

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

As Narrativas Interpretativas do Museu do Ar

José Diogo Macedo dos Reis

Mestrado em Estudos e Gestão da Cultura

Orientadora:

Doutora Sofia d'Almeida da Costa Macedo Magrinho, Professora Auxiliar,
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

setembro, 2021



Departamento de História

As Narrativas Interpretativas do Museu do Ar

José Diogo Macedo dos Reis

Mestrado em Estudos e Gestão da Cultura

Orientadora:

Doutora Sofia d'Almeida da Costa Macedo Magrinho, Professora Auxiliar,
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

setembro, 2021

Agradecimentos

Quero começar por agradecer à minha orientadora, a Prof. Doutora Sofia Costa Macedo, que me acompanhou durante a elaboração de toda esta dissertação, pelo seu auxílio, crítica, e paciência durante todo o processo. Quero também agradecer à Professora Doutora Maria João Vaz pelo apoio e auxílio que demonstrou durante este mesmo processo, e também pelas sugestões que deu quando necessário.

Agradeço também ao Coronel Carlos António Mouta Raposo e à Capitã Luísa Abreu pela disponibilidade e colaboração que demonstraram para a realização da entrevista no âmbito desta dissertação.

Quero, por fim, agradecer também à minha família, especialmente os meus pais e a minha irmã, pelo apoio que demonstraram, face os momentos de maior preocupação e ansiedade, e também pelas sugestões que foram dando.

Por fim, estendo também este agradecimento aos meus amigos que me auxiliaram e colocaram sugestões em momentos que não foi necessário pedir tal ajuda.

RESUMO

A presente dissertação pretende analisar a aplicação das Narrativas Interpretativas em equipamentos culturais para a valorização do Património Cultural. Esta foca-se no domínio das instituições museológicas, utilizando como estudo de caso o Museu do Ar e o Património Cultural Aeronáutico.

Com uma análise dos conceitos de Património Cultural, de Narrativas Interpretativas, e o conhecimento da história da Aviação, é possível utilizar estes como bases para a execução de uma análise ao caso específico do Museu do Ar. Esta análise tem o seu início com o conhecimento da Narrativa Interpretativa criada no Museu do Ar, e com o conhecimento da sua exposição. É então possível analisar a forma como esta narrativa se relaciona com os objetos expostos, de modo a averiguar quais são os pontos fortes e os pontos fracos desta relação.

A partir da análise feita ao Museu do Ar é possível teorizar sobre quais seriam as formas de possivelmente melhorar a aplicação das suas Narrativas Interpretativas nos objetos em exposição, melhorando a experiência do visitante, e auxiliando este a adquirir conhecimentos.

Palavras-Chave: Narrativas Interpretativas; Património Cultural Aeronáutico; Museu do Ar.

ABSTRACT

The present dissertation aims to analyse Interpretative Narratives in cultural facilities, as a way to value Cultural Heritage. It focuses on museums, using *Museu do Ar* and Aeronautical Heritage. as a case study

Combining the concepts of Cultural Heritage and Interpretative Narratives, with research in the history of Aviation, and aeronautical heritage, this dissertation analyses the specific case of *Museu do Ar*, located in Sintra, Portugal, in its interpretative discourses and their connection to the objects and the Museum's collection. It is possible to analyse the way in which this narrative relates itself with the objects on display, in order to find out which are the strongest points and the weakest points in this relationship.

From the analysis made on the *Museu do Ar* it is possible to theorize about which would be the ways to possibly better the application of its Interpretative Narratives on the objects on display, bettering the visitor's experience, and aiding them in acquiring knowledge.

Keywords: Interpretative Narratives; Aeronautical Heritage; Aviation Museum.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Problemática e Objetivos do Estudo.....	1
1.2. METODOLOGIA.....	3
2. O MUSEU DO AR.....	6
2.1. A Criação do Museu do Ar	6
2.2. A Transição.....	7
2.3. O Museu do Ar atualmente	8
2.4. Os Visitantes do Museu do Ar.....	10
3. PATRIMÓNIO: A VALORIZAÇÃO E O PATRIMÓNIO AERONÁUTICO	16
3.1. As bases do Património	16
3.2. Valorização do Património Cultural	19
3.3. O Património Aeronáutico	22
3.3.1. Aeronáutica Militar.....	22
3.3.2. Aeronáutica Civil.....	32
3.4. O Património e o Museu	36
4. A INTERPRETAÇÃO E AS NARRATIVAS INTERPRETATIVAS.....	39
4.1 As Bases da Interpretação	39
4.2 A Interpretação e o Visitante	41
4.3. As Narrativas Interpretativas	45
5. AS NARRATIVAS INTERPRETATIVAS DO MUSEU DO AR.....	47
5.1. Exposição dos Objetos.....	47
5.2. A Identidade do Museu	49
5.3. A Narrativa dos Objetos	52
5.4. Novas Tecnologias no Museu do Ar.....	53
5.5. Salvaguarda do Património.....	55
6. CONCLUSÃO.....	57
FONTES	59
BIBLIOGRAFIA:.....	60
ANEXOS.....	I
Anexo A: Guião e Respostas de Entrevista	I

1. INTRODUÇÃO

1.1. Problemática e Objetivos do Estudo

A presente dissertação é realizada no âmbito do Mestrado de Estudos e Gestão da Cultura, da Escola de Sociologia e Políticas Públicas do ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa. Nesta dissertação será tratado o contributo das narrativas interpretativas em equipamentos culturais para a valorização do património cultural, focando-se brevemente no contexto do património cultural em geral, e mais especificamente no património cultural aeronáutico. Esta questão também é analisada no contexto do domínio das Instituições Museológicas, especificamente com o Museu do Ar a servir de caso de estudo.

Quanto à problemática, esta centra-se nas questões de “Como funciona a narrativa interpretativa do Museu do Ar?” e “Que propostas de adaptação à exposição se podem apresentar relativamente à narrativa do Museu do Ar?”. Sendo estas as questões principais, ao longo da dissertação estas serão acompanhadas de outras questões complementares que tocam em assuntos adjacentes a estes.

No âmbito desta dissertação, também é possível identificar objetivos de estudo que se encontram na sua base, servindo como linha condutora de muitos dos aspetos abordados ao longo deste trabalho.

Os objetivos identificados para este trabalho foram:

- Identificar as atuais linhas narrativas existentes no Museu do Ar, e perceber a relação destas linhas narrativas com os objetos expostos. A este objetivo corresponde uma avaliação da relação entre as narrativas e a exposição, apontando os seus aspetos positivos, e os locais onde esta encontra maiores dificuldades e possíveis melhorias.

- Conhecer a identidade do Museu do Ar, passando não só pelo que este representa no contexto museológico português, mas também perceber o que dentro deste melhor contribui para a sua imagem. Dentro deste objetivo também se inclui uma tentativa de perceber quais são os objetos em que o Museu do Ar mais aposta, quais podem ou não ser considerados os mais importantes, ou as bases da exposição.

- Conhecer os métodos utilizados pelo Museu do Ar na receção dos seus visitantes e na ação de transmissão de conhecimento a estes visitantes. Dentro deste objetivo também será possível integrar a relação do Museu do Ar com as novas tecnologias, tanto presentes como futuras, e a forma como esta relação contribui ou facilita a aquisição de conhecimento por parte dos visitantes do Museu.

- Conhecer os principais contributos feitos pelo Museu do Ar para a salvaguarda do Património, maioritariamente o Património Aeronáutico Português. Incluindo aqui as

ações de Salvaguarda do Património realizadas pelo Museu do Ar, e também a forma como o Museu do Ar procede à divulgação destas ações ao público, e se estas são suficientes.

De modo a perceber de que forma as atuais narrativas interpretativas do Museu do Ar contribuem para a valorização do património cultural aeronáutico, ao longo desta dissertação são abordados vários temas que se relacionam com esta questão central, focando-se cada capítulo num destes temas.

Assim, para além de um primeiro capítulo, correspondente à Introdução, no segundo capítulo é abordado o Museu do Ar em si, a sua criação, as mais importantes mudanças que este sofreu ao longo da sua história, a forma como este se encontra atualmente, e será feita também uma análise aos seus visitantes. Esta abordagem tem como fim estabelecer um conhecimento inicial e um conjunto de informações relativos à instituição que se encontra no centro desta dissertação, mesmo que seja aqui apenas num modo histórico, e que não entra em questões e detalhes que são abordados posteriormente.

O terceiro capítulo tem como foco o património cultural, primeiramente numa visão geral, estabelecendo as suas bases, passando pelo tema da valorização do património cultural, e, por fim, reunindo um vasto conteúdo relacionado com o património aeronáutico, seguindo a história da aviação com foco especial no caso de Portugal. Indo desde o início da atividade aeronáutica no país até a uma altura relativamente recente, são aqui abordados os grandes feitos da aeronáutica militar e da aeronáutica civil. Neste capítulo ainda, também é abordada a relação entre o património cultural e os museus, promovendo uma leitura sobre a forma como estes interagem.

No quarto capítulo o foco centra-se na questão da interpretação, começando por uma tentativa de ficar a conhecer as bases da interpretação, de modo a conseguir seguir a partir daí. De seguida passa a ser abordada a relação entre a interpretação e o visitante, para ficar a perceber os elementos que constituem esta questão que está no centro da ideia da interpretação. E por fim são abordadas as narrativas interpretativas, qual a função destas e como são constituídas. Todos estes pontos referidos são importantes na função de ponto de partida para conseguir aplicar ao caso específico do Museu do Ar, em que se centra esta dissertação.

Já no quinto capítulo, sendo este o último dos principais capítulos desta dissertação, passa a ser feita a análise ao caso específico do Museu do Ar. Dividindo-se em várias partes, são aqui analisadas várias questões relativas ao Museu do Ar que se enquadram em muitos dos aspetos referidos nos capítulos anteriores. São assim analisadas questões

desde a forma da exposição dos objetos, a identidade do Museu, como funciona e o que diz a narrativa interpretativa do Museu do Ar, a utilização de novas tecnologias por parte desta instituição, e as suas ações de salvaguarda do património cultural.

1.2. Metodologia

Apresentam-se quais foram os métodos específicos utilizados na realização desta dissertação, para responder às questões de partida deste trabalho e de perceber o que é que foi possível ficar a conhecer e perceber a partir destes métodos.

Esta dissertação apoia-se numa metodologia de trabalho de base qualitativa, socorrendo-se de uma análise da bibliografia existente para referenciar um Estado da Arte nos temas em estudo (valorização do património aeronáutico, Interpretação do Património, museu do Ar).

Procurou-se ainda, através da estrutura metodológica adotada, um contacto mais próximo com o Museu do Ar, através da aplicação de alguns instrumentos:

- Uma visita técnica ao Museu, com o preenchimento de uma grelha de observação em que foram analisados os seguintes parâmetros: Visita Guiada; Roteiro; Sinalética; Legendas; e Linha Narrativa; o que permitiu ter uma ideia da experiência que um visitante pode ter ao realizar uma visita ao Museu, e da forma como os equipamentos do Museu auxiliam na aquisição de conhecimento sobre os temas aqui presentes.

- Uma visão mais aproximada do Museu do Ar, do seu conteúdo, da sua função e dos seus profissionais, com a realização de entrevistas ao Diretor do Museu do Ar, Coronel Carlos António Mouta Raposo, e à Conservadora do Museu do Ar, Capitã Luísa Abreu. O objetivo era obter o ponto de vista destes dois agentes do Museu – um político, outro técnico, sobre a matéria das Narrativas presentes no Museu do Ar. A entrevista está estruturada, a partir de um guião prévio, em oito questões de teor qualitativo, abordando temas como a identidade do Museu, a narrativa do Museu, e elementos mais práticos, como o seu percurso e o seu guia de visita, entre outros (Anexo A). As questões são abertas e os resultados analisados em termos dos conteúdos daqui extraídos. A realização desta entrevista acabou por ser conjunta e apresentada por escrito pelos dois entrevistados. Estes são dois profissionais ao serviço deste Museu, e por isso, no que toca a respostas ou partes de respostas que envolvam julgamentos de valor por parte destes entrevistados, devem ser vistas com a ideia de que estas podem ser opiniões que não se encontram completamente livres de influência. No entanto, isto não quer dizer que estas opiniões

não sejam de valor, tendo estas grande importância, sendo só assim possível ter acesso a estes pontos de vista únicos, servindo este apenas como um aviso prévio.

Relativamente aos entrevistados, o Diretor, Coronel Carlos António Mouta Raposo, começou o Curso de Pilotagem Aeronáutica na Academia da Força Aérea, em Sintra, no ano de 1982, e anos depois, em 1989, ingressou no Quadro Permanente, depois de ser reclassificado na especialidade de Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo, e assim inicia funções no Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Força Aérea, como Chefe de Secretaria. Com uma longa carreira militar, no ano de 2015, desempenha o cargo de Chefe de Gabinete do Comandante Aéreo, sendo colocado posteriormente, nesse mesmo ano, no Centro de Estudos Aeronáuticos da Academia da Força Aérea, no cargo de Coordenador da Área de Comunicação e Informação e docente. Poucos anos depois, em 2017, assume a Direção deste Centro, cargo desempenhado até à sua nomeação como Diretor do Museu do Ar.

A Conservadora do Museu do Ar, Capitã Luísa Abreu, ingressou na Força Aérea em março de 2001, frequentando o curso de formação de oficiais a partir de maio do mesmo ano, e desse mesmo ano até 2006 esteve colocada no Arquivo Histórico da Força Aérea, na Área de Investigação e Heráldica. Depois da realização de um Curso de Bacharelato em Tecnologias Militares Aeronáuticas na Academia da Força Aérea, concluído em 2009, em 2010 é colocada na Direção de Saúde, na função de Gestão Hoteleira do Hospital da Força Aérea, e, no mesmo ano, ingressa no quadro permanente na especialidade de Técnico Pessoal e Apoio Administrativo. No ano de 2011 esteve na função de Docente na Academia da Força Aérea, e dois anos depois, em 2013, é colocada no Museu do Ar a exercer funções de Conservadora, cargo que tem atualmente.

Quanto ao Guião de Entrevista em si, este é composto por oito questões, abordando estas, no seu conjunto, assuntos referentes a variados aspetos relativos ao Museu do Ar, como a sua identidade, a Narrativa Interpretativa aqui presente, a forma como se organiza a sua exposição, e os seus contributos para a salvaguarda do património, entre outros. Olhando individualmente para as questões presentes no Guião de Entrevista, de modo a perceber o assunto em que cada uma se foca, a primeira questão procura ficar a saber qual o maior contributo para a salvaguarda do património aeronáutico. No caso da segunda questão, esta tem como foco os traços de identidade do Museu do Ar. A terceira questão centra-se na relação entre os recursos expositivos utilizados pelo Museu e a valorização do património e identidade desta instituição. A quarta questão é referente ao guião de visita do Museu do Ar e à sua composição. A quinta questão foca-se na relação entre a

comunicação da narrativa presente no Museu e a identidade deste. Na sexta questão procura-se conhecer os percursos de visita do Museu, e a forma como estes auxiliam, ou não, o conhecimento dos objetos. A sétima questão tem o objetivo de saber quais os recursos expositivos que melhor se adequam a este espaço. E, por fim, na oitava questão, procura-se conseguir uma previsão quanto à inclusão de novas tecnologias no Museu do Ar, e quanto à participação das comunidades que o rodeiam.

- Uma análise aos visitantes do Museu do Ar. A proposta metodológica inicial era a realização de um inquérito aos visitantes do Museu do Ar, centrado na matéria das narrativas do Museu. O segundo confinamento obrigatório, que decorreu entre janeiro e abril de 2021, colocou em causa esta opção metodológica, já que por parte do Museu do Ar também se revelou difícil esta proposta. Faz-se apenas a referência aos números de visitantes que o Museu do Ar recebe, dados estes fornecidos pela Conservadora, Capitã Luísa Abreu. Esta referência e análise irá centrar-se nos visitantes que o Museu do Ar recebe por ano, entre o ano de 2018 e a atualidade, 2021, acompanhando também estes dados relativos aos números que se fazem ver em outros Museus em Portugal, e os números referentes ao geral do país, neste espaço de tempo definido. Desta forma tornar-se-á possível perceber onde o Museu do Ar se enquadra em comparação com Museus específicos, em termos dos números de visitantes que estes recebem por ano, e também como este se enquadra no contexto nacional em geral. A utilização do Livro do Visitante, que se poderia tornar uma alternativa possível ao inquérito aos visitantes, não foi possível realizar, devido às questões associadas à proteção de dados pessoais, sendo os registos do Livro de Visitantes assinados.

2. O MUSEU DO AR

2.1. A Criação do Museu do Ar

É oficializado, a 21 de fevereiro de 1968, um projeto que já vinha desde a década de trinta do mesmo século. É nesta data que se dá a publicação do Decreto-Lei nº 48 248, que não só explica a necessidade da criação desta instituição, como a oficializa, com o objetivo de dar resposta a esta necessidade. Embora existindo atualmente três núcleos do Museu do Ar, este terá sido originalmente aberto ao público em 1 de julho de 1971, em Alverca. A necessidade referida no Decreto-Lei era a de recolher um variado número de documentos e objetos relacionados com a aviação em Portugal, que se encontravam espalhados pelo país. Com esta recolha, o objetivo era o de conseguir reunir todos estes documentos e objetos com o fim de conservação e salvaguarda dos feitos e da história que se fazem representar nestes, juntando a isto o seu potencial educacional.

Esta instituição ficou, assim, em 1968, oficialmente sob a dependência do Estado-Maior da Força Aérea, tendo como localização o Depósito Geral de Material da Força Aérea, em Alverca do Ribatejo, na altura a sua sede, atualmente um dos três polos do Museu do Ar. Ficava assim a cargo do Estado-Maior da Força Aérea a gestão desta instituição, sendo indicado o comandante do Depósito Geral de Material da Força Aérea como encarregue da direção, enquanto o pessoal deste Depósito ficaria encarregue da guarda e conservação, pelo menos à data da publicação deste Decreto-Lei, até que fosse publicado o regulamento do Museu do Ar.

Quanto aos objetos que seriam reunidos neste espaço, estes são de uma grande variedade, tendo como elemento de ligação a História da Aviação em Portugal. Sendo assim, estes objetos e documentos seriam de variadas origens, desde civil ou desportiva, militar, entre outras, e estes seriam desde aeronaves militares e comerciais, helicópteros, a utensílios de auxílio à navegação, passando por fardas, e até utensílios mais mundanos, utilizados pela tripulação e passageiros.

O estatuto do Museu do Ar seria reforçado a 28 de dezembro de 1986, com o Decreto-Lei nº 868/76. Aqui é novamente referida a tutela do Museu por parte do Estado-Maior da Força Aérea, juntamente com a referência ao seu espaço em Alverca, no já referido Depósito Geral de Material da Força Aérea. Também é referida aqui a possibilidade de criação de secções do Museu noutros locais, algo que mais à frente será referido. É reforçada neste Decreto-Lei também, a obrigação para com a conservação, exposição e salvaguarda destes objetos por parte do Museu do Ar, com o fim de que se consiga uma contribuição para a história da aviação portuguesa. Para além do Arquivo Histórico da

Aviação Militar, também são referidas as várias amenidades que existirão no Museu, como uma biblioteca, um gabinete de investigação, entre outras, sempre com um fim de que este espaço sirva como um centro de estudos culturais e da história aeronáutica. São neste Decreto-Lei, também, apontadas questões relativas a assuntos tanto administrativos como financeiros. Entre estes encontramos assuntos como a cedência de objetos, sempre mediante despacho do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, com consideração do Museu. Assim, também a administração de bens, receitas e dotações funcionará através do Conselho Administrativo do Estado-Maior da Força Aérea. Em suma, com este Decreto-Lei foi possível não só reforçar, mas também detalhar o envolvimento do Estado-Maior da Força Aérea no funcionamento do Museu do Ar.

2.2. A Transição

Tendo sido Alverca do Ribatejo a sede do Museu do Ar desde a sua criação, uma falta de espaço resultante do rápido crescimento do acervo da coleção tornou impossível uma expansão neste local que tivesse em vista a qualidade da coleção, e isto levou eventualmente à necessidade de instalação desta Instituição noutros locais. Sendo assim, os dois locais escolhidos acabaram por ser a Base Aérea Nº 1, na Granja do Marquês, em Sintra, e o Aeródromo de Manobra Nº 1, em Ovar.

No caso da Base Aérea Nº 1, em Sintra, que acabou por se tornar na nova sede do Museu do Ar, o processo que ficaria concluído em 2009, levando à inauguração do novo espaço, já não era algo novo, mas sendo o seu grande obstáculo o financiamento, por ser esta uma obra de grande proporção, acompanhada de uma necessária transferência da coleção para o novo espaço, com os devidos cuidados para a salvaguarda das peças, este terá sido considerado um processo muito ambicioso. A transferência para a Base Aérea Nº 1 não terá servido apenas de expansão do Museu do Ar, mas de reinstalação do Museu. Com esta transição, a antiga sede, em Alverca do Ribatejo, passou a ser considerada um polo museológico, mantendo-se aí uma coleção visitável das peças que estavam presentes no antigo Museu.

Este “Novo Museu” na Base Aérea Nº1, demonstrou-se significativamente diferente do espaço original. Construído com o intuito de funcionar como um verdadeiro museu, não apenas uma coleção visitável, este passou assim a ser considerado um Museu que ultrapassa a simples designação de Museu Militar, pois integra no seu espaço inúmeros elementos da Aviação, de todas as origens possíveis, com o objetivo de apresentar uma história mais abrangente, mas ao mesmo tempo mais detalhada, não querendo assim dizer

que este processo se encontra concluído, pois tanto o Museu em si, como a exposição nele presente, estão em constante evolução, sendo ainda necessária uma definição do ponto de vista da exposição.

No que toca ainda ao tema do novo contexto do Museu do Ar, não só como Museu Militar, mas como Museu de História Aeronáutica, é importante realçar que foi com a transferência da sede para a Base Aérea Nº 1 que se dá acesso a uma exposição devidamente extensiva que terá nascido da parceria desta Instituição com a ANA Aeroportos S.A., exposição esta que acolhe o espólio museológico da TAP, e não só, marcando assim uma importância dada a elementos da história da aviação que não se encontravam representados até à altura, e que demonstram a imensa diversidade de áreas com importância neste tema. Nesta nova exposição foram colocados diversos objetos relacionados à TAP, desde fardas, a utensílios de comida, a *memorabilia* da empresa, entre outros tipos de peças, juntamente com relatos de momentos marcantes na história da TAP.

É também importante salientar que esta transferência de Alverca para Sintra foi maioritariamente em termos de gestão, pois no que toca a características físicas do Museu, como objetos e documentos, muito pouco terá sido transferido de um local para o outro. Assim tornou-se possível manter o polo de Alverca intacto, até com peças de considerável raridade, tendo sido retirado daqui relativamente muito pouco, sendo assim praticamente o mesmo museu que era anteriormente, em termos do que é visível aos visitantes.

Quanto ao outro polo do Museu do Ar, em Ovar, mais precisamente no Aeródromo de Manobra Nº 1, este consistia, e continua a consistir, numa coleção visitável, tendo-se realizado poucas modificações a este local, especialmente em comparação com o que se terá realizado em Alverca e Sintra. Este manteve um estatuto semelhante ao do polo de Alverca, talvez mais reduzido até, mas com uma considerável atenção dada à conservação, manutenção e restauro de aeronaves, mais distinto aqui que nos outros locais.

2.3. O Museu do Ar atualmente

Atualmente, e dando mais destaque ao caso da Sede na Base Aérea Nº 1, na Granja do Marquês, em Sintra, sendo este o local que receberá mais foco no contexto desta dissertação, este afirma vários objetivos e competências. É afirmado pelo Museu do Ar que a si lhe compete colecionar e expor as peças do acervo, com valor acrescentado à educação que envolve estes objetos, compete-lhe também a inventariação, catalogação e

conservação, tanto das peças do acervo material, como do património bibliográfico e documental relacionado, e também se compromete a coordenar a manutenção das aeronaves, e, por fim, colaborar na realização de estudos e pesquisas.

Quanto ao espaço físico do Museu, este é composto por quatro hangares, cada um dedicado a uma parte específica da exposição. O Hangar Principal, construído na década de 1940, e apresentado logo no início da exposição, demonstra-se o mais abrangente em termos da diversidade de objetos, sendo também o maior dos espaços do Museu. Os objetos aqui expostos estão organizados por ordem cronológica, e retém como elemento de ligação entre si, o facto de serem peças relacionadas com a história da aviação nacional, tanto militar como civil, ligação esta que é mais perceptível em alguns casos e mais vaga noutros. Às 42 aeronaves aqui expostas faz-se acompanhar um painel fotográfico, documentando os primeiros 100 anos de aviação no país.

No que toca aos outros três, estes são designados de Hangares Históricos, devido à sua origem remontar à Escola da Aeronáutica Militar, transferida para este local em 1920. O primeiro destes Hangares é designado de Aviação Civil e Desportiva, sendo o grande destaque deste, objetos de origem civil, e é também importante referir que é neste hangar que se encontra o Auditório Multimédia do Museu. O segundo destes Hangares está dedicado às Campanhas Militares em África, composto por aeronaves de vários tipos utilizadas durante a Guerra Colonial Portuguesa, juntamente com documentos que têm o fim de auxiliar na compreensão desta narrativa. O último destes três está dedicado ao Treino e Transporte, e aqui estão presentes duas aeronaves utilizadas na formação de pilotos, juntamente com uma outra, o *Falcon 20*, utilizada no transporte de personalidades de importância, entre outros fins.

Para além dos hangares, também estão presentes três salas, cada uma também dedicada a uma parte diferente da exposição, sendo estas a Sala da TAP, dedicada ao acervo da TAP, retratando a história da companhia aérea, com um diversificado conjunto de peças, desde fardas utilizadas pela tripulação ao longo dos anos, até utensílios de variadas funções tanto para a tripulação como para os passageiros. A Sala da ANA, dedicada a peças relacionadas com a empresa, estando incluído no conjunto de peças, a maquete original do Aeroporto de Lisboa, e equipamentos e mobiliário que equiparam a primeira Torre de Controlo de Tráfego Aéreo, entre outras.

A última sala é designada de Sala dos Pioneiros, e é aqui que se retrata o início da Aviação em Portugal. Este retrato é feito a partir de representações, em mapas, das primeiras viagens aéreas portuguesas, e apresentam-se documentos de variados tipos,

desde instrumentos de navegação da altura, até documentos pessoais, tanto em termos de documentos escritos, como peças de vestuário, tanto em termos de fardas como peças que remetem mais a uso civil, e até objetos pessoais de todos os tipos. Estão também destacados nesta sala os voos mais importantes da época, feitos por personalidades como Sacadura Cabral e Gago Coutinho, entre outros. Por fim, para além destes espaços interiores referidos, também se encontra um espaço de Exposição Exterior, composto apenas por um número reduzido de aeronaves. Encontramos também, como é óbvio, espaços que não estão necessariamente relacionados com a exposição, como a Bilheteira e Loja, os WC's e a Cafetaria.

2.4. Os Visitantes do Museu do Ar

Ao falar dos visitantes do Museu do Ar, é importante perceber qual o tipo de indivíduos e em que comunidades se pode considerar que estes se encontram inseridos. A partir das interações encontradas nas publicações do Museu do Ar em plataformas digitais como o Facebook e o Instagram, interações estas maioritariamente compostas por comentários escritos por indivíduos que visitaram o Museu, juntamente com as afirmações feitas pelo Diretor e pela Conservadora do Museu do Ar na entrevista que foi realizada, podemos aferir as características destes visitantes.

Estes visitantes encontram-se principalmente inseridos em três grupos que podem, mais ou menos, dependendo de cada caso, ser considerados comunidades, sendo que obviamente existem casos singulares que não se inserem em nenhum dos grupos, como em qualquer outra instituição que recebe visitantes. O primeiro grupo a apontar, como é afirmado nas respostas à entrevista realizada, é a comunidade daqueles que no passado serviram a Força Aérea Portuguesa, sendo estes indivíduos que claramente têm uma relação forte e prolongada com a Força Aérea Portuguesa, e por consequência, muitos destes também mantêm uma relação próxima com o Museu do Ar, devido à ligação do próprio Museu com este ramo das Forças Armadas. O segundo grupo a que se faz referência nas respostas à entrevista é a comunidade civil que rodeia o Museu do Ar. Esta comunidade civil tanto se pode encontrar envolvida com o Museu do Ar devido à sua localização geográfica, no caso destes indivíduos serem provenientes da zona onde o Museu se localiza, como pode ser devido a outras razões, como indivíduos que têm afiliações, por muito distantes até que possam ser, ao Museu ou aos assuntos que a sua exposição trata, podendo também sentir uma forte relação com o património presente no Museu, sem necessariamente terem uma ligação às instituições que aqui aparecem

representadas, ou até uma ligação com o património da localização em si. Outro grupo, que desta vez constitui vagamente uma comunidade, podendo ter apenas em comum um interesse, é um grupo de indivíduos com um elevado nível de interesse nos assuntos tratados pelo Museu do Ar, mas que não se insere em nenhuma das outras duas comunidades já referidas, sendo uma comunidade civil que não mantém uma relação tão próxima como a anterior.

Sendo este o meio que melhor oportunidade deu de tentar perceber qual é o tipo de visitantes que o Museu do Ar recebe, a partir das já referidas interações por via das publicações do Museu nas suas páginas em redes sociais, e dos comentários lá escritos, é possível perceber algumas das características deste tipo de indivíduos, sendo que estes podem pertencer a qualquer um dos grupos definidos, pois é difícil, a partir deste meio, distinguir de a que grupo cada um pertence. Primeiro, estes indivíduos que costumam interagir com o Museu do Ar, sendo que algumas destas interações parecem ser frequentes, podem levar à consideração que já visitaram o Museu, até possivelmente mais do que uma vez, ou pelo menos podem ser considerados possíveis visitantes no futuro, tendo em conta a situação atual com a pandemia, e a dificuldade em visitar certos locais e instituições abertos ao público. Estes também podem ser considerados muitas vezes como indivíduos que demonstram um elevado interesse, e por vezes até conhecimento, nos assuntos abordados pelo Museu e pelo património aqui presente, independentemente de qual seja a comunidade a que pertencem.

Algo que também afeta os tipos de visitantes que o Museu do Ar recebe é a influência que os assuntos neste espaço abordados têm no mundo e na cultura exterior. Numa análise que se aplica aos Estados Unidos da América, mas que também pode encontrar semelhanças em Portugal, Adam Weaver (2011) afirma que enquanto os acontecimentos militares tiveram contributo nos avanços tecnológicos até à atualidade, estes também influenciaram imensamente a cultura popular por todo o mundo. No caso dos Estados Unidos da América, muita da sua cultura popular revolve à volta de representações de momentos de guerra, e esta cultura popular americana tem muita influência do resto do mundo. É assim possível considerar que muitos indivíduos em Portugal se sentem influenciados por estas mesmas imagens, levando a um elevado interesse neste tipo de assuntos, e sendo o Museu do Ar uma instituição onde este assunto toma o papel principal, é um local ideal para quem demonstra este interesse visitar. Pode-se considerar que é este tipo de indivíduos que constitui o terceiro grupo já afirmado, ou pelo menos constituem uma parte deste grupo.

Neste assunto de visitantes do Museu do Ar, é também importante ter uma noção da quantidade de pessoas que costuma visitar o Museu em cada ano. Com a disponibilização destes dados por parte do Museu do Ar, é nos possível analisar cada ano em específico, sendo que os anos que foram selecionados como mais importantes foram 2018, 2019, 2020 e 2021. Esta seleção foi feita pois, devido à pandemia de Covid-19, e aos vários confinamentos impostos como resposta à pandemia, o número de visitantes em 2020 e 2021, tanto no Museu do Ar como em muitas outras instituições culturais, viu-se extremamente afetado. Para que a análise não se baseasse apenas em anos que não iriam conseguir refletir o que é considerado habitual para o Museu do Ar, foi decidido olhar também para os anos de 2018 e 2019, por serem os anos mais recentes que não sofrem do impacto da pandemia.

Começando pelo ano de 2018, este contou com 55.555 indivíduos a realizar uma visita ao Museu do Ar, entre estes quatro anos, este é o ano que contou com o maior número de visitantes. Já no ano de 2019, os visitantes foram cerca de 54.457, um número extremamente próximo do que é possível ver no ano anterior 2018. Olhando para os valores destes dois anos, temos a possibilidade de assumir que o número habitual de visitantes que o Museu do Ar recebe por ano ronda os 54 ou 55 mil visitantes.

Para dar apenas uma ideia dos resultados da pandemia nos números de visitantes do Museu do Ar nos anos de 2020 e 2021, representantes de alguns obstáculos com que o Museu se deparou, no ano de 2020 o Museu do Ar contou apenas com 10.156 visitantes, uma grande diferença dos mais de cinquenta e quatro mil do ano anterior. No ano de 2021, até ao mês de junho, altura em que foram cedidos estes dados por parte do Museu do Ar, o Museu contou apenas com 3054 visitantes. É importante ter em conta, no entanto, que, estes são os números dos visitantes aos espaços físicos do Museu do Ar, e, como já foi referido numa das respostas na entrevista ao Diretor e à Conservadora deste Museu, o Museu do Ar viu-se obrigado a tomar um grande número de iniciativas que deram acesso à coleção por via digital, online. Por isso, mesmo sendo estes números de visitantes físicos tão baixos em comparação com o que seria habitual para o Museu do Ar, é possível assumir a existência de muitos mais indivíduos a usufruir do acesso online à coleção do Museu do Ar, numa altura em que se demonstrou extremamente difícil realizar uma visita presencial a este. Também podemos pensar na possibilidade de haver pelo menos algumas pessoas que, ao terem acesso online à coleção do Museu do Ar, fazendo quase que uma visita virtual, não tinham prévia intenção de fazer a visita presencial ao Museu, e por isso,

desta forma, pode-se ter ganho a atenção de indivíduos de uma forma que não seria possível sem este aspeto online.

Voltando aos números dos anos de 2018 e 2019, pré-pandemia, é importante que se faça uma comparação destes números de visitantes com números de visitantes de outras instituições, de forma a conseguir perceber onde se enquadra o Museu do Ar no panorama do resto do país, em termos de número de visitantes. Para colocar os números de visitantes do Museu do Ar em perspetiva, segundo a Direção Geral do Património Cultural, no ano de 2018, os Museus em Portugal receberam cerca de 1.556.594 visitantes, um número que se mostra semelhante ao olhar para os dados dos anos anteriores, sendo em que em 2017 foram cerca de 1.556.420, e em 2016, 1.479.277.

Procurando comparações mais específicas, ainda no ano de 2018, a Direção Geral do Património Cultural aponta que o Museu que recebeu mais visitantes nesse ano foi o Museu Nacional dos Coches, com 320.027 visitantes, a uma grande distância do Museu no lugar seguinte, o Museu Nacional do Azulejo, com 219.420 visitantes. No caso do Museu com menos visitantes no ano de 2018, encontramos o Museu Nacional da Música, com cerca de 16.043 visitantes. No caso do Museu do Ar, o seu número de visitantes para este ano encontra-se mais ou menos no meio, comparando com os dados disponibilizados pela Direção Geral do Património Cultural. Alguns Museus dotados de números semelhantes de visitantes no ano de 2018 são, o Museu Nacional de Arte Contemporânea do Chiado, com 54.921 visitantes, o Museu Nacional Grão Vasco, em Viseu, com 57.862 visitantes, e o Museu Nacional Soares dos Reis, no Porto, com 65.914 visitantes. Acima destes Museus encontramos um grande grupo de instituições cujos números de visitantes vão entre os 100 mil e os 200 mil visitantes, sendo alguns exemplos o Museu Nacional de Arte Antiga e o Museu de Arte Popular, com 153.615 e 169.476 visitantes respetivamente. Abaixo dos valores do grupo de Museus com números de visitantes semelhantes aos do Museu do Ar encontramos uma pequena quantidade de Museus cujos números de visitantes não passam dos 40 mil, como o Museu Nacional do Teatro e da Dança, com 27.225 visitantes.

Quanto a 2019, a Direção Geral do Património Cultural registou apenas uma ligeira subida no número de visitantes em geral, 0,2% em comparação com o ano de 2018. Assim, esta pode ser considerada uma diferença que, tirando possíveis casos específicos, não tenha grande impacto na imagem dos números de visitantes dos Museus de um ano para o outro. Como já foi referido anteriormente, no caso do Museu do Ar, embora aqui se tenha notado uma descida no número de visitantes do ano de 2018 para o ano de 2019,

a diferença é, de facto, tão ligeira, que não se nota grande diferença. Assim, não se notando significativa diferença entre os dados relativos aos números de 2018 e 2019, é possível considerar que o Museu do Ar, no ano de 2019, encontrar-se-ia no mesmo patamar que se encontrava em 2018, relativamente ao grupo de Museus que recebiam quantidades de visitantes por ano, a cujo Museu do Ar, com 54.457 visitantes, pertence.

Tendo em conta estes dados, é importante também ter em ideia um aspeto que em muito afeta o número anual de visitantes de um Museu, obviamente entre outros aspetos que podem afetar tais valores, que é a localização do Museu. Enquanto todos os outros Museus aqui já referidos se encontram em espaços consideravelmente mais urbanizados, ou até nos centros das cidades onde se localizam, com melhores acessos a partir de transportes públicos, ou pelo menos relativamente mais próximos de outras instituições culturais, o Museu do Ar encontra-se num espaço imensamente rural, longe de qualquer tipo de centro histórico-cultural, ao contrário de algumas das outras instituições. Mesmo em comparação com muitas das instituições culturais no concelho de Sintra, se olharmos para o que acontece na Vila de Sintra, aqui os espaços culturais encontram-se muito mais próximos uns dos outros, concentrados num centro de cultura, e os que se encontrem na Serra, geralmente encontram-se integrados num plano organizado de visita à Vila, facilitando a visita a estes. Na criação de um roteiro, por parte de um possível visitante, enquanto é mais fácil realizar visitas a todos estes espaços com localização próxima uns dos outros, em muitos casos uma visita ao Museu do Ar poderia ficar um pouco fora de mão. Mesmo fazendo a atual localização do Museu sentido, não só quanto ao seu contexto histórico, patrimonial e cultural, mas também devido à natureza dos objetos que estão presentes na sua coleção, muitas vezes de demasiado grandes dimensões para outro espaço, não é possível ignorar os possíveis obstáculos que esta localização traz ao número de visitantes que o Museu recebe por ano, e os números que poderia receber, estivesse este mais próximo de um centro histórico-cultural.

Alguns autores referem algo que também pode ser considerado algo que consegue afetar o Museu do Ar em termos da quantidade de visitantes que este recebe, como por exemplo, quando Raquel Palhais, Isabel Caetano, Álvaro Dias e Renato Pereira (2020) afirmam, numa perspetiva de turismo cultural, que embora tendo muito potencial, e havendo uma grande capacidade e conhecimento em termos de conservação e manutenção dos seus objetos, os Museus Aeronáuticos em Portugal têm sido fracamente explorados como um recurso turístico. É possível então considerar que se esta exploração fosse aprimorada, haveria uma possibilidade de se dar um aumento no número de

visitantes. No entanto, estes mesmos autores afirmam que a forma como são tratados os objetos aqui presentes vão além da atração de visitantes ou turistas, podendo esta ser uma questão que está muito dependente do ponto de vista de cada um quanto ao facto de ser algo positivo ou não ser feito um esforço para a atração turística por do Museu do Ar, e de instituições semelhantes.

A ConsultEcon (2006) também apresenta alguns aspetos, num relatório de pesquisa, que vêm a apoiar questões já referidas. É afirmado por esta que a localização das instalações de um Museu pode fortemente afetar os números de visitantes que este recebe. É referido que os Museus de Aviação, pelo menos na maioria dos casos, se encontram junto a aeroportos ou bases aéreas, e enquanto isto é algo positivo em termos de possibilitar a entrada e saída de aviões, e também a possibilidade de realizar espetáculos de aviões, em muitos casos estas localizações não são de fácil acesso ou de fácil encontro, prejudicando a quantidade de visitantes que o Museu recebe.

3. PATRIMÓNIO: A VALORIZAÇÃO E O PATRIMÓNIO AERONÁUTICO

3.1. As bases do Património

Num esforço para contextualizar, e para conseguir estabelecer bases para os assuntos falados posteriormente neste capítulo, o primeiro passo é a abordagem da temática do Património Cultural, sendo o foco principal o caso de Portugal. Será assim dada uma visão sobre o tema, começando pelo geral, tornando-se, o foco, mais específico posteriormente.

O Património Cultural está, na grande maioria das vezes, ligado a um conceito de herança, associada a um grupo ou comunidade, que é transmitida de geração em geração. Daniel Calado Café (2007) aponta uma definição feita por Mário Chagas, em que este apresenta o património como “um conjunto de bens culturais sobre o qual incide uma determinada carga valorativa” (Chagas, 1994), e esta ideia está no centro de todas as possíveis definições dadas a este conceito. Os termos específicos da definição do conceito de Património Cultural, têm evoluído ao longo do tempo, sendo esta evolução, segundo Alexandra Maria Ferreira Vieira (2009), acompanhada por uma consciência da necessidade de salvaguarda do património e produção de legislação adequada a este assunto. Mónica Gomes Pereira (2020) aponta vários momentos de grande importância na evolução do conceito do património. Um destes momentos é o Renascimento Italiano, onde surge uma preocupação pela preservação do património edificado, sendo aqui também que se começa a pensar nos próprios edifícios como algo mais que um bem útil, servindo a reparação apenas para reestabelecer uma certa função, e significando a restauração apenas uma recuperação e renovação que atualizava o edifício. Outro momento de grande importância apontado por esta autora é a Revolução Francesa, apontando que é aqui que se começa a perceber melhor uma noção de passado, presente e futuro. Este acontecimento deu-se devido aos estragos, destruição e vandalismo, causados pela revolução aos edifícios e obras de arte de grande valor na altura, originando uma preocupação devido à perda de uma parte da identidade desta comunidade. Deu-se aqui também que se deu criação a documentos que registavam os danos, responsabilizavam a população pela proteção destes bens, e penalizavam quem os degradassem. Desde aqui até ao século XX, este tema continuou em discussão, muito marcada pela matéria da internacionalização do tema, espelhada em documentos como a Carta de Atenas de 1931, o primeiro momento onde se definem critérios e princípios relacionados com a conservação do património, embora ainda consideravelmente restritos em termos do que integra o património. O último momento referido pela autora deu-se

em 1964, com a Carta de Veneza, esta muito menos estrita do que a anteriormente referida, e com grande influência na visão atual sobre a atuação no património. Tanto a Carta de Atenas como a Carta de Veneza demonstram um grande contributo para a definição do conceito do Património tal como é aplicado nos dias de hoje, até em termos das práticas utilizadas.

Atualmente, a definição de Património Cultural está maioritariamente ligada à identidade de um grupo ou comunidade, e associada ao conceito Bem Cultural. O Património Cultural continua, então, a ter como base a ideia de transmissão de uma herança cultural de geração em geração, de construção de uma identidade a partir da transmissão da história, das memórias, e até testemunhos de certa comunidade. É nesta linha de pensamento que Vieira lembra o que terá sido afirmado por Carlos Alberto Ferreira de Almeida, quando diz que Património “É tudo o que tem qualidade para a vida cultural e física do ser humano e tem notório significado na existência e na afirmação de diferentes comunidades (...)” (Almeida, 1998). No entanto, é importante ter em mente que nem todos os vestígios do passado podem ser considerados património, e nesta linha de pensamento Vieira evoca Elsa Peralta da Silva, fazendo referencia ao facto de que com tantas manifestações materiais de cultura realizadas ao longo do tempo pelo Homem, é impossível que todas sobrevivam, não esquecendo também o facto de que ao longo do tempo, a ideia de o que é ou não património tem evoluído, e por isso, muitos bens que não terão sido considerados património numa certa altura ou num certo local, terão desaparecido, por não haver um esforço para os manter. Portanto, a caracterização de algo como património, atualmente, está completamente dependente da leitura feita por um grupo ou comunidade, quase tudo pode ser considerado património, sendo que somos nós quem atribuímos valor a estes elementos.

Perto ainda desta ideia de o Património Cultural estar ligado à identidade de um grupo ou comunidade, Café (2007) afirma que os objetos produzidos pelos seres humanos, exceto obviamente no caso do Património Natural, surgem num contexto espacial e temporal próprios, e que, esgotando-se a sua funcionalidade, dá-se a possibilidade de transmitir os seus significados durante gerações. É, ao sobreviverem ao longo do tempo, devido a uma seleção intencional ou não, que, para as comunidades ou grupos a que tais objetos pertencem que passam a ter um certo valor sentimental, social, ou histórico e cultural, e é assim que estes objetos passam a ser considerados como parte do Património Cultural de tal comunidade ou grupo.

Olhando para um dos elementos mais importantes presentes neste assunto, a cultura, numa perspetiva mais estática e condensada, esta, segundo Cândida Cadavez (2019), serve como forma de distinguir indiscutivelmente certas identidades. Esta distinção facilita numa fixação das comunidades com tais identidades, que se baseiam na cultura que partilham, quantos ao seu papel no espaço geográfico onde se encontram localizadas. Assim dá para perceber que a cultura não só tem a capacidade de unir uma comunidade, a partir da herança que os seus indivíduos partilham entre si, como também tem a capacidade de distinguir tal comunidade das que a rodeiam, exatamente por estas comunidades não partilharem da mesma herança. Ainda segundo Cadavez (2019), as narrativas identitárias provenientes destas relações entre a comunidade e a sua cultura, são também resultado da já referida negociação, intencional ou não, dos objetos que são mantidos, conservados, ou até exibidos, havendo a possibilidade de negligenciar parte destes bens, algo que consegue ter efeito, de variado peso, na identidade de tal comunidade.

A definição atual de Património Cultural, pelo menos em Portugal, está assente na Lei nº 107/2001, de 8 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural. Neste documento está definido que todos bens que sirvam de testemunho de valor civilizacional ou cultural, e que sejam objeto de proteção e valorização especial, são partes integrantes do património cultural. O interesse cultural destes bens, como por exemplo, o interesse histórico, arqueológico, documental, etnográfico, técnico, entre muitos outros tipos de interesse, deverá refletir valores de memória, antiguidade, autenticidade, originalidade, raridade, singularidade ou exemplaridade. Adicionalmente, para além de bens materiais, tanto móveis como imóveis, também integram o património cultural os bens imateriais que contribuam para a identidade e a memória coletiva portuguesas. E, por vezes, não só integram o Património Cultural os bens materiais e imateriais de interesse cultural, como até os contextos em que estes se encontram, servindo como testemunho, e com fins de interpretação e informação relativamente aos próprios bens. É também afirmado aqui que a própria língua portuguesa é um elemento do Património Cultural português, essencial até, pois esta serve como fundamento da soberania nacional.

Ainda dentro da Lei de Bases do Património Cultural, os tipos de bens culturais encontram-se divididos em categorias. Segundo esta, os bens imóveis podem fazer parte das categorias de monumento, conjunto ou sítio, enquanto os bens móveis se encontram categorizados em tipos de património diferentes, sendo estes o património arqueológico,

o património arquivístico, o património audiovisual, o património bibliográfico, o património fonográfico e o património fotográfico. Tanto os bens móveis como imóveis podem ser ainda classificados como de interesse nacional, público ou municipal. Um bem será caracterizado como bem de interesse nacional quando a sua proteção e valorização represente valor de significado para a Nação, e em termos de designação, um bem imóvel considerado um “monumento nacional” independentemente de ser um monumento, conjunto ou sítio, e um bem móvel que possua este interesse será considerado um “tesouro nacional”. Quanto ao interesse público, esta categoria indica que a proteção e valorização do bem cultural representa um valor de importância nacional, tal como na categoria anterior, mas neste caso o regime de proteção inerente à classificação de bem nacional demonstra-se desproporcionado ao caso em classificação. É de interesse municipal um bem cuja proteção e valorização represente um valor de grande significado a um certo município. Também é afirmado que, mesmo sendo esta uma lei referente a Portugal, estas categorias apresentadas não interferem com qualquer designação de um bem cultural no contexto do direito internacional, sendo afirmado também que bens culturais integrantes da lista do património mundial são aqui incluídos na lista de classificados como Monumentos Nacionais.

3.2. Valorização do Património Cultural

No que toca à valorização do Património Cultural, é importante definir o que constitui realmente o termo “valorizar”. Neste assunto, Vieira chama atenção a documentos como a Carta de Veneza, referindo esta que se deve cuidar dos monumentos para conseguir salvaguardar a sua identidade, e ter em conta organização e valorização. Também refere a Conferência da Atenas, quanto à valorização de monumentos, sobre a sua construção, entre outros aspetos.

Também é de importância, dentro deste tema da valorização do Património Cultural, voltar à Lei de Bases do Património Cultural – Lei nº 107/2001, de 8 de setembro. É introduzido no décimo segundo artigo, como um dos objetivos, a finalidade da valorização do Património Cultural, afirmando que, enquanto tarefa do Estado, e dever dos cidadãos, a valorização do Património Cultural tem várias finalidades, desde a possibilidade de acesso do público à fruição cultural, a fortalecer a identidade cultural de Portugal e das suas comunidades, regionais e locais, tanto em no contexto de dentro do país, como no âmbito internacional, até o desenvolvimento económico e social a níveis regional e local.

A legislação nacional indica como componentes do regime de valorização a conservação preventiva e programada; a pesquisa e investigação; a proteção e valorização da paisagem; o acesso e fruição; a formação; a divulgação, sensibilização e animação; e a utilização, aproveitamento, rendibilização e gestão¹. Enquanto instrumentos de valorização são indicados o inventário geral do património cultural, os instrumentos de gestão territorial, os parques arqueológicos, os programas e projetos de apoio à musealização, exposição e depósito temporário de bens e espólios, os programas e projetos de divulgação, sensibilização e animação; os programas de apoio à ação educativa e os programas de aproveitamento turístico² entre outros instrumentos. Sendo a valorização do património cultural reconhecida como tarefa do Estado, esta não é exclusiva a este, o que aliás foi confirmado pela Convenção de Faro

Nesta convenção foram também previstas questões ligadas à participação por parte das pessoas na valorização do património. Entre estas questões está a participação nos variados processos relativos ao património cultural, como o estudo, a proteção e a conservação, entre outros; a participação na reflexão e no debate sobre as oportunidades e desafios apresentados pelo património cultural; participar na pesquisa interdisciplinar do património cultural, das comunidades e do ambiente, e a forma como estes se relacionam; participar também na troca de conhecimentos, tanto dentro como fora do sistema educacional; a criação de, e participação em, iniciativas que promovam uma melhor qualidade de conteúdos para uma grande diversidade de públicos, tanto em níveis de língua, como cultura, entre outros; e a tentativa de resolver os obstáculos ao maior acesso ao património cultural; estando todos estes elementos, e mais ainda, presentes nos artigos 12.º, 13.º e 14.º da ata desta convenção.

Apesar da legislação portuguesa referir a questão da valorização do património, o seu maior foco reside na definição das políticas, práticas e instrumentos de salvaguarda. A proteção dos bens culturais é assegurada pela classificação e inventariação destes, sendo a classificação um ato do procedimento administrativo utilizado para determinar se um certo bem possui valor cultural; enquanto que a inventariação, segundo o artigo décimo nono, consiste no consistente levantamento de bens culturais a nível nacional, com o fim de os identificar. A Lei de Bases do Património Cultural – Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro, clarifica como sendo dever do Estado assegurar a transmissão da herança

¹ Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, artigo 70º.

² Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, artigo 71º.

nacional, por via da salvaguarda e da valorização do património cultural, sendo que é desta forma que se fornece contexto e força a uma identidade nacional e independente, a partir da democratização da cultura, pelo seu vasto acesso por parte da população. No entanto, não é só o Estado que tem deveres, todos nós, ao mesmo tempo que temos direito à fruição dos valores e bens deste património cultural, também temos o dever de preservação, defesa, conservação e valorização.

Segundo Vieira (2009), a crescente importância atribuída aos bens culturais nos dias de hoje, leva a novos desafios no campo da gestão do património, enquadrada em três grandes áreas de trabalho: Conhecer/Investigar, Proteger/Conservar e Valorizar/Divulgar. Mais em detalhe, Vieira (2009) aponta aspetos importantes como o “Conhecer”, que esta considera ser a base da valorização do Património Cultural. Este conhecimento, passa por várias etapas, desde a catalogação, que serve para o reconhecimento, à sua inclusão em inventários, e até ao seu estudo e registo. Outro aspeto apontado pela autora é “Salvaguardar”, referente ao registo e à proteção dos objetos, atualmente assente na classificação e na inventariação, referidas anteriormente em maior detalhe ao falar da Lei nº 107/2001 de 8 de setembro, que as define. É-nos falado também de um aspeto que junta três elementos, “Gerir, Dinamizar e Divulgar”, onde a autora se refere às ações de conservação e restauro, que se enquadram mais na gestão do Património Cultural, do que nos outros aspetos já referidos. Segundo esta, a conservação consiste no conjunto de ações com o fim de prolongar a história e existência de um bem cultural, de teor preventivo, antes da possível deterioração. Já o restauro é uma intervenção direta e especializada, realizada apenas quando necessário. A importância da gestão do Património Cultural em si está assente no fornecimento de estruturas que facilitem acessibilidade aos bens culturais por parte da comunidade, facilitar assim o conhecimento e desfrute por parte do público pertencente a tal comunidade ou grupo, implicando tudo isto uma administração extremamente eficiente de recursos humanos, patrimoniais e económicos, entre outros.

A valorização do Património Cultural também demonstra uma grande relação com a fruição pública, sendo a sensibilização do público, a partir de um apelo à responsabilidade de todos e à opinião pública, o melhor meio para salvaguardar o Património Cultural. Para conseguir proteger o Património Cultural é importante perceber o valor de um elemento patrimonial, e não o desprezar. Assim, a educação no campo do Património Cultural é algo de grande importância e grande necessidade, e é por isso de elevada importância, o estabelecimento de iniciativas de educação ao público, para que estes consigam exercer tanto os seus direitos como os seus deveres relativos ao Património Cultural. Vieira

(2009) aponta vários documentos que referem a necessidade de educação do público quanto ao Património Cultural, como a Carta de Atenas e a Carta do Turismo Cultural de 1976, entre outros, expressando a preocupação existente a nível até jurídico, pela educação dos cidadãos, direcionada à proteção e valorização, realçando ideias como Compreender, Responsabilizar e Respeitar.

Esta ideia de educação do público quanto ao Património Cultural é de grande importância porque sem um conhecimento de elementos patrimoniais por parte da comunidade, qualquer ação de salvaguarda desses elementos não verá frutos. É necessário que a comunidade seja educada quanto a estes elementos, estimulando a consciencialização cívica destes indivíduos, o seu conhecimento, e o devido comportamento face ao Património Cultural. Tendo isto em conta, a melhor forma de fornecer este conhecimento ao público, e de estimular o seu interesse, é a partir de variado tipo de instituições, desde instituições culturais como museus, ou monumentos, por exemplo, até autarquias, meios de comunicação social, e até escolas.

3.3. O Património Aeronáutico

Dentro do campo do Património Cultural, e mais direcionado a esta dissertação, temos o Património Aeronáutico. Esta é uma área extremamente diversificada, podendo abranger a aviação militar, a aviação civil, e até feitos de aviação que transcendam as duas categorias, não esquecendo também as possibilidades de abordar o Património Aeronáutico em diferentes zonas do mundo, certamente tendo cada local sido marcado por momentos diferentes. No entanto, nesta parte da dissertação, irá ser falado do Património Aeronáutico, no que diz respeito a Portugal, sendo o que mais se enquadra ao tema. É, mesmo assim, necessário ter em conta que mesmo sendo dado o foco da atenção a Portugal, isto não quer dizer que não estejam envolvidos inúmeros outros territórios no que toca ao Património Aeronáutico português. Sendo assim, o primeiro passo que é importante dar é de dar uma visão sobre a história da aeronáutica em Portugal, para passar a conhecer os momentos que marcaram o país ao longo do tempo, e que se enquadram nestes parâmetros já referidos de militar, civil, e feitos de aviação.

3.3.1. Aeronáutica Militar

Ao falar da história e da evolução da aeronáutica em Portugal, o mais lógico é fazê-lo seguindo minimamente uma linha cronológica, com poucos momentos de desvio desta linha, e utilizando como base a “Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força

Aérea de Portugal”, publicada pelo Coronel Luís M. Alves de Fraga no ano de 2001. Sendo assim, começamos com o início da aviação em Portugal, sendo este momento em 1909, com a fundação do Aero-Club de Portugal por parte de elites militares. O Aero-Club teve como um dos seus objetivos estabelecer regras relativamente a licenças de voo e relativamente às aeronaves e aeroportos a utilizar por parte do Exército Português. É daqui também que, no ano seguinte, se começa a pensar a criação da Aviação Militar propriamente dita, criada só em 1915, a partir do regulamento da Escola Militar de Aeronáutica, publicado pela Ordem do Exército a 31 de dezembro. Ainda no ano de 1910 deu-se o primeiro voo em Portugal, no dia 21 de abril, num *Bleriot* pilotado por Émile Taddéoli. Ainda dentro desta etapa do início da aviação em Portugal, em 1912 foi promovida uma iniciativa nacional para abastecer o Exército de aeroplanos, a partir da mobilização de interesse particulares.

Procurando avançar na criação da Aviação Militar, o já mencionado Aero-Club de Portugal, criou a 14 de maio de 1914 a Escola da Vila Nova da Rainha, com a função de formação de pilotos, sendo construída na Quinta do Queimado, um espaço que terá sido decidido como adequado para executar tais funções, começando a construção em 1915 e as atividades de instrução em 1916. Os primeiros instrutores da Escola da Vila Nova da Rainha faziam parte do grupo que proporcionou a fundação da mesma, tendo alguns também, posteriormente, integrado as forças aeronáutica nos territórios do ultramar. Devido ao reduzido número de aeronaves disponíveis nesta escola, a instrução de voo era consideravelmente rudimentar, sendo maioritariamente realizada a partir de métodos teóricos. Mesmo assim, da Escola da Vila Nova da Rainha começaram a sair pilotos-aviadores no ano de 1917. Estes anos referidos, quando se faz referência ao estabelecimento desta escola, colidem obviamente com a Primeira Guerra Mundial, e devido a uma necessidade da participação de Portugal, estabeleceram-se outras instituições relativas à aeronáutica nesta altura. Com o Decreto N.º 4529, de 29 de junho de 1918, criou-se o Serviço de Aviação Militar, dentro do qual se compreendiam a Direção de Aeronáutica Militar, a Comissão Técnica, a Escola Militar de Aviação, a Escola Militar de Aerostação, o Parque de Material de Aviação e as Tropas Aeronáuticas, sendo estas últimas constituídas por unidades de aviação e unidades de aerosteiros, adicionalmente, aparecem aqui também Esquadrilhas que serão referidas mais à frente.

No que toca à Primeira Guerra Mundial, Portugal, que sentia uma ameaça mais direta nos seus territórios em África do que na Europa, encontrava-se com uma grande necessidade de qualquer apoio possível. Assim, em 1916, a Grã-Bretanha pediu ao

Governo Português que apreendesse os navios alemães e austríacos atracados no território nacional, levando a Alemanha a declarar guerra a Portugal. Em janeiro de 1917, no âmbito da presença de tropas portuguesas em Moçambique e França, embarca com destino à Flandres, o Corpo Expedicionário Português. Com a criação deste Corpo Expedicionário Português, em 1916, seria criada uma Esquadrilha Inicial, para reunir pessoal de modo a preencher os quadros da Aviação Militar, necessário para operar em França. Posteriormente, já na Flandres, no Corpo de Exército Português integravam-se três esquadrilhas, duas de regulação de tiro e uma de caça. Já no ano de 1917, e também no início do ano de 1918, o Corpo Expedicionário Português utilizou os serviços de observação das Esquadrilhas britânicas, mas o que terá sido previamente prometido pela Grã-Bretanha, de contribuir para a satisfação das requisições portuguesas, não foi cumprido, ficando Portugal sem receber as aeronaves, como planeado. Em junção a isto, a revolução de 1917 em Lisboa contribuiu também para uma redução dos números de portugueses no campo de batalha, diminuindo significativamente a posição portuguesa na guerra, isto porque Sidónio Pais ordenou o regresso imediato de todos os oficiais portugueses, e eventualmente, os que não regressaram procuraram juntar-se às forças militares francesas, mas com reduzido sucesso. Para além do palco francês, uma Esquadrilha de Aviação também teve como destino Moçambique, sendo que a sua presença aqui não forneceu grandes vantagens, visto que o Comando das Forças Expedicionárias não soube dar uso aos aeroplanos que se encontravam ao seu dispor.

Uma das consequências da participação portuguesa na Primeira Guerra Mundial foi a criação da Aviação Naval, que se tornou oficial com o Decreto n.º. 2295, de 28 de setembro de 1917, criando também o Serviço de Aviação da Armada. Resultado de outro Decreto, o Decreto n.º. 3743, de 5 de janeiro de 1918, foi instalado na doca do Bom Sucesso, no Porto de Lisboa, o Centro de Aviação Naval, e, também a partir deste decreto, é criada a Direção dos Serviços de Aeronáutica Naval, ficando o Capitão-Tenente Sacadura Cabral encarregue de organizar o novo serviço aéreo, resultando na chegada dos primeiros oficiais da Marinha a Lisboa, ainda no início de 1918. Em termos de material, com o final da Guerra, Portugal terá comprado todo o material existente numa base aérea perto de Aveiro, previamente cedida à Marinha Francesa, e também terão sido adquiridos hidroaviões à Grã-Bretanha no final do ano de 1919. Juntamente a este material referido, também em 1919, a Armada Portuguesa terá retomado posse de uma base aeronaval em Ponta Delgada, que tinha sido cedida aos E.U.A. durante a Primeira Guerra Mundial, juntamente com mais hidroaviões que aqui se encontravam, batizando a base de Centro

de Aviação Naval de Ponta Delgada. O final desta década, tanto como a seguinte, foi considerado um período de equipamento para a Aviação Naval, com um significativo aumento da quantidade de aeronaves, passando a mais de setenta aparelhos com diversas características e funções. Este equipamento sofreu adicionais alterações aquando a Segunda Guerra Mundial, com a aquisição de mais de cinquenta aeronaves vindas da Grã-Bretanha, não sendo este o último momento de renovação e ampliação do equipamento. Quanto a nível terrestre, também se deu uma ampliação nas infraestruturas, isto pouco antes da Segunda Guerra Mundial, passando a base do Montijo a substituir o Centro de Aviação Naval do Bom Sucesso. No final, a Aviação Naval terá prestado uma variedade de notáveis serviços durante trinta e cinco anos de existência, tanto ao país, como à aeronáutica em geral, sendo um momento importante a destacar a primeira aérea do Atlântico Sul, mas isto será falado mais em detalhe mais à frente.

Outra das consequências da Primeira Guerra Mundial, imediatamente após o seu fim, foi a necessidade de acompanhar a evolução do armamento da altura, que levou, em Portugal, à criação do Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República, a primeira unidade aérea operacional portuguesa. Seguindo os mesmos critérios que levaram anteriormente à escolha de Vila Nova da Rainha, foi escolhido localizar esta nova unidade na Amadora, construindo aqui infraestruturas para acomodar as tropas e o material. No entanto, este mesmo local foi o que levou à sua extinção em 1938, dezanove anos depois da sua criação, pois tanto os terrenos como a própria localidade não eram capazes de satisfazer as necessidades dos aviões mais recentes.

Um outro momento, também importante, foi a criação da Escola Militar de Aviação. Esta, tal como a Escola de Aerostação, foram fundadas no ano de 1918, aquando a organização do Serviço de Aeronáutica Militar. O local escolhido para o estabelecimento desta, em 1919, foram os terrenos da Granja do Marquês, em Sintra, em vez de Vila Nova da Rainha. Só no ano seguinte é que se deu início à ocupação das suas instalações, estas que eram consideravelmente improvisadas, tendo como base um espaço tipicamente rural, e a guarnição que foi aqui colocada inicialmente era reduzida. Comandada por um Major Piloto-Aviador, neste mesmo ano, 1920, entrou em funcionamento o primeiro curso de seis oficiais, no entanto, as normas do procedimento e os programas de instrução só terão sido estabelecidos no ano de 1924. Passados quatro anos, devido à realocação da Escola Militar de Aerostação para Alverca, a designação deste espaço sofreu alterações, passando agora para Escola Militar de Aeronáutica. Para além disto, alguns anos mais tarde, no ano de 1937, a Escola Militar de Aeronáutica vai perder a sua autonomia, devido

à reforma da 5ª Arma do Exército, sendo-lhe atribuído um Comando Geral, encargo de um Oficial General, e passando as unidades agora a ser designadas de Bases Aéreas, passando a Escola Militar de Aeronáutica a integrar a Base Aérea nº. 1.

Deu-se, entre os anos de 1935 e 1937, uma considerável reorganização das Forças Armadas, sendo o objetivo desta reorganização a redução de um elevado número de efetivos resultante da Primeira Guerra Mundial, e também a sua reorganização para estarem de acordo com as necessidades estratégicas, tal como as capacidades financeiras de Portugal. Fraga (2001) aponta que esta reorganização passava a compreender a Aeronáutica Militar, o Comando Geral, com um Comando da Defesa Terrestre contra Aeronaves, Bases Aéreas, Campos Bases, três tipos de Esquadrilhas, sendo estas de Reconhecimento e Observação, de Aviação de Caça, e de Aviação de Bombardeamento, uma Companhia de Aerosteios, uma Escola Prática, um Depósito de Material de Aviação, um Depósito de Material de Aerostação, e um Depósito de Mobilização de Pessoal. Quanto às Bases Aéreas em si, para além da já referida Base Aérea nº. 1, em Sintra, encontramos também a da Ota e a de Tancos. Na Base de Sintra encontrava-se a Escola Prática da Arma, juntamente com um Grupo Escolar com duas Esquadrilhas de Observação e uma de Instrução e Treino. Na Base da Ota encontrava-se uma Esquadrilha de Caça, duas de Bombardeamento de dia e outras duas de noite. Já na Base de Tancos, estava uma Esquadrilha de Aviação de Caça, uma de Reconhecimento e três de Observação. Para além destas três bases, também se encontrava em Lisboa o Campo Base da Portela, junto ao aeroporto. Neste processo de organização foi também baixado o limite de idade para a passagem à reserva, com o objetivo de conseguir que a Arma de Aeronáutica se tornasse mais jovem. No entanto, nem todos os planos existentes se conseguiram concretizar, devido à eventual eclosão da Segunda Guerra Mundial.

Durante os finais da década de 1930, era sentida uma significativa tensão no continente europeu, ilustrada primeiramente pela Guerra Civil Espanhola, onde o Governo Português se viu obrigado a participar, mesmo não sendo diretamente, devido à óbvia proximidade territorial dos dois países. No entanto, aquando o início da Segunda Guerra Mundial, no ano de 1939, o Governo Português demonstrou o objetivo de permanecer na neutralidade, de não ter qualquer envolvimento no conflito. Esta neutralidade foi algo difícil de manter, pois os arquipélagos que Portugal possuía na altura demonstravam ser posições altamente estratégicas, os Açores, a Madeira e Cabo Verde, vistos como um alvo por várias das potências envolvidas na Guerra. Isto levou a que o Governo Português tivesse de enviar forças militares para estes territórios, sendo os

Açores o território que mais importância tinha, e o mais cobiçado devido à sua posição no Oceano Atlântico. Aqui foi criado o Comando de Aviação Militar, levando à instalação da quarta Base Aérea, na zona de Rabo de Peixe, na Ilha de S. Miguel, e também à instalação nos terrenos das Lajes dos Calvário, na ilha Terceira. Com esta movimentação realizada no verão de 1941, e com a cedência de aeronaves por parte da Grã-Bretanha no mesmo ano, constituindo a Esquadrilha de Caça nº. 3, tanto este como o ano seguinte foram de considerável tensão política e diplomática, tanto devido à possibilidade de Portugal ver ameaçado o seu poder sobre os arquipélagos atlânticos, como à possibilidade de se ver obrigado a participar no conflito, dependendo da posição de Espanha, na altura também neutra. É no ano de 1943, depois de um avanço submarino no Atlântico por parte da Alemanha, entre outros acontecimentos, que o Ministério dos Negócios Estrangeiros manifesta o desejo de começar conversações com Londres, para averiguar as possibilidades de futura utilização dos Açores pelas forças britânicas. Em outubro do mesmo ano, em Angra do Heroísmo, dá-se o desembarque de elementos do contingente inglês, para utilizar o arquipélago como ponto de controlo, apoio e luta contra o aparelho militar alemão. Já no ano seguinte, a partir de um acordo estabelecido com os E.U.A., estes também passaram a ter autorização para utilizar o arquipélago. Esta mudança diplomática, baseada nos acordos com estas duas grandes potências, deu à Aviação Militar a possibilidade de modernização, maioritariamente levada a cabo pela cedência de aeronaves por parte da Grã-Bretanha, tornando a frota portuguesa, como resultado, numa frota de guerra com significado e expressão, pois, mesmo não sendo estes reforços realmente exaustivos, serviram decentemente o seu papel de equipar a Aeronáutica Militar e a Aviação Naval. Mesmo já depois de se dar o final do conflito, devido à cedência das bases nos Açores, e também pela autorização de permanência dos E.U.A. na Base das Lajes, Portugal continuou a receber aeronaves como forma de compensar as autorizações fornecidas.

Mesmo com o fim da Segunda Guerra Mundial, o clima diplomático na Europa não se tornou menos tenso, devido às relações entre os E.U.A. e a U.R.S.S. que se geraram nos anos que sucederam o conflito. Foi este clima que levou à criação da OTAN, e a mesma razão que tinha levado Portugal a ver-se forçado a participar na Guerra, os seus arquipélagos no Atlântico, tornava-se a razão para que Portugal recebesse agora um convite para fazer parte da fundação desta organização, que incluía não só os países envolvidos na Guerra, como o bloco ocidental, e até os que se tinham mantido neutros durante o conflito. Uma uniformização da ordem militar entre os aliados serviu como

elemento determinante para a criação oficial da Força Aérea, independente das Forças Armadas Portuguesas. No ano de 1952 deu-se a junção da Aviação Militar e da Aviação Naval, com argumentos debatidos na Câmara Corporativa, que variavam entre questões táticas, estratégicas e económicas. No fim quem venceu foi a modernidade e o melhor aproveitamento dos meios existentes, fazendo com que, no dia 27 de maio de 1952, com a Lei nº. 2055, fosse criada a Força Aérea, passando a ser dirigida por um Secretário de Estado da Aeronáutica que por sua vez estava dependente do Ministério da Defesa Nacional, estando de acordo com o Decreto-Lei nº- 38805 de 28 de junho do mesmo ano. A Força Aérea começou por conter um Comando Geral das Forças Aéreas, um Comando das Forças Aéreas Operacionais, um Comando de Instrução e Treino, seis Bases Aéreas, incluindo as três já referidas, quatro Aeródromos Base, um Grupo de Esquadras de Caça, Esquadras de Aviação de Cooperação com as Forças de Terra e Navais, Unidades de Busca e Salvamento, Formações de Transporte, Esquadras de Treino, Escolas, Unidades de Alerta, e eventualmente também conteria Tropas de Defesa Terrestre Contra Aeronaves (Fraga, 2001). Todos estes elementos contribuíram para uma organização que mantinha ainda algumas missões ainda a cargo da Armada, mas já com uma perceção de evolução para melhor gestão dos meios e do pessoal. Dentro das reformas feitas aos agrupamentos das unidades de combate, em 1953 e 1954, foi dada atenção à Esquadra Operacional da Luta Anti-Submarina, da Base Aérea nº. 6, e, também no ano de 1953, à criação da 1ª Esquadra de Transportes Aéreos no Aeroporto da Portela. As reformas feitas à organização da Força Aérea Portuguesa deram-se de modo acelerado nos anos após a sua criação, devido a motivos já referidos, como os desentendimentos entre os diferentes elementos após a junção, para conseguir uma uniformização de procedimentos e um sentimento de autonomia dos restantes corpos das Forças Armadas, e devido à necessidade de ultrapassar o objetivo inicial de solucionar o compromisso da altura, de modo a seguir num sentido evolutivo da organização. Estavam assim, depois desta fase inicial, lançadas as bases para o alargamento e estabelecimento de quadros de pessoal e tarefas específicas para dar um contributo constante e direcionado para o cumprimento da missão. Assim, no ano de 1956, foi criado o Gabinete do Subsecretário de Estado da Aeronáutica, e também foi estruturado o Estado-Maior de acordo com os moldes que este possui tradicionalmente. O território passou agora a estar dividido em três Regiões Aéreas, sendo a primeira constituída por Portugal Continental, mais as ilhas da Madeira, dos Açores e de Cabo Verde, a segunda por Angola, Guiné e S. Tomé e Príncipe, e a terceira por Moçambique, os territórios portugueses na Índia, Macau e Timor, e estas

regiões tinham comando próprio em Lisboa, Luanda e Maputo, respetivamente. Deu-se também a criação de novos Serviços, sendo estes o Serviço de Comunicações e Tráfego Aéreo, o Serviço de Recrutamento e Instrução, o Serviço de Saúde, o Serviço de Material, o Serviço de Infraestruturas, e o Serviço de Intendência e Contabilidade. Até ao ano de 1961, devido a um crescimento contínuo, os meios aéreos de luta anti-submarina, de defesa aérea e de transporte de pessoal e material, foram os que mais atenção receberam. Assim, no começo desta década, de 1960, a Força Aérea já se demonstrava uma entidade capaz entre os ramos das Forças Armadas Portuguesas.

Já durante algum tempo era sentida a possibilidade de desencadeamento de movimentos armados nos territórios africanos; ainda no início da década de cinquenta a contestação contra a presença portuguesa na costa do Malabar tinha servido como aviso desta possibilidade. Assim, no ano de 1958, deu-se a decisão de enviar uma missão de oficiais para os territórios de Angola, da Guiné e de Moçambique, para averiguar a instalação de forças aéreas de modo a darem apoio às forças das operações terrestres. No entanto, a construção das infraestruturas necessárias a estas atividades terá recebido menos atenção, sendo as causas, segundo o Coronel Luís Fraga, o tempo, o excesso de confiança, a falta de recursos, e também a indiferença política quanto à questão, afetando a atuação da Força Aérea Portuguesa em África. Com a independência do Congo, no ano de 1960, deu-se início às instalações de elementos da Força Aérea Portuguesa em Angola, sendo Luanda o ponto central do poder aéreo, complementado por outros locais, estabelecendo uma rede de estruturas para tomar conta do Norte e Leste do território, que incluía bases, mas também aeródromos, de modo a aumentar o tamanho da área abrangida, não sem dificuldades, abandonando-se a construção da Base de Moçâmedes em 1961, devido ao começo dos conflitos. Mesmo assim, estabeleceram-se três importantes estruturas, sendo estas a Base Aérea nº. 9, em Luanda, o Aeródromo-Base nº. 3, no Negage, e o Aeródromo-Base nº. 4, em Henrique de Carvalho. Estas infraestruturas não só representaram um grande esforço, mas também serviram de exemplo, a partir do conhecimento adquirido, para a abordagem aos restantes territórios, à medida que, tal como em Angola, nestes se iniciavam operações da Força Aérea Portuguesa. No caso da Guiné, onde a Guerra começou em 1963, a Força Aérea instalou-se no aeroporto de Bissalanca, que era, na altura, a Base Aérea nº. 12, abrindo-se mais tarde, em 1970, pistas em Nova Lamego, Cufar e Aldeia Formosa, que serviam os mesmos propósitos que no caso de Angola. Em Moçambique, já em 1961 se tinha dado o início da instalação de meios aéreos, acompanhados pela construção de infraestruturas; neste caso, deu-se uma

tentativa de que as unidades aéreas, pelo menos as primeiras neste território, ficassem próximas de aeroportos que já existissem, sendo estes o da atual Maputo, e o da Beira. Esta tentativa foi também acompanhada pela construção de infraestruturas com o propósito de abrigar os postos de comunicação, que não só garantiam a segurança da navegação aérea, como também teriam a possibilidade de difusão das ordens vindas do Comando. Em cada um destes três casos, segundo o Coronel Luís Fraga, a missão tinha como vetores fundamentais, o transporte, o reconhecimento e fogo, em casos raros operações aerotransportadas da responsabilidade exclusiva da Força Aérea, e também a participação em guerra psicológica e cooperação na reordenação de populações, e apoio sanitário a estas. Sendo o propósito principal o apoio às operações terrestres, também foram lançadas operações exclusivamente aéreas sobre os oponentes, com ou sem o apoio de pares de aviões, dependendo dos casos. O já referido apoio às operações terrestres era feito a partir de pedidos organizados em escala, em consonância com as condições existentes, e, no caso de urgência, as aeronaves seriam enviadas no menor espaço de tempo possível, para impedir a fuga do inimigo. Numa fase já avançada da Guerra, com a organização já mais delineada, deparamo-nos com três Regiões Aéreas, sendo a primeira denominada de Zona Aérea de Cabo Verde e Guiné, a segunda referente ao território de Angola e a terceira, referente ao território de Moçambique. Cada uma destas Regiões Aéreas eram constituídas pelas suas Bases Aéreas, juntamente com Aeródromos-Base e aeródromos dependentes. No total, o número de aeronaves utilizadas pela Força Aérea Portuguesa nestes territórios nunca foi elevado, menos de centena e meia com capacidades para estar em operação, e, posteriormente, devido ao bloqueio de Portugal pela ONU, a qualidade desta frota da Força Aérea foi decrescendo, estando os meios aéreos compostos por material obsoleto, adaptado a partir de material civil, ou mesmo material já abatido. Assim, a substituição dos aviões em uso ficou severamente afetada, sendo que não havia quem vendesse o material a Portugal, ou, no caso dos que vendiam, era feito a preços muito elevados. Aquando o fim desta Guerra, depois do 25 de abril de 1974, a Força Aérea Portuguesa encontrava-se sem contacto com as evoluções técnicas que tinham ocorrido no mundo durante o conflito, e possuía nesta altura uma frota de fraca qualidade, obsoleta, desgastada, e com um número muito reduzido de aeronaves modernas. O esforço de atualização e modernização ocorrido nos anos seguintes ao conflito foi feito à custa de muitas destas aeronaves que eram consideradas desnecessárias.

Consequência do retorno repentino de grande parte do material aéreo e do pessoal dos territórios africanos, gerou-se uma indecisão organizativa que necessitou de soluções durante os finais da década de setenta. O processo de reorganização começou a ser posto em prática no ano de 1982, com o Decreto nº. 221, de 7 de junho. Segundo este plano, o Comandante da Força Aérea é o Chefe do Estado-maior diretamente responsável por este ramo das Forças Armadas, estando assim dependente, operacionalmente, do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, enquanto estava dependente logística e administrativamente do Ministro da Defesa. Afirma-se aqui que compete ao Estado-Maior da Força Aérea a elaboração de doutrina e execução de estudos, de médio ou longo prazo, e é o Vice-Chefe do Estado-Maior da Força Aérea que, na prática, é o coordenador e responsável pela atividade do Estado-Maior, perante o Comandante do Estado-Maior da Força Aérea. Ficam também dependentes do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea o Comando Operacional da Força Aérea, o Comando de Pessoal e o Comando Logístico. Começando pelo Comando Operacional da Força Aérea, este tem, por sua vez, sob a sua dependência, segundo o Coronel Luís Fraga, o Comando da Zona Aérea dos Açores, todas as Bases e respetivas unidades aéreas, aeródromos de manobra e trânsito, estações de radar, o Campo de Tiro de Alcochete, a infraestrutura OTAN de Porto Santo e os Centros Coordenadores de Busca e Salvamento. No caso do Comando de Pessoal, está dependente deste, como o nome ilude, a gestão do pessoal da Força Aérea, tendo como responsabilidade o recrutamento, a seleção e a formação deste. Dentro disto, a preparação teórica e prática dos oficiais cabe à Academia da Força Aérea, em cursos que são complementados com outros ministrados no Instituto de Altos Estudos da Força Aérea, ao longo da carreira do oficial, e os sargentos e praças conseguem habilitações técnicas e militares no Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea. Algo que também está dependente do Comando de Pessoal da Força Aérea é o Hospital da Força Aérea, e também o Centro de Medicina Aeronáutica. Por fim, ao Comando Logístico cabe o planeamento, coordenação e aquisição de recursos materiais, e também a gestão dos recursos financeiros disponibilizados pelo Estado à Força Aérea, adicionalmente, estão dependentes deste o Depósito Geral de Material da Força Aérea e o Grupo de Engenharia de Aeródromos. Toda a modernização da Força Aérea Portuguesa, a partir destas alterações, entre outras, impunha a necessidade da existência de meios para garantir a vigilância do espaço aéreo nacional, e também a participação no esforço comum se necessário. Para que este plano se concretizasse, a Força Aérea precisava de meios legítimos, levando à criação de um Sistema de Comando e Controlo Aéreo avançado,

acompanhado de quatro Esquadras de Combate e de nove Esquadras de Voo. Desde este momento, em nome do Estado Português, a Força Aérea tem enviado meios aéreos para diversas situações de conflito pelo mundo, que não tinham envolvimento direto de Portugal, e, adicionalmente, também se dá participação em esforços humanitários.

3.3.2. Aeronáutica Civil

Os avanços tecnológicos consequentes da I Grande Guerra, permitiram a existência de aparelhos com níveis de capacidade, autonomia, fiabilidade, manobra e segurança consideravelmente mais elevados do que eram previamente conhecidos.

No início da segunda década do século XX, por volta de 1920, estas aeronaves passam a contemplar funções, para além das militares, sobretudo funções de natureza civil. Durante esta década e seguinte, são feitas grandes tentativas, com variados níveis de sucesso, de aviação civil. O primeiro esforço aéreo dos aviadores portugueses foi de ligar Lisboa a Paris sem escala, tendo esta tentativa falhado por se verem obrigados a fazer paragens ao longo do caminho. A segunda viagem foi, no ano de 1920, entre Inglaterra e Lisboa, sobre o mar, e com escalas em Brest e Ferrol. Estas duas tentativas são consideradas o começo de uma série, e em março de 1921, foi feito um voo de Lisboa ao Funchal, sem qualquer auxílio naval ou radiotelegráfico, sendo este referenciado como o primeiro momento onde se fez a aplicação da navegação astronómica à aviação, e também a primeira vez em que se realizou um voo com total precisão, sem erros ou escalas. No ano seguinte, dia 30 de março de 1922, deu-se início à que seria provavelmente das viagens mais importante na história da aviação portuguesa, ligando Lisboa ao Rio de Janeiro, com hidroaviões, marcando assim a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, e adicionalmente importante por ter utilizado métodos científicos de navegação astronómica que garantiram uma precisão além dos casos anteriores. A seguinte viagem de grande importância foi a de Lisboa a Macau, na primavera do ano de 1924. Esta encontrou grandes obstáculos devido ao estado do aparelho utilizado, tendo que fazer uma paragem forçada em Bhudana, na Índia, e sendo necessário adquirir outro aparelho ao Governo Indiano para conseguir acabar a viagem. Devido a estes avanços, e ainda também aos sentimentos do pós-Primeira Guerra Mundial, gerou-se nesta altura uma ideia de que a sobrevivência do país estava dependente das suas, na altura, colónias, o que levou à concentração de atenção nas ligações aéreas entre Portugal e todos os seus territórios além-mar. Aumentando os esforços, no ano de 1925 deu-se a viagem da Amadora para Bolama, na Guiné-Bissau, partindo no dia 27 de março. A viagem durou

pouco mais de trinta e uma horas, e quem pilotou o “Breguet Br. 14 A2” foi Joaquim Sérgio da Silva, com José Pedro Pinheiro como seu navegador, e Manuel António como seu mecânico. Dois anos depois, em 1927, foi realizada a primeira travessia noturna do Atlântico Sul, resultante de um projeto do Oficial da Armada José Cabral. Este projeto começou com a compra, pela Aviação Naval, de um “Dornier Do j Wal”, batizado “Argos”, que Cabral pretendia usar na volta ao mundo, projeto este que seria executado por Sarmiento de Beires e Duvalle Portugal, com Jorge de Castilho como navegador e Manuel Gouveia como mecânico. Com o Brasil como primeiro destino, esta viagem não se viu livre de dificuldades, tendo Duvalle Portugal que ficar em terra para que a autonomia do aparelho aumentasse, na tentativa de realizar a viagem até à ilha de Fernando Noronha, sendo a travessia noturna feita de 16 para 17 de março em dezoito horas e onze minutos. No ano seguinte, em 1928, partiram da Amadora os pilotos Celestino Pais de Ramos e António Oliveira Viegas, com João Esteves como observador e Manuel António como mecânico, rumo a Moçambique. Esta viagem terá sido patrocinada pela Associação Comercial de Lisboa, e o seu objetivo era de estudar a possibilidade de articular a cooperação aérea com as tropas presentes nestes territórios sob administração portuguesa. Foi esta viagem, que demonstrou a possibilidade de deslocar meios aéreos desde Portugal até África, com a cooperação necessárias dos governos dos vários locais das escalas, e que veio a viabilizar a ação da Força Aérea Portuguesa nos territórios africanos durante a Guerra Colonial.

Para além do património da Aviação Militar Portuguesa, considera-se também o património da Aviação Civil Portuguesa. Ao falar deste, a TAP afigura-se como uma entidade de enorme relevância, assim como à ANA, sobretudo para a matéria dos aeroportos portugueses.

A criação da TAP deu-se no ano de 1945, beneficiando com um impulso tecnológico na aviação do fim da Segunda Guerra Mundial, juntamente com um aumento do consumo por parte das populações. Humberto Delgado tinha o papel de diretor, e esta era, na altura, a Secção de Transporte Aéreo, na dependência do Secretariado da Aeronáutica Civil. Foi também no ano de 1945 que começaram a ser recebidos pela companhia aérea os seus primeiros aviões, que eram aviões militares adaptados para a utilização civil. Entre este grupo inicial de aviões estava incluído o avião que realizou a primeira viagem da companhia aérea, a 19 de setembro de 1946, entre Lisboa e Madrid, com onze passageiros a bordo, além da tripulação, tendo este sido considerado um acontecimento de grande importância não só para a TAP, como para o país.

A segunda metade da década de 1940 marca também o início de um esforço contínuo de desenvolvimento e alargamento das rotas abrangidas pela companhia, como forma de melhor concretizar a ligação aérea entre Portugal e o resto do mundo, com ênfase para os territórios ultramarinos sob administração portuguesa, sendo esta ligação a que realmente faltava ao país na altura. Ainda em 1946, é estabelecida a “Linha Aérea Imperial” que fazia a rota entre Lisboa, Luanda e Lourenço Marques (Maputo), uma rota de ida e volta, com a duração de quinze dias, e com doze escalas entre Lisboa e Lourenço Marques. No ano seguinte, em 1947, é inaugurada a primeira ligação doméstica feita pela companhia aérea, entre Lisboa e Porto. Em 1948, noutro esforço de expansão internacional, dá-se a inauguração de uma rota para Sevilha e uma rota para Paris, e é também neste ano que a companhia aérea entra para integrar a *International Air Transport Association* (IATA). Este esforço continua no ano seguinte, onde se estabelece uma rota até ao Reino Unido, mais precisamente Londres.

A segunda metade do século XX, inicia com grandes avanços. No ano de 1952, com o início da chamada “era do jato”, as companhias aéreas começam a oferecer serviços de aviões a jato que reduzem significativamente os tempos de viagem, sendo a primeira companhia a oferecer este serviço a *British Overseas Airways Corporation*, com outras companhias a seguir o mesmo caminho. No caso da TAP, numa estratégia de expansão de serviços, adicionam-se novas rotas, com a oferta para destinos como Casablanca e Tânger, em 1953. Ainda neste ano dá-se a primeira estruturação organizativa da TAP, passando esta a ser uma sociedade anónima de responsabilidade limitada, em vez de um serviço público. Na continuação da estratégia de expansão territorial dos serviços da TAP durante a década de 1950, enquadra-se a travessia do Oceano Atlântico, a partir de um voo experimental com a cidade de Rio de Janeiro como destino, em 1955 e que apenas será sistematizado em 1961, com o serviço regular entre Portugal e Brasil intitulado “Voo da Amizade”, a partir de um acordo entre a TAP e as companhias Panair e Varig. Na década de 1960 começa-se a notar o crescimento da aviação comercial, tanto em termos tecnológicos como em termos da procura por parte dos passageiros, e a TAP conhece um aumento exponencial no número destes. Neste mesmo ano uma nova linha de crescimento da companhia foca-se no Oriente, realizando-se o primeiro voo entre Lisboa e Goa, com uma duração de dezanove horas e com cinco escalas pelo caminho. Dois anos depois, foram inauguradas mais três rotas, com destino a Genebra, Munique e Frankfurt. O ano seguinte, 1964, foi um ano marcante, não só tendo a TAP atingido um número de um milhão de passageiros, como sendo lançada uma rota entre Lisboa e Bissau, e a segunda

rota doméstica, com destino ao Funchal, recebida com muita alegria. No ano de 1965, dos últimos anos desta década com acontecimentos de destaque para a companhia aérea, a TAP recebe o seu primeiro Boeing, um modelo B707, que começa rapidamente a ser utilizado na linha de África, seguido, dois anos depois, pelo Boeing 727.

A década de 1970 é de consideráveis mudanças e avanços, reflexo também das alterações políticas em Portugal, com significativo impacto na companhia aérea. Em 1971, as instalações da TAP são mudadas para o atual Aeroporto de Lisboa, e, para além da adição de Boston à já existente linha de Nova Iorque, são lançadas também as linhas de Montréal, Ponta Delgada e Terceira. No ano seguinte chega o primeiro Boeing 747-200, um avião de grande porte, e começa aqui um processo que vai até ao final da década, em que a TAP opera com trinta e dois aviões tecnologicamente avançados para mais de quarenta destinos. O ano de 1974 foi um de vários momentos a destacar, primeiramente é neste ano que a TAP começa a utilizar um novo sistema de reservas, *load-control* e *check-in*, chamado TAPMATIC, mais operacional do que os sistemas anteriores. Neste mesmo ano foi feita uma aposta na inovação em termos da manutenção dos aviões, sendo a TAP a primeira companhia europeia a realizar grandes revisões nos reatores Pratt & Whitney JT9-D dos Boeing 747. Também ainda no ano de 1974, a TAP contabilizou mais de 1.5 milhões de passageiros, 68.210 horas voadas, quase 103 mil quilómetros abrangidos e mais de 9 mil trabalhadores. Este ano é seguido por uma nacionalização da companhia aérea, voltando assim a ser uma empresa pública em 1975.

Na década de 1980 a TAP inaugura a linha de Lisboa a Barcelona, e prolonga linha de Milão, que passa a incluir Roma. Em 1981, a primeira revista de bordo da companhia, a Revista “Atlantis”, faz a sua aparição e neste mesmo ano Teresa Carvalho tornou-se primeira mulher a entrar no quadro de pilotos da TAP. A frota mantém um ritmo de crescimento, com a adição dos Boeing 737-200 e dos Lockheed L-1011-500 em 1983. Um novo recorde de passageiros é estabelecido em 1985, ano em que se registam dois milhões de passageiros e é ainda inaugurada rota entre o Porto e Caracas. O Museu da TAP, é inaugurado em 14 de março de 1983. No final da década a TAP torna-se a primeira companhia a utilizar ligações terra-ar via satélite, e vê a chegada do seu primeiro Airbus, o A310. Todos estes acontecimentos deram-se numa década marcada por momentos importantes no palco nacional, e também mundial, como os choques petrolíferos, a entrada do país na Comunidade Económica Europeia e a queda do muro de Berlim. O final do século, mais especificamente a década de 1990, foi marcada por avanços tecnológicos, que grandes influências tiveram nos serviços aéreos. O ano de 1991 é

marcado por uma modernização a bordo, com o fim de melhor servir os passageiros e o seu conforto. É nesta década que, mesmo ainda com a utilização dos jatos Boeing, começa a notar-se mais a presença dos Airbus, e em 1993 a TAP vê chegar o A320-200, chegando o A340 e o A319 nos anos seguintes, originando uma frota mais económica e versátil. Na linha dos já referidos avanços tecnológicos, a TAP cria o seu primeiro *website* no ano de 1996, iniciando assim a sua presença digital. O final da década é marcado, em 1998, pela parceria da TAP com a EXPO'98, e em 1999, com a introdução dos “Voos Azuis” em todas as linhas da Europa e do Atlântico Norte, sendo estes voos “não-fumadores”. A viragem do milénio é marcada por desafios, não só para a TAP como para o mundo no geral, sendo importante destacar os atentados de 11 de setembro de 2001, a crise da aviação, em parte devido a estes atentados, e a era digital, vendo a TAP a necessidade de se adaptar.

Relativamente às estruturas aeroportuárias, o Aeroporto de Lisboa inicia a sua operação em 1942. É a sede da ANA – Aeroportos de Portugal, empresa constituída no ano de 2000, tendo como objetivo a gestão dos, atualmente, dez aeroportos que estão localizados no território de Portugal, tendo, assim, por objeto social a exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal. Segundo a ANA – Aeroportos de Portugal, a sua missão não só é gerir eficientemente as infraestruturas aeroportuárias a seu cargo, e contribuir para o desenvolvimento económico, social e cultural das regiões em que se insere, como também fornecer aos passageiros um serviço de alta qualidade.

3.4. O Património e o Museu

Ao falar do Património Cultural, especialmente dentro do contexto desta dissertação, é importante fazer uma breve referência à relação entre este e o Museu.

Os museus são uma das principais instituições que facilitam o acesso público ao Património Cultural. Esta instituição – museu - está intimamente ligada à valorização do património, inicialmente a partir de uma relação mais simples entre o Museu e o ato de colecionar.

Os museus, num momento inicial, refletiram a necessidade da existência de um espaço físico destinado a acolher coleções de objetos (de natureza variadas), e depois, num outro momento, criados especificamente para essa função. Foi-se criando assim uma relação entre a prática e o espaço que dura até aos dias de hoje, mas tem vindo a sofrer alterações. Atualmente, este simples ato de acolhimento de uma coleção, envolvendo a

conservação e exposição desta, já não é suficiente, com uma maior atenção a conjuntos diversos de fatores que compõem hoje um museu. Lembrando questões referenciadas previamente neste capítulo, o Museu é agora um espaço de comunicação, sendo os objetos aqui expostos, elemento que servem para realçar características de uma comunidade, expressando a sua identidade através de todo o tipo de atividades.

“O museu é uma instituição permanente sem fins lucrativos, ao serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, aberta ao público, que adquire, conserva, investiga, comunica e expõe o património material e imaterial da humanidade e do seu meio envolvente com fins de educação, estudo e deleite”³.

Ao contrário da relação quase que fechada entre a coleção e o museu que existiu em tempos, atualmente a relação entre o património cultural e o museu, que demonstra cada vez mais importância, é um aspeto da realidade social, sendo o seu impacto sentido para além dos seus limites físicos. Este é um dos principais espaços em que a manifestação da identidade de uma comunidade ou um grupo é mais sentida através da manifestação da memória, através da manutenção da herança comum de comunidades, e esta realidade depende também da forma como os indivíduos se relacionam com o património cultural. É devido a esta necessidade de relação entre as pessoas e o património cultural que lhes diz respeito, que existe um esforço para apropriação do segundo pelos primeiros, quer através de uma estratégia educativa, quer de incentivo aos membros da comunidade para a valorização do património que os rodeia. Assim, nesta relação entre o museu e o património cultural, já não é suficiente, segundo Francisca Hernández (2019), conservar e expor coleções. O museu é agora um espaço de comunicação, cujos objetos dão foco às características de uma comunidade, a partir da manifestação da sua identidade. Adicionalmente, o impacto desta comunicação, juntamente com os restantes aspetos de importância nesta relação, não se limita ao seu espaço físico, demonstrando um grande contributo na realidade social que o rodeia. Sendo aqui que se manifesta a memória de uma comunidade, não só o museu consegue ter impacto na sociedade que o rodeia, como por vezes a sociedade pode ter impacto no museu, devido à perceção do património, e a forma como este é visto, que sofre alterações com o avanço do tempo, e é necessário que o museu consiga lidar com esse obstáculo quando se deparar com ele.

³ Definição de museu proposta pelo *ICOM – International Council of Museums*. Disponível em <https://icom-portugal.org/2015/03/19/definicao-museu/>, acedida em julho de 2021.

Nesta ideia de que a relação entre o Património Cultural e o Museu transcende o espaço físico desta instituição, e representando esta relação elementos como a identidade de uma comunidade ou grupo, é possível considerar que, como refere Ana Carvalho (2011), o que encontramos num Museu é apenas uma parte do Património Cultural, que se demonstra mais complexo fora dos limites físicos do Museu, aludindo aqui ao Património Cultural Imaterial que envolve a comunidade que rodeia o Museu.

4. A INTERPRETAÇÃO E AS NARRATIVAS INTERPRETATIVAS

Uma atual questão, importante para a valorização do património, sobretudo em contexto museológico, é a matéria da Interpretação Patrimonial. Por essa mesma razão, o objetivo deste capítulo será enquadrar o conceito e a definição da Interpretação do Património e das Narrativas Interpretativas para o património, no discurso existente no Museu do Ar. Sendo a Interpretação algo que está presente em inúmeras facetas da vida quotidiana, neste capítulo esta será brevemente abordada nesse contexto mais geral, sendo tratada com mais detalhe a forma de como a Interpretação funciona no espaço do Museu. Esta questão será vista através do caso do Intérprete, e do caso do Museu como Intérprete, juntamente com a relação destes com o Visitante, e da relação do próprio Visitante com a Interpretação. Por fim, será dada uma visão de como estas questões da Interpretação levam à formação das Narrativas Interpretativas utilizadas pelos Museus.

4.1 As Bases da Interpretação

Freeman Tilden, no seu livro *Interpreting Our Heritage* (1957), utiliza a expressão “interpretação” para se referir a uma atividade, relativamente recente no âmbito do setor cultural, que até à data carecia de uma definição específica.

Numa visita a um espaço cultural, como um museu ou um monumento, entre outros, o visitante encontra-se exposto a um tipo de informação que consegue, por vezes, suplantar a que se adquire em contextos mais formais, por exemplo, nas salas de aulas. O contacto mais direto com o objeto é a razão principal da mais valia apontada para uma visita direta.

Esta forma de valorização pessoal, através da aquisição de conhecimento em contextos mais práticos, implica a existência de um conjunto de recursos orientados para a construção de um significado entre objetos e visitantes. Dentro destes recursos, destacam-se os especialistas e profissionais que têm como função a exposição, ao visitante, não só do contexto técnico-científico de determinado objeto, mas também do seu significado, tornando-o uma fonte de inspiração para quem o conhece. Este conjunto de profissionais são agentes da Interpretação do sítio/espaço/objeto numa dupla vertente: promovem processos de Interpretação dos bens culturais e auxiliam os visitantes no seu próprio processo interpretativo.

Segundo Tilden, os intérpretes sempre estiveram presentes nas atividades culturais, dando como um dos exemplos de intérpretes, os mais relevantes, os professores. No entanto, estes, mesmo não se vendo a si próprios por vezes como intérpretes, praticam a

Interpretação, sendo esta efetuada sobretudo na esfera pessoal e estando ela implícita na instrução. Tilden destaca também que a interpretação deve se fazer acompanhar pela prática regular de pesquisa orientada, pois mesmo não se devendo um bom intérprete limitar ao fornecimento de informação, esta continua a ter uma presença necessária e de grande importância na interpretação.

Numa tentativa de criar uma definição operativa, Freeman Tilden afirma que esta função, a que diversas instituições culturais chamam de “Interpretação”, consiste numa atividade que tem como objetivo revelar os “significados e relações a partir da utilização de objetos originais, de experiências de primeira mão, e de meios ilustrativos, em vez da simples comunicação de informação factual” (Tilden, 1957). Como complemento desta definição, Tilden propõe um olhar integrado sobre o bem em causa, interpretando o todo em vez de olhar apenas para uma parte, procurando dar uso a outros elementos vários que têm influência e são influenciados pelo bem em questão.

O princípio que está por detrás desta definição de interpretação é simples: por um lado, acredita-se que interpretar é a revelação de uma verdade maior que reside por detrás de qualquer facto estabelecido; por outro, nesta procura de uma verdade maior, estimula-se o conhecimento.

Os limites da procura desta verdade maior também são definidos para a Interpretação através de seis princípios. Um primeiro princípio, aposta na capacidade de relacionar os bens culturais, em que qualquer interpretação que não relacione o que está a ser exposto será estéril. O segundo princípio refere que a informação, só por si, não é interpretação; a informação está na base da interpretação, mas não é o único elemento e tal vem justificar o terceiro princípio de que a interpretação é uma ação que combina várias matérias (Tilden chama-lhes de artes) independentemente do seu tipo – científicas, imateriais, sensoriais. Segundo o quarto princípio, provocar é o principal objetivo da interpretação, não o simples ato de dar instruções. O quinto princípio afirma que a interpretação deve tentar apresentar um todo, e não apenas uma parte. Por fim, o sexto princípio afirma que a interpretação deve ser estruturada de acordo com diferentes públicos.

É referido também, que, embora a utilização destes princípios sirva para direccionar corretamente os esforços interpretativos, a qualidade dos resultados destes esforços está dependente de variáveis nas relações destes com o próprio intérprete, a sua personalidade, a sua forma de pensar, ou, também, com as diferentes técnicas que podem ser utilizadas por este. É assim relevante, na matéria da Interpretação, que o intérprete do património utilize os seus próprios conceitos, enquadrados nestes princípios base.

Podendo ser qualquer indivíduo visto como um Intérprete, um leitor, um espectador, entre muitos, pois todos temos, em princípio, a possibilidade de sermos intérpretes, seria de interesse observar algumas perspectivas quanto a definições que estão envolvidas nesta questão.

Existem algumas definições para Interpretação Patrimonial propostas por diferentes organismos e indivíduos. A *NAI – National Association for Interpretation*, define a Interpretação como “um processo de comunicação propositada, que cria ligações emocionais e intelectuais entre os interesses do público e significados pertencentes aos recursos” (NAI, 2007) e o Intérprete é definido como uma pessoa que emprega este processo.

Outra definição é apresentada pelo ICOMOS. Na “Charter for the Interpretation and Presentation of Cultural Heritage Sites”, a Interpretação é definida como algo que se “refere à completa variedade de possíveis atividades com intenção de elevar a atenção do público e melhorar o entendimento do local de património cultural. Estas podem incluir publicações impressas ou eletrônicas, palestras públicas, instalações *on-site* e *off-site* diretamente relacionadas com o assunto, programas educacionais, atividades de comunidade, e contínua pesquisa, treino, e avaliação do próprio processo de interpretação” (ICOMOS, 2008). Outras definições apresentadas, que são de importância notar, são as de Infraestruturas Interpretativas, “instalações físicas e áreas no local de património cultural, ou ligadas a este, que devem ser utilizadas especificamente para propósitos de interpretação e apresentação, incluindo as que suportem interpretação via novas ou já existentes tecnologias” (ICOMOS, 2008) e de Intérpretes no local, “profissionais ou voluntários no local de património cultural que, permanentemente ou temporariamente, interagem na comunicação pública de informação relacionada com os valores e importância do local” (ICOMOS, 2008).

4.2 A Interpretação e o Visitante

Para além da análise da relação inicial entre o Intérprete e a Interpretação, é também de extrema importância analisar a relação entre a Interpretação e o Visitante, e a partir daí ter conhecimento das dinâmicas que a constituem. O primeiro passo seria perceber qual é a razão que leva o visitante a realizar a visita. Segundo Tilden, o principal interesse do visitante tem a ver com motivações de ordem pessoal: uma melhor ligação com a sua personalidade, a sua experiência pessoal ou as suas ideias, no geral, algo com que se consiga relacionar. Do ponto de vista do Intérprete é, assim, importante fazer esta ligação

com o visitante, uma vez que a proximidade de significado permite uma melhor compreensão do que é transmitido, um interesse mais profundo e uma necessidade de mais conhecimento.

As razões que levam as pessoas a visitar um museu são variadas, complexas e caracterizam-se pela sua flexibilidade (Cotter, Silvia & Fekete, 2020). Uma das razões para as visitas é a curiosidade geral de conhecer mais sobre os temas que o Museu apresenta, sem um interesse particularmente específico, caracterizando-se por um grande desejo de aquisição de novos conhecimentos. São os *Explorers*, categoria definida por Falk (2006; 2008) que se caracterizam também por uma necessidade constante de conteúdos interessantes, capazes de manterem a sua atenção. Uma outra razão que leva alguém a visitar um museu é o facto de acompanharem alguém nessa mesma visita. Estes *Facilitators* (Falk, 2006; 2008), encontram-se entre os guias turísticos. Uma outra motivação reside na procura específica de uma determinada informação. Neste caso, *Professionals/Hobbyists* (Falk, 2006; 2008) procuram um interesse específico, com conteúdos que contribuam para mais conhecimento sobre uma área com que já estão familiarizados. A dimensão experiencial é um outro motivo de visita: os *Experience seekers* (Falk, 2006; 2008), procuram a experiência mais do que os conteúdos em si, e a visita a um Museu enquadra-se dentro do largo espetro das atividades de lazer. Um outro motivo de visita é promovido pela busca interior que o visitante faz, o *Spiritual pilgrim* (Falk, 2006; 2008), está mais interessado em conseguir utilizar a visita para refletir sobre si próprio, querendo também que esta seja inspiradora.

Estas motivações, juntamente com expectativas criadas pelos visitantes, não só levam o visitante a procurar e iniciar a visita, como também a sua satisfação está dependente da capacidade da visita de alcançar estas expectativas.

Nesta linha de pensamento, também se aplica o que Marcelo Dascal diz no seu livro “Interpretation and Understanding” (2003), sobretudo quando este postula que a vontade constante do ser humano de adquirir conhecimento, é potenciada pela procura de significados com os quais este se relaciona (*man as a meaning-hunter*). A premissa é de que um visitante não olha simplesmente para algo que lhe é colocado à frente dos olhos, mas tenta sempre relacioná-lo com algo que já conhece, sendo essa uma forma de conseguir formar na sua cabeça um significado para o que está a ver.

O autor acrescenta ainda que questões complexas que influenciam os seres humanos estarão também refletidas na forma como este constrói significados, desde questões sociais, económicas, políticas ou até desconhecimento.

Se esta fundamentação é válida para a vida quotidiana de cada um, as instituições culturais, pela sua relação com a matéria da memória coletiva e identidade das comunidades, beneficiam com estratégias de interpretação, de modo a que o visitante nas conclusões que tire, e os significados a que chegue não sejam completamente influenciados por uma falta de conhecimento sobre o tema em questão, ou por pré conceitos existentes e assim, consiga, obter mais ferramentas para si mesmo.

A gestão dos níveis de conhecimentos dos visitantes é ainda um outro factor a ter em conta nesta relação Interpretação-Visitante. Tilden argumenta que um visitante que participe numa determinada atividade cultural, parte do princípio de que o seu mediador (intérprete) possui conhecimentos a que este não tem acesso, e essa constitui a base do respeito na relação. Pode ainda acontecer que o visitante se coloque num mesmo nível de conhecimento do intérprete, o que se por um lado cria uma plataforma de diálogo (que poderá ser relevante em determinados contextos), por outro a interação não se pode transformar numa conversa, devido a uma multitude de razões, como o tempo ou a presença de outros visitantes. Assim, o Intérprete tem que conduzir esta interação da mesma forma que conduz as interações com outros Visitantes, nos moldes comuns que utiliza, e isto faz com que se crie aqui uma questão que leva à necessidade de pensar cuidadosamente na abordagem correta, algo que deve ser pensado de caso a caso.

Um outro elemento determinante neste relação Interpretação-Visitante é a necessidade de evitar, por parte dos primeiros, do simples fornecimento de informação, uma vez que esse tipo de interação torna desnecessária a presença de um Intérprete, pois o Visitante conseguira chegar à informação de variadas outras formas. O trabalho do Intérprete não se pode resumir ao simples fornecimento de informação, que se encontrará quase de certeza presente noutros elementos do espaço cultural, como as legendas dos objetos, e que mesmo que não esteja aí presente, o fornecimento de informação sem nada que a acompanhe não irá contribuir para o conhecimento do Visitante pois este não irá conseguir reter grande parte consigo. O *storytelling* tem surgido como forma de inspirar interesse no Visitante, mas também como contributo para outra tática que este refere.

A Interpretação deve servir para a criação de um todo em volta de um objeto em questão, não apenas este objeto como parte de um todo. Tilden afirma que, na exposição de um objeto pode ser, de facto, interessante analisar ou apresentar este em si apenas, mas o Intérprete deve conseguir inserir este objeto num todo, num contexto, fazendo este parte de algo maior. Esta ação leva a que o Visitante, mesmo se ficar com o conhecimento de menos detalhes do determinado objeto, fica com o conhecimento do contexto em que este

se insere, e de que forma este se insere. Passa a ser assim mais fácil criar imagens mentais do que lhe está a ser exposto, e mais facilmente o Visitante ficará com a memória do que visitou, em vez de ficar com uma grande quantidade de informação sobre algo específico que não consegue localizar em nenhum tipo de contexto, algo que seria mais difícil de perceber e mais difícil de lembrar. Esta ideia de apresentar um todo serve, essencialmente, para conseguir criar uma imagem, o mais clara possível, seguindo os limites que o Visitante tem, sendo os mais importantes o tempo e a capacidade de absorção de conhecimento. Assim, não vale a pena perder tempo em detalhes exagerados, pois o mais importante é construir o necessário para perceber o que está a ser falado. É possível pegar num exemplo dado por Tilden, sendo este a explicação de o que é um pássaro a alguém que nunca tenha visto um. Pode-se gastar tempo a explicar ao detalhe em que consiste uma asa de um pássaro, mas essa explicação da asa não faz que se passe a perceber o que é um pássaro, apenas a asa. Mais vale fazer referência aos elementos que constituem um pássaro, como as asas, o bico, o facto de conseguirem voar, entre outros, em menos detalhe, sendo que assim é mais fácil para o Visitante criar uma imagem mais completa e que mais facilmente memorize.

É preciso ter em consideração que as estratégias de Interpretação Patrimonial são ferramentas educativas. Apesar de se enquadrarem no que definimos como educação não formal ou informal, o objetivo final é produzir conhecimento em quem visita ou acede ao bem cultural, conhecimento esse que em última análise será utilizado na salvaguarda e valorização do bem patrimonial. Ou seja, a Interpretação deve ser vista, com um processo de valorização do património que é conducente à sua salvaguarda. Neste processo educativo, o Intérprete funciona como um provocador de conhecimento, aproveitando-se de um contacto direto, em primeira mão e experiencial do Visitante com o objeto. No caso da Interpretação, fala-se mais em Provocação que Instrução, sendo o pressuposto que a provocação que se gera, porque parte de experienciais diretas e pessoais, conduzem a práticas de valorização. Mesmo que o Visitante queira informação direta, e mesmo que o Intérprete lhe consiga disponibilizar isso, algo que deve sempre ser capaz de fazer, o objetivo deste, como já foi referido, deve ser de estimular o público, seja um visitante, um leitor, ou de outro tipo, para que este consiga ver para além da sua perceção inicial e para que este tenha vontade para alargar o seu horizonte de interesses e conhecimento. Como também já foi referido, espaços como Museus e Monumentos são os locais perfeitos para se dar este acontecimento, pois aqui, com o contacto mais direto com os

objetos, é onde melhor atua a Interpretação, passando a existir uma relação mais complexa entre o público e a informação com que este se depara.

4.3. As Narrativas Interpretativas

É importante ainda refletir sobre algo que foi referido previamente neste capítulo, que é o facto de que quando se utiliza a expressão “Intérprete”, pode-se estar a fazer referência a um variado tipo de entidades ou pessoas.

Enquanto pode ser usado para se fazer referência a uma pessoa em específico, um leitor, um espetador, ou até mesmo um profissional que se encontre num espaço cultural mesmo com a função de auxiliar os visitantes no processo de interpretação, esta expressão também pode ser usada para fazer referência a instituições como monumentos, museus, entre outros tipos de espaços culturais, como entidades num sentido coletivo.

No caso dos museus, é necessário que se realize a Interpretação, pois é assim que se chega a como deve funcionar a exposição, como devem ser os objetos expostos, e o que deve ser dito sobre estes. Como já foi referido anteriormente, o Intérprete deve criar uma espécie de “história” e é dessa mesma forma que os museus criam Narrativas Interpretativas. A partir da Interpretação, os museus organizam a sua exposição de um certo modo que leve o visitante a estar em contacto com uma “história” que está a ser contada pelo museu e pelos seus objetos. Esta Narrativa é feita por parte do museu, estando esta instituição no papel de Intérprete, através de profissionais seus que sejam, de facto, Intérpretes. São criadas, a partir da Interpretação, para conseguir guiar o Visitante por um caminho que facilite a sua aquisição de conhecimentos. Algo muito importante para ter em conta na criação de Narrativas Interpretativas, que já foi referido neste capítulo, é a relação entre o objeto e o contexto que lhe é dado, pois é muito importante que esta relação encontre um bom equilíbrio, sendo essa a única forma que faz com a Narrativa funcione, e o Visitante perceçione facilmente o que está a observar, pois é o contexto que é dado ao objeto que faz o Visitante realmente perceber o que está exposto.

Assim, aplicam-se aqui os seis princípios de Tilden, referidos anteriormente, sendo que as Narrativas Interpretativas funcionam quase como teias de Interpretação, de modo a conectar a exposição na sua totalidade. Já tendo sido feita referência à contextualização dos objetos, é possível também falar, por exemplo, do primeiro princípio, pois não faz sentido colocar no museu algo que não se relacione com o que está exposto, sendo que assim não se relacionaria com a restante Narrativa Interpretativa, criando uma rutura. É necessário ter em conta a quantidade de informação dada sobre cada elemento desta

Narrativa, para que não se cometa o erro de memorizar só algo sobre apenas um objeto, sem memória do resto da exposição e da Narrativa em si. Afirmando o terceiro princípio, que a Interpretação é uma arte que envolve várias artes, é importante que nesta Narrativa Interpretativa constem vários tipos de arte e vários tipos de média que façam parte da exposição, ou que acompanhem os objetos expostos. É importante que a Narrativa consiga estimular o Visitante e conseguir o seu interesse, de modo a que funcione. E, pegando no sexto e último princípio de Tilden, quando direcionada a crianças, esta Narrativa Interpretativa não deve ser uma versão simplificada e diluída da que é apresentada aos adultos, mas deve seguir abordagens que estimulem as crianças, sendo a abordagem algo que está na responsabilidade dos museus de escolher e conseguir.

5. AS NARRATIVAS INTERPRETATIVAS DO MUSEU DO AR

Neste último capítulo, o foco irá centrar-se na análise de como as Narrativas Interpretativas são transmitidas no Museu do Ar, utilizando variadas fontes já referidas nesta dissertação, não só bibliografia, como o guião e catálogo do Museu, mas também a partir dos resultados obtidos na entrevista realizada ao Diretor e à Conservadora do Museu do Ar, dos contributos de visitantes, obtidos através das páginas do Museu do Ar em plataformas sociais como o Facebook e o Instagram, juntamente com observações próprias feitas numa visita ao Museu do Ar, de forma a perceber o que estes nos dizem sobre o assunto.

O capítulo encontra-se dividido entre cinco pontos, cada um destes pontos cobrindo um tema específico relativo às Narrativas interpretativas, e sendo em cada um destes aplicados os quatro elementos já referidos, a observação pessoal, os resultados da entrevista, a bibliografia, e contributos dos visitantes, de forma a conseguir realizar uma análise de cada um destes, as suas características mais fortes e mais fracas, com o objetivo de perceber o tema geral, as Narrativas Interpretativas do Museu do Ar.

Passando à definição de cada um dos cinco temas, o primeiro centra-se na forma como os objetos estão expostos, e que lógica segue esta forma. O segundo tema foca-se na identidade do Museu, e em que tipo de objetos é que o Museu mais aposta. No terceiro tema, como é contada a história dos objetos do Museu do Ar, quais os suportes que existem e como coexistem, e também sobre serviços educativos do Museu. No quarto tema, as novas tecnologias no Museu do Ar, quais as que existem ou estão previstas de existir, e se são suficientes. E por fim, no quinto tema, a salvaguarda do património, mais especificamente, quais são os principais contributos do Museu do Ar para salvaguardar o seu património, o que fazem e como divulgam, e se é necessário mais.

5.1. Exposição dos Objetos

Com já referido, neste primeiro ponto, relativo à exposição dos objetos, é necessário perceber de que forma estes estão expostos, e seguindo que lógica. Segundo o Museu do Ar, no seu *site*, é afirmando que a área expositiva é composta por oito zonas, no entanto, uma destas salas que o Museu do Ar conta como parte da área expositiva é a loja, algo que dependendo da forma como se olha para esta questão pode, ou não, fazer de facto parte da área expositiva. Esta ideia é também posta em causa ao ser dito, logo a seguir, que o visitante toma contacto com o Museu ao entrar no Hangar Principal. Mesmo assim, as restantes salas são as que compõem inegavelmente a área expositiva em si, sendo estas

o Hangar Principal, a sala dos Transportes Aéreos, ou sala da TAP, a sala dos Aeroportos e Navegação Aérea, ou sala da ANA – Aeroportos de Portugal, os Hangares Históricos e a Sala dos Pioneiros. É aqui também apontado que a exposição trata um período desde o início da aviação em Portugal até tempos relativamente recentes, desde Bartolomeu de Gusmão no século XVIII até finais do século XX, estando os objetos expostos colocados de forma cronologia.

Olhando para os casos de cada sala da exposição em separado, a organização destas, segundo as respostas dadas pelo Diretor do Museu do Ar, Coronel Carlos António Mouta Raposo, e pela Conservadora, Capitã Luísa Abreu, segue a linha já referida, de procurar contar a história da Aviação em Portugal desde o início do desejo do homem de voar até, segundo estes, aos dias de hoje. De acordo com o respondido, esta organização coloca os objetos de forma cronológica, de acordo com as épocas em que estiveram em utilização. No entanto, estes também afirmam que a forma como os objetos se encontram expostos, muito condicionada é pela dimensão das aeronaves aqui presentes, algo que ainda voltará a ser referido neste ponto. No entanto, no caso de algumas das aeronaves, é afirmado pelos entrevistados que a forma como estas se encontram expostas possibilita que o visitante consiga conhecer melhor o objeto, ou até vivenciá-lo.

A partir da realização de tipo de visita virtual, utilizando a plataforma *Izitavel*, onde se encontra um áudio-guia de visita ao Museu do Ar, acompanhado de várias imagens de cada objeto em exposição, em cada sala é demonstrada uma tentativa de contar esta história baseada na cronologia da Aviação em Portugal. Esta visita virtual segue o mesmo percurso que se seguiria numa visita presencial, pois este é o áudio-guia que se pode utilizar durante a mesma.

No entanto, esta tentativa de contar a história da Aviação em Portugal cronologicamente encontra os seus obstáculos. A partir de uma visita presencial ao Museu do Ar, é possível perceber estes obstáculos à transmissão das Narrativas Interpretativas através da forma como os objetos se encontram expostos. Olhando para o Museu como um todo, incluindo todas as suas salas de exposição, esta perspetiva de cronologia é por vezes confusa, ou até extremamente difícil de alcançar. Tendo cada sala um tema diferente, e não estando a localização destas salas organizada com base numa cronologia, ao realizar uma visita completa ao museu, perde-se o sentido da cronologia por existirem alguns saltos no tempo, tanto para a frente como para trás.

Olhando outra vez para cada sala em específico, e pegando em algo já aqui referido, esta ideia de cronologia também se perde em alguns momentos devido à dimensão das

aeronaves, que impossibilita a realocação destas na exposição. Mesmo não sendo o espaço do Museu reduzido, existem na mesma, limitações às capacidades deste espaço. A organização de aeronaves de acordo com o espaço disponível, de forma a que todas caibam dentro do Museu, levam a que certas aeronaves estejam fora de ordem em relação às outras aeronaves, e leva também a que estejam longe de outros objetos, como imagens, que são referentes à mesma época da sua utilização. A localização das aeronaves em específico também impacta por vezes a acessibilidade que se tem a outros objetos, ou ao suporte às próprias aeronaves, sendo um exemplo disto a sua localização nos Hangares Históricos, que por vezes reduzem a visibilidade das imagens e do texto que se encontra na parede por detrás delas, pois ou obstruem parte destes elementos, ou forçam o visitante a observá-los de mais longe. Ainda neste assunto, e um exemplo disto, é afirmado pelo Museu do Ar que a exposição se encontra complementada por um painel fotográfico que documenta 100 anos de aviação em Portugal, com 1909 como data de início. No entanto, mesmo sendo este painel um bom instrumento para complementar a exposição, a sua localização pode levar a considerar que este esteja muito longe de alguns dos objetos. Assim, um dos pontos negativos da forma como os objetos estão expostos, como foi afirmado em parte pelos entrevistados, e como foi possível visualizar na visita realizada, tem a ver com a elevada dimensão das aeronaves, que condiciona imensamente a forma como estas conseguem ser expostas, afetando também consequentemente a disposição em que se encontram os restantes objetos.

É importante, no entanto, afirmar que, na temática da forma como a narrativa é comunicada juntamente com a exposição dos objetos, o Diretor e a Conservadora do Museu do Ar afirmam que é sempre necessário fazer melhorias à narrativa, sempre que seja possível, e que estas melhorias são maioritariamente realizadas quando é colocado em exposição um objeto recentemente adquirido pelo Museu. É possível, assim, considerar que há sempre possibilidade de fazer alterações na narrativa, de modo a que esta se torne mais perceptível à medida que o visitante se movimenta pelo Museu, sendo sempre possível resolver as falhas encontradas neste momento.

5.2. A Identidade do Museu

No que toca à identidade do Museu do Ar, este afirma-se como um Museu de Aeronáutica, não apenas militar, por incluir também objetos que previamente serviram para uso civil. O Diretor e a Conservadora do Museu do Ar confirmam este sentimento, afirmando numa das respostas da entrevista realizada que este transcende a missão de um museu militar,

sendo este um Museu de ciência e técnica que não se centra só em histórias militares, mas também civis, estatais e privadas.

Numa visita ao Museu é de certeza possível observar os momentos em que o Museu do Ar se distânciava de uma narrativa puramente militar, sendo exemplos disso, em parte, as salas de exposição da ANA – Aeroportos de Portugal e da TAP, no entanto até mesmo estas salas não se vêm totalmente livres de elementos militares. Por todo o Museu há momentos em que de facto dá para notar elementos de origem civil, à medida que se conta a história da Aviação Portuguesa, mas estes são muito mais escassos do que os elementos de origem militar que constituem a maioria da exposição. Este acontecimento pode estar ligado à forte e próxima relação do Museu do Ar com a Força Aérea Portuguesa, mas também, muito provavelmente, tem dá-se devido a uma considerável proximidade entre a aviação militar e a aviação civil durante grande parte dos períodos que constituem a exposição presente no Museu do Ar.

Ainda dentro da questão da identidade do Museu do Ar, é necessário fazer referência ao nível de atenção e ênfase que é dado a certos tipos de objetos nesta exposição, em comparação com outros. Enquanto, em resposta à entrevista, quando questionados sobre a possibilidade de destacar objetos que melhores representem o Museu do Ar, o Diretor e a Conservadora do Museu não tenham conseguido destacar nenhum em específico, tendo cada um o seu lugar, não é possível ignorar a importância que é dada às aeronaves em comparação com os restantes objetos, tanto nas respostas à entrevista como durante uma visita ao Museu. É até referido, no final de uma das respostas dadas na entrevista, que o acervo do Museu é maioritariamente composto por aeronaves originais que permitem ser vivenciadas, ou até experimentadas, aludindo à presença central que estas aeronaves mantêm na exposição.

Durante uma visita é óbvio que as aeronaves são o centro da atenção da exposição. Os outros objetos continuam presentes, e algumas das salas não contêm nenhuma aeronave, como as salas da ANA – Aeroportos de Portugal, da TAP, e a Sala Pioneiros, mas estes tomam quase que um papel secundário, a servir de suporte às aeronaves aqui presentes. Isto pode ser devido às suas enormes dimensões em comparação com os restantes objetos, e também pode ser o facto de estas servirem como atração principal do Museu, sendo essa uma das características que o separa dos outros Museus, pois sendo este, segundo os entrevistados, o único Museu de Aviação em Portugal, é dos poucos sítios onde se pode estar na presença de tais objetos. Isto não é para insinuar que as salas que não contêm aeronaves não recebem devida atenção, pois estas também contêm partes

muito interessantes da exposição, mas não são de certeza o centro das atenções. A Sala dos Pioneiros, embora interessante, contendo objetos pessoais de muitos dos aviadores do passado, encontra-se num local no fundo da exposição, muito mais a um canto do que as restantes salas, mas isto, obviamente, também pode ser devido a restrições de espaço que se possam passar nas instalações.

No caso das visitas virtuais, não é tão fácil experienciar a exposição do Museu do Ar por completo, devido a limites de tempo, não havendo tempo suficiente. Por isso, focando-se estas visitas a partes específicas da exposição, de acordo com o evento em que tal visita se insere, não é possível fazer uma grande distinção entre os objetos a que é dada maior atenção e os objetos a que é dada menor atenção, pois estas visitas não tratam o contexto global que seria tratado numa visita que abordasse a exposição no seu total. Pode-se considerar que, sendo cada visita virtual focada numa parte específica da exposição, os objetos que não se encontrem inseridos nessa parte não vão, certamente, receber atenção, mas como isto não trata a exposição toda, não se pode considerar que isto indique que estes são os objetos que recebem menos atenção no contexto da exposição por completo. Da mesma forma, quando uma visita virtual cair sobre um tema relativo a estes tais objetos, os objetos da visita anterior, que caia sobre outro tema, não receberão aqui atenção.

Por isso, nem no caso de uma visita presencial, nem no caso de uma visita virtual, é possível afirmar que não existe nenhum objeto que melhor represente o Museu do Ar, pois pode não ser possível nomear uma das aeronaves, mas estas, em conjunto, servem quase como imagem de marca do Museu, deixando os outros objetos em segundo plano. É também importante referir que isto não é por razão nenhuma, pois o Museu do Ar possui, de facto, um elevado número de aeronaves originais, e segundo o Diretor e a Conservadora, mesmo as que não são originais, que são poucas, contém peças originais, tornando-as objetos que possuem na mesma elevado interesse. Juntando isto ao facto de se poder interagir, na maioria do tempo, com as aeronaves de forma que é raro acontecer noutro Museu, e estando este localizado numa base aérea, é normal que as aeronaves recebam a maior parte da atenção nesta exposição.

Voltando aos resultados da entrevista realizada, segundo o Diretor e a Conservadora do Museu do Ar, em termos da identidade do Museu, este transcende a sua exposição, sendo que consideram este um espaço de participação e cumplicidade, permitindo este espaço a transmissão de valores, recordações, e a promoção de experiências. É importante, no entanto, ter em conta que, enquanto o Museu do Ar consegue, de facto,

efetuar estas ações, pelo menos em parte, relativamente às recordações que este proporciona, e experiências que promove, não é isto que o torna um espaço a destacar, pois no contexto dos Museus em geral, estas capacidades são algo comum, ou pelo menos algo que a grande maioria tem em mente.

5.3. A Narrativa dos Objetos

A história dos objetos, numa perspectiva de os olhar como um conjunto, é contada cronologicamente, segundo a lógica já referida, tanto pelo Diretor e pela Conservadora, como pelo próprio Museu do Ar, segundo o que consta no seu *site*. Segundo o Diretor e a Conservadora do Museu do Ar, os objetos em exposição têm uma ligação com Guerra, Paz, destruição e violência, que estes apontam que deve ser demonstrada, sendo uma responsabilidade do Museu. A exposição também recebe auxílio do guião de visita, guião este que conta esta história da aeronáutica em Portugal segundo a linha cronológica já afirmada, sendo que neste, a história encontra-se dividida por décadas, estando cada aeronave colocada na década em que esteve em utilização, auxiliando assim na compreensão da história dos objetos. Este guião serve, na sua essência, para complementar o percurso de visita do Museu, mas o já referido condicionamento do espaço, devido à dimensão das aeronaves, pode dificultar esta ligação entre o que encontra no guião, e os locais onde os objetos se encontram expostos.

Os objetos fazem-se acompanhar de legendas, tendo cada um a sua própria legenda que detalha questões como as suas características físicas e dimensões, o seu período operacional, e em que contextos é que este objeto esteve envolvido durante a sua utilização. Estas legendas são úteis para obter informação sobre o objeto, mas, em visita presencial ao Museu do Ar, por vezes estas encontravam-se em locais onde se tornava difícil a sua leitura, estando ou muito longe dos limites do espaço em que o visitante pode circular, tornando difícil a leitura destas legendas que por vezes possuem muito texto numa letra muito pequena. Outros suportes que têm a leitura como base, enquanto tendo a possibilidade de contextualizar os objetos que estão a ser observados, por vezes também se encontravam muito longe, tornando difícil a sua leitura, e também, por vezes, devido à ausência de outro sítio onde os colocar, ou se encontravam facilmente obstruídos pelos objetos, ou num local onde não se encontram perto de alguns dos objetos a que fazem referência. Outro suporte que acompanha os objetos de uma forma semelhante a estes já referidos é o áudio-guia *Izitavel*, que durante a visita realizada, infelizmente, não se encontrava em possibilidades de ser utilizado, devido a uma impossibilidade de aceder à

internet, depois de posterior utilização, fora de uma visita ao Museu, tem uma grande capacidade de acompanhar os objetos a partir da sua ordenação cronológica, ajudando na transmissão da história pretendida.

Outro tipo de suporte, a sinalética, demonstra pontos fortes e pontos fracos durante uma visita ao Museu do Ar. Em termos de direcionar o visitante para cada uma das salas de exposição do Museu, esta faz um trabalho adequado, sendo fácil perceber onde se localiza cada uma das salas. No entanto, em termos de auxiliar o percurso cronológico pretendido na visita do Museu, dentro de cada sala em específico, por vezes a sua ausência, ou não fácil visibilidade, tornam este percurso um pouco confuso. Um exemplo disto é a transição do Hangar Principal para a sala de exposição da TAP, enquanto a transição de uma sala para a outra está perfeitamente assinalada, o Hangar Principal em si funciona de forma a que se tenha que dar uma volta inteira à sala para conseguir perceber a história na sua totalidade, no entanto, a meio deste percurso encontra-se a entrada da sala de exposição da TAP, levando o visitante a entrar nesta sala, e a seguir para o resto das salas posteriormente, ficando o percurso do Hangar Principal a meio, sendo completado no final da visita enquanto o visitante volta para a entrada da exposição. Isto leva a que se deem alguns saltos nesta cronologia ao longo da exposição, tornando por vezes difícil de seguir tal cronologia.

5.4. Novas Tecnologias no Museu do Ar

Voltando às respostas dadas pelo Diretor e pela Conservadora do Museu do Ar na entrevista realizada, estes afirmam numa destas respostas que o Museu do Ar dá uso das novas tecnologias já desde antes da necessidade de resposta ao obstáculo apresentado pela pandemia Covid-19. Previamente à pandemia, já o Museu utilizava novas tecnologias como forma de apresentar o seu acervo aos mais novos, uma forma mais facilitada para estes terem acesso e perceberem o que lhes está a ser exposto. Outra coisa para que já são há algum tempo utilizadas as novas tecnologias, é para a presença do Museu do Ar online, ou como os entrevistados a chamam, a pegada digital. O Museu do Ar faz uso de páginas em diferentes plataformas, como o Instagram, o Facebook, e o Twitter, entre outras, com o fim de se poder tornar mais visível ao público em geral, e também serve como uma forma deste público poder interagir com o Museu por via da internet.

Com a pandemia Covid-19, o Museu do Ar, tal como muitas outras instituições, viu-se obrigado a adotar novas tecnologias de modo a conseguir proporcionar experiências ao público, numa altura em que o acesso aos espaços físicos do Museu foi limitado, ou

até impossível de ter acesso na sua totalidade. Assim, o Museu do Ar teve que, segundo o Diretor e a Conservadora, levar a sua exposição para o ecrã das pessoas. Foi dado um acesso à exposição do Museu do Ar, por via de uma visita virtual, que é possível realizar a partir do computador, e a partir de aparelhos móveis, juntamente com outros tipos de conteúdo proporcionado pelo Museu, como perguntas e respostas, vídeos explicativos, emissões em direto, entre outros. A partir destes variados tipos de conteúdo foi possível levar às pessoas a experiência de interação entre o Museu e o Visitante que previamente só era possível presencialmente, no entanto esta, sendo virtualmente, tem os seus limites do qual aprofundada consegue ser esta experiência.

Ainda atualmente, numa altura em que já se tornou novamente possível realizar uma visita presencial ao Museu do Ar, o sistema *Izitavel*, o áudio-guia gratuito utilizado durante uma visita ao Museu, também consegue levar um indivíduo numa espécie de visita virtual pela exposição do Museu do Ar, como já foi referido, obviamente com os seus limites, não sendo tão detalhada como poderia possivelmente ser. Este áudio-guia gratuito, que se encontra disponível em quatro línguas, sendo estas Português, Inglês, Espanhol, e Francês, segue o percurso que é previsto seguir durante uma visita presencial, para conseguir acompanhar o visitante pela exposição do Museu. O nível de detalhe com que o áudio-guia trata os objetos aqui presentes vai variando ao longo da exposição, sendo que alguns dos objetos, especialmente as aeronaves, são tratados com um elevado nível de detalhe, enquanto a outros não é dado tanto detalhe, algo que é mais perceptível em salas onde não se encontra nenhuma aeronave, sendo o mais óbvio exemplo a Sala dos Pioneiros, onde o áudio-guia só dispõe de um slide com apenas uma imagem. É importante ter em atenção que estas visitas não presenciais realizadas a partir da utilização desta plataforma, também não são tão detalhadas como as já referidas visitas virtuais realizadas pelo Museu, pelo menos durante o tempo da pandemia, sendo que estas visitas virtuais, periodicamente realizadas, entravam em muito mais elevado detalhe, e por muitas vezes estavam inseridas em eventos que ofereciam um grande número de atividades relacionadas com o Museu do Ar.

Quanto a tecnologias que se possam prever vir a ser utilizadas no Museu do Ar no futuro, o Diretor e a Conservadora apontam que o ideal para o Museu do Ar seria possivelmente proporcionar uma experiência de realidade virtual, que não só permitiria ao visitante experienciar os objetos da exposição na época em que estes se encontravam em operação, mas também iria auxiliar o percurso de visita do Museu, que se encontra

altamente condicionado pela dimensão das aeronaves, mas mesmo assim, permite um conhecimento aproximado dos objetos.

Durante a visita realizada ao Museu do Ar, infelizmente encontraram-se dificuldades na utilização do sistema *Izitavel*, devido à falta de capacidade de acesso à internet no espaço, mas esta foi muito provavelmente uma questão do momento, não indicando que este não funcione durante outra visita. Posteriormente, ao utilizar o áudio-guia *Izitavel*, não durante a realização de uma visita presencial ao Museu do Ar, é da minha opinião que esta parece ser uma tecnologia que em muito auxilia, em teoria, uma visita.

5.5. Salvaguarda do Património

Em termos da salvaguarda do património, mais especificamente do património aeronáutico, o Museu do Ar tem um papel importante. Como é referido pelo seu Diretor e pela sua Conservadora, o Museu do Ar é o único Museu dedicado à Aviação no seu todo em Portugal, sendo que não trata só património de origem militar, no entanto este é mesmo assim fundamentalmente militar aeronáutico, sendo que, segundo os entrevistados, este Museu preserva parte da memória institucional da Força Aérea e da Cultura Militar Aeronáutica. Sendo este o único Museu dedicado à Aviação em Portugal, o visitante tem aqui contacto com património que muito dificilmente teria noutra instituição, sendo o Museu do Ar algo de singular.

A relação entre o Museu do Ar e a Força Aérea Portuguesa, apontada pelo Diretor e pela Conservadora, é de fácil de notar ao visitar o Museu, principalmente devido ao facto de este se encontrar localizado na Base Aérea nº1, mas também devido ao facto de que os assuntos que o Museu trata na sua exposição, ou pelo menos a maioria destes assuntos, estão diretamente ligados à história da Força Aérea Portuguesa.

Esta relação entre o Museu do Ar e a Força Aérea Portuguesa também está muito ligada com a divulgação da ação do Museu de salvaguarda do seu património. Segundo o Diretor e a Conservadora do Museu do AR, este mantém uma forte relação com a comunidade que o rodeia, sendo uma parte desta comunidade, uma a que o Museu mantém especialmente uma forte relação, é a daqueles que no passado serviram a Força Aérea Portuguesa. No entanto, esta é só uma parte da comunidade total com que o Museu do Ar mantém uma relação próxima, sendo que o Museu também mantém uma relação próxima da comunidade civil que o rodeia, sendo afirmado pelos entrevistados que esta parte da comunidade sempre contribuiu com a sua participação em assuntos do Museu.

Esta comunidade aqui referida, tanto militar como civil, também demonstra a sua participação nas ações de divulgação do Museu do Ar por meios online. Em todas as publicações do Museu do Ar nas suas páginas em plataformas como o Facebook, o Instagram, entre outros, é sempre possível contar com a presença desta comunidade que o rodeia, a partir de interações como comentários, entre questões, observações, e até elogios.

O Museu do Ar também realiza várias ações de conservação do património como parte das suas funções habituais, tanto na sua sede na Base Aérea Nº 1, como nos seus outros polos museológicos. Segundo o Museu do Ar, a conservação dos objetos pertencentes ao seu espólio segue um documento de Normas e Procedimentos de Conservação Preventiva, criado pelo próprio Museu, com o fim de respeitar as especificidades destes objetos, e para definir princípios e prioridades da conservação preventiva, avaliação de riscos, e procedimentos nestes casos. A juntar a isto, os funcionários que se encontram em contacto direto com os objetos pertencentes à coleção do Museu do Ar recebem especial formação técnica, proporcionada pelo próprio Museu, para melhor conseguirem seguir estas normas e procedimentos de conservação.

O Museu do Ar também aponta as suas réplicas como parte importante do seu esforço pela salvaguarda do património, mesmo sendo estas apenas cinco neste momento, um número pequeno na escala da exposição no seu todo. Segundo o Museu do Ar, estas réplicas, consideravelmente raras, não só dão valor ao acervo museológico do Museu, como também contribuem para o auxílio do visitante na compreensão de uma parte da cronologia definida, ajudando assim a ter noção da evolução tecnológica que se dá ao longo do tempo, e também dos esforços dos pioneiros da aviação, sendo que estas réplicas se posicionam especialmente neste período do início da aviação.

6. CONCLUSÃO

Resultando dos assuntos abordados durante a realização desta dissertação, é possível tirar algumas conclusões, maioritariamente em questões como as Narrativas Interpretativas do Museu do Ar, a Identidade deste mesmo Museu, e as ações de Salvaguarda do Património que esta instituição realiza.

Sendo a primeira das questões de partida “Como funciona a narrativa interpretativa do Museu do Ar?”, é possível concluir, primeiramente, que, a narrativa interpretativa do Museu do Ar conta a história da Aviação em Portugal, desde o aparecimento do interesse nesta, até aos dias de hoje. Esta narrativa é passada para os visitantes do Museu do Ar com base numa linha cronológica onde os objetos, de aviação civil e militar, ilustram esta cronologia. É dado um maior foco dado à componente militar, não só porque a maioria dos objetos está relacionada com conflitos armados, mas também porque a Força Aérea Portuguesa está na origem e manutenção do Museu do Ar.. Estando esta a narrativa interpretativa presente na exposição do Museu do Ar como um todo, neste também se encontram outras narrativas de menor escala, mas estas funcionam maioritariamente em casos de salas específicas, como por exemplo, a sala da TAP e a sala da ANA, sendo que no caso de salas como estas, em princípio, a narrativa interpretativa geral coexiste com as mais específicas.

Quanto à identidade do Museu do Ar há dois aspetos que se destacam: um primeiro é a ligação com a realidade militar. Apesar de existir no percurso interpretativo do Museu, uma preocupação com a aeronáutica civil, são as questões militares, e especificamente os conflitos armados em que Portugal viu envolvido os seus meios aéreos, que justificam este Museu. Um segundo aspeto reside na coleção em si: mesmo contendo o Museu do Ar uma grande variedade de objetos para além das aeronaves, são estas que servem como imagem do Museu, estando estas na base da sua exposição, e sendo estas os objetos que, na maioria das vezes, mais atenção recebem, tanto em termos de divulgação, como em termos do ponto de vista do visitante. É importante também fazer referência ao papel extremamente importante que este contém no contexto português, pois é o único Museu deste tipo presente no país.

No que toca à segunda questão colocada, “Que propostas de adaptação à exposição se podem apresentar relativamente à narrativa do Museu do Ar?”, é possível tirar outras conclusões. Primeiro, é possível concluir que é necessário fazer algumas alterações ligação entre o guia e a disposição dos objetos. Seria ideal conseguir alterar a disposição dos objetos, mas são compreensíveis as limitações que esta opção tem devido à dimensão

das aeronaves no contexto do espaço disponível. É importante, assim, que dentro dos possíveis se consiga adaptar tanto a disposição dos objetos, como os percursos de visita, de modo a que a ideia de uma linha cronológica contínua se torne mais perceptível. É também necessário, estando isto possivelmente relacionado mais especificamente com os percursos de visita, tornar mais óbvia a linha cronológica ao longo das diferentes salas da exposição. É importante que seja mais perceptível para o visitante que, à medida que este passa de uma sala para a seguinte, se está a seguir uma linha cronológica concreta, sendo esta a que acompanha a narrativa apresentada pelo Museu da história da Aviação em Portugal, sendo então necessário que esta linha cronológica contenha o mínimo de quebras possível. No entanto, é novamente aqui importante compreender que as dimensões dos objetos, mais especificamente as aeronaves, criam obstáculos na realização desta ação. Outra proposta, embora menor, seria tornar as sinaléticas utilizadas no Museu mais fáceis de visualizar, para que pelo menos os percursos atuais se tornem mais óbvios de seguir, sendo que atualmente há uma possibilidade de que o visitante, pelo menos dentro de cada sala e não na passagem entre salas, se sinta confuso sobre qual o caminho que deve seguir para observar a exposição na ordem intendida.

Outra conclusão é o grande contacto que o Museu do Ar estabelece com todos os grupos e comunidades que o rodeiam, ligando-se a estes de várias formas. É possível perceber que este é um aspeto a que o Museu dá muita importância, tentando sempre fazer os possíveis para melhorar a experiência de quem visita o seu espaço, e também proporcionando mais acessibilidade à comunidade, tanto por via *online* como presencialmente, sendo esta uma das suas maiores táticas no que toca à salvaguarda do Património, tanto pelo envolvimento próximo destas comunidades, como as imensas ações de divulgação realizadas constantemente por parte do Museu do Ar.

Ainda dentro da questão da Salvaguarda do Património, é possível concluir também que este é um aspeto onde há investimento por parte do Museu, em que se destacam as intervenções de conservação material dos objetos, que permitem a fruição plena dos mesmos.

FONTES

Legislação:

Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro, *Diário da República*, Série I-A, n.º 209, de 8-09-2001.

Decreto-lei n.º 48248/68, de 21 de fevereiro, *Diário do Governo*, Série I, 1.º.

Decreto-Lei n.º 868/76 de 28 de dezembro, *Diário da República*, Série I, n.º 300, de 1976-12-28.

Resolução da Assembleia da República n.º 47/2008 de 12 de setembro, *Diário da República*, Série 1, n.º 177, de 12-09-2008.

Orais:

Entrevistas realizada ao Coronel Carlos António Mouta Raposo e à Capitã Luísa Abreu, realizadas em junho de 2021

Museu do Ar, “Museu [Em linha]. Disponível em [www. https://museudoar.pt/home](https://museudoar.pt/home) [Consultado em 26 novembro 2020].

“Estatísticas” [online], Direção Geral do Património Cultural, Disponível em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/> [Consultado 15 de julho de 2021].

BIBLIOGRAFIA:

- ANA Aeroportos de Portugal, “Administração de Aeroportos” [Em linha]. Disponível em [www: https://www.ana.pt/pt/institucional/home](https://www.ana.pt/pt/institucional/home), [Consultado 29 de abril de 2021].
- Araújo, Yann Loïc (2013), *Museu do Ar – Contributo para um Modelo de Gestão e Programação*, Lisboa, Universidade de Lisboa.
- Cadavez, Cândida (2019), “No princípio era o “património”: reflexões (possíveis) acerca dos significados e apropriações de património”, *Museologia e Património*, Volume 1, pp. 57-94.
- Café, Daniel (2007), *Património, Identidade e Memória: Proposta para a Criação do Museu do Território de Alcanena*, Lisboa, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Carvalho, Ana (2011), *Os museus e o Património Cultural Imaterial. Algumas considerações*, Évora, Universidade de Évora.
- ConsultEcon (2006), *Aviation Museums: An Important Contributor to the Travel and Tourism Industry*, Cambridge, ConsultEcon, Inc.
- Cotter, Katherine N., Ana Fekete e Paul J. Silvia (2020), *Why Do People Visit Art Museums? Examining Visitor Motivations and Visit Outcomes*, Philadelphia, University of Pennsylvania.
- Dascal, Marcelo (2003), *Interpretation and Understanding*, Amsterdam, John Benjamins Publishing.
- Drescher, Cynthia, Tamara Hinson e Tara Donaldson (2018), “20 best aviation museums around the world” [online], CNN Travel. Disponível em <https://edition.cnn.com/travel/article/best-aviation-museums/index.html>.
- Fraga, Luís Alves de (2001), “Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea de Portugal”, *Revista Militar*, n.º 11, p. 887-921.
- Hernández, Francisca Hernández (2019), “Los museos y el patrimonio en una sociedad líquida”, *Museologia e Património*, Volume 1, pp. 10-56.
- ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) (2008), *The ICOMOS Charter for the Interpretation and Presentation of Cultural Heritage Sites*.
- NAI (National Association for Interpretation), “The Definitions Project Group (2007)”. Disponível em <https://www.interpnet.com/>, consultado em (28/06/2021).
- Pereira, Mónica Gomes (2020), *Construir no (e com o) Património Militar*, Dissertação de Mestrado em Arquitetura, Lisboa, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

- Palhais, Raquel, Isabel Caetano, Álvaro Dias e Renato Pereira (2020), “Innovation networks on aeronautical Portuguese heritage. A collaborative destination marketing approach”, *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Volume 18 (2), pp. 235-252.
- Tilden, Freeman (1957), *Interpreting Our Heritage*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press.
- TAP Air Portugal, “Companhia Aérea” [Em linha]. Disponível em <https://www.tapairportugal.com/pt>. [Consultado 29 de abril de 2021].
- Vieira Alexandra (2009), “A Valorização do Património Cultural”, *Actas do V Congresso Internacional de Investigação e Desenvolvimento Sócio-cultural*, Póvoa de Varzim, AGIR – Associação para a Investigação e Desenvolvimento Sócio-cultural, pp. 460-494.
- Weaver, Adam (2011), “Tourism and the Military: Pleasure and the War Economy”, *Annals of Tourism Research*, Volume 38 (2), pp. 672-689.

ANEXOS

Anexo A: Guião e Respostas de Entrevista

Introdução às Entrevistas

Estas entrevistas destinam-se a ser utilizadas como fonte na realização de uma Dissertação de Mestrado, cujo foco será colocado nas Narrativas Interpretativas do Museu do Ar.

O resultado das mesmas será apenas utilizado para contextos académicos.

Questões

1- Numa perspetiva de salvaguarda e valorização do património aeronáutico, na sua opinião, qual o maior contributo que o Museu do Ar trouxe?

O Museu do Ar é o único Museu de Aviação em Portugal. O museu não é só da Força Aérea, é dedicado à memória da Aviação em Portugal nas suas vertentes militar e civil mas é fundamentalmente militar aeronáutico. Preservamos parte da memória institucional da Força Aérea e da Cultura Militar Aeronáutica.

2 – Na sua opinião, quais os traços de identidade que caracterizam o Museu do Ar?

O Museu do Ar transcende a missão de um museu militar. É um museu de ciência e técnica, e representa todas as histórias civis, militares, estatais e privadas.

Consegue nomear entre três a cinco objetos que melhor representam o Museu do Ar e identificar as narrativas que melhor caracterizam o museu enquanto espaço e coleção?

O Museu do Ar conta a história da aviação em Portugal. A narrativa histórica começa desde o desejo de conquista do ar até à atualidade. Cada uma das aeronaves da coleção é representativa de um período específico da história da aviação em Portugal, por isso é difícil nomear os objetos que melhor representam o Museu do Ar.

As aeronaves expostas são originais exceto cinco que são réplicas. Mas mesmo as réplicas encerram em si grande valor por constituírem peças raras.

3 – Na sua opinião, de que forma os recursos expositivos atualmente existentes contribuem para a valorização do património e para a identidade do Museu?

O Museu do Ar presta um serviço à comunidade. É um museu muito ligado aqueles que no passado serviram a Força Aérea Portuguesa.

O Museu do Ar é muito mais do que uma exposição, é um espaço de participação e cumplicidade pois transmitem valores, permitem recordações e promovem experiências. Os objetos e o acervo em exposição têm uma ligação com a Guerra e a Paz, a destruição e a violência. Têm uma responsabilidade nacional.

O acervo do museu é maioritariamente composto por aeronaves originais que permitem vivenciar, isto é, ver, sentir e até em alguns casos experimentar apreciando as formas e sentir os cheiros característicos.

4 – O Museu do Ar tem um guião de visita pré-definido? Se sim, quais são os principais assuntos e objetos focados nesse guião?

O Museu do Ar dispõe de um guião de visita. O guião conta a história da aeronáutica em Portugal seguindo uma linha cronológica desde o desejo de conquista do ar até aos tempos atuais. A história é contada por décadas acompanhando essa linha cronológica várias aeronaves que pertenceram a cada época histórica identificada no guião.

5 – Na sua opinião, a forma como é comunicada a narrativa atualmente associada ao Museu do Ar permite o acesso à identidade do Museu? Como poderia ser melhorada?

A narrativa do Museu do Ar foi construída com o objetivo de contar a história da aeronáutica em Portugal cumprindo perfeitamente esse desiderato.

A narrativa pode e deve ser sempre melhorada, sempre que possível. Sempre que são incorporados novos objetos na coleção é uma boa altura para repensar o discurso museológico. Em breve serão entregues ao Museu do Ar duas réplicas de aeronaves do início da aviação que irão completar o discurso museológico dos primeiros anos da Aeronáutica Portuguesa.

De qualquer forma Sintra carece de expansão obrigatória e urgente sob pena dos grandes meios aéreos e com elevado significado desaparecem na bruma dos tempos, situação que se verificou inúmeras vezes no passado, que é de crítica constante, mas que não se olha no presente com a profundidade necessária.

6 – Como estão definidos os percursos de visita do Museu? Na sua opinião, como é que estes ajudam o conhecimento dos objetos, ou como poderiam ajudar ainda mais?

A dimensão das aeronaves condiciona as iniciativas na redefinição do espaço. A possibilidade de visitar algumas das aeronaves permite o conhecimento do objeto e até vivenciá-lo, de certa forma. O ideal seria proporcionar uma experiência de realidade virtual permitindo ao visitante experienciar o objeto na sua época operacional.

7- Na sua opinião, quais os recursos expositivos que melhor se adequam à comunicação da narrativa do Museu do Ar?

As legendas e o *Izitavel* – áudio-guia gratuito disponível em várias línguas: inglês, Francês e espanhol permitem ao visitante adquirir uma ideia geral sobre a história da aeronáutica.

8- Como vê o futuro do Museu do Ar relativamente à inclusão das novas tecnologias digitais e à participação das comunidades?

O Museu do Ar sempre contou com a participação da comunidade civil.

É impossível contar a história da aeronáutica, sem envolver toda a comunidade próxima, especialmente em locais de tamanha importância como a Granja do Marquês e Alverca.

Já antes da pandemia, o Museu do Ar recorria às novas tecnologias não só para mostrar o seu acervo aos mais novos, como também para deixar a sua pegada digital de «existimos, visitem-nos». Contudo, foi com a pandemia que veio o desafio. O Museu do Ar foi obrigado a levar a sua exposição ao ecrã das pessoas. Consequentemente, teve que começar a criar conteúdo que estimule a interação museu-visitante, que é natural no presencial, através de exposições online do seu acervo, perguntas e respostas, vídeos explicativos, emissões em direto, etc.

Muito obrigada pela sua colaboração