



i.v.z.w.

European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

CARTA DE RIGA

A Carta de Riga foi adoptada por unanimidade por todos os membros da FEDECRAIL aquando da sua reunião anual em Anse, perto de Lyon, em 16 de Abril de 2005, tendo sido inicialmente proposta em Riga, capital da Letónia.

OBJECTIVOS

A Carta de Riga é uma declaração de princípios que orientam a conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização do equipamento histórico ferroviário que é intervencionado. Espera-se que este documento ajude os membros a tomar as melhores decisões.

Esta Carta foi criada para orientar as decisões que farão com que o Património Ferroviário seja apreciado pelas gerações futuras.

O Património Ferroviário tem tido muito sucesso na salvaguarda, restauro, preservação e operacionalização do equipamento histórico.

Esperamos que esta Carta ajude as pessoas responsáveis a tomar decisões acertadas,

A Carta de Riga foi criada para complementar as muitas outras Cartas relativas à Conservação do Património

DEFINIÇÕES

O **Património Ferroviário** referido nesta Carta, pode também incluir ferrovias históricas ou preservadas, museus ferroviários e vias para eléctricos, trabalhos ferroviários, eléctricos de museus e ferrovias turísticas, e pode estender-se aos comboios que estão activos na rede nacional.

O **Equipamento Ferroviário** referido nesta Carta pode incluir edifícios e infra-estruturas que fazem parte da vivência ferroviária.

A **Preservação** é o processo de manter um objecto a salvo de danos e decomposição, mantendo-o em boas condições de modo a que a sua condição, qualidade e memória sejam mantidas.

A **Conservação** é o processo de estabilização da condição de um objecto sem comprometer as evidências históricas ou materiais em nenhuma circunstância.

O **Restauro** é o processo de reparação ou substituição de componentes em falta constituindo uma tentativa para recuperar um estado de conservação anterior do objecto. O restauro pode aumentar a resistência do objecto e pode, geralmente, ir além da conservação. Não deve ser invisível nem demasiado óbvio.

A **Reparação** é o processo de ajustamento ou substituição dos componentes. O padrão especificado da condição mecânica é assegurado independentemente da integração histórica das partes que podem ser alteradas ou suprimidas.

Artigo 1º

As capacidades técnicas e científicas, juntamente com os requisitos necessários para preservar e operar o equipamento histórico ferroviário, dentro de uma cultura de segurança, devem ser usadas para salvaguardar o património ferroviário.

Artigo 2º

O objectivo de preservar e restaurar os objectos históricos ferroviários e suas práticas de trabalho associado é salvaguardá-los, quer seja objectos de significativo valor tecnológico, evidências para a história dos transportes ou um meio de perpetuar conhecimentos e competências tradicionais.

Artigo 3º

A manutenção de todos os aspectos do seu equipamento e o funcionamento numa base regular é essencial para a sobrevivência do património ferroviário. Colocar em funcionamento o equipamento histórico ferroviário com os procedimentos tradicionais e apresentá-los ao público constitui um meio importante de interpretar esse material.

Artigo 4º

Identificar fins socialmente úteis para o património ferroviário facilitará a sua preservação, mas esse uso deve envolver as alterações mínimas necessárias, e essas alterações deverão ser completamente reversíveis.

Artigo 5º

O Património Ferroviário deve reflectir não apenas a sua importância como sistema de transporte, mas também, quando apropriado, a sua origem histórica e o seu impacto na comunidade.

Artigo 6º

O processo de restauro é uma operação altamente especializada. O seu objectivo é preservar e revelar o valor estético, funcional e histórico do equipamento ferroviário tradicional. Deve ser baseado no respeito e compreensão, sempre que possível, dos desenhos e especificações originais.

Artigo 7º

Devem ser utilizados as técnicas e materiais originais e historicamente correctos, na conservação do património histórico ferroviário, a não ser que por razões de segurança, legislação ou disponibilidade não possam ser utilizados. Nesses casos devem ser utilizados substitutos contemporâneos apropriados para esses materiais e técnicas.

Artigo 8º

O restauro de uma peça de equipamento histórico ferroviário não tem que ser necessariamente recuperada tendo em vista o seu estado original de construção. Algum equipamento adquire a sua importância histórica mais tarde durante a sua vida útil. O restauro com vista a um determinado período deve ser executado somente após análise exaustiva dos registos históricos e documentação válida sobre esse mesmo período, após o que deve ser elaborado e adoptado um plano de restauro. O material que é substituído por novo deve ser imediatamente identificado como tal, com um sistema de marcação permanente.

Artigo 9º

O equipamento obrigatório de segurança acrescentado deve, se possível, ser integrado harmoniosamente com o objecto conservado ou restaurado. Contudo, o facto de se tratar de uma adição ou alteração ao estado original do objecto deve ser claramente indicado.

Artigo 10º

Quaisquer outras modificações posteriores ao objecto que forem introduzidas por qualquer razão devem ser as mais harmoniosas possíveis com a aparência original do objecto. O ideal é que tais modificações sejam reversíveis e que quaisquer componentes originais removidos sejam guardados para futura reutilização.

Artigo 11º

Todas as etapas da conservação ou restauro de um objecto histórico ferroviário, devem ser sistematicamente planeadas e registadas. O registo resultante desses processos deve ser guardado pelo tempo mínimo de vida desse objecto.

Artigo 12º

Todas as entidades envolvidos na reparação, restauro, manutenção, conservação e funcionamento do Património e Equipamento Ferroviário, devem tomar providências para a conservação dos seus registos e arquivos.