderação por parte da direcção do Museu e do respectivo organismo de tutela.

5.6. O Museu não considerará quaisquer doações ou legados que impliquem encargos financeiros para a instituição, ou a aceitação de contrapartidas ou condições particulares contrárias à sua política museológica.

5.7. Independentemente do seu modo de aquisição, o Museu acautelará a autenticidade dos objectos incorporados, bem como a sua proveniência lícita, exigindo para o efeito a apresentação dos correspondentes títulos de propriedade e demais documentação julgada necessária.

5.8. Todas as incorporações serão registadas e devidamente documentadas.

6. Depósitos

6.1. O Museu aceitará, a título de depósito, objectos pertencentes a entidades terceiras (colectivas ou singulares) para efeitos de exposições temporárias ou outros eventos culturais e educativos enquadrados no seu plano de actividades anual.

6.2. Todos os objectos depositados por terceiros no Museu serão alvo de registo imediato no Livro de Depósitos, ficando este, enquanto entidade depositária, obrigado a zelar pela sua conservação, salvaguarda, exposição e divulgação nas condições contratadas com o depositante, durante o período de vigência do depósito.

6.3. O Museu desencadeará junto das entidades competentes os procedimentos administrativos e legais indispensáveis à regularização

dos objectos em situação de depósito de longa duração e por tempo indeterminado, com a finalidade de estes virem a ser definitivamente incorporados no acervo.

6.4. Todos os objectos que são propriedade do Museu e que estão ou vierem a ser depositados em instituições terceiras, serão regular e periodicamente vistoriados por equipas técnicas do Museu que, após uma avaliação circunstanciada, determinarão a eventual vigência do depósito.

7. Conservação e salvaguarda

7.1. O Museu compromete-se a respeitar e a preservar a integridade física, histórica e simbólica da totalidade do património à sua guarda, incluindo o próprio edifício do antigo Picadeiro Real, tendo em vista a sua salvaguarda e preservação.

7.2. O Museu prosseguirá uma política de conservação preventiva assente na monitorização das condições ambientais, limpeza e desinfestação regulares das colecções e na rotação da exposição permanente, conforme definido nos seus documentos programáticos.

7.3. Intervenções de conservação activa ou de restauro serão realizadas de acordo com princípios orientadores da política museológica nacional por entidades de comprovada idoneidade e competência técnica e em função de prioridades determinadas internamente no âmbito da gestão das colecções.

7.4. Em eventuais situações de catástrofe, o Museu aplicará criteriosamente o previsto no respectivo Plano de Emergência, que será periodicamente revisto, actualizado e transmitido às equipas técnicas da

instituição e demais órgãos competentes, por modo a assegurar a sua perfeita operacionalidade.

8. Divulgação

8.1. O Museu tem o dever de divulgar por todos os meios ao seu alcance, nomeadamente fazendo recurso às novas tecnologias, as actividades culturais e educativas que promove, bem como as colecções de que é proprietário, mantendo actualizado e disponibilizando o conhecimento que sobre as mesmas for sendo produzido, através de:

- a) Edição de catálogos *raisonnés* da totalidade das colecções do acervo;
- b) Actualização permanente do inventário em formato electrónico e da sua disponibilização on-line;
- c) Actualização trimestral do seu *website* institucional;
- d) Produção de catálogos (bilingues ou trilingues) das exposições temporárias que vier a realizar;
- e) Outros meios e canais julgados apropriados à boa comunicação com os seus públicos.

8.2. A política de divulgação do Museu terá em conta as prioridades estabelecidas em função das vias de comunicação a utilizar, dos conteúdos e dos diferentes tipos de destinatários dos mesmos.

9. Educação

O Museu assume-se como um local privilegiado de aprendizagem, mas também de lazer e de bem-estar dos seus públicos.

Tendo por base o reconhecimento dos seus públicos-alvo, o Serviço de Extensão Cultural do Museu desenvolverá, em função de uma calendarização bianual e em íntima colaboração com a direcção e os demais serviços técnicos da instituição, do organismo da tutela e dos parceiros culturais, a sua Programação Cultural, que atempadamente submeterá à aprovação superior.

Independentemente dos modos de concretização das acções de índole socio-cultural e educativa que o Museu vier a promover, a sua Programação Cultural será sempre determinada em função de avaliações prévias e do conhecimento consequentemente apurado sobre as necessidades, expectativas e desejos de cada segmento de público auscultado.

Tendo em vista os seus objectivos, o Museu estabelecerá protocolos de colaboração com parceiros culturais, mecenas e patrocinadores

10. Ética

O Museu rege-se, aplica e respeita os princípios fundamentais expressos no Código Deontológico do ICOM (*International Council of Museums*).

11. Avaliação

Tendo por objectivo último a melhoria dos seus serviços, o Museu obriga-se a avaliar regularmente o seu desempenho, utilizando para o efeito os meios que entenda mais apropriados, dando particular atenção a todas as acções de divulgação e de comunicação com os públicos.

Qualquer processo de avaliação incidirá sobre três fases distintas mas complementares, de que serão elaborados relatórios detalhados: a

avaliação preliminar ou de diagnóstico, a avaliação formativa e a avaliação sumativa ou conclusiva.

Considerando os objectivos acima identificados e que, de uma forma concisa, se encontram consignados na proposta de “Declaração de Missão” que elaborámos, acreditamos que a sua concretização passa, necessariamente, por uma proposta de reprogramação museológica integral, sem dispensar um projecto de requalificação física dos espaços.

Por que razão não podemos considerar, neste contexto, nenhuma das propostas de ampliação e de renovação do Museu apresentadas num passado mais ou menos próximo, é o que seguidamente passaremos a explicar.

I.

As propostas anteriores à década de 1990, fundadas afinal na premissa comum de que o Museu poderia e deveria “crescer” para poente, não só acabariam por ser vetadas pela Presidência da República¹³⁹ como, em nosso entender, encerravam em si próprias dois erros de concepção. O primeiro situa-se ao nível estritamente formal, tendo a ver com o modo como seria veiculada a mensagem subjacente ao programa museológico idealizado por Maria José de Mendonça, fundado no conceito evolutivo dos meios de transporte nos séculos XVIII e XIX. A distribuição dos carros – outros que não as viaturas de aparato setecentistas, reservadas ao Salão Nobre – pelo Salão Novo e pela galeria a construir no 1º piso, criava dois núcleos autónomos que desde logo inviabilizavam uma leitura transversal e comparativa entre os espécimes.

Por outro lado, neste projecto estão completamente ausentes quaisquer

¹³⁹ Acreditamos que na actual conjuntura socio-política e atendendo ao crescimento exponencial da realidade museológica portuguesa nas últimas décadas, a decisão final da Presidência da República sobre este assunto seria, hoje, certamente diferente da tomada em 1964.

preocupações com a segurança e a salvaguarda das colecções em situações de emergência. Os tempos e a situação do mundo eram outros, pelo que questões como a avaliação de riscos e a segurança física dos espécimes museológicos não se colocavam com a premência de hoje. Acreditava-se – com a mesma fé e esperança vã que no presente continua a justificar a inexistência de planos de emergência na esmagadora maioria dos museus portugueses¹⁴⁰ – que nada de mal poderia acontecer, encontrando-se no imprevisto a solução para eventuais acidentes como o que ocorreria no Museu em 1975.

Nos nossos dias, não é de todo admissível que um Museu continue a reivindicar o estatuto de instituição vocacionada para a defesa e conservação do património cultural móvel sem acautelar a segurança do conjunto de bens que tem à sua guarda, inclusivamente em situações de catástrofe natural ou de conflito armado. Até quando continuaremos a confiar na sorte e a acreditar que o cumprimento dos mais básicos ensinamentos de conservação preventiva, o controlo das condições ambientais, a aplicação de normas para a circulação de bens culturais e outras boas práticas museológicas bastam para proteger, de facto, as nossas colecções? Se muitas empresas do sector privado - sobretudo as sediadas na área da Grande Lisboa¹⁴¹ - têm hoje a consciência de que se encontram localizadas numa zona sísmica e, por isso, tomam as devidas precauções, por que razão não o fazem os museus, que têm responsabilidades acrescidas ao lidar com património público e insubstituível?

Porque entendemos que não pode haver programação museológica sem que as questões de segurança sejam contempladas em todas as suas vertentes, refutamos desde logo os projectos omissos neste aspecto, tanto mais que no caso do Museu Nacional dos Coches, o património a proteger não se compadece

¹⁴⁰ Não temos conhecimento de qualquer estudo sobre Planos de Emergência em Museus Portugueses, embora além-fronteiras esta seja matéria de absoluta prioridade. O questionário enviado aos museus por ocasião do Inquérito realizado em 1999 (IPM/OAC) apenas indagava da existência de sistemas de segurança anti-roubo e anti-incêndio, sendo ele próprio sintomático da falta de interesse e do laxismo com que as instituições nacionais de referência na área da Museologia continuam a encarar este assunto.

¹⁴¹ Atente-se, para o efeito, no caso das empresas informáticas que na sua maioria deslocaram para fora de Lisboa os seus *data centres* para acautelarem a perenidade da informação na eventualidade de catástrofe sísmica.

com soluções de recurso. Basta pensar não só nas dimensões e características dos carros – alguns dos quais desde há muito perderam a sua mobilidade natural – mas também ao novo estatuto legal que muitos deles irão adquirir no futuro próximo, em virtude da proposta de classificação como bens de interesse nacional (equiparados a “tesouros nacionais”), que actualmente aguarda aprovação do Ministro da Cultura¹⁴².

Nos termos de Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro (lei de bases do património cultural, ainda não regulamentada) a figura jurídica da classificação corresponde ao nível mais alto de protecção para bens culturais, traduzindo-se num procedimento administrativo com o qual se determina o “inestimável valor cultural” de um bem (art.º 18º). Dentro deste nível de protecção, os bens culturais móveis agrupam-se em três categorias distintas, assim organizadas por ordem decrescente de valor: 1- bens de interesse nacional (ditos “tesouros nacionais”); 2- bens de interesse público; 3- bens de interesse municipal (art.ºs 15º e 16º).

De acordo com o disposto na referida Lei, “um bem considera-se de interesse nacional quando a respectiva protecção e valorização, no todo ou em parte, represente um valor cultural de significado para a Nação” (n.º 4 do art.º 15º). Depois de classificado como tal, o bem fica sujeito a “uma especial tutela do Estado”, sendo interdita a sua saída de território nacional por outro motivo que não para “finalidades culturais ou científicas” ou de “permuta temporária por outros bens de igual interesse para o património cultural” e desde que previamente autorizada por despacho do Ministro da Cultura (art.º 60º, n.ºs 1 e 2).

¹⁴² Na sequência do roubo das jóias do acervo do Museu do Palácio Nacional da Ajuda, ocorrido em Amsterdão em 2002, por decisão ministerial foi constituído no IPM o “Grupo de trabalho dos Tesouros Nacionais”, com a função de definir uma lista de bens museológicos pertencentes aos museus dependentes daquele Instituto que possam ser integrados na categoria legal de “tesouros nacionais”. Conforme é referido no artigo assinado pela jornalista Isabel SALEMA que mereceu honras de primeira página no *Jornal Público* de 29 de Novembro de 2003 (doc. 39, vol. II), dessa lista de bens constam “muitos coches”.

Ora se a definição de “tesouros nacionais” implica, como se entende, a hierarquização dos bens dentro dos acervos museológicos, no mínimo exige-se que à atribuição de tal estatuto jurídico correspondam especiais medidas de protecção e de valorização desses mesmos bens, tendo por objectivo último a manutenção da sua integridade física e do seu valor histórico e simbólico.

II.

A proposta mais recente e que continua em apreciação prevê, como se disse atrás, a construção de um edifício de raiz no espaço das antigas OGME. Mesmo admitindo que a revisão desta proposta viesse a prever uma ligação remota e indirecta ao edifício do Picadeiro (conjecturando, imaginamos um pequeno núcleo expositivo que ilustrasse o seu passado enquanto museu), tal solução revelar-se-ia sempre contrária à tese que advogamos, assente no princípio de que o Museu tem de ficar no espaço do Picadeiro, na medida em que património móvel e património imóvel formam um todo perfeito que jamais poderia ser repetido noutra lugar.

Percebemos a intenção e a vontade política de, a propósito da reinstalação do Museu Nacional dos Coches, dignificar a bairro de Belém através uma nova fachada de aparato que viria fechar, a oriente, o “rectângulo monumental” formado pelas Praças do Império e Afonso de Albuquerque, servindo aquela de contraponto ao Centro Cultural de Belém¹⁴³. Porém, a ideia de demolir o conjunto de edifícios que integram o espaço ocupado pelas antigas OGME para aí se erigir uma construção moderna destinada a albergar a totalidade do acervo do MNC, contraria alguns preceitos científicos básicos e descara algumas normas jurídicas estabelecidas para este local.

Por Portaria do Ministério da Educação Nacional, datada de 5 de Agosto de 1967, fixava-se o perímetro de protecção do Palácio Nacional de Belém no qual

¹⁴³ Recordamos as palavras do falecido Prof. Doutor Mendes Atanásio que, por ocasião da construção do CCB e da polémica então gerada, afiançava que mais cedo ou mais tarde seria erigido um edifício sumptuoso e politicamente relevante na fronteira leste do bairro.

se inclui, conforme mapas em anexo (docs. 40 e 41, vol. II), a zona das antigas OGME. Está portanto em causa uma servidão administrativa, expressa através da definição de uma zona especial de protecção (ZEP) determinada em função de um imóvel classificado como de Interesse Público (Decreto n.º 47.508, de 24 de Janeiro de 1967). Consequentemente, as antigas OGME são também elas um conjunto edificado protegido, implicando que quaisquer alterações a realizar terão de ser submetidas a parecer da administração central, neste caso o IPPAR, e os projectos necessariamente da autoria de arquitectos.

Refira-se que nos termos da actual lei de bases do património cultural, nas zonas de protecção “não podem ser concedidas pelo município, nem por outra entidade, licenças para obras de construção e para quaisquer trabalhos que alterem a topografia, os alinhamentos e as cérceas e, em geral, a distribuição de volumes e coberturas ou o revestimento exterior dos edifícios sem prévio parecer favorável da administração do património cultural competente”, com excepção das “obras de mera alteração no interior dos imóveis.”¹⁴⁴

Mais, estas edificações encontram-se igualmente protegidas pelo Regime das Normas provisórias do Plano da Área Monumental de Belém/Ajuda - zona 4 - Alfândega Velha e, de acordo com um parecer emitido pelo IPPAR em 1993, “encontra-se em estudo uma proposta para classificação desta área Monumental” (doc. 42, vol. II). Segundo o mesmo documento, entendia aquele organismo do Ministério da Cultura que tanto as antigas Cavalariças Reais (por lapso referidas como cocheiras) como os edifícios de início do século XX, por serem exemplares interessantes da arquitectura industrial, deveriam ser salvaguardados nos seus perfis e retomadas “as suas relações espaciais e funcionais com a área envolvente através de um programa cuidado que preveja a sua valorização e reabilitação, eventualmente com utilizações consentâneas com a sua própria estrutura.”.

¹⁴⁴ Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro, art.º 43º, n.ºs 4 e 5.

Após a aquisição do antigo prédio militar n.º 23 (vd. doc. 43, vol. II) pelo Ministério da Cultura e em virtude dos condicionalismos orçamentais que até ao presente têm impedido uma tomada de decisão sobre o aproveitamento e destino final deste conjunto edificado, verifica-se que na sua maioria, as construções – todas elas em precário estado de conservação – servem de armazéns a vários organismos tutelados pelo MC: Teatro Nacional D. Maria II, IPPAR, IPA (e CNANS), IPM e Instituto das Artes (IA).

Destes, apenas o Instituto Português de Arqueologia apostou na recuperação integral dos espaços que lhe foram atribuídos para instalação da sua sede (doc. 43, Letra J) e o IPM promoveu algumas obras de beneficiação do edifício que serve de armazém de publicações e artigos da Loja dos Museus, onde antigamente se localizavam o Posto de socorros, o gabinete médico, as enfermarias e a prisão, de que se preservam as grades das janelas das celas (doc. 43, Letra A), com excepção da sala do porteiro, reservada aos elementos da empresa de segurança contratada). Os demais espaços afectos ao Instituto Português de Museus encontram-se praticamente devolutos, sendo eminente o risco de ruína das coberturas. (figs. 62 a 62R). São dois grandes pavilhões e um mais pequeno que correspondiam às antigas Ferraria, Carpintaria e Fundição, bem como a dois Armazéns de Ferramentas e duas salas de Estanhagem e ao telheiro adjacente, onde ainda podemos encontrar o suporte pétreo que servia à montagem e assentamento das estruturas em ferro das rodas dos carros (fig. 63), assinalados na planta reproduzida em anexo (doc. 43 com a Letra N), a que corresponde uma área total de 3.511,85m². Ao IPM pertence ainda, por último, o espaço descaracterizado de duas antigas garagens que na referida planta se identificam pela Letra D.

Para além da interessante estrutura em madeira das coberturas, à qual se agregam, na Ferraria, as calhas da linha de montagem de motores automóveis, no interior destes pavilhões guardam-se ainda os primitivos fornos e as

caldeiras, peças absolutamente relevantes para a arqueologia industrial que devem ser preservadas em contexto.

Do ponto de vista da gestão patrimonial colocam-se aqui duas questões: em primeiro lugar, o interesse em preservar os vestígios materiais de um complexo industrial quase secular e as memórias que nele ainda se guardam das antigas Cavalariças Reais, intimamente ligadas à história do Palácio e, por outro, a necessidade de dar uma utilização consistente a este espaço, sob pena de num futuro mais ou menos próximo transitar de tutela¹⁴⁵.

A proposta de demolição do actual conjunto edificado - demasiado compartimentado e pouco funcional do ponto de vista museológico - para posterior construção do futuro Museu Nacional dos Coches, não só descara todas as questões acima mencionadas¹⁴⁶, a que acresce a necessidade de reinstalação de todos os serviços que aí se estabeleceram, como resultaria na completa descaracterização da entidade museal, em nome de um objectivo com o qual discordamos e que assenta na ideia de expor a totalidade da colecção de viaturas.

Pelo contrário, a nossa proposta visa conciliar interesses vários, permitindo por um lado dar resposta à inadiável expansão do MNC, recuperando para o efeito uma arquitectura digna de ser preservada e usufruída, próxima das instalações do próprio museu, e conseqüentemente libertar o edifício do Picadeiro de todas as funções técnicas e administrativas que o estrangulam. Neste sentido, ao reservar o Picadeiro, depois de ampliado, exclusivamente para zonas de acesso público, estaríamos não só a acentuar o seu cariz monumental e histórico, como a conceber um Museu para o futuro, dotando-o de infra-estruturas e serviços

¹⁴⁵ Não podemos abstrair-nos do facto de estarmos a lidar com uma área de aproximadamente 17.000 m², numa das zonas mais nobres da capital, certamente "apetecível" para este ou qualquer outro Governo, face ao *déficit* orçamental e à necessidade de o Estado realizar dinheiro.

¹⁴⁶ Teremos que admitir que a questão da servidão administrativa que pende sobre este complexo não constitui, na prática, uma barreira intransponível e impeditiva ao desenvolvimento do projecto, bastando para tal atentar nos muitos exemplos de obras realizadas nas imediações ou dentro de edifícios classificados como Monumentos Nacionais.

complementares indispensáveis ao bom serviço ao público e à realização de todas as funções museológicas.

Repensar o mais emblemático museu português¹⁴⁷ é admitir, desde logo, o “gigantismo” de um projecto que se pretende de longa duração e que não se compadece com soluções de recurso ou economicamente mais vantajosas. E pensar este museu em particular é atentar nas suas especificidades e propor soluções concretas para correcção das lacunas identificadas, designadamente ao nível da gestão e dos serviços a prestar ao público. Nesse sentido, a nossa proposta de reprogramação parte dos seguintes princípios basilares:

i) O Museu existe para servir, educar e fidelizar os seus públicos, tanto os já identificados como os que pretende atrair no futuro, devolvendo-lhes um património que a todos pertence. Dentro dos públicos existentes, terá em conta as necessidades de sectores específicos como é o caso dos turistas e visitantes estrangeiros integrados em circuitos turísticos, que dispõem de apenas 20 minutos para realizar a visita guiada (com o indispensável *comfort stop*) e, como tal, procuram percursos de curta duração que propiciem a mobilidade dos grupos, dando-lhes uma visão panorâmica da colecção principal: os carros. Também para os grupos escolares, sobretudo os que integram níveis etários mais baixos, poderão beneficiar deste tipo de percurso, independentemente das visitas temáticas que vierem a realizar. Por outro lado, serão facultados percursos museológicos mais extensos, em alternativa aos primeiros, possibilitando ao visitante isolado a percepção integral e pausada de todos os espaços de exposição.

Mas porque um dos objectivos maiores desta proposta consiste na captação e fidelização de novas audiências – particularmente dos cidadãos nacionais que,

¹⁴⁷ Recordamos aqui uma ideia expressa em nota de rodapé associada à Introdução deste trabalho. Apesar de o Museu Nacional de Arte Antiga ser muitas vezes considerado o primeiro museu nacional em virtude da extensão e da diversidade das suas colecções, teremos que admitir que museus generalistas de Artes Plásticas e Artes Decorativas como este há-os em todas as grandes capitais europeias e com uma abrangência temática e cronológica muito maior, pese embora o carácter de síntese da Arte Portuguesa de um determinado período que se lhe reconhece.

na melhor das hipóteses, visitaram uma única vez o museu -, o MNC passará a contar com uma sala de exposições temporárias onde decorrerão as mostras temáticas definidas pela programação cultural, numa média de duas ou três exposições por ano, a par de outras actividades lúdico-culturais.

ii) O Museu não pode e não deve incluir na sua exposição permanente a totalidade do seu acervo, assegurando no entanto o acesso de investigadores e especialistas credenciados aos espécimes não expostos, sempre que para tal seja solicitado. Assim, adoptará o moderno conceito de reservas visitáveis, dotadas de todos os meios de controlo e aferição das condições ambientais que, por uma questão de salvaguarda física dos bens e por modo a agilizar a gestão dos espaços e das colecções, localizar-se-ão em espaço autónomo mas com ligação ao edifício principal, nas imediações dos serviços técnicos.

iii) Igualmente arredados do edifício do Picadeiro ficarão as oficinas de restauro (subdivididas em oficina de viaturas e oficina de conservação e restauro de têxteis), localizadas na proximidade dos restantes serviços técnicos, das reservas e do auditório onde, a par de outros eventos de índole cultural e educativa, poderão ser ministradas acções de formação a futuros técnicos de restauro de viaturas, complementadas, na sua vertente prática, dentro das próprias oficinas.

A ideia de criar no museu uma oficina de restauro de viaturas hipomóveis não é nova nem nos pertence¹⁴⁸ mas nela reconhecemos potencialidades financeiras e formativas, na medida em que aquela poderia servir de “escola” a futuros técnicos de restauro especializados neste tão carenciado sector do património cultural e, simultaneamente, não só dar resposta às necessidades de conservação do próprio acervo como reforçar as receitas do museu através da prestação de serviços a entidades terceiras.

¹⁴⁸ A actual direcção do Museu tem por inúmeras vezes anunciado a intenção de ver associada ao museu uma oficina de restauro de viaturas antigas pertencentes a museus e particulares, nacionais e estrangeiros, entendendo-a como uma importante fonte de receitas para a instituição e “escola” de futuros restauradores especializados neste tipo de património móvel.

iv) O MNC deverá continuar a ser um museu polinucleado, com uma extensão lógica em Vila Viçosa, numa perspectiva de descentralização cultural, de valorização das colecções museológicas nacionais e de promoção de parcerias institucionais. Não obstante, julgamos essencial a revisão, a curto prazo, do programa científico que subjaz à exposição de carruagens do Paço Ducal de Vila Viçosa no sentido de, a par de um novo discurso expositivo que privilegie a abordagem cronológica e evolutiva dos meios de transportes e a sua contextualização histórica, se vir a acentuar a relação entre os carros e o passado mais recente do palácio.

Por exemplo, afigura-se-nos lógico que o coche oitavado usado na cerimónia da “Troca das Princesas”, actualmente exposto em Belém, venha a ser transferido para o Alentejo, considerando que um dos momentos áureos do Palácio ocorreu precisamente por ocasião dos casamentos duplos dos filhos de D. João V - e posteriormente de D. Maria I - com os príncipes espanhóis. Do mesmo modo, as deslocações da Família Real àquela localidade alentejana, que se tornam frequentes no século XIX, e particularmente as excursões venatórias anuais que nos reinados de D. Luís e de D. Carlos atraem ao Paço largas comitivas, deverão também servir de elo de ligação entre o edifício e as colecções do MNC (carros e demais objectos do núcleo de caça).

Todavia, porque entendemos que a reprogramação deste núcleo museológico terá de partir de um entendimento comum entre as várias instituições envolvidas e legítimas proprietárias dos bens - muito embora o MNC deva ser a entidade proponente dessa mesma revisão programática - abstermo-nos de avançar com qualquer proposta concreta neste sentido.

v) Considerando a Declaração de Missão que define o MNC como um museu pluridisciplinar, de Arte, História e Meios de Transporte terrestres de tracção

animal, com uma abrangência territorial claramente internacional¹⁴⁹, o novo programa científico estrutura-se a partir de seis núcleos temáticos distintos, em situação de exposição permanente:

- Núcleo 1 - A viatura de aparato em contexto de cortejo solene
- Núcleo 2 - A construção dos carros. Trabalho oficial e interdisciplinar
- Núcleo 3 - A evolução dos transportes terrestres desde o início do séc. XVII ao início do séc. XX (veículos hipomóveis e de tracção humana).

Este núcleo subdividir-se-á em três grupos intitulados:

- a) Viajar sobre rodas...ao longo dos séculos;
 - b) Veículos de cidade;
 - c) O carro associado a actividades cinegéticas e de lazer.
- Núcleo 4- A história do Museu Nacional dos Coches, de 1905 à actualidade
 - Núcleo 5 - A Cavalaria em Portugal: diferentes vertentes. Este núcleo abordará de forma fluida, embora espacialmente compartimentada, os seguintes aspectos:
 - a) Arte da Picaria e o Picadeiro Real (torneios e jogos equestres);
 - b) A tauromaquia;
 - c) A caça;
 - d) A cavalaria no feminino: a amazona.

¹⁴⁹ Não podemos considerar a eventual abrangência universal das colecções do museu porque estas estão claramente circunscritas em termos geográficos e temporais, ilustrando o gosto e parte do *modus vivendi* das elites europeias (cortes e, por imitação, as casas nobres) no longo período que medeia a alta Idade Moderna e a contemporaneidade.

- Núcleo 6 - As Equipagens da Casa Real Portuguesa (as funções da criadagem ao serviço dos coches, explicadas através dos seus fardamentos e acessórios)

vi) Tendo em vista a concretização do programa científico cujas linhas estruturais acima se apresentaram, bem como a modernização do MNC ao nível das infra-estruturas e de novos serviços ao público, torna-se urgente repensar a arquitectura do museu. Nesse sentido, considerar-se-á a ampliação em cave do actual edifício, a requalificação dos espaços existentes e a expansão do museu para nascente, passando este a ocupar a parte do conjunto edificado correspondente ao antigo prédio militar n.º 23 (OGME) designadamente os pavilhões afectos ao Instituto Português de Museus.

2- O NOVO ESPAÇO MUSEOLÓGICO

2.1- Proposta de ampliação e requalificação física do Museu. Modalidades de intervenção.

Considerando os pressupostos acima definidos, a nossa proposta de reprogramação do Museu Nacional dos Coches - cujo programa científico adiante desenvolveremos -, assume-se como a base de trabalho indispensável à elaboração dos correspondentes projecto de arquitectura e programa museográfico, fornecendo à equipa projectista os conteúdos, as orientações conceptuais e as especificações técnicas que sintetizam a personalidade e os objectivos da instituição, e que a obra arquitectónica deverá espelhar.

Os montantes envolvidos e a extensão do projecto obrigam, nos termos do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho (art.ºs. 78º, 79º e 80º), à abertura de um concurso público internacional pelo organismo de tutela do museu, a candidatar ao Programa Operacional da Cultura (Eixo 1, medida 1.2 - modernização e dinamização dos museus nacionais) do III Quadro Comunitário de Apoio, de que o IPM é beneficiário.

A) Edifício principal (actuais instalações do MNC)

A. 1 - Piso térreo - A distribuição dos espaços públicos far-se-á conforme indicado no doc. 44 do vol. II, respeitando as seguintes especificações e tendo em conta os percursos definidos (doc. 44 A, vol. II):

- Eliminação de todas as barreiras arquitectónicas, nos termos do Decreto-Lei n.º 122/97, de 22 de Maio e diplomas congéneres e em respeito para

com as normas de Acessibilidade em Museus definidas pelo IPM¹⁵⁰, designadamente através da construção de rampas de acesso e de ligação entre os dois salões do piso térreo, a colocar sobre as escadas existentes. Estas rampas serão construídas em material resistente, de modo a suportar o peso dos carros que tenham de ser deslocados para o exterior. Também serão contemplados elevadores que viabilizem a circulação de visitantes portadores de deficiências motoras.

- Remoção da loja e respectivo mobiliário do vestíbulo. Desobstrução das portas de entrada de modo a permitir a eventual evacuação de carros para o exterior e reposição de guarda-ventos à face do edifício, tendo em conta a necessidade de protecção das colecções e do próprio imóvel dos efeitos nefastos da poluição exterior.
- Manutenção da zona de Recepção/Bilheteira no topo oeste do vestíbulo, com ligação discreta ao Bengaleiro a construir, resguardado e de acesso restrito. Este poderá localizar-se no pequeno hall que actualmente antecede os serviços administrativos.
- Transformação dos WC públicos existentes. As actuais instalações sanitárias masculinas serão adaptadas às necessidades específicas dos utentes com mobilidade reduzida e as femininas subdividas em WC duplo (H/S), para uso dos vigilantes do museu e como reforço das principais instalações sanitárias públicas, localizadas nas zona de lazer, designadamente para o público específico das exposições temporárias.
- Os dois vãos de ligação entre os dois salões principais deverão poder ser fechados, assegurando-se desde modo o isolamento do Salão Lateral

¹⁵⁰ COLWELL, Peter, MENDES, Elisabete (et. al.), *Museus e Acessibilidade*. Lisboa: IPM (Colecção Temas de Museologia), 2004.

durante os períodos de montagem das exposições temporárias. A solução a adoptar respeitará a estética do edifício.

- A zona actualmente ocupada pelos serviços administrativos, PBX, wc privado, arquivo, biblioteca e reprografia será transformada em zona de lazer, repartida pela Cafeteria¹⁵¹, Loja, WC públicos (H/S) e dois postos de telefone públicos.

Cafeteria¹⁵² - Espaço público e agradável, incluindo pequena zona de arrumos, onde apenas seriam servidas refeições leves. A exploração deste serviço - que seguiria de perto o modelo do Museu Nacional de Etnologia - seria entregue, após adjudicação nos termos legais, a um concessionário privado.

Telefones públicos - Área de 2 m2, junto à Cafeteria.

Loja - Situada na proximidade do vestíbulo, na passagem para os WC públicos, com balcão e mobiliário adequado para nele se guardarem dois ou três exemplares de cada artigo comercializado. Apoiado por armazém situado no piso superior do pequeno pavilhão que confina com os jardins do Palácio de Belém, onde seriam arrecadados os stocks. Com dois funcionários em permanência.

WC públicos (H/S) - Área total de 50 m2. Iluminação controlada por sensores.

¹⁵¹ Atendendo à extensa oferta de restauração na zona circundante do museu, optámos pelo modelo de Cafeteria em detrimento do Restaurante. Se, por um lado, a Cafeteria permite suprir as necessidades básicas dos visitantes oferecendo um serviço que se pretende ágil e de qualidade, por outro dispensa a montagem de infra-estruturas pesadas (fogões e câmaras frigoríficas, entre outras) que, para além de exigirem áreas mais vastas, constituiriam sempre um risco acrescido em termos da segurança do edifício e do acervo museológico.

¹⁵² Abstemo-nos de avançar com qualquer estimativa de áreas tanto para a Cafeteria como para a Loja, deixando ao critério da equipa projectista que vier a desenvolver o projecto de arquitectura a proposta de soluções adequadas que permitam otimizar a adequação dos espaços preexistentes aos novos serviços.

- A rampa que liga a Praça Afonso de Albuquerque ao Pátio das Damas servirá de saída de visitantes, tanto dos que concluíram a visita pelo topo norte do Salão Nobre (visita de curta duração) como dos que se encontram na zona de lazer. A confluência dos visitantes para este espaço possibilita, por um lado, a fluidez de tráfego no vestíbulo – preferencialmente reservado à entrada do público – e, por outro, a completa fruição dos serviços de cafetaria e loja, depois de terminada a visita.
- No topo norte da rampa, junto ao Pátio das Damas do Palácio de Belém, será instalado um monta-cargas ou plataforma hidráulica com caixa de 2 acessos a 180°, de ligação entre o nível térreo e o piso subterrâneo, com capacidade para deslocar um carro com cerca de 1 ½ tonelada de peso¹⁵³.
- No piso inferior do pavilhão contíguo aos jardins do Palácio ficará instalado um Posto de Turismo da CML, para apoio aos visitantes.

A. 2 - Piso superior - A distribuição e articulação dos espaços públicos far-se-á de acordo com o estipulado no doc. 45 (vol. II) e com as instruções que abaixo se relacionam.

- No Salão Lateral, será construído um *mezzanine*, sensivelmente à altura das janelas, ficando o espaço inferior com cerca de 4 metros de pé direito. Este *mezzanine*, que acolherá o Núcleo 4 da exposição permanente, terá ligação directa ao edifício principal pela zona do actual Gabinete da Direcção, permitindo a livre circulação e passagem para as salas do primeiro piso, onde ficará instalado o núcleo 5 e respectivos subnúcleos. Por outro lado, a ligação ao piso subterrâneo será assegurada por um ou

¹⁵³ É desaconselhável – e em certos casos não é de todo possível – proceder à desmontagem dos carros pela fragilidade dos materiais e estado de conservação.

dois elevadores de passageiros, com cabine em vidro, localizados a norte deste corpo erigido na década de 1940.

- Para além do Gabinete da Direcção, serão igualmente destinados à exposição permanente as actuais salas polivalente e de reservas gerais, entendidas como espaços intercomunicantes, bem como as galerias do antigo Picadeiro. A saída dos visitantes e utentes da Biblioteca far-se-á preferencialmente pela escada a poente – com passagem obrigatória pelo Posto de Turismo – ou, em alternativa, pela escadaria nobre, para quem opte pelo percurso de visita mais longo. Esta dupla saída possibilitará ainda escoar mais facilmente os visitantes em períodos de grande afluência. Pretende-se que todas as salas mantenham as paredes pintadas de branco, e que sejam aplicados filtros UV nas janelas, assim como estores motorizados em substituição das tradicionais cortinas.
- As presentes instalações dos serviços técnicos do Museu serão adaptadas a Biblioteca e Centro de Documentação, com abertura permanente ao público, devendo contemplar um espaço individualizado para o arquivo fotográfico, um posto de trabalho para o bibliotecário e oito postos de leitura informatizados, com banda larga, de modo a permitir a consulta interna das obras registadas no sistema Porbase. Ter-se-á em consideração o número de conexões eléctricas, que deverão permitir aos utentes da Biblioteca a ligação de computadores portáteis, bem como a absoluta necessidade de insonorização do espaço.
- O túnel que corre longitudinalmente a poente do Salão Nobre, embora estreito e com algumas entradas de luz natural, será reservado à instalação dos bastidores da rede informática do museu, assim como à monitorização dos sistemas de segurança implementados. Nesse sentido, será um espaço de acesso restrito e rigorosamente controlado, através de código pessoal e intransmissível ou mesmo de identificação digital.

B) Galeria subterrânea – A construir em subsolo sob o Pátio das Damas e parte dos dois salões principais do museu (a orientação exacta e definitiva só poderia ser estabelecida após conclusão dos estudos geotécnicos), com uma área aproximada de 1.500 m².

Com o objectivo de dotar o MNC de um amplo espaço expositivo, destinado a albergar os núcleos 2 e 3 da exposição permanente, a construção desta galeria encontra sustentação imediata no projecto de remodelação e ampliação do Museu Nacional de Arqueologia, da autoria dos arquitectos Carlos Guimarães e Luís Soares Carneiro, o qual remonta ao ano de 1998¹⁵⁴. Grosso modo, este projecto previa a construção de dois pisos subterrâneos, a 9 metros de profundidade, para além de um outro à superfície na zona do pátio interior, para instalação dos serviços técnicos, reservas e demais áreas reservadas do museu.

As sondagens geológicas e mecânicas (estas últimas para observação dos alicerces do edifício) realizadas sob a supervisão do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), vieram demonstrar não haver factores contrários à ampliação do museu em cave, nem do ponto do assentamento das fundações sobre a rocha calcária, nem mesmo da presença de águas subterrâneas porque o lençol freático foi encontrado a 11 metros de profundidade.

Face aos resultados apurados no âmbito do referido projecto, acreditamos que as condições geológicas não serão muito diversas às na zona de localização do MNC. Do mesmo modo, julgamos que a presença da histórica Ribeira dos

¹⁵⁴ A aprovação pela direcção do IPM do ante-projecto para remodelação do MNALV data de 19 de Fevereiro de 1998. No ano seguinte, o princípio do referido projecto foi igualmente aprovado pelo IPPAR, mediante a realização de estudos geotécnicos. Em 2000, foi consentida por aquele Instituto do MC a passagem da fase de estudo prévio à de “projecto de execução”, tendo-se para isso procedido à contratação dos referidos arquitectos. Sendo, como ficou dito em capítulos anteriores, a prioridade do actual Governo na área dos museus nacionais, em Novembro do ano transacto conseguimos apurar junto do Director do Museu Nacional de Arqueologia, Dr. Luís Raposo, que o projecto não havia ainda passado à fase de execução em virtude de ter de ser reajustado às indicações técnicas do IPPAR que, sem vetar a ideia inicial, sugeria a substituição dos dois pisos subterrâneos e um piso acima do nível do solo por um só piso no subsolo e dois à superfície, no centro do pátio.

Gafos, sob a actual Calçada da Ajuda, não constituirá obstáculo de maior à execução da nossa proposta de alargamento do museu em subsolo pois, como tivemos já oportunidade de mencionar, já em finais da década de 1970 Maria Madalena de Cagigal e Silva afirmava não terem sido encontrados quaisquer vestígios deste curso de água quando foram abertas novas fundações do museu.

Não obstante o que ficou dito, entender-se-á que a passagem à fase do projecto de execução ficaria necessariamente dependente dos resultados das prospecções geológicas e sondagens geotécnicas prévias, a realizar por firmas credenciadas e sob a supervisão do LNEC que certamente determinariam a coordenadas, orientação e directrizes do próprio projecto de arquitectura. Do mesmo modo, o ante-projecto teria de colher a aprovação da Presidência da República.

Mais, teremos de admitir a realização de prospecções arqueológicas por organismos do Ministério da Cultura com competência nesta área, atendendo ao facto de poderem existir estruturas setecentistas ou vestígios do primitivo picadeiro que devam ser conhecidas e documentadas¹⁵⁵.

Cumpridas as fases acima indicadas e no pressuposto de que os resultados seriam positivos, definimos que o novo espaço a construir teria as seguintes características:

- *Open space*, seguindo o princípio do *white cube*, ou seja, um espaço amplo, livre de barreiras arquitectónicas e com as paredes pintadas de branco ou outra cor neutra para que não haja interferência com a apresentação e leitura dos objectos expostos;
- A eventual compartimentação espacial decorrente de necessidades expositivas seria assegurada por paredes amovíveis, em material

¹⁵⁵ Tais procedimentos encontram-se ainda estipulados nas *Normas provisórias para a Zona Monumental de Belém-Ajuda* (n.º 9 do Regulamento genérico) aprovadas pela Assembleia Municipal de Lisboa (*Diário Municipal* n.º 15.926, de 27/07/90) e ratificadas por despacho de 14 de Agosto de 1990 do Secretário de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território.

critérios escolhido para não interferir com as condições indispensáveis à conservação dos espécimes;

- Existência de pelo menos uma área de repouso entre os núcleos 2 e 3;
- Excepcionar-se-iam do conceito de *open space* – porque perfeitamente circunscritas em espaços autónomos - uma sala destinada ao Serviço de Extensão Cultural e outra de acesso ao túnel de ligação aos edifícios das antigas OGME. À primeira seria destinada uma área com ca. de 120 m² que incluiria a Oficina de Educação propriamente dita, uma sala de trabalho para os monitores com WC próprio e instalações sanitárias infantis. Contígua a estes espaços, definir-se-ia uma zona de acesso reservado destinada a Vestuário dos monitores e dos vigilantes do museu. Na segunda sala, localizar-se-ia ainda o elevador de ligação entre os três pisos de edifício principal.

C) Pavilhões das antigas OGME afectos ao IPM – Recuperação integral e requalificação de parte do conjunto construído correspondente ao antigo prédio militar n.º 23, outrora ocupado pelas OGME e que desde há cerca de uma década se encontra na posse do Ministério da Cultura.

Os edifícios actualmente afectos ao Instituto Português de Museus, destinados a albergar a extensão do Museu Nacional dos Coches e sobre os quais incidirão os trabalhos de recuperação e adaptação, estão indicados a vermelho na Planta das OGME (doc. 43, vol. II). Esta intervenção estender-se-á ainda ao pavilhão presentemente adstrito ao Teatro Nacional D. Maria II e por este organismo usado como armazém (a amarelo, na planta supracitada), que seria previamente objecto de um contrato de permuta a celebrar entre o IPM e o Teatro Nacional, em que o primeiro cederia, em troca, duas antigas garagens situadas mais a nascente do quarteirão (a verde, na planta).

No total, trata-se de uma área coberta com cerca de **3.500 m²** que, pela sua valência histórica e características arquitectónicas merece, a nosso entender, o

investimento na sua total recuperação física e reabilitação funcional. De facto, de todo o conjunto edificado, estes são as construções mais antigas, onde foram erigidas as Cavalariças Reais de apoio ao Palácio de Belém e ao Picadeiro. Mais, os edifícios entregues pela Administração da Casa Real ao Exército em 1885, (cf. docs. 16 e 16A, vol. II), foram mais tarde adaptados a Parque Automóvel Militar, guardando a interessante traça da arquitectura industrial do início do século XX.

O projecto de arquitectura que vier a ser desenvolvido, terá de prever a reformulação do quarteirão e a supressão ou abertura do muro que actualmente delimita pelo poente o espaço do antigo prédio militar¹⁵⁶, de modo a conferir ao conjunto arquitectónico uma verdadeira dimensão urbana, devolvendo-o à cidade através de soluções de continuidade com a Praça Afonso de Albuquerque.

Seria talvez interessante preservar a memória da antiga linha de costa, quiçá por meio de uma alameda que estabeleceria a ligação entre a Praça Afonso de Albuquerque, a grande praça existente no interior do quarteirão e a Cordoaria Nacional, criando um percurso pedonal entre edifícios históricos¹⁵⁷.

Os pavilhões intervencionados ficariam ligados ao piso subterrâneo do MNC a por meio de um túnel aberto à mesma cota, com cerca de 3,5 m de largura e inclinação adequada para a permitir a passagem de um carro de aparato no seu percurso entre as reservas e os espaços de exposição. De acesso condicionado, este túnel serviria apenas o pessoal do museu e técnicos credenciados no exercício das suas funções (designadamente *couriers* e profissionais ligados ao transporte e embalagem). À semelhança da galeria subterrânea do Museu,

¹⁵⁶ Remonta ao ano de 1895 o projecto de vedação e isolamento dos edifícios do antigo Parque Automóvel Militar.

¹⁵⁷ Esta ideia foi recuperada de um projecto apresentado por Mafalda Teixeira de SAMPAYO, finalista do Curso de Arquitectura da F.A.U.L (1996) no âmbito da cadeira "Projecto V - A dimensão urbana da Arquitectura", subordinada ao tema "Intervenção no Museu Nacional dos Coches", publicado na Revista *Arquitectos*, n.º 176-177, Lisboa, Nov. 1997, pp. 36-40.

também no túnel, fechado em ambas as extremidades por portas corta-fogo, seria instalado um sistema de ar condicionado (AVAC).

Por modo a tornar mais agradável este espaço, admite-se a sua decoração com alguns objectos do acervo que não exijam cuidados particulares do ponto de vista da sua conservação, ou mesmo com trabalhos seleccionados de entre os muitos produzidos no âmbito das actividades do Serviço de Educação do Museu.

A distribuição das áreas no espaço dos pavilhões, far-se-ia conforme abaixo discriminado e partindo do princípio que as novas áreas de acesso restrito ou condicionado teriam uma orientação norte/nordeste, onde desembocaria o túnel acima referido, reservando-se os edifícios a sul/sudoeste deste quarteirão aos serviços com atendimento ao público:

- Gabinetes Técnicos - duas salas de 30 m² cada, calculando-se uma ocupação de 5 técnicos por sala¹⁵⁸. Espaços com luz natural, zona de arquivo pessoal, munido de pontos de ligação às redes informática e telefónica do museu, condições estas reproduzidas nos demais espaços de trabalho técnico-administrativo;
- Gabinetes para pessoal administrativo - Espaço com pelo menos 35 m² e capacidade para 5 funcionários, permitindo a divisão de tarefas entre serviços de secretaria geral (com atendimento ao público) e serviços internos de contabilidade;
- Zona de arquivo - Contígua aos serviços administrativos, equipada com mobiliário próprio e preferencialmente sem entradas de luz natural. Ca. de 30 m², no mínimo.
- Central telefónica - Espaço para uma só operadora e respectivo equipamento telefónico (linhas internas e externas), considerando que o

¹⁵⁸ Entre pessoal das carreiras de conservador, técnico superior e técnico-profissional.

museu possui no seu quadro de pessoal duas telefonistas em regime de rotatividade (ca. 10 m²);

- WC privados (H/S) para os funcionários do museu, estimando-se uma área mínima de 50 m².
- Gabinete da direcção - Ca. de 30 m², incluindo WC privativo e caixa forte.
- Sala de reuniões - Com ligação directa ao gabinete da direcção e uma segunda entrada autónoma. Ca. de 12 m².
- Reservas Gerais - Espaço climatizado, preferencialmente sem luz natural¹⁵⁹, com ca. de 1.000 m² e capacidade para vinte carros alinhados¹⁶⁰ - entre os já existentes e os que vierem a ser incorporados no futuro, no âmbito da revisão da missão do museu - e restantes colecções do acervo. Para estas últimas, seria concebido mobiliário adequado, considerando a especificidade dos objectos, nomeadamente desenhos e pinturas (os primeiros exigindo arquivadores de gaveta e as segundas, embora pouco numerosas, grades de suspensão), um elevado número de selas e arreios que exigem suportes específicos e muitas peças têxteis, para as quais se aconselha o armazenamento horizontal em móveis de gavetas. Também lanças e varais de carros e inúmeros objectos em metal (esporas, estribos, armas), menos exigentes do ponto de vista do - porque de menores dimensões e construídos em materiais mais estáveis.

Ressalva-se a absoluta necessidade de abertura de uma porta suficientemente ampla para dar passagem aos carros em trânsito, quer para os espaços expositivos do edifício-mãe, quer para o exterior, em

¹⁵⁹Admitindo-se, pelas características dos próprios edifícios, a impossibilidade de conceber um espaço sem fontes de luz natural, exigir-se-á a implementação de mecanismos que viabilizem o controlo perfeito da entrada de luz.

¹⁶⁰Muito embora a área real ocupada por um carro não exceda, em média 21/22 m², teremos de prever o espaço indispensável à boa circulação entre as viaturas para efeitos de verificação periódica do seu estado de conservação e eventual acesso ao interior dos respectivos habitáculos. Neste sentido, considerámos para cada um dos veículos em reserva uma área de 36 m², que incluiria um corredor com cerca de 1 m de largura em torno do veículo.

caso de evacuação dos espécimes, assim como a estreita articulação deste espaço com a oficina de restauro dos carros.

- Oficina de Restauro de carros - Com ca. 250 m², estimando-se uma ocupação máxima de três carros e quatro técnicos de restauro em simultâneo. Neste espaço climatizado seria integrado todo o equipamento laboratorial necessário, câmara de expurgo bancadas de trabalho. Munida de sistemas de extracção de fumos e gases tóxicos, a oficina beneficiaria ainda de especiais condições de isolamento térmico e acústico, sendo indispensável assegurar o acesso directo - e suficientemente amplo - ao exterior, para entrada e saída de veículos.
- Oficina de Restauro de têxteis - Espaço próprio mas com ligação directa à oficina de restauro de carros, estimando-se uma área mínima de 100 m², incluindo dois postos de trabalho. Dotada de água corrente, climatização e estiradores para lavagem e secagem das peças.
- Auditório - Com capacidade para 100 pessoas e extensão correspondente a zona de arrumos, de projecção e tradução, numa área global estimada de 160 m².
- Sala de recepção de visitantes/reuniões - Situada na fronteira entre áreas reservadas para o pessoal técnico e a zona semi-pública das oficinas. Área aproximada de 15 m².

Acresce às especificações parcelares acima apresentadas, a necessidade de o projecto de arquitectura - incluindo a própria museografia -, ter em conta as seguintes Indicações Gerais:

- Em todas as áreas expositivas do museu será instalado um sistema de iluminação em fibra óptica, regulável em termos de intensidade de luz e

cuja instalação poderá ainda vir a beneficiar a própria rede de comunicações;

- Extensão da rede informática e subsequente instalação de pontos de rede em todas as áreas públicas, semi-públicas e privadas do museu, segundo orientação dos responsáveis. Este imperativo decorre da necessidade de dotar a instituição das infra-estruturas de base que viabilizem o recurso e a aplicação de ferramentas e sistemas multimédia a todas as actividades museológicas;
- O sistema de segurança que vier a ser desenhado partirá da premissa que o museu se enquadra no chamado “nível de protecção 4”¹⁶¹, ou seja, que a protecção começa no perímetro do museu e termina na apresentação individualizada dos objectos, passando pelas áreas comuns e pelas reservas, sendo que estas últimas serão dotadas de mecanismos especiais de acesso. Considerando que ao longo deste trabalho foram já apontadas algumas soluções estruturais que visam possibilitar a evacuação das colecções em caso de catástrofe natural ou humana, bem como a indispensável definição de um plano de emergência detalhado, recorda-se que o sistema de segurança do MNC deverá integrar a vigilância humana e electrónica, tanto ao nível da protecção contra intrusão como anti-incêndio, socorrendo-se em simultâneo de instrumentos tradicionais (extintores e carretéis, por exemplo) e das tecnologias mais avançadas, - como é o caso dos sistemas de detecção de movimento, arrombamento e de identificação digital - adequadas às características físicas e funcionais de cada espaço.

¹⁶¹ Consulte-se, para o efeito, a extensa bibliografia existente sobre Segurança nos Museus, e em particular duas das mais recentes publicações sobre esta temática: *Suggested guidelines in museum security as adopted by the ASIS Standing Committee on Museum, Library and Archive Security*. Arlington: Asis, 1989 e KELLER, Steve, *Framing na alarm system*, disponível em formato electrónico no endereço <http://www.securitymanagement.com/library/000779.html>.

- A sinalética a adoptar terá em conta a absoluta necessidade de comunicação do museu com os diferentes públicos, assinalando de forma clara e precisa todos os percursos, acessos e serviços.

2.2- Programa Científico

O Vestíbulo do Museu será entendido como uma ampla zona de acolhimento, de circulação e de distribuição dos visitantes pelos demais espaços públicos. Na zona reentrante, actualmente ocupada pelo balcão da loja, ficaria exposto apenas o retrato da Rainha D. Amélia (fig. 45), ao centro da parede do fundo.

Estimando-se que a maior parte dos visitantes não acederá ao núcleo 4 da exposição (onde se aborda a história do MNC), na parede da esquerda apor-se-á um pequeno texto serigrafado alusivo à fundação do museu e à figura da Rainha (máximo de 150 palavras), acompanhado de uma reprodução da planta [planta n.º 60 do *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa*, 1858] correspondente à zona oriental de Belém, onde serão assinalados os edifícios circundantes do MNC que com ele mantêm ou mantiveram relações de ordem histórica e/ou funcional (doc. 46, vol. II). Na parede oposta, figurarão duas plantas modernas: a primeira, uma planta integral dos edifícios ocupados pelo MNC, incluindo os das antigas OGME, e a segunda uma planta do edifício-mãe, onde serão marcados os diferentes núcleos e percursos expositivos, bem como os demais espaços públicos do museu, para orientação dos visitantes.

Mas porque se pretende privilegiar a comunicação com o público e difundir a imagem de uma instituição moderna e operante na área da Cultura, no extremo oriental do Vestíbulo seria reservada uma zona visualmente apelativa mas integrada na arquitectura envolvente, destinada à divulgação das actividades do Museu nas suas diferentes áreas de actuação: exposições temporárias, eventos culturais, recreativos e educativos promovidos pelo Serviço de Educação, parcerias com outros organismos culturais, restauros efectuados nas

oficinas do museu, etc. Eventualmente, considerar-se-ia ainda a hipótese de incluir neste pequeno espaço um posto multimédia, através do qual o visitante poderia aceder, com ligação restrita e dedicada¹⁶², ao *website* do Museu, dos demais museus do IPM e de outras entidades museais e monumentos históricos localizados na zona histórica de Belém¹⁶³ (Presidência da República, Museu da Presidência, Mosteiro dos Jerónimos, CCB, entre outros), bem como ao Roteiro do MNC em formato electrónico.

No que respeita aos núcleos expositivos do Museu, passamos a apresentar a sua composição, características museográficas e distribuição espacial.

Núcleo 1 - A viatura de aparato em contexto de cortejo solene

Localização: Salão Nobre (área de 850 m²) e pequeno corredor de acesso.

Fundamentação: Este núcleo foi pensado para o espaço do antigo Picadeiro Real, onde seria recriado – ou encenado –, a partir de bases documentais coevas¹⁶⁴, um cortejo de gala realizado por ocasião de uma entrada pública na primeira metade do século XVIII, por serem deste período a maioria das fontes disponíveis e o maior número de carros de grande aparato existentes na colecção do Museu.

¹⁶² Entende-se, com isto, que o objectivo não seria o de criar um verdadeiro quiosque Internet, para consulta aberta e indiscriminada dos utentes, mas antes conduzir os cibernautas para destinos previamente identificados pelo museu e que com ele tivessem afinidades culturais. Caso contrário, seria de admitir que os utentes pudessem vir a usar este posto para outros fins.

¹⁶³ O desenvolvimento deste projecto dependeria da celebração prévia de protocolos de cooperação com outras organismos de tutela, designadamente o IPPAR e a Presidência da República que, conjuntamente, poderiam canalizar esforços individuais no sentido de vir a ser criada uma página na Internet que funcionasse como “portal” da zona monumental de Belém e que seria disponibilizado ao público em todas as instituições aderentes.

¹⁶⁴ Neste caso seria usada como fonte primacial o *Ilustre Relato do Sumptuoso Trem dos Coches com que foi à Audiência de Sua Santidade no dia 8 de Julho de 1716 o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo Anes de Sá Almeida e Meneses, Marquês de Fontes, Conde de Penaguião, Capitão-mor e Alcaide-mor da Cidade do Porto e das Fortalezas de S. João da Foz do Douro e Nossa Senhora das Neves, em Leça de Matosinhos, Senhor dos Concelhos de Sever, Penaguião, Fontes, Gondim e Gondomar, Senhor de Vila Nova, Terra de Vaca e Aguiar de Sousa, de Bouças, Gaia e da Honra do Sobrado, Senhor da Casa de Abrantes e das Vilas do Sardoal. Alcaide-mor das Vilas de Abrantes, Punhete¹⁶⁴, Amêndoa e Mação, Comendador de Santiago do Cacém e S. Pedro de Faro da Ordem de Santiago, Gentilhombre da Câmara da Majestade do Reino de Portugal e do seu Conselho, e seu Embaixador Extraordinário junto da Santidade de Nosso Senhor Papa Clemente XI.* (Roma, 1715).

Todavia, desde já ressaltamos que a encenação proposta seria desde logo assumida como uma opção museográfica e nunca uma recriação integral e fidedigna de um cortejo ou de uma entrada solene, uma vez que não chegou até nós a totalidade dos carros que os integravam, sendo apenas possível expor carros de aparato utilizados no reinado de D. João V pelo próprio monarca ou por membros da Família Real. Tal decisão seria transmitida de forma clara e inequívoca ao público visitante, através de um primeiro texto introdutório colocado à entrada do Salão Nobre, em local bem visível.

Esta opção prende-se com a necessidade, a nosso ver incontornável, de conceber um discurso expositivo tão forte quanto a própria arquitectura que o acolhe e relativamente à qual este núcleo serviria de contraponto em termos de grandeza e de impacte.

Partindo do princípio absolutamente estabelecido que o salão do Picadeiro não sofreria quaisquer intervenções ao nível da estrutura e que as actuais condições ambientais seriam mantidas, incluindo a fixação dos níveis de iluminação em 150 lux, julgamos que a melhor maneira de contornar uma das principais queixas dos visitantes – a aparente falta de luz neste espaço – seria através do aproveitamento do corredor de acesso ao Salão para exposição de alguns espécimes documentais em suporte de papel, directamente relacionados com a temática deste núcleo expositivo.

Sabendo-se que este tipo de objecto exige uma iluminação fraca¹⁶⁵, a sua apresentação prévia ao corpus do núcleo 1 permitira, por um lado, introduzir o visitante na temática dos cortejos de gala e da arte efémera que lhes estava associada e, por outro, fazer a adaptação óptica da retina para a atmosfera lumínica que se seguiria.

¹⁶⁵ 50 lux no máximo, segundo as tabelas-tipo internacionalmente aceites e adoptadas por museus e organismos de referência na área da conservação de bens museológicos.

Nas galerias do piso superior, seriam expostos unicamente os retratos a óleo dos monarcas e membros da Família Real Portuguesa contemporâneos dos carros integrados neste primeiro núcleo expositivo e a cujos reinados se aplica o conceito de entrada solene recriada em baixo: D. João V, D. Maria Ana de Áustria, D. Maria Bárbara, D. Maria Francisca Benedita, D. José I e D. Mariana Vitória.

Seleção dos objectos a expor e sua relação no discurso expositivo:

Pequeno corredor de acesso ao Salão Nobre: dois desenhos e duas gravuras, dispostos em expositores de parede com um ângulo de inclinação de cerca de 30°. Com o primeiro exemplar, pretende-se ilustrar um cortejo real, servindo a representação gráfica de contraponto ao cenário a recriar no Salão Nobre. O segundo espécime reproduz um dos coches desaparecidos que serviram a André de Melo e Castro, conde de Galveias e enviado extraordinário de D. João V junto de Sua Santidade o Papa Clemente XI (1709). Os dois últimos exemplares traduzem projectos para carros efémeros que eram construídos em função de um determinado evento e que não perduravam no tempo.

Para além do grupo inicial, prevê-se também a primeira rotação de peças, conforme segue:

Conjunto inicial

a) Tomada de posse de Inocêncio XIII

Gravura a água-forte

Bernard Picard, 1722

91,3 x 39 cm

HD 84



b) Cabeçal traseiro do 1º coche da embaixada de Melo e Castro

Gravura a água-forte

Pietro Zerman e Giovanni Battista Sintes, 1709

34,5 x 25,2 cm

HD 61



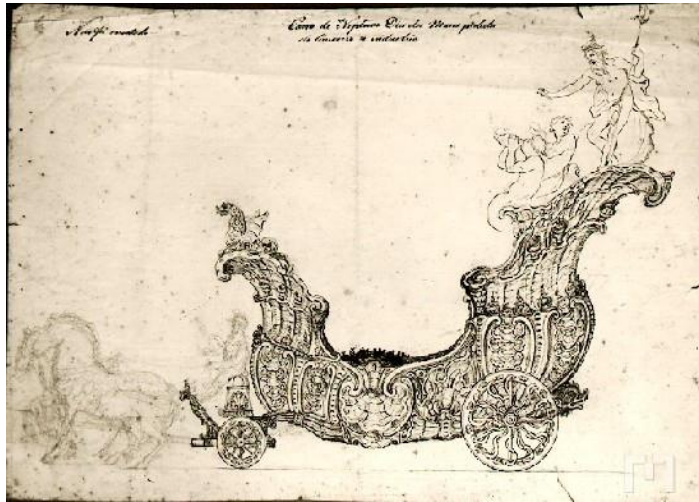
c) Projecto para carro alegórico dedicado a Neptuno

Desenho a lápis e tinta da China

Francisco António de Sousa, ca. 1810-1830

51,3 x 34,5 cm

HD 43



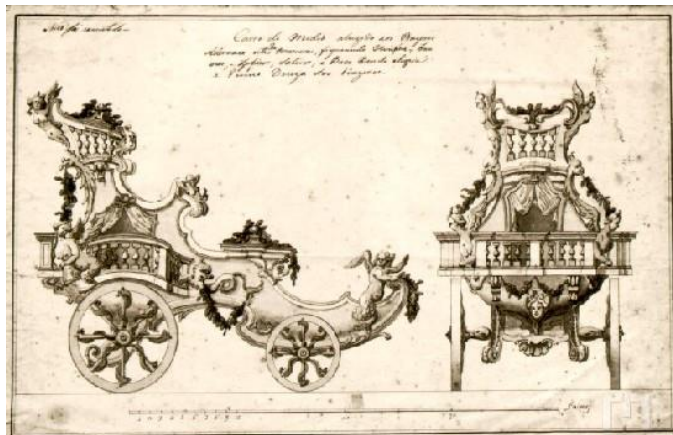
d) Projecto para carro alegórico

Desenho a tinta da China e aguarela

Autor desconhecido, séc. XVIII (2ª metade)

44,3 x 27,5 cm

HD 42



1ª Rotação

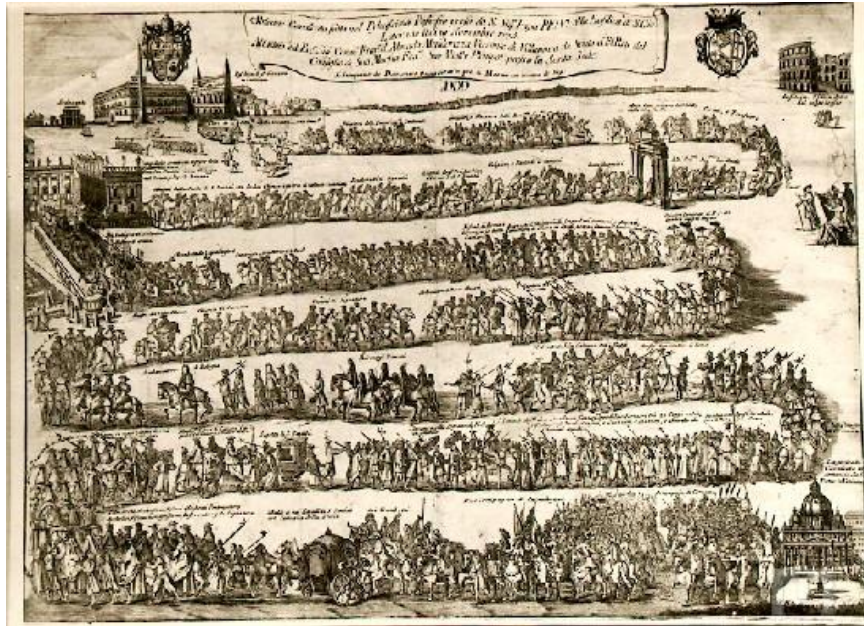
a) Embaixada do Visconde de Vila Nova do Souto de El-Rei

Gravura a água-forte

Domenico Quagliozi, 1775

51 x 36 cm

HD 91



b) Painel posterior do 1º coche da embaixada de Melo e Castro

Gravura

Pietro Zerman e Giovanni Battista Sintes, 1709

34 x 26 cm

HD 50



c) *Projecto para carro alegórico dedicado a Pálas*

Desenho à pena, aguarelado

Francisco António de Sousa, ca. 1810-1830

51 x 35,2 cm

HD 39



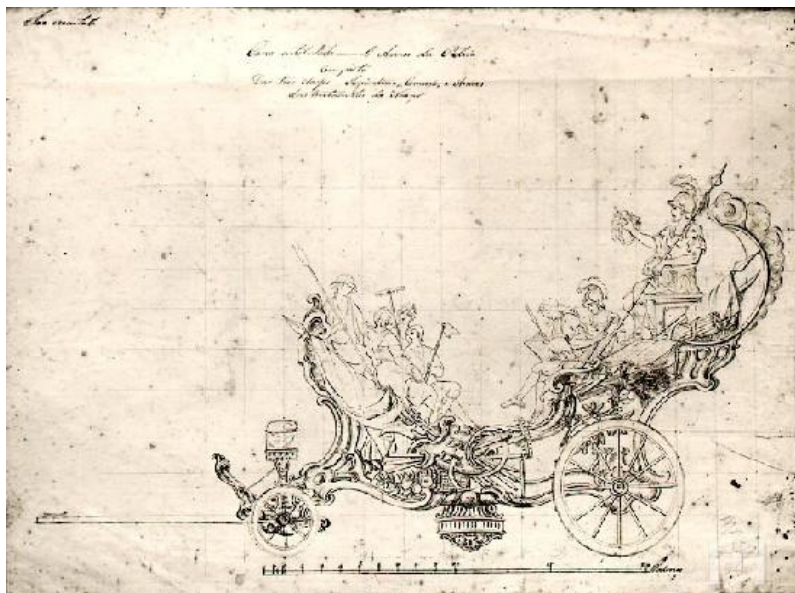
d) *Projecto para carro alegórico dedicado ao Amor da Pátria*

Desenho à pena

Francisco António de Sousa, ca. 1810-1830

49,7 x 35,1 cm

HD 40



No Salão Nobre, ao centro: Aqui seriam sucessivamente expostos, voltados para a entrada e pela ordem indicada abaixo bem como na planta em anexo (doc. 47, vol. II), os seguintes objectos:

Tabardos do Rei de Armas e respectivos colares (2)

Portugal, séc. XVIII

101 x 75 cm

F 1102-1103

Nota: Os Reis de Armas, sendo oficiais da nobreza com responsabilidade na aferição de autenticidade dos títulos nobiliárquicos, abriam os cortejos solenes. Se possível, estes tabardos seriam apresentados sobre as selas das montadas dos “Reis de Armas”, também existentes nas colecções do museu, assentes em suportes de acrílico transparente de modo a simular a sua evolução a cavalo. Existindo apenas três tabardos no acervo, o terceiro seria mantido em reserva para permitir a rotação. Considerando a fragilidade dos espécimes têxteis, essa rotação deveria ocorrer de três em três meses, pese embora o facto de estas peças estarem ininterruptamente em exposição permanente desde há vários anos¹⁶⁶.

Trombetas da Charamela Real e respectivos pendões (4)

Portugal, 1761

Prata e prata dourada; damasco bordado a ouro, prata e matiz

74 x 74 cm

IM 19-22, 39-40 e 43-44

Nota: Retiradas do conjunto de vinte e duas trombetas da Charamela Real para as quais existem apenas sete pendões, estas quatro trombetas seriam alinhadas em suspensão, duas a duas, próximo das duas saias para tímbores da mesma época que seriam expostas em suportes de secção circular simulando os primitivos tímbores.

¹⁶⁶ Este é um problema com que os museus frequentemente se debatem e que resulta da difícil opção entre preservar ou expor os objectos, sendo que ambas as acções traduzem obrigações inerentes ao exercício das actividades museológicas. No presente caso optámos por manter as peças em exposição em virtude de serem fundamentais ao discurso, procurando minimizar os efeitos nocivos decorrentes dessa exposição, apesar de estarmos conscientes que o problema da deterioração foi desde há muito iniciado.

Caso se venha a revelar impossível a sua apresentação condigna de acordo com as condições previstas, admite-se a hipótese de prescindir da sua integração no cortejo, remetendo os instrumentos musicais para as vitrines sob as arcadas juntamente com as respectivas partituras, ou seja, pautas do acompanhamento dos coros de trombetas e tímpanos, de que o museu possui 26 exemplares (Inv.º IM 61 e ss.). O número de espécimes em reserva, idênticos aos seleccionados, permite a sua rotação periódica.

Saias para tímboles (2)

Portugal, ca. 1760

Damasco de seda bordado a ouro, prata e matiz

108 x 61,5 cm (aberto)

IM 57 e IM 59

Coche da Coroa

França, ca. 1715

265 x 177 x 343 cm

Inv.º 7

Nota: Exposto com uma das portinholas aberta. Alusivo à *Paz*, este coche integrou a Embaixada enviada por D. João V a Luís XIV (1715), chefiada pelo Conde de Ribeira Grande, ocupando o primeiro lugar do cortejo¹⁶⁷. Sendo o coche de respeito de El-Rei, seguia vazio.

Muito embora fosse desejável que pelo menos um dos coches aqui apresentados fosse aparelhado, os arreios de tiro mais antigos existentes datam do reinado de D. Maria I e as suas características não se adequam a esta simulação, que

¹⁶⁷ Cf. *Noticia da entrada publica que fez na Corte de Paris em 18. de Agosto de 1715 o Excelentissimo Senhor D. Luis Manoel da Camara Conde da Ribeira Grande, do Concelho d'El-Rei Nosso Senhor, Comendador de S. Pedro de Torrados na Ordem de Cristo, Alcaide-mor da Vila de Amieira, Mestre de Campo General, General da Artilharia da Provincia do Alentejo & Embaixador Extraordinario à Majestade Cristianissima de Luis XIV o Grande*. Lisboa: Oficina de José Lopes Ferreira, 1716.

exigiria arreios mais “ricos”, revestidos a veludo de seda e profusamente decorados.

1º Coche da Embaixada do Marquês de Fontes - Coche *do Embaixador*

Roma, ca. 1716

677 x 245 x 358 cm

Inv.º 9

Nota: Admite-se que dentro do coche possa figurar um manequim vestido com traje de gala setecentista, simulando o Embaixador. Para tal, e tendo em conta que o museu quase não possui nas suas colecções exemplares de indumentária civil, seria celebrado um protocolo de depósito com o Museu Nacional do Traje tendo por objecto a cedência de alguns conjuntos têxteis do séc. XVIII.

2º Coche da Embaixada do Marquês de Fontes, dito

Coche *da Coroação de Lisboa*

Roma, ca. 1716

728 x 246 x 325 cm

Inv.º 10

3º Coche da Embaixada do Marquês de Fontes, dito Coche *dos Oceanos*

Roma, ca. 1716

720 x 255 x 337 cm

Inv.º 11

Nota: Para que o público possa apreciar a simbologia e a riqueza escultórica dos cabeçais traseiros destes carros, os mesmos serão apresentados com ligeira rotação no sentido dos corredores laterais.

Coche de D. João V

Portugal (?), 1ª metade séc. XVIII

641 x 215 x 342 cm

Inv.º 12

Nota: Sentado no banco do cocheiro estará um manequim vestido com libré de gala “à portuguesa” e munido do respectivo pingalim e, sobre a tábua, um outro trajado do mesmo, representando um moço da tábua. O coche será ainda ladeado por dois criados com librés em tudo idênticas, um dos quais simulando a colocação de um escabelo (a construir pois não existe nenhum exemplar original) junto à portinhola do coche, para que o rei pudesse descer.

Ressalva-se que as librés mais antigas existentes no acervo são de início do séc. XIX mas julgamos que nada impede a sua inserção neste contexto setecentista porque é precisamente com D. João V, aquando da Jornada do Caia, que se decreta a mudança de cor dos fardamentos de gala da criadagem da Casa Real, sendo então o verde substituído pelo vermelho, cor predominante em todos os espécimes do museu.

Seria útil apresentar os criados a pé munidos de lampiões, uma vez que este era o único modo de iluminação das viaturas mas entendemos não o dever fazer porque os únicos dois pares existentes não se coadunam com estes carros de aparato; um deles é claramente de meados do séc. XIX e seria usado com outro tipo de viaturas e o segundo, ao contrário do que se tem afirmado, é sobrepujado não pela coroa real mas por uma coroa religiosa, concluindo-se que pertenceria aos círios.

Coche de D. Maria Ana de Áustria

Áustria ou Holanda, 1708

684 x 208 x 292 cm

Inv.º 6

Coche do Papa Clemente XI

Roma, ca. 1715

658 x 228 x 287 cm

Inv.º 8

Coche dito do Infante D. Francisco

França, início do séc. XVIII

652 x 196 x 296 cm

Inv.º 15

Nota: À semelhança do coche da Coroa, também este integrou o cortejo da embaixada liderada por D. Luís Manuel da Câmara, Conde de Ribeira Grande, ocupando o segundo lugar no desfile. Mais, acreditamos que pela descrição feita da Embaixada enviada à Corte de Madrid em 25 de Dezembro de 1727, encabeçada por D. Rodrigo Anes de Sá Almeida e Menezes, este coche foi novamente utilizado¹⁶⁸.

Coche do Infante D. António

Portugal, 1ª metade do séc. XVIII

630 x 200 x 270 cm

Inv.º 16

Nota: Junto aos dois últimos carros, repetir-se-ia o esquema previsto para o coche de D. João V, incluindo lacaios e respectivas librés de gala. O objectivo é criar uma certa cadência expositiva e unidade visual, passando a haver no cortejo três momentos em que se incluíam outros objectos que não apenas os carros: no início, a meio e no final.

¹⁶⁸ Atente-se, para o efeito, na descrição feita do Coche do Rei: “Estufa muyto boa, toda de talha dourada por fora, com sete vidros crystallinos, e paineis tambem dourados, e pintados; e por sima guarnecida de chaparia de bronze dourado. Por dentro ricamente forrada de glacé de ouro, com almofadas e cortinas de glacé de prata de fundo, e matizes azues, tudo vistozamente ornado de recamos, e franja de prata.”. A descrição do carro coincide quase integralmente com o veículo em apreço.

Nos vãos do topo sul:

Piazza di Monte Cavallo

Óleo sobre tela

Jacob Van Lint, 1744

134,8 x 99 cm

HD 53



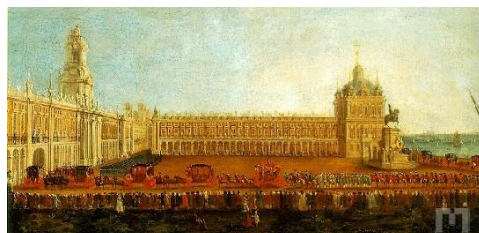
Cortejo de gala no Terreiro do Paço

Óleo sobre tela

José Ciríaco, 1794

45,5 x 94 cm

HD 36



Sob a arcada poente, intercalados com textos analíticos e citações de fontes coevas, seriam expostos os seguintes objectos:

1ª vitrine à esquerda:

Maças de prata (4)

António José Gonçalves e Marcelino José (ourives)

Ensaaiador de Lisboa (Luís Gonzaga da Costa, 1795)¹⁶⁹

Lisboa, 1765-1770

Alt. 80 cm

AV 11 a AV14



¹⁶⁹ Relativamente a estas maças de prata, distintivo usado pelos Porteiros da Maça da Casa Real, pudemos relacioná-las com a documentação publicada pela Academia Nacional de Belas-Artes (In *Boletim da Academia Nacional de Belas-Artes – Documentos relativos a Ourivesaria e Joalharia*, 3ª Parte (VII), Lisboa, 1956, doc. XXVIII) que transcrevemos em anexo (doc.48, vol. II).

Nota: Existem seis destas maçãs no acervo, reservando-se as duas restantes à rotação da exposição.

Livros de música da Charamela Real (4)

Portugal, 1760-1770

23 x 16 cm

IM 61 a IM 64

Saia para tímpane (2)

Portugal, séc. XVIII (2ª metade)

121 x 65 cm

IM 52 a IM 53



Libré de chameleiro + trombeta

Portugal, séc. XVIII

Dimensões desconhecidas

Inv.º IM 23¹⁷⁰



1ª vitrine à direita:

Alabardas (4)

Portugal, séc. XVIII (finais)

210 cm

AR 1 a AR 4

2ª e 3ª vitrines (esquerda e direita)

Trajes civis (dois femininos, um masculino e um de criança)

Séc. XVIII

Depósito do Museu Nacional do Traje

¹⁷⁰ Desconhecemos os n.ºs de inventário da libré de chameleiro por nunca terem sido publicados. Referimos apenas o n.º correspondente à trombeta.

Nota: Trajes usados para simulação de espectadores de rua, por ocasião de uma entrada ou cortejo solene. Caso não se venha a concretizar a cedência temporária de espécimes por parte do Museu Nacional do Traje ou de outra instituição pública ou privada – por motivo de conservação ou outro – admite-se a hipótese de a presença física das peças ser substituída por reproduções fotográficas a cores, recortadas e à escala, se obtida a devida autorização por parte dos legítimos proprietários dos bens. Do mesmo modo, considerar-se-á a exposição dos escassos fardamentos completos do séc. XVIII pertencentes ao próprio MNC, como é o caso do Fardamento de Alto Funcionário Palatino (Inv.º F 817-818; F 1172 e F 5541)

No topo norte do Salão:

Teliz

Portugal, séc. XVIII

190 x 136 cm

Inv.º A 180



Teliz

Portugal, séc. XVIII

192,5 x 149 cm

Inv.º A 177



Conjunto de cavalaria (incompleto):

Teliz, mantinha, xairol e capeladas (2)

Portugal, séc. XVIII

Inv.º A 812, A 235, A 301 e A 535



Nota: Sendo lógica a exposição dos telizes da Casa Real Portuguesa existentes no acervo, o precário estado de conservação - em parte devido à sua exposição continuada - e os óbvios vestígios de uso tornam-nos peças pouco apetecíveis e desaconselham a sua apresentação pública, sobretudo se integrados na mostra permanente. Face aos constrangimentos referidos, optámos por expor três telizes armoriados setecentistas, com armas de famílias nobres portuguesas, um dos quais completado com outros elementos do mesmo conjunto. Sendo o vermelho carmesim a cor de base destes telizes, também de um ponto de vista estético nos parecem peças bem enquadradas.

Aspectos museográficos:

Para além das referências museográficas que foram sendo feitas na apresentação dos objectos que constituirão este primeiro núcleo expositivo, serão tidas em conta as seguintes necessidades:

- Construção de uma rampa de pequena inclinação a colocar a meio do percurso para aproximar o ângulo de visão do público infantil ao do público adulto pois sabe-se que, em média, o olhar de uma criança não excede em altura o nível dos rodados dos carros.
- Tabelas de peça trilingues (português, francês e inglês) para todos os objectos apresentados, preferencialmente construídas em acrílico transparente para não sobrecarregarem nem interferirem com a apreensão visual dos mesmos. Estas tabelas seriam colocadas a cerca de 1m de altura.
- Ao nível da informação a disponibilizar, seriam alternados pequenos textos analíticos com citações históricas¹⁷¹, no máximo em número de

¹⁷¹ Sobre a importância das citações, recordamos as palavras de Merri McIntyre FERRELL: "An effective way to integrate the historical context is in the format of an historical quotation from a primary resource that is contemporary with the manufacture or use of the vehicle. This gives the visitor a sense of the

quatro, repetidos à esquerda e à direita para que, independentemente do percurso escolhido, o visitante tenha acesso aos mesmos conteúdos. Em colaboração com *designers*, estudar-se-á a melhor localização e o tipo de suporte destes painéis de texto, nomeadamente a sua colocação directa sobre a caixa murária ao fundo das arcadas maiores ou, e alternativa, o recurso a painéis autoportantes, mais próximos dos visitantes.

- Seriam criadas as condições necessárias à futura implementação de um sistema de audioguias, sendo que o museu teria de ponderar a gestão do sistema e a sua disponibilização, para que o usufruto de tão importante meio de comunicação com o público não viesse a estrangular a circulação de visitantes, em alturas de maior afluxo¹⁷².

Núcleo 2 - A construção dos carros. Trabalho oficial e interdisciplinar

Localização: Parte do piso subterrâneo a construir (área de cerca de 200 m2), isolado dos restantes espaços expositivos e junto à escadaria de acesso.

Fundamentação: A construção de um coche, berlinda ou qualquer outro tipo de carro resultava sempre da fusão de diferentes trabalhos especializados, todos eles de características oficinais. É precisamente a complexidade desse trabalho interdisciplinar que se pretende transmitir neste segundo núcleo expositivo, fisicamente próximo – porque complementar – do núcleo 3.

De facto, para a construção de um só carro concorrem em simultâneo diferentes artes mecânicas, igualmente importantes entre si. Carpinteiros, serralheiros,

immediacy of meaning of the object and its historical context and removes the intellectual barrier (i.e. the curator's interpretation or distillation of information) between the visitor and the historical information discovered through research." ("Exhibiting horse-drawn vehicles", in *Yearbook of the International Association of Transport Museums*, vol. 21. Comber: IATM/The Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1994, p. 39)

¹⁷² Embora desde há muito usadas por diversos museus na Europa e EUA, as visitas audioguiadas só muito recentemente foram introduzidas em Portugal, no Santuário de Panóias, Vila Real, monumento tutelado pelo IPPAR. A instalação deste sistema no MNC implicaria um estudo prévio de mercado, sabendo-se que existem diversos tipos de equipamento, todos eles com vantagens e inconvenientes conhecidos. Este sistema estender-se-ia aos núcleos 1, 2 e 3 da exposição permanente.

ensambladores, douradores, tecelões, ferreiros, vidreiros e correeiros, a par de pintores e escultores profissionais, todos desempenham um papel primacial no processo construtivo de um carro que se pretende exemplar e capaz de responder a uma encomenda régia e ao correspondente investimento financeiro.

Para a estruturação e apresentação deste segundo núcleo expositivo serão utilizadas, fundamentalmente, fontes documentais coevas - ao que julgamos saber inéditas -, que descrevem com algum pormenor o processo de fabrico e transporte de carros setecentistas e oitocentistas, encomendados por Portugal a França¹⁷³, alguns textos analíticos (cf. docs. 60 e 61 do vol. II) e a *Encyclopédie* de Diderot et D'Alembert, ao nível do material gráfico.

Seleção dos objectos a expor e sua relação no discurso expositivo:

Berlinda dita “dos Seis Castelos”

França, séc. XVIII (2ª metade)

560 x 199 x 280 cm

Inv.º 29

Nota: Esta berlinda será parcialmente desmontada e assim exposta para que o público apreenda mais facilmente a interacção das diferentes partes constitutivas da viatura, bem como a função de cada uma delas e o seu posicionamento relativo.

Cabriolet (carrinho de passeio)

Portugal, séc. XVIII (2ª metade)

330 x 132 x 149 cm

Inv.º 56



¹⁷³ Documentação não catalogada, existente no Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros, em Lisboa, de que incluímos alguns exemplos no vol. II deste trabalho (docs. 52 a 59).

Nota: Tipo de veículo mais próximo das fontes gráficas da época. Usado pelos membros mais novos da Família Real para passeios nas quintas e jardins dos Palácios, nomeadamente em Queluz.

Portinholas de coche (2)

Séc. XVIII

Dimensões e n.º inv.º desconhecidos¹⁷⁴

Nota: Actualmente expostas na “Oficina de entalhador” do núcleo de Vila Viçosa. A expor assentes sobre o pavimento e encostadas à parede.

Roda de coche

Séc. XVIII

Dimensões e n.º inv.º desconhecidos

Suspensório para cadeirinha (par)

Sécs. XVIII/XIX

Dimensões desconhecidas

Inv.º AV 26

Carpinteiro de caixas

Gravura (litografia)

Dimensões desconhecidas

Inv.º HD 731



Macaco elevatório

Portugal, séc. XIX

90 x 30 x 8 cm

Inv.º AV 25

¹⁷⁴ Sempre que ao longo do texto não forem indicadas as dimensões dos objectos e/ou os respectivos números de inventário é porque estes dados nunca foram publicados, podendo tratar-se ou não de peças inéditas.

Calço (2)

Séc. XVIII

Dimensões desconhecidas

Inv.º AV 30 e AV 31

A par dos objectos acima elencados, neste núcleo figurariam ainda diversas ferramentas e utensílios outrora utilizados pelos construtores de carros e demais artífices, servindo para recriar a ambiência própria das antigas oficinas de Ferreiro, Entalhador e Seleiro, um pouco à semelhança do que actualmente existe em Vila Viçosa mas de forma integrada com os veículos expostos. De entre as peças a expor destacam-se, pelas suas dimensões, a mesa de carpintaria que hoje se encontra no espaço da “Oficina” em Belém, a bigorna e a fornalha da extensão alentejana do Museu. Tal como acima referido, a recriação destes ambientes oficinais teria por base a documentação gráfica disponível, designadamente a *Encyclopédie* de Diderot e D’Alembert, da qual seriam incluídas na museografia algumas reproduções fotográficas ampliadas (figs. 64 e 65).

Núcleo 3 - A evolução dos transportes terrestres desde o início do séc. XVII ao início do séc. XX (veículos hipomóveis e de tracção humana)

Localização: Galeria subterrânea a construir, ocupando aproximadamente uma área de 1.200 m²).

Fundamentação: Mais do que propiciar ao visitante uma abordagem meramente histórica e cronológica dos carros, este núcleo terá a dupla função de apresentar um percurso evolutivo das viaturas hipomóveis e de tracção humana de acordo com as suas utilizações específicas, pondo o acento tónico nas características técnicas que diferenciam os diferentes tipos de carros e no

modo como essa evolução propiciou uma melhoria significativa das condições de locomoção e de vida das populações.

Fazendo recurso a soluções museográficas apelativas e que de algum modo permitam “transportar” para o espaço museológico as condições naturais em que os carros eram utilizados, este núcleo pretende responder às questões frequentemente colocadas pelo visitante comum¹⁷⁵, apresentando a colecção de forma clara e didáctica. Nesse sentido, utilizar-se-ão, sempre que possível, objectos contemporâneos dos carros que com eles constituirão uma unidade coerente, não fazendo depender exclusivamente da legendagem das peças a sua datação e contextualização.

Este núcleo estruturar-se-á, pois, a partir de quatro conceitos básicos: função, estabilidade, segurança e autonomia dos veículos, expressos tanto através da sequência dos espécimes apresentados como ao nível da informação escrita e gráfica disponibilizada¹⁷⁶. Os espécimes serão ordenados cronologicamente, disposição essa reforçada por um painel contínuo em jeito de “régua temporal”, colocado na extremidade superior das paredes e tendo como balizas máximas as datas da ocupação filipina de Portugal (1580) e da Implantação da República Portuguesa (1910). Para além destas datas limite, no referido painel seriam assinaladas e identificadas as principais datas da História de Portugal e da Europa, usadas como instrumento de datação imediata dos carros expostos por baixo, perceptíveis pelos públicos nacionais e estrangeiros.

Exemplificando, entre 1580 e 1640, ficaria colocado o Coche dito de Filipe II, pois trata-se de um exemplar de viagem usado à data da Restauração. No

¹⁷⁵ Tanto a nossa experiência como guia turística como os sete anos em que desempenhámos funções no MNC - onde realizámos inúmeras visitas guiadas a diferentes tipos de públicos - permitiram-nos ter uma noção real das dúvidas que mais frequentemente se colocam ao visitante médio. Questões como o peso de cada viatura, o tipo de condução e de tracção, o sistema de travagem e as dificuldades de locomoção inerentes são, de facto, as perguntas mais recorrentes e às quais a exposição deve *ab initio* procurar responder.

¹⁷⁶ Para que quem nos lê possa mais facilmente acompanhar o discurso e inteirar-se da temática que nos ocupa, em anexo incluímos um pequeno texto de síntese que há algum tempo elaborámos para nossa própria orientação (doc. 51, vol. II).

extremo oposto, ficaria uma das *calèches* das equipagens da Presidência da República.

A disposição dos carros em dois “UU” invertidos e contidos (docs. 49 e 50, vol. II), permitiria manter a ordenação temporal prevista e, por comparação, distinguir de entre os veículos hipomóveis usados entre o início de Seiscentos e a aurora do séc. XX, os carros urbanos e aqueles que serviam unicamente em actividades lúdicas ou de recreio fora das cidades (passeios em quintas e caçadas, por exemplo). Este esquema possibilitaria ainda ao visitante estabelecer com facilidade conexões visuais entre os subgrupos definidos.

Contrariamente ao critério adoptado para o núcleo 1, cujo principal objectivo consiste em dar ao visitante uma imagem de conjunto de um cortejo de gala e da relação entre os seus diversos componentes - razão pela qual o essencial da informação foi remetido para textos de parede complementados com tabelas de peça bastante sintéticas -, aqui cada objecto exposto será acompanhado de um pequeno texto analítico (máximo de 90 palavras). Deste modo, pretende-se chamar a atenção do visitante para principais características técnicas de cada viatura, relacionando-a com as já apontadas para o espécime anterior.

Ao privilegiar o conceito de inovação, criar-se-á um elo de ligação absolutamente transversal a todos os carros, resumindo-se nas respectivas tabelas o essencial da mensagem. Já os textos de parede¹⁷⁷, onde continuará a estar presente o binómio texto de síntese/citação histórica, destinar-se-ão a contextualizar em termos sociológicos e mentais a realidade na qual se inserem os veículos expostos.

- Diferenças estruturais e tecnológicas entre o coche, a berlinda e a carruagem: suspensão da caixa e segurança dos passageiros;
- Carros de viagem e veículos citadinos;

¹⁷⁷ Tendo em conta que só uma pequena percentagem dos visitantes dos museus lê, efectivamente, os textos de parede e que, no caso em apreço, os grupos turísticos não têm sequer tempo para o fazer, assumimos claramente dois níveis de informação: o primeiro e mais imediato ao nível das tabelas e o segundo, mais abrangente e de contextualização, em painéis de parede e afins.

- Evolução do carro de viagem de eixo fixo para o coche munido da “quinta roda” e de rodado dianteiro autónomo;
- Sistema de suspensão: das molas laminadas ao sistema de molas em “C” das carruagens oitocentistas;
- Dificuldades técnicas: mudança de rodas, estabilidade do habitáculo e manobra da viatura.

Atendendo ao facto de o Museu Nacional dos Coches estar integrado, do ponto de vista arquitectural, no conjunto palaciano de Belém que a partir de 5 de Outubro de 2004 acolhe o novo Museu da Presidência¹⁷⁸, no espaço outrora ocupado pelas antigas garagens do Palácio, urge estabelecer uma ligação entre as duas unidades museológicas, mesmo que estas sejam unilaterais. Assim, alguns dos últimos espécimes deste núcleo expositivo serão, necessariamente, carros oitocentistas encomendados ou ulteriormente utilizados pelo Serviço da Presidência.

Seleção dos objectos a expor e sua relação no discurso expositivo:

a) Viajar sobre rodas...ao longo dos séculos

Coche de Filipe II

Espanha, séc. XVII (início)

572 x 185 x 241 cm

Inv.º 1



Nota: Como se sabe, trata-se do coche mais antigo da colecção e um exemplar absolutamente raro em todo o mundo. Tendo servido ou não a Filipe II

¹⁷⁸ Em 1980, a Sala de Jantar do Palácio de Belém, que não era utilizada, foi transformada em Museu da Presidência, onde se expunham as ofertas de chefes de Estado estrangeiros ao Presidente da República Portuguesa. Pouco tempo depois o museu transitaria de lugar e à presente data encontram-se já concluídas as obras de adaptação das antigas garagens em museu, cujo programa museológico não prevê ou sequer intui qualquer tipo de ligação com o Museu Nacional dos Coches, limitando-se a apresentar cronologicamente as diferentes fases da República Portuguesa e a sucessão de Presidentes, com recurso ao multimédia e ao escasso acervo, constituído por representações oficiais dos habitantes do Palácio, das ofertas a estes feitas e às Ordens Honoríficas.

aquando da sua visita à cidade de Lisboa em 1619, este coche arcaico interessa sobretudo como exemplo de viatura de viagem utilizada pela Corte e pela alta nobreza ibérica na primeira metade de Seiscentos, *inclusive* à data da Restauração. Em frente ao rodado dianteiro do coche, seria colocado um obstáculo (tronco de árvore ou monte de pedras, por exemplo) para que chamasse a atenção do visitante para a impossibilidade de manobra do carro, quando em marcha, face às adversidades de percurso.

Para contextualizar temporalmente o carro, junto ao mesmo seriam expostos os seguintes objectos:

Cama de campanha

Portugal (?), séc. XVIII

99 x 55 x 53 cm

Inv.º AV 10



Retrato de D. João IV

Óleo sobre tela

José de Avelar Rebelo (atribuição), ca. 1640

114 x 90 cm

Inv.º HD 2



Retrato de D. Luísa de Gusmão

Óleo sobre tela

José de Avelar Rebelo (atribuição), ca. 1640

115 x 88 cm

Inv.º HD 3



Coche de D. Maria Francisca de Sabóia (I)

França, séc. XVII (2ª metade)

588 x 197 x 250 cm

Inv.º 2



Nota: Primeiro exemplar de caixa fechada, com decoração pictórica. Contrariamente ao seu antecessor que era conduzido por tronqueiro e sota, este coche já possui banco para cocheiro. A grande inovação técnica consiste no modo de ligação da viga de sustentação ao rodado dianteiro, por meio de arcos ditos em “pescoço de cisne”. Suspensão ainda arcaica, sem molas.

Retrato de D. Maria Francisca de Sabóia

Óleo sobre tela

Autor desconhecido, ca. 1665

133 x 93 cm

Inv.º HD 6



Retrato de D. Pedro II

Ca. 1945 (réplica do original seiscentista existente no Palácio de Sintra)

65 x 90 cm

Inv.º HD 7



Coche dito “dos Patriarcas”

França, séc. XVII (finais)

575 x 207 x 275 cm

Inv.º 4

Nota: Relativamente ao anterior, este coche revela-se muito mais cómodo e moderno, estando munido de molas de suspensão não de aço, como frequentemente se afirma, mas em ferro pudelado.

Coche dito de D. José I
Portugal, séc. XVIII (1ª metade)
642 x 225 x 298 cm
Inv.º 22



Nota: Exemplar já munido de travão de cremalheira para fixação das rodas posteriores, à semelhança de muitos outros coches seus contemporâneos. Com esta nova exposição, aproveitar-se-ia para desfazer o mito segundo o qual este coche de aparato teria sido construído para o rei D. José I de Portugal¹⁷⁹.

Saco para serviço dos coches (2)
Portugal, séc. XVIII (2ª metade)
Dimensões desconhecidas
Inv.º HD 586 e HD 587

Arreios de tiro “à portuguesa” (2)
Portugal, séc. XVIII (3º quartel)
Dimensões desconhecidas
Inv.º A 585 e A 586

Nota: Peças inéditas, em reserva. São pequenas caixas cilíndricas, com uma estrutura de vime, revestidas a damasco de seda carmesim. Serviam para transportar pequenos objectos indispensáveis aos passageiros em viagem.

¹⁷⁹ Em 1987, João Castel-Branco Pereira escrevia “O coche denominado de D. José I é, em nossa opinião, da década de 20. (...) A exuberante obra de talha (...) sugere-nos uma interpretação romana do *carrosse moderne*.” (In *Viaturas de Aparato em Portugal*. Lisboa: Bertrand Editora, 1987, p. 28). À semelhança do que pensava o então conservador do MNC, também nós tivemos oportunidade de, uma década mais tarde, reforçar a ideia de que o fabrico deste carro seria muito anterior ao reinado de D. José I, atendendo às suas características formais, à qualidade da decoração e à própria leitura iconológica que esta permite fazer (leia-se, a propósito, o comentário incluso no campo “Historial” da ficha de inventário disponibilizada on-line através do motor de pesquisa MatrizNet - www.matriznet.ipmuseus.pt). Não obstante estas reavaliações fundadas - apenas, é certo - em evidências físicas, as modernas publicações do MNC continuam a atribuir a propriedade do coche a D. José I e a aceitar o seu fabrico português (ca. 1765).

Berlinda da Casa Real

França, séc. XVIII (2ª metade)

575 x 214 x 290 cm

Inv.º 27



Berlinda da Casa Real

França, séc. XVIII (ca. 1770-80)

Dimensões desconhecidas

Inv.º 40



Nota: Esta berlinda, de finais da década de 1770, anuncia já os perfis das carruagens de gala de fabrico inglês, com molas de suspensão em “C”. Actualmente integrada no núcleo de Vila Viçosa (Cocheira Real).

A inclusão deste veículo neste núcleo da exposição permanente terá ainda por objectivo a revisão de algumas teorias e interpretações até hoje veiculadas e unanimemente aceites, contribuindo para a reposição da veracidade histórica a que os museus também estão obrigados.

A consulta de fontes documentais inéditas existentes no Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros veio provar que não obstante as profundas alterações estruturais resultantes da Revolução de 1789, inclusivamente na economia de mercado, muito tempo decorreria antes que os prestigiados fabricantes franceses de carros fossem destronados do lugar cimeiro que ocupavam no seio desta indústria, continuando a ser os principais fornecedores da Casa Real e, por osmose, da nobreza e da burguesia nacionais.

Sediada no Brasil, a Família Real Portuguesa continuaria a mandar vir de França diferentes tipos de veículos, muitos dos quais pesados e imponentes modelos de aparato como os que D. João encomendou em Paris ao segeiro e ao seleiro de S.A R. o Duque de Bérry, Michalou e Temblay Jeune, por intermédio do seu ministro plenipotenciário, Cavaleiro de Brito, em 1819. (docs. 52 a 59, vol. II).

Arreio de tiro “à inglesa” (2)

Portugal (?), séc. XIX (meados)

Dimensões desconhecidas

Inv.º A 653 e A 644

Sege das Plumas

Portugal, séc. XVIII (finais)

470 x 185 x 230 cm

Inv.º 48



Carruagem da Coroa

Inglaterra, 1824

Fabricante: Garrett, Londres

456 x 198 x 270 cm

Inv.º 43



Dormeuse

Portugal, 1816-1826

645 x 240 x 245 cm

Inv.º 42



Nota: Carro de viagem privativo da época de D. João VI, cujas armas ostenta nas portinholas.

Saco de viagem

Séc. XIX (início)

Dimensões desconhecidas

Inv.º A 3154

Coupé

Portugal, séc. XIX

Fabricante : Gomes, de Lisboa

198 x 178 x 325 cm

Inv.º 86



Mala-posta

Inglaterra, 1850-1860

390 x 210 x 355 cm

Inv.º 74



Nota: Transporte colectivo interurbano, com lugar para dezasseis passageiros e três ordens de bilhetes. Carro pesado e de grandes dimensões. Apresentado conjuntamente com o malote abaixo referido.

Malote

Séc. XIX

Inv.º A 3157

Acidente de mala-posta

Litografia colorida

Dimensões desconhecidas

Inv.º HD 765

Clarence

França, 1850-1900

Casa Binder, Paris

200 x 180 x 380 cm

Inv.º 102



Phaéton (ou Fétone)

França, 1850-1900

Fabricante : A. C. C. & Cie, Paris

250 x 170 x 245 cm

Inv.º 106



Nota : Este carro pertenceu à colecção do Conde de S. Martinho, D. José de Siqueira.

Barouche

França, 1870-1900

Fabricante : Mülbacher, Paris

235 x 190 x 400 cm

Inv.º 104



Nota : Este carro foi adquirido pela Casa Real Portuguesa no último quartel do séc. XIX, tendo passado no período pós-República para as Equipagens da Presidência. Também designado por “Carruagem à Daumont” devido ao sistema de atrelagem¹⁸⁰. O termo *Barouche*, de origem inglesa, identifica uma *calèche* - ou caleça - de oito molas.

¹⁸⁰ O sistema de atrelagem dito “à Daumont” consistia, basicamente, na atrelagem a quatro cavalos guiados por dois condutores.

Victoria

França (?), 1890-1900

180 x 140 x 250 cm

Inv.º 96



b) Veículos de cidade

Liteira

França, séc. XVIII

179 x 98 x 184 cm

Inv.º 65



Liteira

Itália, séc. XVIII

379 x 160 x 165 cm

Inv.º 66



Liteira e liteireiro (ou muleteiro)

Desenho à pena

Domingos António de Sequeira,

séc. XVIII (finais)

25 x 20 cm

Inv.º HD 49¹⁸¹



¹⁸¹ À semelhança de muitos outros desenhos, também este pertence efectivamente ao Museu Nacional de Arte Antiga, encontrando-se no MNC em situação de depósito de longa duração. Não obstante, a peça foi indevidamente inventariada no acervo do museu de Belém, sendo urgente clarificar a sua incorporação, eventualmente com recurso à transferência definitiva.

Nota: A inclusão deste desenho de um dos maiores artistas portugueses de finais do séc. XVIII e início do séc. XIX tem por objectivo ilustrar o modo de condução de uma liteira, meio de transporte que evoluía à razão de 4 a 5 Km/h.

Sege dos Óculos

Portugal, séc. XVIII (finais)

470 x 185 x 230 cm

Inv.º 50



Nota: Frequentemente utilizada como veículo de aluguer, a sege tanto servia em percursos citadinos como em trajectos de curta e média duração nas zonas limítrofes. São muitos os relatos (literários e outros) de deslocções em seges deste tipo, sendo que todos eles são unânimes em considerá-las muito desconfortáveis. Puxadas por dois cavalos – o da sela e o das varas -, as seges eram conduzidas por boleeiro que seguia montado na besta de sela. Uma sege é também o tipo de viatura representada no desenho abaixo.

Atentado a D. José I

Desenho a sanguínea

D. Fernando II, 1859

22 x 30 cm

Inv.º HD 65



Cadeirinha

França, séc. XVIII (2ª metade)

160 x 92 x 79 cm

Inv.º 69



Cadeirinha do 1º Conde de Farrobo

Portugal, séc. XIX (início)

89 x 73 x 162 cm

Inv.º 70



Calèche (ou Caleça)

Portugal, séc. XIX

Fabricante : Anastácio Fernandes & C.^a, Lisboa

Dimensões desconhecidas

Inv.º 94

Landau

Séc. XIX (meados)

210 x 170 x 335 cm

Inv.º 89



Velocípede

Inglaterra, 1880-1900

148 x 75 x 182 cm

Inv.º 60



Nota: Na transição entre este núcleo e o seguinte, seriam expostas duas das três berlindas processionais da colecção do Museu¹⁸², por constituírem por si sós um núcleo distinto dos demais e por serem veículos que tanto serviam em percursos dentro da cidade como fora dela, integrando o Círio de Nossa Senhora do Cabo.

Berlinda processional

Portugal, séc. XVIII (1ª metade)

413 x 158 x 311 cm

Inv.º 61

¹⁸² Eram originalmente três as berlindas processionais do Círio de Nossa Senhora do Cabo, conforme pode ser confirmado no inventário do Museu e através de publicações mais antigas, em que o terceiro exemplar aparece descrito e representado fotograficamente. Também no MatrizNet pode ser consultada a ficha de inventário da terceira berlinda processional cujo paradeiro desde há alguns anos se desconhece.

Berlinda processional
Portugal, séc. XVIII (finais)
364 x 176 x 262cm
Inv.º 63



c) Carros usados em actividades cinegéticas e de lazer

Cabriolet (carrinho de passeio)
Portugal, séc. XVIII (2ª metade)
381 x 136 x 162 cm
Inv.º 53



Phaéton (fétone) de criança
Inglaterra, séc. XIX
195 x 119 x 130 cm
Inv.º 77



Carrinho de criança
Itália, séc. XIX (2ª metade)
Fabricante: Cesare Sala, Milão
285 x 109 x 149 cm
Inv.º 58



Milord (carrinho de criança)
Portugal (?), séc. XIX (finais)
154 x 66 x 86 cm
Inv.º 113



Tonneau

Portugal (?), 1801-1820

176 x 150 x 315 cm

Inv.º 88



Char-à-bancs (ou Charabã)

Portugal (?), ca. 1880-1900

160 x 165 x 240 cm

Inv.º 111



Break (ou Breque)

Portugal (?), séc. XIX (2ª metade)

180 x 180 x 250 cm

Inv.º 108



Aranha

Portugal (?), séc. XIX

169 x 150 x 110 cm

Inv.º 84



Carro de canudo

Portugal, Alentejo, séc. XIX

Sécs. XIX-XX (transição)

Dimensões e n.º inventário desconhecidos



Núcleo 4- A história do Museu Nacional dos Coches, de 1905 à actualidade

Localização: *Mezzanine* a construir no Salão Lateral (área de ca. 400 m²)

Fundamentação: Núcleo fundamentalmente documental e narrativo, que dará conta da evolução história da instituição, desde a sua fundação até às alterações produzidas por força da actual proposta de reprogramação e requalificação do museu.

Considerando o duplo acesso ao núcleo expositivo – pela escadaria nobre do vestíbulo ou pelo(s) elevador(es) de ligação entre o piso subterrâneo e o *mezzanine*¹⁸³ -, este foi estruturado em três subnúcleos temáticos, de modo a facultar ao visitante uma percepção global e coerente da mensagem, independentemente da via de entrada e do modo de aproximação. Assim, a abordagem a este núcleo seria feita quer pela via histórica (evolução da entidade museal, desde a sua criação ao séc. XXI, e subseqüentes transformações operadas no edifício), quer pela via patrimonial, ou seja, a constituição e salvaguarda do acervo, respectivamente para quem acesse pelas entradas norte e sul.

Cada um destes três subnúcleos documentais, identificados pelas siglas 4A, 4B e 4C, fica subordinado a um conceito-chave: mudar, comunicar e preservar (cf. doc. 45, vol. II). O primeiro, sintetizará o percurso realizado pelo museu em

¹⁸³ A saída para o piso térreo ficaria reservada aos visitantes com necessidades especiais e aos funcionários do Museu em período de montagem de exposições temporárias.

quase um século de existência, tendo por base a sempre premente necessidade de ampliação das instalações para uma apresentação condigna do acervo e as sucessivas acções de modernização promovidas pelos seus dirigentes.

O segundo, desenvolver-se-á a partir de uma das funções maiores do museu: a comunicação. Desde a apresentação das principais actividades promovidas pelo Serviço de Educação do Museu à sua participação em circuitos internacionais de exposições, passando pela realização de visitas oficiais a Chefes de Estado e personalidades de alto gabarito, pela divulgação das colecções, presença na Internet e parcerias culturais dentro e fora do País, todas estas vertentes serão abordadas tendo em conta o passado e o presente da instituição.

Por último, no terceiro subnúcleo apresentar-se-ão as colecções do MNC, não sob o ponto de vista da sua identificação na medida em que todas elas estão representadas na exposição permanente, mas enquanto processo histórico subjacente à formação do próprio acervo (modos de incorporação, principais proveniências dos bens, práticas de inventário e de documentação). Mas porque o conceito “Preservar” não se extingue na integração do património móvel em ambiente museal, serão igualmente apresentadas ao público as principais campanhas de conservação e restauro levadas a cabo pelo Museu, com uma ênfase especial para o processo de restauro do *Coche dos Oceanos*.

Seleção dos objectos a expor e sua relação no discurso expositivo:

Subnúcleo 4A – Mudar – Os objectos serão apresentados segundo uma lógica cronológica determinada pelas sucessivas direcções da instituição.

Planta do Picadeiro Real de Belém (reprodução)

IAN/TT

Cota: Casa Real, Almoxarifado de Belém. Pasta 2,

Plantas 151 e 152 (Arquivo Histórico do Ministério das Finanças)

Nota: A inclusão desta planta na exposição permanente seria, obviamente antecedida de pedido feito ao legítimo proprietário do bem, o Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo.

Retrato de D. Maria I

Óleo sobre tela

Giuseppe Troni, ca. 1785-1795

42 x 32 cm

Inv.º HD 17



Retrato de D. João VI

Óleo sobre tela

Autor desconhecido, séc. XVIII (finais)

208 x 107 cm

Inv.º HD 21



Nota: Estes retratos régios ilustram os principais promotores da construção do Picadeiro Real, ficando junto à planta do primitivo edifício e do texto analítico intitulado *O Picadeiro Real de Belém*.

Planta do *Picadeiro Real de Belém* (com indicação das transformações a realizar para adaptação a museu)

Rosendo Carvalheira (atribuição), ca. 1904

Lápis e aguada

Escala: 1:100

69,5 x 121 cm

Inv.º HD 101

Auto de Inauguração do Museu dos Coches Reais

Livro manuscrito

34 x 25 cm

Inv.º HD 120

Nota: Considerando tratar-se de um documento histórico único que, à semelhança das demais espécies bibliográficas exige particulares cuidados de conservação e apenas pode ser exposto à luz por períodos muito curtos, seriam executadas reproduções fotográficas de grande qualidade, à escala, destinadas a substituir o original e periodicamente renovadas.

Aspecto do Museu dos Coches à data da inauguração

Fotografia p/b

Dimensões desconhecidas

Arquivo fotográfico MNC (s/ n.º inv.º)

Repartição das Reais Cavalariças – Armário XVII

Fotografia p/b

Lisboa, 1905

17 x 12 cm

Inv.º HD 749



D. Amélia de Orleães e Bragança/ Tenente-Coronel de Cavalaria Alfredo de Albuquerque

Fotografia p/b (2)

Vidal & Fonseca Fotógrafos, Lisboa, s.d.

63x51 cm; 57,5x46 cm

Inv.º HD 114 e HD 123



Nota: Estes últimos objectos ilustram o período da fundação do Museu: transformações operadas no edifício e rosto dos protagonistas da iniciativa. Em

substituição do tradicional texto de parede, estudar-se-á a possibilidade de incluir nesta fase da exposição uma máquina de distribuição automática de jornais, onde os visitantes poderão adquirir - por uma quantia predefinida - um exemplar parcialmente policopiado do jornal *O Século* (edição de 26 de Maio de 1905) contendo a descrição pormenorizada da cerimónia de inauguração do Museu.

Planta - 1º projecto para anexo do MNC

Rosendo Carvalheira (atribuição), ca. 1906

Lápis e aguada

Escala: 1:100

68 x 126 cm

Invº HD 100

Alçados e cortes - 1º projecto para anexo do MNC

Rosendo Carvalheira (atribuição), ca. 1906

Lápis e aguada

Escala: 1:100

58,5 x 99 cm

Invº HD 97

Retrato de Luís Keil

Fotografia p/b

Autor desconhecido

Arquivo fotográfico do MNC (s/ n.º inv.º)

Plantas do Museu Nacional dos Coches - Projecto de ampliação do Museu para nascente (1º e 2º pavimentos) (reprodução)

Raul Lino (atribuição), 1941

Escala: 1:100

50 x 70; 30 x 70 cm

DGEMN - Direcção Regional de Lisboa

Fotos do transporte dos carros para o Salão Novo (2)

Positivo p/b

Estúdio Novais, Lisboa, s.d.

Arquivo fotográfico do MNC

Facturas referentes a pagamentos efectuados a fornecedores
e restauradores dos carros (2)

Arquivo do MNC

Fotografia referente à inauguração do Salão Novo

Arquivo fotográfico do MNC

Nota: Estes últimos objectos ilustram as mais importantes obras de ampliação do MNC, na década de 1940, com a construção do Salão Novo.

Estudo para apresentação dos coches no Salão Nobre (3)

Desenho a tinta da China sobre papel vegetal

Escala 1:100

S/n., Junho de 1962

72,5 x 43; 62,2 x 29; 63 x 30 cm

Inv.º HD 744 a HD 746

Planta “de amarelos e encarnados” + reproduções em
miniatura dos carros

S/n., 1963

Escala 1:100 (planta); 1:50 (miniaturas)

Inv.º HD 743

Fotografias das vitrines (novo programa museográfico) (3)

Positivo p/b

Estúdio Novais, Lisboa, s.d.

Arquivo fotográfico MNC

Fotos da derrocada de 1975 e da transferência dos carros

Para o Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha

Arquivo fotográfico do MNC

Cartaz

Exposição de carruagens dos séculos XVIII, XIX e XX /

Vila Viçosa

Carlos Lemos (designer gráfico), 1984

65 x 45 cm

Arquivo do MNC

Fotografias das cavaliariças do Palácio de Vila Viçosa

onde se encontra instalado o núcleo do MNC (2)

Arquivo fotográfico do MNC

Projecto de arquitectura referentes às obras de ampliação e de requalificação do MNC + documentação gráfica a seleccionar de entre o material disponível para ilustração da última grande campanha de obras que veio a conferir ao Museu o seu aspecto actual.

Subnúcleo 4B – Comunicar – Pensado para o público em geral, este subnúcleo dará particular atenção aos visitantes invisuais. Por esta razão, serão incluídas na exposição algumas réplicas de objectos do acervo que, tendo marcado etapas significativas no historial dos Serviços Educativos do Museu, também no presente contexto continuarão a desempenhar um papel importante junto de um público com necessidades especiais, uma vez que poderão ser tacteados.

Prontuário analítico dos carros nobres (...)

Monsenhor Pereira BOTTO

Lisboa: Imprensa Nacional, 1909¹⁸⁴

Postais ilustrados (8/38)

Carros do acervo

2ª edição, posterior a 1910

Arquivo do MNC

Catálogo Descritivo e Ilustrado do Museu Nacional dos Coches

Luciano FREIRE

Lisboa: MNC, 1923

Cadeirinha

Réplica moderna e em tamanho natural de uma cadeirinha oitocentista (Serviços Educativos do Museu)

Madeira, couro verde, pregaria

Dimensões desconhecidas

S/ n.º inv.º

Berlinda

Réplica em miniatura de berlinda setecentista

Designer Pedro Beltrão

Dimensões desconhecidas

Inv.º HD 758

Projectção permanente de vídeo promocional (VHS)

O Museu Nacional dos Coches

¹⁸⁴ O Museu possui vários exemplares desta obra que há bem pouco tempo ainda podia ser adquirida na loja do MNC, pelo que poderá estar sempre um exemplar em exposição.

Subnúcleo 4C - Preservar - Visando apresentar sucintamente as diferentes colecções do acervo por ordem cronológica de incorporação, este subnúcleo dará naturalmente preferência àquelas que não puderam ser apreciadas pelo visitante ao longo da exposição permanente. Neste sentido, os primeiros objectos seleccionados aludem ao “Fundo Antigo” do Museu - núcleo de Armas e peças de propriedade privada da Família Real. Seguidamente, destaca-se a colecção de Indumentária Civil, de que restam apenas alguns exemplares depois de criado o Museu Nacional do Traje e, por último, representam-se outras colecções geradas a partir da iniciativa pessoal de antigos directores do Museu, bem como de doações recentes.

Numa segunda parte deste subnúcleo, colocar-se-á a tónica na questão da Conservação e Restauro das colecções, oferecendo ao visitante uma perspectiva genérica das principais intervenções realizadas sobre o acervo museológico.

Bandeira da Monarquia
Portugal, séc. XIX (finais)
Dimensões desconhecidas
Inv.º HD 185

Espadim
Portugal (?), 1750-1775
Cristal, prata e ferro
102,5 x 9 cm
Inv.º F 1167



Espada
Portugal (Lisboa), 1820
Prata, marfim, madeira e aço
92 x 10,5 cm
Inv.º F 2218



Espada

Portugal, 1820-1850

Metal prateado, aço e veludo de seda

79 x 11,5 cm

Inv.º F 1216



Pistola de pederneira

Portugal, Porto, 1816

39,2 x 8,2 cm

N.º de ordem: 4350



Trabuco de pederneira

Inglaterra, Londres, séc. XIX

Fabricante: Tower of London

83,7 x 12,5 cm

N.º de ordem: 4348



Coldre para pistolas (par)

Portugal, séc. XVIII (2ª metade)

49 x 15,8 cm

N.º de ordem: 4181

Nota: Estas peças serão expostas em vitrine própria. O número de espécimes análogos nas colecções do Museu permitem assegurar a rotação periódica dos objectos que, aliás, não colocam particulares problemas de conservação pelos materiais em que são feitos.

Selim à militar da montada de D. Carlos I

Portugal (?), séc. XX (início)

Dimensões e n.º inv.º desconhecidos

D. Carlos I a cavalo

Vidal & Fonseca, Lisboa, s.d.

Fotografia p/b

63 x 50 cm

Inv.º HD 115

Nota: A museografia assegurará a relação íntima entre estas duas últimas peças.

Manto da Rainha D. Amélia

França (Paris), ca. 186

Veludo de seda; fio de prata

363 x 165 cm

Inv.º HD 1



Nota: Esta peça emblemática será exposta isoladamente, em perfeitas condições ambientais, lumínicas e de segurança, considerando que também a ela se aplica o conceito de “tesouro nacional”. A vitrine que vier a ser concebida para receber este espécime têxtil deverá permitir a futura adaptação a outro tipo de objectos¹⁸⁵, de menores dimensões, pois tratando-se o manto régio de uma peça bastante frágil e que já esteve exposta durante demasiado tempo, não se admite a sua exposição continuada por períodos superiores a três meses.

Retrato de Luciano Freire

Luís de Ortigão Burnay, 1922

Reprodução fotográfica a partir de desenho

Dimensões desconhecidas

Arquivo fotográfico do MNC (s/ n.º inv.º)

¹⁸⁵ Existem em reserva alguns chapéus e acessórios remanescentes da antiga colecção de Traje Civil – maioritariamente espécimes têxteis – que poderão vir a ocupar o lugar do manto régio na exposição permanente.

Bandeira da República
Portugal, séc. XX (início)
Cordoaria Nacional
Dimensões desconhecidas
Inv.º HD 465

Retrato do Príncipe D. José
Autor desconhecido, séc. XVIII (ca. 1780)
Óleo sobre tela
95 x 74 cm
Inv.º HD 18



Projecto para Coche
Desenho a guache e dourado
Itália, meados do séc. XVIII
50,4 x 98 cm
Inv.º HD 46

Nota: Estas peças têm por objectivo aludir a duas das novas colecções que se iniciam sob a direcção de Luciano Freire: série de retratos régios e documentação gráfica alusiva aos carros.

Uniforme de Oficial-Mor da Casa Real
Ca. 1890-1910
Flanela de lã, seda, cetim. Bordado a fio de ouro
Dimensões desconhecidas (só parcelares)
Inv.º C 39



Nota: Uniforme de Oficial-Mor da Casa Real Portuguesa, da época de D. Carlos I e de D. Manuel II. Pertenceu ao 2º Conde do Cartaxo, D. Jorge José de Melo

(Lisboa, 1857-1922), e foi doado ao MNC pelos descendentes. Existem outros uniformes completos no acervo que garantem a rotatividade das peças, às quais se aplicam os princípios de conservação acima descritos para o manto régio.

Aspectos museográficos:

- Divisórias amovíveis definirão percursos ziguezagueantes que induzam à descoberta. Cada um dos subnúcleos será identificado por uma cor específica e a informação textual resumir-se-á a breves textos de parede (serigrafados).

Núcleo 5 - A Cavalaria em Portugal: diferentes vertentes

Localização: Galeria I e salas do 1º piso do edifício principal (a sul e a nascente), ficando assim distribuídos no espaço os seus subnúcleos, depois de assegurada a sua interligação física e a necessidade de incluir no percurso uma pequena área de repouso:

5.A - A Caça - Actual gabinete da direcção (com ligação directa ao núcleo 4);

5.B - Cavalaria no feminino: a Amazona - Actual sala polivalente;

5.C - Tauromaquia - Actuais reservas gerais;

5.D - Arte da Picaria e o Picadeiro Real (torneios e jogos equestres) - Galeria I¹⁸⁶.

Os percursos definidos e a componente museográfica acentuarão as relações estreitas entre estes subnúcleos, particularmente entre os dois últimos que em termos históricos se sucedem e completam. Efectivamente, depois do prestígio alcançado pela Arte Equestre na segunda metade do século XVIII, com as invasões napoleónicas esta sofre uma interrupção prolongada e chega mesmo a conhecer o abandono, resultante do saque de cerca de seis centenas de cavalos

¹⁸⁶ Embora em termos do discurso expositivo fosse preferível que este subnúcleo antecederesse o dedicado à Tauromaquia, optámos por colocá-lo na Galeria I pelas conotações imediatas que este mantém com o espaço do antigo Picadeiro.

Lusitanos das estrebarias da Corte e da partida da Família Real para o Brasil. Só graças a pontuais investidas dos cavaleiros tauromáquicos nas arenas, esta arte seria gradualmente resgatada do esquecimento atraindo novos adeptos, já em pleno período liberal.

Por estas razões históricas, o subnúcleo da Arte da Pícaria seria iniciado com uma alusão à Coudelaria de Alter e ao cavalo Lusitano que, por ser um animal de grande coragem, carácter afável e tamanho médio, servia de igual modo as mais exigentes exibições como a dressage e as duras necessidades do toureio equestre. A pintura a óleo de Delerive intitulada Embarque da Família Real para o Brasil estabeleceria a ligação entre estes dois últimos subnúcleos.

Seleção dos objectos a expor e sua relação no discurso expositivo:

5.A - A Caça

Sela e arreios da montada alentejana de D. Carlos I

Portugal, séc. XIX (finais)

Dimensões desconhecidas

N.º de ordem: 2117

Busto de D. Carlos I

Simões Sobrinho,

Gesso bronzeado

Inv.º HD 108

Sela e arreios da montada alentejana do Príncipe Luís Filipe

Portugal, séc. XIX (finais)

Dimensões e n.º inv.º desconhecidos

Albardão

Andaluzia, séc. XIX (2ª metade)

Dimensões e n.º inv.º desconhecidos

Espingarda

Inglaterra, ca. 1775-1800

Fabricante: Lacy & C., Londres

149 x 12,2 cm

Inv.º AR 26



Nota: Trata-se de uma espingarda *Brown Bess* do modelo *India Pattern*, destinada às tropas de Infantaria. Fazia parte, certamente, de um conjunto de armas adquiridas pelo governo português a Inglaterra em 1797. Foi incluída na exposição permanente em substituição de uma espingarda de caça, inexistente nas colecções do MNC.

Cartucheira

Portugal, séc. XVIII

Couro e veludo de seda

Inv.º AR 19

Bolsa de caça

Séc. XIX

Dimensões desconhecidas

Inv.º A 3166

Trompa de caça (3)

Lisboa, Arsenal Real do Exército

(Fundição de Cima)

Séc. XIX

D. 40 cm

Inv.º IM 1 a IM 3



5.B - Cavalaria no feminino: a Amazona

Selim e arreios e mantinha da montada da Rainha D. Maria II

Inv.º A 1286, A 1702, A 1799, A 1856, A 1930 e A 1933

Retrato de D. Maria II

Óleo sobre tela

John Simpson, 1834

129 x 104,2 cm

Inv.º HD 28



Estribo de caixa + Modelo

Portugal, séc. XVIII

Portugal, ca. 1770-1790

Madeira (nogueira) e bronze

14,7 x 11,5 x 23,5 cm

Inv.º A 719 e A 720



Nota: Estas duas últimas peças seriam expostas lado a lado porque se completam.

Capa para selim de amazona

Portugal, sécs. XVIII-XIX (?)

Dimensões desconhecidas

Inv.º A 480

5.C - Tauromaquia

Sela e arreio de tauromaquia

Portugal, séc. XVIII

Madeira, couro, veludo de seda; aplicações em latão dourado e cinzelado

Dimensões e n.º inventário desconhecidos



Estribos de caixa (3 pares)

Portugal, séc. XVIII (2ª metade)

Madeira e bronze dourada/prata

21-26 x 13-14 x 13-15 cm

Inv.º A 694; A 697 e A 724



Cabeçada para azêmola (3)

Portugal, 1ª metade do séc. XIX

Couro, seda e bronze

104 x 54 x 41 cm

Inv.º A 2223 a A 2225

Peitoral para azêmola (3)

Portugal, 1ª metade do séc. XIX

Couro, metal, fio de seda e palha de milho

116 x 10 cm

Inv.º A 565 a A 567

Nota: As três cabeçadas fazem conjunto com os peitorais de guizeiras, razão pela qual as peças seriam expostas lado a lado.

Bandarilhas (3)
Portugal, séc. XIX (?)
Madeira e ferro fundido
73 cm
Inv.º A 2265 a A 2267

Rojões de pêra (4 pares)
Portugal, séc. XIX (?)
Couro e ferro fundido
12 x 8 cm
Inv.º A 2971; A 2973-2975; A 3104

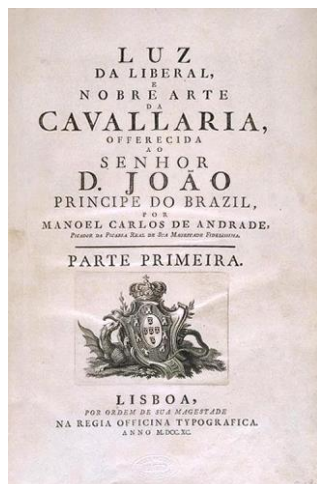
Traje de Neto (gibão, calças, luvas e chapéu)
Portugal, ca. 1899
Seda preta; plumas
Dimensões variadas
Inv.º F 1129 a F 1133



Nota: Traje usado por D. Manuel II, em criança, numa garraiada em Sintra.

5.D - Arte da Pícaria e o Picadeiro Real (torneios e jogos equestres)

Luz da Liberal e Nobre Arte da Cavalaria (...)
Manuel Carlos de ANDRADE
(frontispício e gravura reproduzindo a figura do Marquês de Marialva)
Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1790
Arquivo MNC



Nota: Por questões de conservação, pensamos que em substituição do original, deveriam ser expostas reproduções da gravura e página inicial da referida obra bibliográfica. O público seria alertado para o facto de estar na presença de uma reprodução moderna e de que o original se encontra a consulta - apenas para investigadores e sob a forma de microfilme ou outra - no Centro de Documentação do Museu.

Montada do 4º Marquês de Marialva (sela, xairel, gualdrapa, estribos de caixa e loros)

Portugal, séc. XVIII

93 x 56 x 47 cm

Inv.º A3; A236; A500 e A689

Teliz da montada do 4º Marquês de Marialva

Portugal, séc. XVIII

155 x 105 cm

Inv.º A199



Nota: Todas estas peças serão expostas como conjunto, as primeiras sobre suporte em acrílico de pé e o teliz na parede, em posição vertical, tal como sempre se apresentaram.

Lanças de roca (2)
Portugal (?), séc. XVIII
Ca. 53 cm
Inv.º A 2140 e A 2142



Argola (3)
Ferro fundido; latão
Séc. XVIII
Diâmetro 5 cm
Inv.º A 3125 a A 3127



Dardo (3)
Portugal, séc. XVIII (2ª metade)
Madeira e ferro forjado
Alt. 54 cm
Inv.º A 2161 a A 2163

Escudo de torneio (3)
Portugal (?), ca. 1770-1795
Couro, cartão e seda natural pintada à mão
63 x 53 cm
Inv.º A 2574 a A 2576



Nota: Estes escudos representam, respectivamente, o Sol, Medusa e o dragão bragantino e eram usados em exibições de alta cavalaria, contribuindo em muito para a beleza do espectáculo. Todos os três escudos se encontram desde há muito em mau estado de conservação estando, por isso, inéditos. Sem a pronta intervenção de técnicos especializados estes exemplares de grande qualidade artística perder-se-ão para sempre. A sua integração na exposição permanente afigura-se-nos uma excelente ocasião para procurar obter, com

recurso a apoio mecenático, o financiamento indispensável à sua recuperação, que se antevê morosa e dispendiosa. O escudo em que se representa a cabeça de Medusa seria usado para simular um dos jogos equestres mais conhecido, a que aquela personagem mitológica dava nome.

Estafermo + lança de botana

Escultura de vulto perfeito

Portugal, 1787

Madeira de casquinha policromada e estofada;

ferro e couro

242 x 70 x 93 cm

Inv.º A 3122; A 2171



Embarque da Família Real para o Brasil

Nicolau Delerive, ca. 1807

Óleo sobre tela

88 x 63 cm

Inv.º HD 38



Nota: Como referido acima, esta pintura visa marcar o fim de um ciclo e o início da decadência da Arte equestre em Portugal. Ressuscitada, mais tarde, em finais do século XIX realizar-se-ia no Hipódromo de Belém o último torneio “à antiga”, onde se puseram uma vez mais em prática as tradicionais técnicas de equitação, num cenário que também recuperava parte da magnificência e outrora associada a este tipo de espectáculos. Um dos grupos oponentes (denominados fios), foi liderado pelo Infante D. Afonso Henriques, cujo traje e estandarte seguidamente se expõem, encerrando este núcleo temático.

Traje do *Fio Verde* (casaca, colete, chapéu)

Portugal, 1892

Dimensões de conjunto desconhecidas

Inv.º F 1214



Estandarte do *Fio Verde*

Portugal, 1892

Seda, fio metálico, lantejoulas e vidros

85,5 x 129 cm

Inv.º 3124



Escudo do *Fio Verde* (2)

Portugal, 1892

Couro pintado à mão e cabedal

61 x 48 cm

Inv.º A 2598 e A 2599



Infante D. Afonso como Guia do *Fio Verde*

Fotografia p/b

Vidal & Fonseca, Lisboa, ca. 1892

59 x 47,5 cm

Inv.º HD 131

Núcleo 6 - As Equipagens da Casa Real Portuguesa - Galeria III do piso superior.

Fardamentos à portuguesa para sota e cocheiro

Fotografia p/b

Leal Junior (Lisboa), ca. 1905

16,3 x 11 cm

Inv.º HD 752



Fardamentos à inglesa para sota, cocheiro e trintanário

Fotografia p/b

Leal Junior (Lisboa), ca. 1905

16,5 x 11,5 cm

Inv.º HD 754



Arreios à portuguesa e à inglesa para serviço de gala

Fotografia p/b

Leal Junior (Lisboa), ca. 1905

161,5 x 16,5 cm

Inv.º HD 753



Porteiro da Cana

Desenho a guache

Portugal, finais séc. XVIII - início séc. XIX

Dimensões desconhecidas

Inv.º HD 55

Archeiro

Pintura a aguarela

Roque Gameiro (?)

Dimensões

Inv.º HD 57

Alabarda (2)

Portugal, séc. XVIII (finais)

210 cm

Inv.º AR 5 e AR 6

Fardamentos completos “à portuguesa”
e “à inglesa” para Cocheiro

Fardamentos completos “à portuguesa” e
“à inglesa” para Sota

Bota de Sota

Portugal, sécs. XVIII/XIX

57 x 32 cm

Inv.º F 4566

Estribo de Sota

Portugal, sécs. XVIII/XIX

16 x 7 x 18 cm

Inv.º A 800

Fardamentos completos “à portuguesa” e
“à inglesa” para Trintanário

Fardamentos completos “à portuguesa” e
“à inglesa” para Moço da tábua

Fardamento completo “à inglesa” para Archeiro da
Guarda Real

(casaca, calção, colete, chapéu emplumado, luvas, sapatos de
polimento e alabarda)

Séc. XIX

Dimensões e n.º inv.º desconhecidos



Lampiões (par)
Portugal, séc. XIX
Alt. 201 cm
Inv.º AV 1 e AV2



Nota: Estes fardamentos completos da criadagem ao serviço dos coches, serão apresentados em manequins, numa vitrine única a todo o comprimento da galeria norte. Expostos aos pares, possibilitarão a comparação entre dois tipos distintos de uniformes: os ditos “à portuguesa” e os “à inglesa”. Por outro lado, o visitante ficará com uma ideia real da panóplia de criados que acompanhavam os carros em ocasiões de desfiles ou cortejos solenes. Mais, a exposição destas peças seria acompanhada de excertos da obra de Custódio José de Albuquerque *O cocheiro instruído ou breve instrução aos cocheiros, boleiros e mais criados*, Lisboa, 1792.

A imensa quantidade de fardamentos idênticos guardados nas reservas do MNC garante uma vez mais a boa rotação das peças e a manutenção integral deste núcleo.

2.3 - Programa cultural. Plano de actividades para o primeiro biénio

De acordo com os princípios e metodologias genericamente apresentados, definimos um conjunto de actividades a integrar no Plano de Actividades do Museu para o primeiro biénio após a conclusão das obras de ampliação e de requalificação anteriormente especificadas.

2.3.1. Exposições Temporárias

No primeiro biénio após a inauguração do renovado Museu Nacional dos Coches, este apresentará a público três exposições temporárias por ano, com duração bimestral ou trimestral, conforme seguidamente se refere.

Sabendo-se que no Outono/Inverno o Museu Nacional dos Coches é essencialmente frequentado por públicos escolares e grupos organizados e que na Primavera/Verão a ele afluem basicamente turistas estrangeiros, a calendarização estabelecida teve em conta as diferentes necessidades e motivações destes públicos, quer pelas temáticas escolhidas, quer pelo tipo de abordagem feita. Assim, as exposições de abertura e encerramento de cada ano, porque coincidentes com o ano lectivo, serão entendidas fundamentalmente como mostras de cariz didáctico.

Pelo contrário, as exposições pensadas para o Verão, incidirão sobre temáticas mais abrangentes, passíveis de vir a captar o interesse de um sector mais vasto e heterogéneo de visitantes. Neste pressuposto, as mostras estivais caracterizar-se-ão pela fluidez do discurso expositivo, sustentado por conexões histórico-culturais que facilitem a apreensão e compreensão da mensagem pelos seus públicos, independentemente da sua origem geográfica, língua falada ou *background* cultural.

1º Ano do biénio

a) Com inauguração no início de Fevereiro e conclusão em finais de Março

Tema: *Olha o acelera! A prevenção rodoviária no Portugal de ontem e de hoje*

Objectivos: De uma forma didáctica e divertida, pretende-se com esta exposição informar e divulgar junto dos públicos escolares -

particularmente os mais jovens - normas essenciais à segurança e à prevenção de acidentes rodoviários. Para tal, estabelecer-se-ão paralelismos entre situações reais do presente e do passado para que os visitantes possam, a partir do seu próprio conhecimento e experiência resultantes do contacto diário com o trânsito citadino, entender as dificuldades e perigos que envolviam a locomoção em carros de tracção animal. Simultaneamente, far-se-á uma abordagem diacrónica e crítica à construção e implementação dos princípios básicos da segurança na estrada.

Público-alvo: Públicos escolares (todos os níveis de ensino) provenientes de estabelecimentos de ensino da área da Grande Lisboa, com particular incidência para os alunos do 1º e 2º ciclos do Ensino Básico.

Parcerias/Patrocínios/Mecenato: Brisa, Automóvel Clube de Portugal (ACP), Instituto das Estradas de Portugal, Volkswagen Portugal (ou outro fabricante de automóveis com implantação no nosso País), Brigada de Trânsito e Projecto “Escola Segura” da Polícia de Segurança Pública (PSP), Associação Nacional de Deficientes Motores e uma companhia seguradora a determinar.

Actividades culturais paralelas: Convénio com a *Volkswagen* Portugal (ou outro fabricante de automóveis) para a realização no Anfiteatro do Museu de palestras, conferências e projecções sobre a temática em causa. Ao abrigo deste mesmo convénio seriam ainda organizadas visitas guiadas ao centro de *Crash-test* do referido fabricante automóvel, abertas ao público interessado, mediante marcação prévia.

b) Com inauguração em meados de Maio e conclusão em finais de Julho

Tema: *Arte de bem cavalgar toda a sela – A Cavalaria no Mundo*

Objectivos: Partindo do núcleo de “arreios exóticos” existente no Museu, esta exposição assumidamente trilingue (português/inglês/francês) visa apresentar ao público as principais diferenças que distinguem e caracterizam a Arte da Cavalaria em quatro continentes distintos: Europa, América (distinguindo-se América do Norte com a figura do *cowboy* associado aos *rodeos* e América do Sul, com particular destaque para a figura do gaúcho), Ásia e África.

A exposição teria como imagem promocional a alegoria pictórica das Quatro Partes do Mundo, existente num dos medalhões centrais do tecto do Picadeiro.

Público-alvo: Adultos, nacionais e estrangeiros, integrados ou não em grupos organizados.

Parcerias/Patrocínios/Mecenato: Embaixadas do México, da Índia, dos EUA, de Marrocos Fundação Oriente e Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, Museu Nacional de Etnologia, *National Geographic* (Portugal), Cinemateca Portuguesa/Museu do Cinema.

Actividades culturais paralelas: Com a colaboração da *National Geographic* e da Cinemateca, seriam calendarizadas projecções de filmes e/ou documentários relacionados com a temática da Cavalaria no Mundo e as suas diferentes expressões, seguidas de palestras a proferir por especialistas nacionais e estrangeiros (cujas participações seriam asseguradas por alguns dos parceiros e patrocinadores acima referidos).

c) Com inauguração no dia 5 de Outubro até finais de Novembro

Tema: *Recordar o Regicídio*

Objectivos: Com esta mostra, inaugurar-se-ia um ciclo de exposições evocativas de um determinado episódio ou de uma dada personalidade relevantes para a História de Portugal, com a qual o MNC encerraria anualmente o seu calendário cultural. Subordinado ao tema genérico “Recordar”, cada uma destas exposições partiria de um objecto emblemático do acervo do próprio museu - e porventura menos conhecido do grande público -, o qual daria o mote a todo o discurso expositivo, complementado com peças internas ou temporariamente cedidas por entidades terceiras.

No presente caso, o objecto seleccionado seria o *Landau* “do Regicídio”¹⁸⁷ - existente nas colecções do Museu do Palácio Nacional da Ajuda (inv.º 50864) e actualmente exposto em Vila Viçosa -, evocativo de um dos momentos mais trágicos e decisivos na História Contemporânea de Portugal e cujos protagonistas haviam estado ligados, três anos antes, à criação e consequente inauguração do Museu dos Coches Reais¹⁸⁸.

Esta exposição seria inaugurada por D. Duarte Pio de Bragança e D. Isabel de Herédia, endereçando-se ao primeiro um convite para proferir uma palestra de abertura sobre o Regicídio e o final da Monarquia Portuguesa.

Público-alvo: Público escolar do Ensino Secundário, Politécnico e Universitário - em particular do ramo das Humanidades. Público em geral.

¹⁸⁷ Por ocasião do Regicídio, a Família Real seguia neste Landau aberto, conduzido pelo cocheiro Bento Caparica, que guarda ainda nos painéis da caixa marcas dos tiros disparados no Terreiro do Paço pelos regicidas.

¹⁸⁸ Para além da Rainha D. Amélia, algumas das personalidades que em 23 de Maio de 1905 assistiram à abertura oficial do Museu dos Coches Reais, presenciaram o assassinato do Rei D. Carlos e do Príncipe Luís Filipe às mãos de Manuel Buíça e de Alfredo Costa, no dia 1 de Fevereiro de 1908. É o caso da Condessa de Figueiró, amiga da Rainha, e do Coronel Alfredo de Albuquerque.

Parcerias/Patrocínios/Mecenato: Fundação da Casa de Bragança; Palácio Nacional da Ajuda/IPPAR; Câmara Municipal de Lisboa; Real Associação de Lisboa, RTP, uma instituição bancária e uma companhia seguradora a determinar.

Actividades culturais paralelas: Inauguração da mostra por D. Duarte Pio de Bragança e D. Isabel de Herédia, seguida de uma mesa redonda. Visando uma abordagem plural à temática abordada, este evento teria entrada livre e contaria com a participação de historiadores, académicos e representantes de diferentes quadrantes políticos e ideológicos. Enquanto entidade organizadora, o Museu endereçaria convites aos Professores Fernando Rosas (Universidade Nova/Bloco de Esquerda), António Telo (Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa), ao Doutor Mário Soares, a D. Duarte Pio de Bragança, à Direcção do Museu da República e da Resistência, entre outros nomes julgados pertinentes. Para a moderação desta mesa redonda seria convidado um jornalista reputado e com experiência neste tipo de tarefas, equacionando-se ainda a hipótese de o evento vir a ter transmissão televisiva - nomeadamente no Canal 2 da RTP -, no âmbito das celebrações da Implantação da República. Nesse sentido, seriam atempadamente assegurados todos os contactos e firmados os indispensáveis protocolos entre as partes. Edição de catálogo ilustrado.

2º Ano do biénio

a) Com inauguração no início de Fevereiro e encerramento em finais de Abril

Tema: *Alegoria – A mensagem que a imagem encerra*

Objectivos: Olhar os coches setecentistas e objectos afins ou a eles associados não como simples concretizações técnicas e artísticas, mas como portadores de uma mensagem ideológica que à primeira vista nos escapa, habituados que estamos ao imediatismo do discurso visual contemporâneo, servido com maior ou menor intensidade pela palavra escrita ou falada.

Público-alvo: Públicos escolares de todos os graus e níveis de ensino - em particular estudantes e investigadores nas seguintes áreas: Belas-Artes, História e História da Arte, Sociologia, etc.

Parcerias/Patrocínios/Mecenato: Biblioteca da Ajuda, Biblioteca Nacional, Museu Nacional de Arte Antiga, *McDonald's* de Belém¹⁸⁹,

Actividades culturais paralelas: Palestra proferida pelo Prof. Doutor Carlos Moura da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova sobre o tema “Função, significado e abrangência do discurso alegórico nos séculos XVIII e XIX. Rupturas e continuidades”, com entrada livre. Publicação de catálogo em suporte de papel e também em formato electrónico, acompanhado de textos de autor (historiadores, filósofos e ensaístas convidados para escreverem sobre a temática em análise, tendo como ponto de partida um objecto à sua escolha de entre os que figurassem na exposição).

b) Com inauguração em Junho e encerramento em finais de Agosto

Tema: *A Procissão do Corpus Christi em Lisboa.*

¹⁸⁹ O estabelecimento de restauração *McDonald's* de Belém tem sido, nos últimos anos, patrocinador assíduo das actividades culturais promovidas pelo Museu Nacional dos Coches, apoio esse que entendemos dever cimentar.

Objectivo: Partindo do núcleo de objectos setecentistas que constituem o núcleo da Procissão do Corpo de Deus integrado no acervo do Museu, pretende-se recordar as origens e acentuar a importância que esta manifestação pública desempenhou - e desempenha ainda - na história e vivência da religiosidade portuguesa, e em particular na cidade de Lisboa.

Desta extraordinária procissão guardam-se no MNC as montadas e os arreios que ajazavam os magníficos cavalos do estado de S. Jorge, bem como alguns dos acessórios usados pelos “pretinhos” que o anteciam. Para além da sela e arreios do cavalo que transportava a imagem do Santo, do acervo fazem ainda parte as montadas do *Homem de Ferro* ¹⁹⁰ e do Pajem.

Temporalmente, a exposição coincidiria com o dia do Corpo de Deus (feriado nacional) e com a procissão e demais celebrações anualmente realizadas em Lisboa, certamente alheias ao conhecimento dos turistas e visitantes estrangeiros. Neste sentido, a mostra ajudaria a estabelecer a relação entre dois alicerces fundamentais da identidade nacional: a realidade museológica como sinónimo da cultural material do povo português e a sua vivência religiosa.

Público-alvo: Visitantes adultos nacionais e estrangeiros, em particular maiores de 65 anos porque mais ligados às temáticas religiosas. Para estes últimos, o Museu levaria a cabo uma campanha de divulgação personalizada, junto de lares, centros de dia e demais instituições de solidariedade social, públicas e privadas (IPSS) que na época estival se debatem com falta de alternativas lúdico-culturais para os seus utentes,

¹⁹⁰ No Estado de S. Jorge, o *Homem de Ferro* representava um cavaleiro medieval, personagem tradicionalmente desempenhada no início de Oitocentos por um galego de fretes que trajava uma armadura do século XIV e era acompanhado por criados da Casa Real. Já o Pajem seguia atrás do cavalo do Santo, papel que cabia a um rapaz ou rapariga muito jovens, ricamente vestidos.

em consequência do período de férias de muitos dos seus colaboradores e/ou das instituições de apoio.

Parcerias/Patrocínio/Mecenato: Patriarcado de Lisboa e Secretariado Nacional para os Bens Culturais da Igreja; Irmandade de Santa Cruz do Castelo; Fundação da Casa de Bragança; Câmara Municipal de Lisboa, uma instituição bancária a determinar.

c) Com inauguração no início de Outubro, até finais de Novembro

Tema: *Recordar Sidónio Pais*

Objectivo: Retomando o ciclo anunciado, a presente mostra teria como peça-chave a sela da montada militar do antigo Presidente da República Portuguesa, Sidónio Pais (1872-1918). Trata-se de um objecto desde há muito incorporado nas colecções do Museu mas nunca exposto publicamente (e por isso nunca fotografado), a partir do qual seria reconstituído o passado deste estadista, colocando-se a tónica na sua vertente eventualmente menos conhecida do grande público, ou seja, a de militar formado pela Escola do Exército e catedrático em Matemática na Universidade de Coimbra.

Público-alvo: Visitantes nacionais (públicos escolares e adultos).

Parcerias/Patrocínios/Mecenato: Academia Militar de Lisboa, Academia Portuguesa de História, Museu da Presidência, Arquivo Fotográfico Municipal, companhia seguradora (a determinar).

2.3.2. OUTRAS ACTIVIDADES

A) - Publicações

I.

Em 1995, a *Société des Amis du Musée National de la Voiture et du Tourisme de Compiègne* (França) desenvolveu, em colaboração com a *Société Equipage*, um interessante projecto de divulgação das colecções de transportes hipomóveis antigos, a que deu o nome de *Encyclopédie Multimedia L'Aventure de l'Attelage. Des origines à nos jours*.

Apesar de bastante bem estruturado e com claros objectivos científicos, culturais e educativos, este projecto nunca chegou a ser concretizado por divergência de interesses entre os parceiros, como recentemente pudemos apurar junto do conservador responsável pela colecção de veículos pertencente ao referido museu francês.

Esta Enciclopédia Multimédia, destinada ao público em geral e não somente a especialistas, organizava a informação em diferentes patamares profusamente ilustrados onde, através de uma linguagem acessível e com recurso a esquemas gráficos, o utilizador poderia cruzar dados e explorar aspectos relacionados com a evolução, as técnicas construtivas e as diferentes tipologias de viaturas de tracção animal e humana usadas no passado.

Entendendo este projecto como uma mais valia para a divulgação de uma tipologia de objectos com a qual o público está pouco familiarizado e nele reconhecendo uma directa e imediata aplicação à colecção de viaturas do MNC, julgamos ser da maior pertinência a proposta de edição conjunta desta obra em formato electrónico.

Assim, o Museu Nacional dos Coches proporia ao IPM a celebração de um protocolo editorial com o Museu de Compiègne ou com a *Réunion des Musées de France*, enquanto organismo responsável pela divulgação e comercialização das colecções públicas francesas, a edição bilingue – ou mesmo trilingue, incluindo a língua inglesa – da supracitada Enciclopédia, depois de alargados e adaptados os conteúdos à realidade museológica do MNC, que desde logo assumiria o papel de interlocutor privilegiado, responsabilizando-se ainda pela tradução e revisão final da obra.

Todos os contactos e negociações, bem como o subsequente trabalho de produção decorreriam em paralelo com o cronograma definido para a execução das obras de remodelação do MNC, que se estima em três anos consecutivos, por modo a que a o produto final pudesse ser lançado à data da inauguração do novo Museu Nacional dos Coches.

II.

Preparação, em colaboração com a Divisão de Documentação Fotográfica do IPM, da edição electrónica de colecções de imagens (de baixa resolução) representativas dos principais objectos integrados no acervo museológico. Comercializada em formato de CD-Rom de custo controlado, esta colecção substituiria os tradicionais diapositivos de 35mm que, para além de terem um tempo de vida limitado, já não respondem cabalmente às expectativas de um mercado com crescentes apetência e sensibilidade para o uso das novas tecnologias e com padrões de qualidade cada vez mais rigorosos. Veja-se, por exemplo, o que sucede ao nível do ensino, da investigação e da comunicação de massas.

B) – Acções de Formação

No segundo ano do biénio a contar da inauguração do renovado MNC, o Museu organizará um Curso de especialização no âmbito da Conservação e

Restauro do património cultural móvel, cujas linhas programáticas abaixo apresentamos, destinado a complementar a formação de base de conservadores e restauradores credenciados que queiram vir a especializar-se no restauro de veículos hipomóveis.

Ao promover esta acção, o Museu procurará, por um lado, especializar os seus próprios quadros técnicos e, por outro, constituir uma bolsa de profissionais devidamente habilitados que possam vir a colaborar com a instituição, enquanto prestadores de serviços, no âmbito da recém-criada Oficina de Restauro de Carros.

Para a concretização deste curso, cujo plano curricular apresentamos em anexo (doc. 62, vol. II), o MNC candidatar-se-á a apoios financeiros pela Rede Portuguesa de Museus, contando ainda com a colaboração do Instituto Português de Conservação e Restauro, Fundação Ricardo Espírito Santo Silva, Universidade Nova de Lisboa, Instituto Politécnico de Tomar (Centro de Restauro).

3- NOTAS FINAIS

A proposta de programação museológica que aqui apresentamos assenta, conforme exposto no Capítulo III da presente dissertação, em três pressupostos de base: i) a necessidade de revisão da missão do Museu Nacional dos Coches, implicando esta a ampliação e modernização dos espaços por modo a agilizar a gestão interna dos serviços e das colecções; ii) a presunção de que Museu e Picadeiro foram uma unidade indissociável que deverá ser acautelada para o futuro; iii) a vontade de recuperar, valorizar e devolver à cidade um espaço até hoje subaproveitado - o antigo prédio militar n.º 23 - que engloba edifícios de relevante significado histórico e particular interesse para a Arqueologia Industrial, sob pena de desaparecimento ou (re)utilização abusiva a curto prazo.

Considerando que a nossa proposta implica, por um lado, uma obra de engenharia algo arrojada na medida em que prevê a ampliação em cave do edifício actualmente ocupado pelo MNC¹⁹¹ e que, por outro, se estima que o projecto de arquitectura correspondente venha a atingir montantes elevados, julgamos importante apresentar soluções alternativas que não inviabilizem a programação museológica por nós apresentada. Antes, porém, não podemos deixar de ressaltar que à partida colocamos poucas reservas à concretização da proposta, tanto do ponto de vista da sua implementação física como do financiamento do projecto, que muito provavelmente não excederá o orçamento estimado para o projecto “oficial” de reinstalação do MNC em edifício a construir de raiz.

Assim, admitindo a impossibilidade de alargamento em cave do edifício-sede do MNC, seria equacionada a transferência dos núcleos expositivos 2 e 3, previstos para o piso subterrâneo, para os pavilhões das antigas OGME adstritos ao IPM, onde ocupariam sensivelmente metade da área coberta. Neste caso, as transformações a realizar nos imóveis teriam de

As restrições de espaço decorrentes do deslocamento de uma parte significativa da exposição permanente determinaria a adaptação dos serviços às áreas disponíveis deste conjunto arquitectónico. Neste sentido, ter-se-ia de prever a eventual supressão do auditório e da sala de recepção/reuniões que seriam substituídas por uma sala polivalente que permitisse a realização de eventos vários, designadamente conferências, palestras e acções de formação.

A ligação entre o antigo Picadeiro e o conjunto construído a oriente da Praça Afonso de Albuquerque seria um dos pontos sensíveis do projecto de arquitectura, quer esta fosse concebida por via subterrânea ou por via aérea.

¹⁹¹ Relativamente a esta questão, não podemos deixar de referir os pareceres que, informalmente, fomos recolhendo junto de alguns arquitectos com experiência na área do património monumental e que às nossas dúvidas acerca da viabilidade da ideia, nos responderam de modo lacónico com a frase “Hoje em dia, não há nada que a Engenharia não consiga fazer.”

BIBLIOGRAFIA, FONTES E RECURSOS NA INTERNET

I - BIBLIOGRAFIA GERAL

I.1 - Fontes

I.1.1 - Fontes Impressas

LICHNOWSKY, Príncipe, *Portugal - Recordações do ano de 1842*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1844

MACHADO, Cyrillo Wolkmar, *Colecção de memórias relativas às vidas dos pintores, escultores, arquitectos e gravadores portugueses, e dos estrangeiros, que estiverão em Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1922

RIPA, Cesare, *Iconologia (...) Notabilmente accresciuta d'immagini, d' Annotazioni e di Fatti dall'Abate Cesare Orlandi patrizio di città della Pieve Accademico Augustoo a sua Eccellenza D. Raimondo di Sangro*, 5 tomos. Perugia: Stamperia di Piergiovanni Costantini, MDCCLXIV-MDCCLXVII (1764-1767)

COMPLETAR - *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa*, 1858

I.2 - ESTUDOS

I.2.1.- MUSEOLOGIA

AAVV, *Actas do Encontro Museus e Educação* (Centro Cultural de Belém, 10 e 11 de Setembro de 2001). Lisboa, Instituto Português de Museus, 2002

AMBROSE, Timothy e PAINE, Crispin, *Museum basics*. London and New York: Routledge, 1993

ASIS International, *Suggested guidelines in museum security as adopted by the ASIS Standing Committee on Museum, Library and Archive Security*. Arlington: Asis, 1989, 21 pp.

MacDONALD, Sharon and FYFE, Gordon [editors], *Theorizing museums*. Oxford and Malden, 3ª ed., 1999 [1996]

CASSAR, May, *Environmental management. Guidelines for museums and galleries*. London and New York: Routledge, 3ª ed., 1999 [1995]

COLWELL, Peter, MENDES, Elisabete (et. al.), *Museus e Acessibilidade*. Lisboa: IPM (Colecção Temas de Museologia), 2004

DEAN, David, *Museum exhibition*. London and New York: Routledge, 1996

FERNÁNDEZ, Alonso e FERNÁNDEZ, Isabel García, *Diseño de exposiciones. Concepto, instalación y montaje*. Madrid: Alianza Editorial (col. Arte y Música), 1999

FERRELL, Merri McIntyre, "Exhibiting horse-drawn vehicles", in *Yearbook of the International Association of Transport Museums*, vol. 21, pp. 35-45. Comber: IATM/The Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1994

GIRAUDY, Danièle e BOUILHET, Henri, *Le musée et la vie*. Paris: La Documentation Française, 1977.

Inquérito aos Museus em Portugal. Lisboa: Instituto Português de Museus/Observatório das Actividades Culturais, 2000.

McLEAN, Fiona, *Marketing the museum*. London and New York: Routledge, 3ª ed., 2002 [1997]

MOLFINO, Alessandra Mottola, *Il libro dei musei*. Torino: Umberto Allemandi & C., 1998

ROCHA-TRINDADE, Maria Beatriz (coord.), *Iniciação à Museologia*. Lisboa, Universidade Aberta, 1993

Security in Museums, Archives and Libraries. A Practical Guide. London: Re:source - The Council for Museums, Archives and Libraries, 2003

SCHUBERT, Karste, *The curator's egg. The evolution of the museum concept from the French Revolution to the present day*. London: One-Off Press, 2000

I.2.2.- ARTE E HISTÓRIA

BRAGA, Pedro Bebiano, "Entre o Palácio e o Tejo", in *Monumentos*, n.º 4. Lisboa: DGEMN, 1996, pp. 8-13

CAPITÃO, Maria Amélia da Motta, *Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*. Lisboa: Publicações Culturais da C.M.L., 1974.

CHEVALIER, Jean e GHEERBRANT, Alain, *Dictionnaire des symboles. Mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, 9ª edição revista e aumentada. Paris: Robert Laffont/Jupiter, 1989 [1982]

JOBÉ, Joseph, *Au temps des cochers: histoire illustrée du voyage en voiture attelée du XVe au XXe siècle*. Lausanne: Edita, 1976

MACEDO, Luiz Pastor de, *Lisboa de Lés-a-Lés – Subsídios para a história das vias públicas da cidade*, vol. I, 3ª edição. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1981

PASSOS, José Manuel Silva (comp.), *Zonas especiais de protecção*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1989

VIEGAS, Inês Morais e TOJAL, Alexandre Arménio, *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*. Lisboa: CML, 2000

II - BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA

II.1 - FONTES

II.1.1 - FONTES MANUSCRITAS

- **Arquivo da Direcção dos Serviços de Engenharia do Exército**

Processo PM 23/Lisboa (pastas 1-20)

Documentação vária (manuscrita e dactilografada) do último quartel do séc. XIX a 1994

- **Arquivo Histórico-Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros**

Documentação manuscrita não catalogada, referente a encomendas várias da Corte Portuguesa ao estrangeiro, por intermédio do corpo diplomáticos. Da 2ª metade do século XVIII a meados do século XIX (CAIXAS 1 A 16).

Consultada: Caixa n.º 3 (Paris), Pasta 4 - *Encomendas e facturas de Arreios e Equipamento para Coches - Encomendas de Chevalier de Brito a Temblay Jeune, Sellier de S. A. Royale le Duc de Bérry. Paris, 1817.*

- **Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo (IAN/TT)**

Descrição, confrontação e medição dos palacios, quintas, cazas, barracas, terrenos, foros e mais propriedades, que Sua Majestade a Rainha a Senhora Dona Maria Segunda possui no Bairro de Belem; começada por Francisco José Caldas AULETE, Solicitador da Caza Real, e Membro da Comissão creada por Decreto de 4 de Dezembro do anno proximo passado de 1843 para a formação do Tombo dos bens pertencentes á dotação da Corôa. Em o 1º de Janeiro de 1844

Núcleo do Ministério das Finanças, Arquivo da Casa Real, Liv. 3087

Carta do Visconde de Vila Nova da Rainha a Francisco Manoel Trigozo d'Aragão Morato solicitando a substituição do passadiço próximo ao Real Picadeiro de Belém, 30 de Setembro de 1826.

Ministério do Reino – *Obras Públicas*, Maço 281, Cx.^a 376

Carta do Visconde de Vila Nova da Rainha ao Bispo de Viseu solicitando a pronta construção de um muro nos terrenos contíguos ao Real Picadeiro de Belém, 1 de Março de 1827

Ministério do Reino – *Obras Públicas*, Maço 281, Cx.^a 376

Carta do Visconde de Vila Nova da Rainha a José António d'Oliveira Leite de Barros dando conta da necessidade de proceder a vários concertos no Real Picadeiro, 10 de Abril de 1828

Ministério do Reino – *Obras Públicas*, Maço 281, Cx.^a 375

II.1.2 – FONTES IMPRESSAS

GUSMÃO, Alexandre de, *Relaçam da Entrada Publica que fez em Paris aos 18. de Agosto de 1715 o E. S.r Dom. Luiz da Camara Conde da Ribeyra Grande, do Conselho d'El Rey de Portugal, Comendador de S. Pedro de Torrados na Ordem de Christo, Alcaide-mór da Villa de Amieira, Mestre de Campo General, e General da Artilharia nos Exercitos de Portugal, e seu Embaixador Extraordinario à corte de França, Reinando nesta Monarquia Luiz Decimo Quarto, e que se achão varias noticias concernentes ao Ceremonial desta Embaixada, por A. de G., Secretario do Embaixador.* Paris, na Of. de Pedro Emery, no Cais dos Agostinhos, MDCCXV (1715)

Ilustre Relato do Sumptuoso Trem dos Coches com que foi à Audiência de Sua Santidade no dia 8 de Julho de 1716 o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor D. Rodrigo Anes de Sá Almeida e Meneses, Marquês de Fontes, Conde de Penaguião, Capitão-mor e Alcaide-mor da Cidade do Porto e das Fortalezas de S. João da Foz do Douro e Nossa Senhora das Neves, em Leça de Matosinhos, Senhor dos Concelhos de Sever, Penaguião, Fontes, Gondim e Gondomar, Senhor de Vila Nova, Terra de Vaca e Aguiar de Sousa, de Bouças, Gaia e da Honra do Sobrado, Senhor da Casa de Abrantes e das Vilas do Sardoal. Alcaide-mor das Vilas de Abrantes, Punhete, Amêndoa e Mação, Comendador de Santiago do Cacém e S. Pedro de Faro da Ordem de Santiago, Gentil-homem da Câmara da Majestade do Reino de Portugal e do seu Conselho, e seu Embaixador Extraordinário junto da Santidade de Nosso Senhor Papa Clemente XI. Roma, MDCCXV (1715)

Noticia da Entrada Publica que fez na Corte de Paris em 18 de Agosto de 1715 o Excellentissimo Senhor D. Luis Manoel da Camara Conde da Ribeira Grande, do Concelho d'ElRey Nosso Senhor, Comendador de S. Pedro de Torrados na Ordem de Christo Alcaide-mor da Villa de Amieira, Mestre de Campo General da Artilharia da Provincia do Alentejo, & Embaixador Extraordinario à Magestade Christianissima de Luis XIV o Grande. Lisboa, na Officina de Joseph Lopes Ferreyra, Imperssor [sic] da Rainha Nossa Senhora, MDCCXVI (1716)

ANDRADE, Manuel Carlos de, *Luz da Liberal e Nobre Arte da Cavalaria*, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, MDCCXC (1790)

ALBUQUERQUE, Custódio José de, *O cocheiro instruído ou breve instrução aos cocheiros, boleiros e mais criados*. Lisboa: Oficina de António Gomes, 1792

SILVA, José de Seabra da, *Regulamento para a reforma dos carros e estabelecimento das barreiras nas estradas novamente construídas*. Lisboa: na Oficina de António Rodrigues Galhardo, 1796

Resumo das disposições policiaes, e obrigações respectivas a carros e seus condutores, até hoje determinadas pela Ex.ma Camara Municipal de Lisboa, de que tratam as seguintes Posturas e Edictaes. Lisboa: Imprensa Silviana, 31 de Dezembro de 1852

REPARTIÇÃO DAS REAIS CAVALARIÇAS - *Serviços que a Repartição tem a prestar por ocasião da visita de El-Rei D. Afonso XIII*. Lisboa, [s.n.], 1903

DIDEROT & D'ALEMBERT, *L'Encyclopédie. Recueil de planches sur les Sciences, les Arts Libéraux, et les Arts Mécaniques, avec leur explication. Menuisier en voiture, sellier, carrossier*. Ed. fac simulada. Paris: Bibliothèque de l'Image, 2001 [1751-1780]

II.2 - LEGISLAÇÃO

Carta de Lei de 3 de Setembro de 1908 (determina que o Museu dos Coches Reais passa a considerar-se Museu Nacional)

Decreto de 22 de Abril de 1909 da Direcção Geral da Instrução Secundária Superior e Especial, 2ª repartição (regulamento interno do Museu dos Coches)

Decreto n.º 1, de 26 de Maio de 1911 (afecção do Museu Nacional dos Coches à 1ª circunscrição artística)

Lei de 24 de Junho de 1912 (do Congresso da República, publicada em DG. n.º 150, de 28 de Junho - determina que o Museu Nacional dos Coches fique sob a alçada do Ministério do Interior)

Decreto n.º 19.954, de 27 de Junho de 1931 (altera o quadro de pessoal do MNC)

Decreto n.º 26.175, de 31 de Dezembro de 1935 (do Ministério da Instrução Pública - criação dos Museus Nacionais de Arte Antiga)

Decreto n.º 26.115, de 23 de Novembro de 1935 (da Presidência do Conselho - reforma de vencimentos do funcionalismo público)

Decreto-Lei n.º 33.267, de 24 de Novembro de 1943 (retoma da autonomia do MNC)

Portaria do Ministério da Educação Nacional que fixa o perímetro de protecção do Palácio Nacional de Belém (publicada em DG, II série, n.º 203, de 31 de Agosto de 1967)

Portaria n.º 480/80, de 6 de Agosto (do Ministério das Finanças e do Plano e das Secretarias de Estado da Reforma Administrativa e da Cultura - estabelece o novo quadro de pessoal do MNC. In *Museus Palácios e Fundações - Legislação*, 2º vol. Lisboa: Instituto Português do Património Cultural, Setembro de 1983, pp. 485-486)

Normas provisórias para a Zona Monumental de Ajuda-Belém (da Câmara Municipal/ Gabinete do Presidente, publicadas em DR. II série, n.º 248, de 26 de Outubro de 1990)

Decreto-Lei n.º 168/92, de 8 de Agosto, publicado em Diário da República, I série A, n.º 182, de 08/08/1992 (alienação do património excedentário do Ministério da Defesa)

Lei n.º 107/2001, de 8 de Outubro - Lei de bases do património cultural (não regulamentada).

II.3 - ESTUDOS

SANTOS, Armando Vieira, "Algumas Considerações sobre os Coches em Portugal", in *Arte Portuguesa, II - As Artes Decorativas*. Lisboa: Ed. Excelsior, s.d.

SOUSA, Abade A. [António] D. [Dâmaso] de Castro e, *Notícia Acerca dos Antigos Coches da Casa Real*. Lisboa: Tipografia da Academia de Belas Artes, 1845

VILHENA BARBOSA, Inácio de, "Invenção das Carruagens", in *Estudos Históricos e Arqueológicos*, tomo II. Porto: Livraria Internacional, 1875, pp. 29-57

Exposição Retrospectiva de Arte Ornamental Portuguesa e Espanhola, vol. II - "Catálogo das Salas D, E, P, Q, R". Lisboa: Imprensa Nacional, 1882

KEIL, Alfredo, *Colecções e Museus de Arte em Lisboa*. Lisboa: Livraria Ferreira & Oliveira, Lda, 1905

REPARTIÇÃO DAS REAIS CAVALARIÇAS - *Catálogo do Depósito I - Carros Nobres, Arreios de Tiro e Cavalaria, Aprestos de Torneio*, 2ª ed. Lisboa: Tipografia de "A Editora", 1905

BÔTO, Monsenhor J. M. Pereira, *Prontuário Analítico dos Carros Nobres da Casa Real Portuguesa e das Carruagens de Gala*, tomo I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1909

FREIRE, Luciano, *Catálogo Descritivo e Ilustrado do Museu Nacional dos Coches*. Lisboa: [s.n.], 1923

FREIRE, Luciano, "Museu Nacional dos Coches", in *Guia de Portugal*, vol. I – *Generalidades. Lisboa e arredores*, nova edição, pp. 392-395. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982 [1924]

KEIL, Luís, "Algumas considerações históricas e artísticas acerca dos coches e do seu Museu - Origens, ampliações e restauros", Sep. do n.º 12 do *Boletim da Academia Nacional de Belas-Artes*. Lisboa: [s.n.], 1943

KEIL, Luís, *Palavras proferidas na inauguração das novas instalações do Museu Nacional dos Côches, em 29 de Abril de 1944*. Lisboa: [s.n.], 1944

KEIL, Luís, *Catálogo do Museu Nacional dos Coches*. Lisboa: [s.n.], 1943

LIMA, Henrique de Campos Ferreira de, "Subsídios para uma Bibliografia dos Coches em Portugal", Sep. do vol. V do *Arquivo Histórico de Portugal*. Lisboa: Sociedade Astória, 1946, pp. 343-359

Museu Nacional dos Coches - Guia do Visitante, 5ª ed. Lisboa: [s.n.], 1963 [1948]

SILVA, Maria Madalena de Cagigal e, *O Museu Nacional dos Coches - O Edifício, o Museu, as Coleções* (Coleção "Albuns de Arte Portuguesa"). Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1977

GUEDES, Natália Correia, "O Picadeiro Real de Belém. Documentos inéditos relativos à sua construção", in *Museus de Portugal*, vol. I. Lisboa: Direcção-Geral do Património Cultural, 1978

SILVA, Maria Madalena de Cagigal e, *Arte Oriental - Arreios e Atavios* (catálogo da exposição). Lisboa: MNC, 1981

TEIXEIRA, José, *O Paço Ducal de Vila Viçosa - Sua Arquitectura e suas Coleções*. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1983.

MACEDO, Silvana Costa, *Roteiro do Museu Nacional dos Coches*, 2ª ed. Lisboa: Museu Nacional dos Coches, 1989 [1985]

PEREIRA, João Castel-Branco, "Coches", in *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*, fasc. 159. Lisboa: Ed. Alfa, 1985, pp. 131-132

PEREIRA, João Castel-Branco, "Estudos Acerca de Carruagens Antigas em Portugal", in *Bibliotecas, Arquivos e Museus*, vol. I, tomo I. Lisboa: I.P.P.C., Jan/Jun. 1985, pp. 271-278

GUEDES, Natália Correia, *Museu Nacional dos Coches*. Lisboa: A. P. Edições, 1986

PEREIRA, João Castel-Branco, *Viaturas de Aparato em Portugal* (Colecção "Património Português"). Lisboa: Bertrand Editora, 1987

PEREIRA, João Castel-Branco, "Tronos rolantes da Monarquia Portuguesa", in *Oceanos*, n.º 3. Lisboa: CNDP, 1990

SARAIVA, José António, *O Palácio de Belém com os seus hóspedes, os seus segredos e a sua vida quotidiana*, 2ª ed.. Lisboa: Editorial Inquérito, 1991 [1985]

"Museu Nacional dos Coches", in *Grandes Museus de Portugal*, fasc. III, pp. 105-136. Lisboa: Público / Editorial Presença, 1992

BESSONE, Silvana e SOROMENHO, Miguel, *O Museu Nacional dos Coches*. Lisboa: Instituto Português de Museus / Fondation Paribas, 1993

APOLLONI, Marco Fabio, "Le Carrozze dell' Ambasceria del Marchese de Fontes nel Museo delle Carrozze a Lisbona", in *Giovanni V di Portogallo (1707-1750) e la Cultura Romana del suo Tempo - Studi in Occasione della Mostra Roma Lusitana-Lisbona Romana (1990-1991)*. Roma: Àrgos Edizioni, 1995

PINHO, Elsa Garrett e RIBEIRO, Maria Filomena, *De Museu a Picadeiro, de Picadeiro a Museu* (catálogo da exposição). Lisboa: IPM/MNC, 1995

AAVV., *O Coche dos Oceanos – Conservação e Restauro*, Lisboa: Fundação Ricardo do Espírito Santo Silva, 1998.

BESSONE, Silvana (coord.), *Museu Nacional dos Coches-Guia*. Lisboa: IPM, 2002

II.4 – PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

DANTAS, Júlio, "Os Coches da Casa Real". In *Serões*, n.º 3. Lisboa, Setembro de 1905, pp. 189-192

"Museu dos Coches Reais - A sua abertura ao público". In *O Século*, 25º Ano, nº 8.407. Lisboa: Ed. Domingos Manuel de Matos, 26 de Maio de 1905

"Museu dos Coches Reais no Picadeiro do Paço de Belém". In *Ilustração Portuguesa*, II Ano, n.º 96. Lisboa: Empresa do Jornal "O Século", 4 de Setembro de 1905

Boletim dos Museus Nacionais de Arte Antiga, vols. I e II. Lisboa: Museu Nacional de Arte Antiga, 1939-1944

"O Museu dos Coches Renovado e Ampliado Vai Reabrir as suas Portas". In *Diário de Lisboa* (dir. Joaquim Manso), Ano 23º, n.º 7605. Lisboa: Renascença Gráfica, 26 de Janeiro de 1944

PINTO, Augusto Cardoso, "O Museu Nacional dos Coches e as suas Colecções". In *Revista Lusíada* (dir. Carlos de Passos), vol. 1º, n.º 3. Porto: [s.n.], Maio de 1953, pp. 199-204

SILVA, Maria Madalena de Cagigal e, "Coches Espanhóis Pertencentes ao Museu Nacional dos Coches". In *Panorama - Revista Portuguesa de Arte e Turismo*, n.ºs. 35/36, IV Série. Lisboa, Set.º-Dez.º 1970, pp. 55-58

SILVA, Maria Madalena de Cagigal e, "Museu Nacional dos Coches - As Colecções". In *Comércio do Porto*, 12 de Junho de 1973

SILVA, Maria Madalena de Cagigal e, "A Divulgação do Estilo Inglês e a Carruagem da Coroa". In *Panorama - Revista Portuguesa de Arte e Turismo*, n.ºs. 46/47, IV Série. Lisboa, Set.º 1973, pp. 114-115

SILVA, Maria Madalena de Cagigal e, "Museu Nacional dos Coches transformado em Picadeiro?". In *Ecos de Belém*, 1 de Outubro de 1977

SILVA, Maria Madalena de Cagigal e, "Picadeiro deve voltar a Belém". In *A Capital*, 24 de Outubro de 1977

RIBEIRO, Belarmina, "Os coches do Museu de Belém". In *Ecos de Belém*, 1 de Novembro de 1977

GUEDES, Maria Natália Correia, "Le Musée National des Carrosses au Portugal: une Collection de Renommée Internationale". In *Museum*, n.º 161, vol. XLI, n.º 1. Paris: Unesco, 1989, pp. 7-9

PEREIRA, João Castel-Branco, "Tronos Rolantes da Monarquia Portuguesa". In *Revista Oceanos*, n.º 3. Lisboa: Comissão Portuguesa para os Descobrimentos, 1990

CONCEIÇÃO, Luís (coord.), "Intervenção no Museu Nacional dos Coches". In *Arquitectos*, n.º 176-177, Lisboa, Nov. 1997, pp. 36-40

BARATA, Clara, "Coches e cavalos em mudanças. Museu vai mudar de sítio e Picadeiro vai ser reactivado". In *Público*, 7 de Julho de 1998. Também em versão electrónica disponibilizada pelo Instituto Camões, no seguinte endereço:
<http://www.instituto-camoes.pt/arquivos/museus/muscochmuda.htm>

SALEMA, Isabel, “Ministério da Cultura faz lista dos tesouros nacionais”. In *Público*, 29 de Novembro de 2003

D’ANUNCIACÃO, Pedro, “O último romântico da equitação”. In *Revista Única/Expresso* n.º 1633, de 14 de Fevereiro de 2004, pp. 50-54

III - PUBLICAÇÕES ELECTRÓNICAS E RECURSOS NA INTERNET

III. 1. - INSTITUIÇÕES

AAM – American Association of Museums

www.aam-us.org

Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN)

www.monumentos.pt

Fundação da Casa de Bragança

<http://www.fcbraganca.pt/>

International Association of Transport and Communications Museums (IATM)

www.iatm.org

The International Council of Museums (ICOM)

<http://icom.museum/>

Instituto Português de Museus (IPM)

www.ipmuseus.pt

Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR)

www.ippar.pt

Museu Nacional dos Coches

<http://www.museudoscoches-ipmuseus.pt/pt/frameset.htm>

Portal do Governo Português

<http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/>

Presidência da República Portuguesa

www.presidenciarepublica.pt

Serviço Nacional Coudélico

www.snc.pt

III.2. - DOCUMENTAÇÃO

Antan - Arts et Métiers du XVIIIème

<http://www.antan.info/>

KELLER, Steve, Museums - Framing an Alarm Design (1999)

<http://www.securitymanagement.com/library/000779.html>

MatrizNet - Coleções dos museus do IPM

www.matriznet.ipmuseus.pt

Métiers d'Autrefois Illustrés sur le Net

<http://metiers.free.fr>

Rimus-notícias

<http://www.imultimedia.pt/rimus/noticias.htm>

SHAW, Kevan, Display and conservation: the dilemma of lighting in Museum. (February 1996)

<http://www.kevan-shaw.com/articles/mus-gall/conservation/Disp-Con.html>

Union List of Artists Names (Getty Institute)

http://www.getty.edu/research/conducting_research/vocabularies/ulan/

UMIC - Museus

<http://www.aceso.unic.pcm.gov.pt/museus.htm>