



Rotas dos Azulejos

ROTA AUTORIA

Luís Colaco

 Infraestruturas
de Portugal

 IP Património



ÍNDICE

ROTAS DOS AZULEJOS

JORGE COLAÇO · BIOGRAFIA

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

CARATERIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES

OS AZULEJOS

OS PAINÉIS DE AZULEJOS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

O GRUPO IP

FICHA TÉCNICA



ROTAS DOS AZULEJOS

ROTAS DOS AZULEJOS, um projeto IP Património, convida à descoberta do extenso património azulejar artístico, histórico e cultural de Portugal, patente em praticamente todas as estações da rede ferroviária nacional e em muitas das estradas sob gestão da IP - Infraestruturas de Portugal.

Rota é um caminho ou percurso que implica uma viagem física ou virtual e que se destaca pelos seus atrativos por permitir o lazer, a aquisição de conhecimento, dando acesso, no caso em apreço, a um património com mais de cem anos.

A procura da viagem poderá, então, ser alvo de determinado objetivo: lazer ou estudo, ser seletiva e recair num determinado tema azulejar – autoria, localização (por linha ou ramal), tipologia (figurativo, padrão, outra) ou centro de produção.



JORGE COLAÇO, a primeira Rota de Autoria, apresenta o trabalho do pintor Jorge Colaço para nove estações da rede ferroviária nacional e para algumas das antigas casas de cantoneiros.



“Porque me decidi pintar como pinto – foi por predileção que só posso atribuir a influências atávicas das terras de moiros onde nasci (...) predileção adormecida em Paris (...) mas uma vez em Portugal não podia deixar de acordar (...) perante as formosíssimas tradições de uma arte que, embora importada, soube ganhar foros de arte nacional (...) Neste tempo de brumas o Nacionalismo é atmosfera salvadora...”

Jorge Colaço

Tânger, 26 de fevereiro de 1868 – Caxias, 23 de agosto de 1942





JORGE COLAÇO • BIOGRAFIA

DADOS BIOGRÁFICOS

Nasce em Tânger, a 26 de fevereiro de 1868.

Filho de José Daniel Raimundo Colaço e Macnamara, 1.º Barão de Colaço e Macnamara, vice-cônsul de Portugal em Marrocos, e de Virgínia Maria Clara Vitória Raimunda Rey Colaço.

Casa com Branca Eva de Gonta Syder Ribeiro a 23 de novembro de 1898, poetisa e escritora, com quem tem três filhos: Tomás, Ana e Cristina.

Faleceu a 23 de agosto de 1942, em Casixas.

CRONOLOGIA BREVE. FORMAÇÃO. VIDA ARTÍSTICA

1882 a 1893 · Estudos artísticos em Madrid e em Paris, aqui com Ferdinand Cormon, representante da Escola de Paris, mestre de muitos bolseiros portugueses da segunda geração naturalista, como Veloso Salgado. Trabalha como caricaturista para o Le Figaro.

1886 · Regressa a Portugal e dedica-se a aguarelas de temas árabes.

1893 · Publica as primeiras Histórias aos Quadrinhos.

1896 · Tem atelier na rua das Taipas, no que ficou conhecido por Villa Martel.

1896 a 1898 · Diretor artístico do semanário ilustrado Branco e Negro.

1897 a 1907 · Dirige o Suplemento Humorístico do jornal O Século.

1897 · Participa na 7ª Exposição do Grémio Artístico.

1901 · Fundador da Sociedade Nacional de Belas

Artes, da qual seria presidente em 1906, 1909, 1910, 1911 e 1919.

1902 · Conhece James Gilman, sócio da Fábrica de Sacavém.

1903 · Primeiras experiências com pintura sobre azulejo na Fábrica de Sacavém.

1904 · Participa na exposição de pintura da Sociedade de Belas Artes.

1904 · Primeira encomenda em azulejo para a Escola Médica de Lisboa, em Lisboa. Nesta data começam a surgir as primeiras encomendas públicas

1905 · Atelier na Rua D. Pedro V, em Lisboa.

1905 a 1915 · Revestimento cerâmico para o vestíbulo da Estação Ferroviária de Porto – São Bento. O revestimento começou a ser concebido em 1905, foi executado em 1906, mas apenas aplicado entre 1914 e 1915.

1913 a 1915 · Cofundador e colaborador artístico de “O THALASSA – Semanário humorístico e de caricaturas”.

1915 · Diretor artístico do Comércio do Porto Ilustrado.

1915 · Diretor artístico do Diário de Notícias Ilustrado.

1908 · Participa na Exposição Nacional no Rio de Janeiro, dirigindo a secção de Belas Artes.

1923 · Abandona a Fábrica de Sacavém.

1924 · Trabalha na Fábrica Cerâmica Lusitânia, no Arco do Cego (em atelier independente da própria fábrica), onde permanece até 1942.

1930 · Revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária de Vila Franca de Xira, na Linha do Norte.

1935 · Revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária da Lousã, na Linha da Beira Alta.

1935 a 1937 · Placas para as casas de cantoneiros da EN2, encomenda da JAE; Em 1935 realiza o revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária da Lousã, no Ramal da Lousã.

1937 · Revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária de Castelo de Vide, no Ramal de Cáceres.

1938 · Revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária de Marvão – Beirã, no Ramal de Cáceres.

1939 · Revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária de Vale do Peso, no Ramal de Cáceres.

1940 · Revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária de Beja, na Linha do Alentejo.

1940 · Revestimento cerâmico para a Estação Ferroviária de Évora, na Linha do Alentejo.

1942 · A partir de maio de 1942 deixa de ir ao atelier, passa a trabalhar em casa.



OBRAS NA FERROVIA

A obra azulejar de Jorge Colaço estende-se a nove estações da rede ferroviária nacional: Porto – São Bento, na Linha do Minho, Vila Franca de Xira, na Linha do Norte, Abrunhosa, na Linha da Beira Alta, Beja, na Linha do Alentejo, Évora, na Linha de Évora, Lousã, no Ramal da Lousã e Marvão – Beirã, Castelo de Vide e Vale do Peso, estas no Ramal de Cáceres.

OBRAS NA RODOVIA

Casas de Cantoneiros

OUTRAS OBRAS RELEVANTES

Palace Hotel do Buçaco (1904/1907)

Casa do Alentejo, em Lisboa (1918/1919)

Palácio Jácome Correia, em Ponta Delgada (1922)

Pavilhão de Portugal na Exposição Internacional do Rio de Janeiro (1922)

Pavilhão dos Desportos no Parque Eduardo VII, em Lisboa (1932)

Mercado da Fruta do Cais do Sodré, em Lisboa.

Igreja dos Congregados, no Porto (1929)

Igreja de Santo Ildefonso, no Porto (1932)

Aquário Vasco da Gama, na Cruz Quebrada (1931)

De Jorge Colaço são conhecidos mais de mil painéis em muitos países como Espanha, Índia (Goa), Inglaterra...

COLAÇO INSPIROU-SE em autores nacionais como Camões e Alexandre Herculano para as cenas da História de Portugal que combina com aspetos regionais, pesca, agricultura, festas e romarias populares e monumentos importantes.

Pintou azulejo segundo a técnica tradicional, mas também aplicando as técnicas da estampilha, estampania, corda seca. Empregou a serigrafia aplicada à cerâmica. Pintou sobre chacota texturada, sobre vidro já cozido, usou prateados, dourados, além do azul sobre branco, os azuis transparentes quase de aguarela.



PORTO – SÃO BENTO



Azulejos de 1915

Real Fábrica de Louça de Sacavém

Inaugurada provisoriamente em 8 de Novembro de 1896

Inaugurada definitivamente em 5 de Outubro de 1916



LINHA DO MINHO · km 2,618 · 41.145601, -8.610658



LOUSÃ



Azulejos de 1935

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

Inaugurada em 16 de dezembro de 1906

Encerrada em 1 de dezembro de 2009



RAMAL DA LOUSÃ · km 28,798 · 40.11785, -8.24727



VILA FRANCA DE XIRA



Azulejos de 1930

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

Inaugurada a 28 de setembro de 1856

Edifício atual de 1 de maio de 1930



LINHA DO NORTE · km 30,164 · 38.955356, -8.986511



ÉVORA



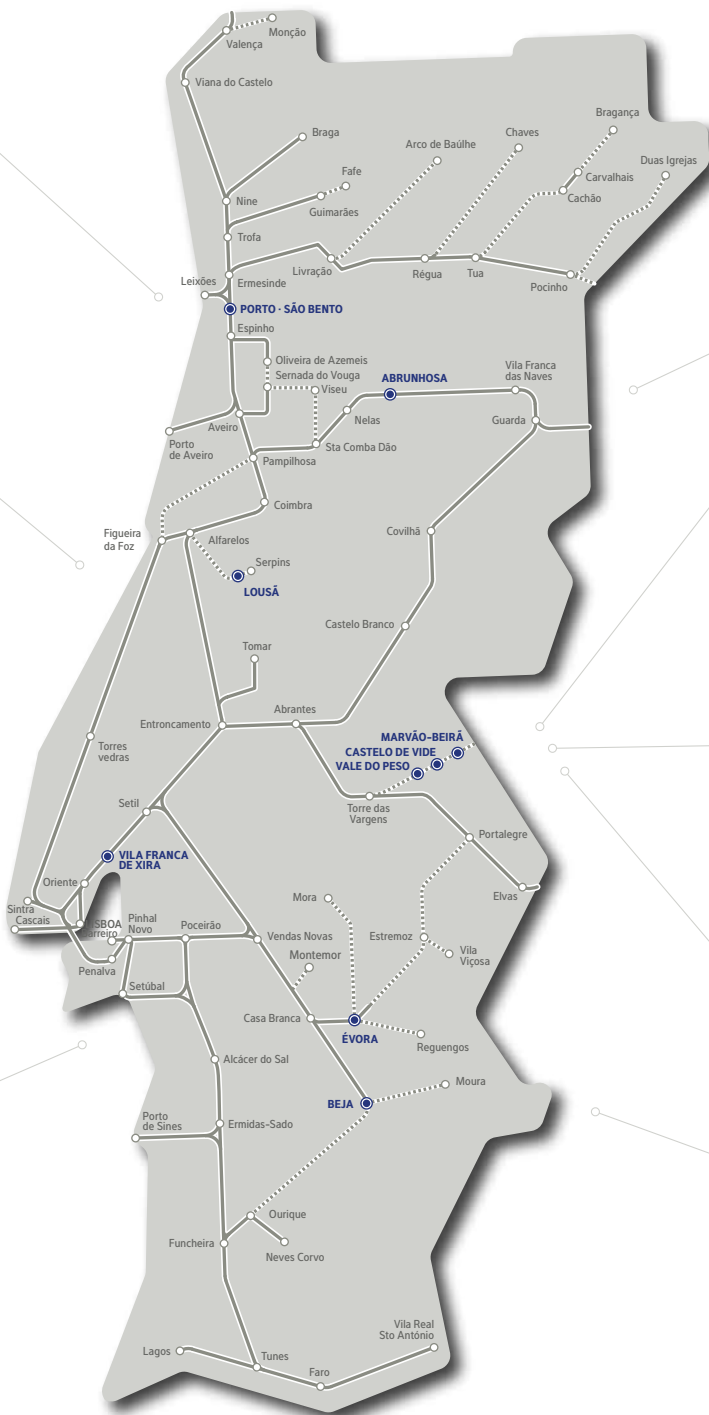
Azulejos de 1940

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

O atual edifício de passageiros é de 1940



LINHA DE ÉvORA · km 116,570 · 38.560587, -7.907390



ABRUNHOSA



Azulejos de 1935 **Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia**

Inicialmente denominado Abrunhosa-a-Velha,
foi inaugurado em 25 de agosto de 1935

👤 LINHA DA BEIRA ALTA · km 139,888 · 40.572978, -7.649557

MARVÃO – BEIRÃ



Azulejos de 1938 **Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia**

Inaugurada em 6 de junho de 1880
O atual edifício de passageiros é de 1926
Encerrada em 1 de fevereiro de 2011

👤 RAMAL DE CÁCERES · km 238,880 · 39.449287, -7.858634

CASTELO DE VIDE



Azulejos de 1937 **Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia**

O atual edifício de passageiros é de 1937

👤 RAMAL DE CÁCERES · km 223,421 · 39.422765, -7.489243

VALE DO PESO



Azulejos de 1939 **Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia**

O atual edifício de passageiros é de 1930
Encerrada em 1 de Fevereiro de 2011

👤 RAMAL DE CÁCERES · km 203,360 · 39.422765, -7.489243

BEJA



Azulejos de 1940 **Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia**

Inaugurada em 15 de Fevereiro de 1864

👤 LINHA DO ALENTEJO · km 153,937 · 38.018229, -7.858634

CARATERIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES

LINHA DO MINHO

Uma década após a inauguração do primeiro troço de caminho-de-ferro em Portugal, o Governo atendendo às pressões feitas pelas populações das províncias do Norte para dotar essa zona do país com meios de transporte que respondessem às necessidades das populações e das atividades económicas por elas desenvolvidas, manda por decreto de 14 de junho de 1872, proceder à construção de um caminho-de-ferro que, partindo do Porto, fosse a Braga e à fronteira de Espanha na Galiza.

O Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria nomeou, em 1872, diretor da construção do Caminho de Ferro do Minho o engenheiro João Joaquim de Matos que elaborou o projeto definitivo a partir dos estudos dos engenheiros Aguiar, Sousa Brandão e Brito Taborda

A inauguração dos trabalhos de construção fez-se em 08 de julho de 1872, e em menos de um ano, o Governo teve que recorrer à emissão de obrigações para conseguir o capital necessário à continuação dos mesmos.

Num território densamente povoado como o Minho, a localização das estações e suas dependências, apresentava-se de difícil resolução. As estações foram classificadas em 4 classes, sendo de 1ª

classe as estações terminais do Porto e Braga. Seguiam-se Rio Tinto, Ermesinde (estação de entroncamento com a Linha do Douro), São Romão de Coronado, Lousado, Vila Nova de Famalicão, Nine, (entroncamento para o Ramal de Braga e para a Fronteira) e Tadim.

Apesar do projeto se encontrar definido desde 1868, a linha só é inaugurada em 1875 devido às dificuldades financeiras do Tesouro nos finais dos anos 60, do séc. XIX.

A partir de 1927, a rede ferroviária do Estado onde se inclui a Linha do Minho, foi arrendada à CP - Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses, SARL. Em 1947, decorrente das bases da Lei 2008, a Lei da Coordenação dos Transportes Terrestres, executou-se a Concessão Única e inicia-se um novo ciclo com investimentos na modernização, introdução da tração diesel e planificação da eletrificação da rede em corrente alterna.

É, no entanto, no século XXI que se assiste à inauguração da modernização com a duplicação e eletrificação da via, supressão de todas as passagens de nível, bem como a construção de novas estações e apeadeiros.

Projetado e construído atravessando vales, campos de milho, produções de vinho

e uma malha de povoações densas, foi neste território com tradições vincadas que engenheiros portugueses traçaram um caminho-de-ferro protagonizando uma história de progresso e civilização.

CRONOLOGIA BREVE

1856-10-28 · Inauguração do caminho-de-ferro em Portugal – abertura do troço Lisboa/Carregado.

1872-06-14 · Decreto mandando proceder à construção do Caminho de Ferro do Porto à Galiza por Braga e Viana do Castelo, Linha do Minho, e aos estudos do Vale de Sousa por Penafiel até ao Pinhão, Linha do Douro.

1872-07-08 · Inauguração dos trabalhos de construção da Linha do Minho.

1873-09-02 · Portaria encarregando a Direção dos Caminhos de Ferro do Minho a construir a estação do Porto, comum às Linhas do Norte, do Minho e Douro.

1875-05-21 · Abertura à exploração pública do troço entre Campanhã e Nine na Linha do Minho.

1876-09-02 · Aprovado o contrato de adjudicação da construção das pontes ferroviárias do Cávado, Neiva e Lima.

1876-10-31 · Contrato com a casa G.



Eiffel & C. para o projeto e construção da ponte sobre o Rio Lima.

1877-07-10 · Portaria reunindo numa só as direções dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

1877-10-21 · Inauguração da ponte ferroviária sobre o Cávado, projetada pela Casa G. Eiffel & C.

1878-02-24 · Abertura à exploração pública do troço entre Barcelos e Darque.

1878-06-30 · Inauguração da ponte ferroviária sobre o rio Lima.

1878-07-01 · Abertura à exploração pública do troço entre Darque e Caminha

1879-01-15 · Abertura à exploração pública do troço entre Caminhos e São Pedro da Torre.

1879-07-03 · Abertura à exploração pública do troço entre São Pedro da Torre e Segadães.

1882-03-24 · Inauguração da estação ferroviária de Viana do Castelo.

1882-08-06 · Abertura à exploração pública do troço entre Segadães e Valença.

1886-03-25 · Inauguração da ponte internacional do Minho.

1888-09-25 · Auto da entrega da Ponte Internacional do Minho à

Direção da Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

1892-06-11 · Os Caminhos de Ferro do Minho e Douro apresentam o programa de concurso para a construção do edifício da estação central do Porto.

1897-01-23 · Contrato entre a Companhia Real CFP e a Direção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, para a circulação dos comboios da Companhia Real, no lanço dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, compreendido entre o Porto e Campanhã.

1913-06-15 · Abertura à exploração pública do troço entre Valença e Lapela.

1915-07-15 · Abertura à exploração pública do troço entre Lapela e Monção.

1922 · Substituição do tabuleiro rodoviário de madeira na Ponte rodoferrviária de Viana do Castelo.

1926-11-16 · Publicação do Decreto n.º 12 684 que abre concurso entre companhias portuguesas para concessão da exploração das Linhas Férreas do Estado (Minho e Douro, Sul e Sueste).

1928-12-17 · Publicação do Decreto-Lei n.º 16 242, aprova o Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

1931-05-01 · O Ministro do Comércio e

Comunicações autoriza a aplicação de um adicional de 10% nas tarifas das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

1945-09-07 · Publicação da lei 2008 que determina o plano de substituição de todas as concessões de linhas-férreas de via larga e estreita por uma concessão única – a CP passa a explorar toda a rede ferroviária nacional com exceção da Linha de Cascais.

1947-06-11 · São autorizadas as obras necessárias na rede ferroviária nacional para a exploração diesel.

1956-05-03 · Inauguração da nova estação ferroviária de Barcelos.

1963-07-01 · Passam a existir apenas duas classes nas linhas de caminhos-de-ferro portugueses.

1967-11 · Concurso para obras de modernização das pontes ferroviárias do Cávado, Neiva e viaduto de acesso à Ponte do Lima.

1976-05-24 · Abertura à circulação ferroviária da nova ponte sobre o rio Cávado.

1988-02-19 · O Conselho de Ministros aprova o Plano de Modernização dos Caminhos-de-Ferro (1988-94)

1997-04-29 · Criação da REFER por separação da CP – Caminhos de Ferro





Portugueses. Tem por objeto principal a prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional e a construção, instalação e renovação das infraestruturas ferroviárias.

2001-11-14 · Assinatura do protocolo entre a REFER e as Câmaras Municipais de Valença e Monção para a construção da primeira Ecopista – projeto de requalificação de vias desativadas.

2004-04-21 · Reabertura do troço Lousado – Nine e do Ramal de Braga, após obras de eletrificação e duplicação em via larga.

2004-06-06 · Início do serviço Alfa pendular entre Braga e Faro – Eixo Atlântico.

2006-08 · Início da 1ª fase de modernização do troço Nine/Valença

2014-07 · Início do serviço internacional comboio Celta – ligação Porto/Vigo/Porto

2014-12-01 · O Serviço de Longo Curso reforçou a sua oferta para Braga com duas novas ligações Intercidades por extensão de serviço do eixo do Porto.

2015-06-01 · Criação da Infraestruturas de Portugal, SA, empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER e a EP – Estradas de Portugal. Tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação,

exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação.

2017-01-30 · Contrato para eletrificação do troço Nine/Viana do Castelo.

2019-07-15 · Inauguração oficial dos troços eletrificados na Linha do Minho entre Nine e Viana do Castelo.

ESTAÇÃO DE PORTO – SÃO BENTO

Localizada no Largo da Feira de São Bento, junto à muralha fernandina, a construção da estação vem obrigar à demolição do Convento de São Bento de Ave-Maria e dar início ao desenvolvimento de novas dinâmicas na configuração do Centro Histórico.

Encomenda da Companhia dos Caminhos de Ferro do Estado, Direção do Minho e Douro, e edificado no local do extinto Convento de São Bento de Ave Maria, imóvel quinhentista, iniciou-se a atual construção nos primeiros anos do século XX. As linhas e plataformas encontravam-se já em pleno funcionamento desde 1896, ligando o centro da cidade à Estação de Campanhã,

através da denominada Linha Urbana do Porto, tendo obrigado à abertura de três túneis depois de perfurados os fundos da Quinta da China, Monte do Seminário e da Praça da Batalha.

O atual edifício veio substituir um barracão de madeira, inaugurado em outubro de 1896, e assim resolver o descontentamento da população e notáveis da cidade que exigiam uma estação central digna no centro histórico. O projeto foi apresentado à Câmara Municipal do Porto em maio de 1897 e sofreu alterações até ser definitivamente aprovado.

Numa composição ditada por uma lógica funcional específica, este edifício tem planta em forma de “U” onde assenta uma massa volumétrica de cheios – o granito vindo das pedreiras de São Gens – e vazios – os vãos de portas e janelas.

Esta obra de José Marques da Silva (Porto, 1869 – Porto, 1947) é considerada um “monumento formador da identidade urbana” do Porto pela “introdução nas práticas construtivas da cidade um gosto inédito”.



LINHA DO NORTE

A construção do caminho de ferro em Portugal remonta a 1844 com a constituição da Companhia das Obras Públicas de Portugal que tinha como um dos seus objetivos, construir uma linha-férrea entre as margens do Tejo e a fronteira com Espanha.

Em maio de 1852 é aberto concurso para a construção da linha entre Lisboa e Santarém e fronteira de Espanha e aprovada a proposta de Hardy Hislop, em representação da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal, que se obrigava também a construir a linha de Santarém à fronteira e ao Porto.

A Companhia encarregou o engenheiro Thomas Rumball de proceder ao projeto da linha de Lisboa a Santarém, submetendo-o à aprovação do Governo em 9 de dezembro de 1852.

A Companhia Central Peninsular contrata os empreiteiros Shaw & Waring Brothers para a construção da linha entre Lisboa e Santarém, cujos trabalhos iniciaram em 17 de setembro de 1853. Estes decorrem lentamente devido a vários fatores: inexperiência dos operários, falta de técnicos, atrasos no fornecimento de materiais, nas expropriações e conflitos entre os empreiteiros e a Companhia. Assim, em dezembro de 1855 os empreiteiros suspendem os trabalhos. O Governo chama então a si a

responsabilidade pelos mesmos e contrai um empréstimo com o Crédit Mobilier para pagar a respetiva continuação e a rescisão do contrato com a Shaw & Waring Brothers. O engenheiro Watier é nomeado pelo Crédit Mobilier para estudar a rede de caminhos de ferro em Portugal, tendo este vindo a assumir, em janeiro de 1856, a direção dos trabalhos de construção da Linha de Leste. Os estudos realizados por Watier foram determinantes para o futuro dos caminhos de ferro nacionais.

Depois destas e doutras vicissitudes, o primeiro troço de caminho de ferro em Portugal, entre Lisboa e o Carregado, inaugura-se a 28 de outubro de 1856.

Em setembro de 1859 o Governo estabelece um contrato de concessão com o espanhol José de Salamanca, que o tornavam concessionário da construção e exploração das Linhas do Norte e Leste com a obrigação de constituir uma companhia, o que acabou por acontecer em 1860 com a formação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em julho de 1861, ficou concluída a 1ª secção da Linha do Leste com a chegada do comboio a Santarém.


Em setembro de 1863 com a conclusão da Linha de Leste, Portugal viu aberta a primeira fronteira ferroviária que permitiria, pouco depois, a ligação à Europa por Elvas. No ano seguinte, na Linha do Norte, o comboio chegava a Vila Nova de Gaia, na

margem esquerda do Douro. No entanto, a conclusão da Linha do Norte só se verifica em novembro 1877, com a conclusão da 5ª secção e a construção da Ponte Maria Pia da Casa Eiffel, o que permitiu ainda a ligação com as linhas construídas e em construção a norte do rio Douro.

Ao longo do tempo foram sendo feitas obras de modernização e ampliação, duplicando-se a via, substituindo-se travessas e carris que permitiam maior velocidade e transporte de cargas mais pesadas.

Na década de 40 com a introdução do diesel na exploração ferroviária e a substituição do vapor, foi necessário adaptar a infraestrutura e criar postos de abastecimento ao longo da mesma.

Nos anos 50 a CP, desenvolveu um vasto programa de modernização, reconversão e reorganização. Estabeleceu-se um Plano de Transformação e Reapetrechamento da Rede no qual se incluiu a aquisição de material circulante, a ampliação de estações, linhas, cais e plataformas, a instalação de ramais particulares, o apetrechamento das estações com equipamentos de carga e descarga e a construção de estradas de acesso, com intervenção nas instalações fixas da via, nas oficinas e armazéns, assim como, em alojamento para o pessoal, a introdução da eletrificação da rede ferroviária e a Renovação Integral da Via (RIV). na



Na sequência do programa de modernização e reconversão do caminho de ferro, a CP em 1968 assina um contrato com a Siderurgia Nacional, Cometna, Metalúrgica Duarte Ferreira, Somafel, Somapre, André Borie e Sociéte des Entreprises A. Déhé & C., para renovação integral da via (RIV). Com uma importante participação da indústria nacional, constituiu o maior investimento jamais realizado nos caminhos de ferro, com importâncias acima de um milhão de contos, privilegiando o eixo Lisboa – Braga e com a reaplicação de carris na rede secundária. A RIV, executada posteriormente à eletrificação, acarretou a permanência de traçados que só nos anos 90 começaram a ser retificados, com as obras de modernização da Linha do Norte.

Estas, entregues a um consórcio de empresas integrando a Somafel, Ferrovias, Soares da Costa, Teixeira Duarte, Mota & Companhia, Engil, Adriano, Cegelec, Efacec e Sirti Portugal, foram obras de modernização das quais fazem parte a quadruplicação de via, renovação de catenária, construção de estações e apeadeiros e eliminação de Passagens de nível.

Após a sua conclusão e com a instalação de novos sistemas de sinalização e de telecomunicações, a via fica preparada para atingir velocidades de circulação até 220 km/hora.

CRONOLOGIA BREVE

1852-08-30 · Decreto que autoriza o Governo a construir um caminho-de-ferro

entre o Porto e a linha-férrea de Lisboa à fronteira de Espanha, denominado Caminho de Ferro do Norte.

1853-05-07 · Inauguração oficial dos trabalhos na Linha de Leste; a construção só se iniciaria verdadeiramente em 17 de setembro.

1856-10-28 · Abertura à exploração pública do troço entre Lisboa e Carregado na Linha do Leste, na bitola de 1,44 m e inauguração do caminho-de-ferro em Portugal.

1857-06-04 · Carta de Lei que autoriza o Governo a estabelecer contrato com a Companhia representada por Sir Morton Petto para a construção do Caminho de Ferro do Norte e a rescindir o contrato feito com a Companhia Central Peninsular Caminho de Ferro em Portugal para a Linha Lisboa-Santarém.

1859-07-30 · Decreto abrindo concurso para continuação da construção e exploração do Caminho de Ferro do Norte e Leste.

1859-09-14 · Contrato com D. José de Salamanca para a construção e exploração do Caminho de Ferro do Leste e Norte.

1860-10-13 · Escritura de cessão e trespasse das Linhas do Leste e Norte pelo concessionário D. José de Salamanca à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

1862-05-05 · Portaria que aprova o projeto da estação de Lisboa dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte.

1862-11-19 · Abertura à exploração pública Estarreja e Gaia – provisoriamente.

1863-06-08 · Abertura à exploração pública Estarreja e Gaia – definitivamente.

1864-04-10 · Abertura à exploração pública entre Taveiro e Estarreja.

1864-07-07 · Abertura à exploração pública entre Soure e Taveiro.

1864-08-27 · O governo nomeia o engenheiro Pedro Inácio Lopes para colaborar na realização dos estudos das vias-férreas do Porto a Braga e do Douro até à fronteira.

1865-05-01 · Inauguração da estação principal de Caminho de Ferro do Leste e Norte (Lisboa – Santa Apolónia).

1865-06-25 · A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses inicia o serviço de exploração das Linhas do Leste e Norte, que até esta data eram exploradas pela Empresa Construtora.

1865-09-26 · É aprovado o Regulamento de Sinais para as linhas do Leste e Norte.

1865-11-27 · Contrato entre D. José de Salamanca e o Governo para a construção da 5ª secção – Gaia – Porto, da Linha do Norte.

1871-05-03 · Estabelece-se a existência de livros de reclamação nas estações do Caminho de Ferro do Leste e Norte.

1873-09-02 · Portaria encarregando a Companhia dos Caminhos de Ferro do Minho da construção da estação do Porto, comum aos Caminhos de Ferro do Norte, do Minho e Douro.

1875-01-05 · Início da construção da ponte Maria Pia sobre o rio Douro na Linha do Norte.

1877-11-04 · Inauguração da ponte sobre o rio Douro na Linha do Norte.

1877-11-05 · Abertura à exploração pública do troço entre Gaia e Campanhã na Linha do Norte.

1880-23-06 · Lei autorizando a construção de um Ramal de Caminho de Ferro de via larga que partindo da estação de Campanhã ligue os Caminhos de Ferro do Minho e o do Norte com a alfândega do Porto.

1885-10 · Inauguração da Linha do Norte a partir da estação de Coimbra para a cidade.

1889-01-07 · Alvará aprovando os estatutos da Associação dos Operários das Oficinas Gerais CF Norte e Leste de Portugal.

1902-05-19 · Abertura à exploração pública da 2ª via entre Gaia e Granja na Linha do Norte.

1904-01-15 · Abertura à exploração pública da Linha de Setil - Vendas Novas, estabelecendo a ligação das redes do norte e a sul do Tejo.

1911-04-16 · Os comboios rápidos Lisboa R e Vila Nova de Gaia bem como o Sud-Express passam a ser rebocados pelas locomotivas série 351 a 365 adquiridas à Henschel & Sohn.

1915 · Duplicação da Linha do Norte.

1916-07-02 · Nova estação de Aveiro do arquiteto José Coelho que projeta um edifício num estilo “casa portuguesa”.

1918-01-21 · Portaria aprovando o projeto de ampliação da estação de Vila Nova de Gaia.

1948-09-15 · Chegam as locomotivas diesel-eléctricas fabricadas pela ALCO nos EUA, com potência de 1500 hp para serviços mistos de passageiros e mercadorias nas linhas do Norte.

1948-10-04 · Primeira experiência de velocidade e reboque de comboio de passageiros com locomotiva diesel – eléctrica e carruagens suíças entre Entre – Campos e Gaia.

1949-08-17 · Construção de posto de recolha e conservação de locomotivas Diesel-eléctricas em Gaia.

1951-06-14 · Contrato de Concessão Única com reorganização do sector ferroviário, a CP passa a explorar toda a rede ferroviária com exceção da Linha de Cascais.

1954-08-21 · Entrada ao serviço das automotoras diesel-eléctricas Allan, série 300.

1952-12-30 · É nomeada uma comissão de electrificação formada pelos eng. Pedro Filipe Adeodat de Brion, José Albino Machado Vaz, A. Ferro Palma em representação da Companhia Nacional de Eletricidade, José Valério Vicente Júnior, Armando Luís Pinto Monteiro para dar início ao programa de electrificação da rede ferroviária nacional.

1953-03-09 · Viagem inaugural do comboio “Foguete” entre Lisboa e o Porto.

1953-10-15 · Início do serviço Lisboa – Porto pelo comboio “Foguete”.

1955-03-12 · Adjudicação ao Groupement

d’Étude et Electrification des Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz dos trabalhos e fornecimentos de locomotivas, UTE, subestações e sinalização, necessários à electrificação da Linha do Norte até ao Entroncamento.

1955-05-03 · Contrato com a Telefon A. B. L. M. Ericsson para os trabalhos de telecomunicações, para a primeira fase de electrificação da rede ferroviária.

1955-03-12 · Adjudicação ao grupo sueco Ericsson dos trabalhos e fornecimentos respeitantes às telecomunicações necessárias à electrificação da Linha do Norte até ao Entroncamento.

1957-04-28 · No âmbito das comemorações do centenário do caminho-de-ferro, inaugura-se a tração eléctrica na rede ferroviária explorada pela CP: Linha de Sintra e no troço entre Lisboa e o Carregado na Linha do Norte.

1958-06-30 · Inauguração da tração eléctrica entre Lisboa e o Entroncamento.

1963-04-05 · É encomendado a Edgar Cardoso o anteprojecto da nova ponte ferroviária sobre o Douro.

1963-07-01 · Passam a existir apenas duas classes nas linhas de caminhos de ferro portugueses.

1963-10-15 · Inauguração da electrificação entre Pombal e Coimbra.

1964-03-20 · Inauguração da electrificação no troço Coimbra · Pampilhosa.

1966-02-17 · Autorizada a montagem do freio de vácuo e de um dispositivo de homem-morto para as 36

locomotivas Diesel de 350 cv., a ser realizada pela Sorefame.

1966-11-03 · Conclusão da eletrificação de Lisboa – Porto.

1967-12-07 · Conclusão das novas instalações de sinalização de Coimbra a Pampilhosa que permitem a circulação dos comboios com bloco automático até Aveiro.

1968-11-29 · Contrato entre a CP e o consórcio Somafel - Sociéte des Entreprises de Travaux Publics André Borie - Sociéte des Entreprises A. Déhé & Cie., e ainda a Somapre, para a Renovação Integral e Parcial da rede ferroviária.

1969-05-15 · Apresentação de projeto para eliminar as passagens de nível manuais e substituí-las por automáticas.

1969-08-01 · Publicaram-se novas tarifas especiais que concederam pela 1ª vez na história do caminho de ferro em Portugal, descontos de 50% nos preços da Tarifa Geral para passageiros com idade superior ou igual a 65 anos, descontos ainda para viagens de grupo e estudantes.

1971-04-29 · Autorizada a execução dos trabalhos de renovação integral da via da Linha do Norte.

1972-03-07 · Um novo serviço – Expresso Postal – nas linhas do Norte.

1973-08-23 · Inauguração do serviço “auto-expresso” Lisboa – Porto.

1975-04-16 · Publicação do Decreto-Lei nº 205-B/175 que nacionaliza a CP.

1977-03-25 · Fim do vapor em via larga, na década de 40; a CP iniciou o processo de substituição do vapor na sua rede através do início da exploração diesel e na década de 50 com a eletrificação.

1978-02 · Lançamento de duas novas circulações rápidas na Linha do Norte – o “Cidade Invicta” e o “Sete Colinas”, com um tempo de percurso de três horas e meia.

1978 · Adotado o freio de ar comprimido nos comboios internacionais e nos rápidos Lisboa – Porto.

1986-10-09 · Adotado o Convel – Sistema de Controle de Velocidade de Comboios.

1987 · Início do Serviço Alfa entre Lisboa e Porto, com carruagens Corail, rebocadas pelas locomotivas da série 2600, atingia a velocidade máxima de 160 km/h.

1988-05 · Início do Serviço Intercidades.

1991-06-24 · Inaugurada a nova travessia do Douro (Ponte S. João).

1991 · O governo aprova a modernização da Linha do Norte.

1992-04-03 · Início do serviço de fim de semana Algarve/Porto/Algarve, denominado “Comboio Azul”.

1993-10-06 · Entrou ao serviço o Sistema de Controle de Velocidade de Comboios – CONVEL, na Linha do Norte, entre Lisboa – Santa Apolónia e Entroncamento.

1999-06-30 · Viagem inaugural entre Porto e Lisboa do comboio Alfa-Pendular.

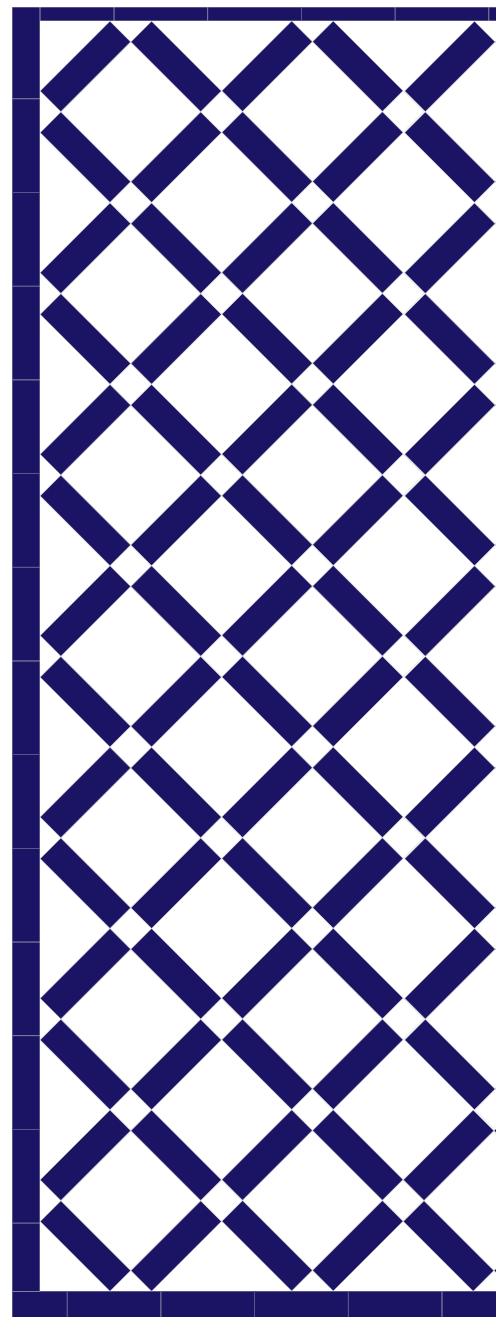
2003-07-24 · Inauguração do serviço direto entre Faro e Oriente.

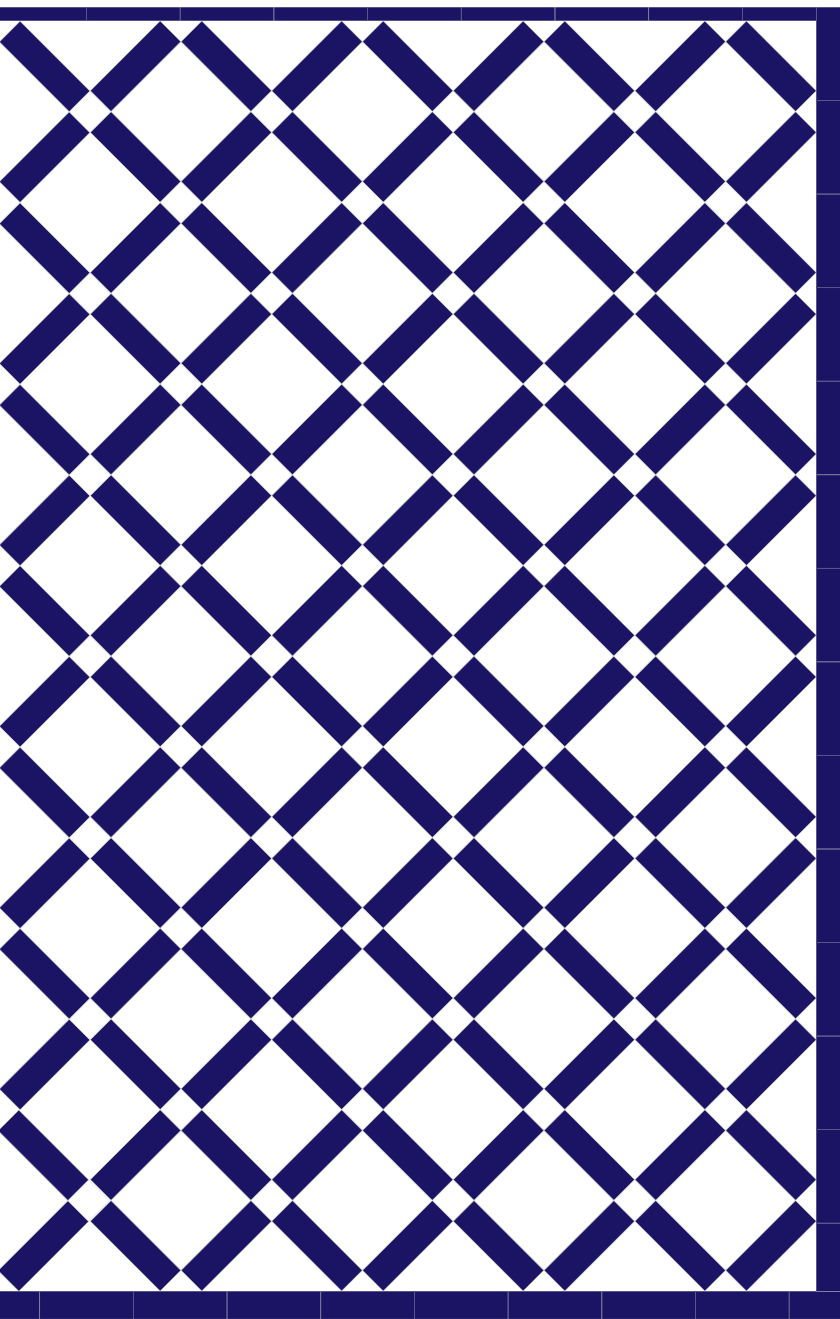
2004-06-06 · Início do serviço Alfa pendular entre Braga e Faro – Eixo Atlântico.

2014-12-01 · O Serviço de Longo Curso reforçou a sua oferta para Braga com duas novas ligações intercidades desde Lisboa.

2016-05-01 · Viagem inaugural do comboio Alfa Pendular entre Lisboa e Guimarães.

2017-03-24 · Primeira viagem do Alfa renovado, alterações na imagem, no interior com mais conforto para os passageiros bem como índices de segurança mais elevados com revisão dos motores de tração.





VILA FRANCA DE XIRA



ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA

Sobre este edifício escreve o seu arquiteto Fernando Perfeito de Magalhães, no Boletim da CP, em 1930: “o projecto da construção permitiu realizar não só o necessário desafogo para o ordem e simplificação dos serviços de exploração, como também condições que facilitam o movimento sempre crescente de passageiros. Procurou-se dar ao edifício um aspecto exterior agradável, empregando os materiais que mais abundam na região e decorando-o de fôrma a dar-lhe uma fisionomia simples, alegre e limpa. Nos andares superiores, foram construídos aposentos higiénicos e confortáveis para sete famílias, cabendo 5 a 7 divisões a cada família. Nos rez-do-chão, além das divisões necessárias ao serviço da estação, foi também previsto um pôsto médico, sempre de oportuna utilidade.”

Na década de 20 do século passado assiste-se a alterações no sector ferroviário.

É criada a Divisão de Via e Obras na Companhia e são admitidos três arquitetos: Fernando Perfeito de Magalhães, José Ângelo Cottinelli Telmo e Luís Alexandre da Cunha, encarregados de modernizar diversas instalações.

Perfeito de Magalhães é o autor da nova Estação de Vila Franca de Xira, projeto de 1924, inaugurado em 1930.



LINHA DA BEIRA ALTA

O Caminho de Ferro da Linha da Beira cedo despertou interesse devido à sua “vocação” de linha internacional. Foram encomendados diversos estudos e traçados sendo o Eng. Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d’Eça incumbido de elaborar o projeto definitivo da linha pelo Norte do Mondego.

A linha foi projetada em cinco secções, numa extensão de 200,987 quilómetros (de Pampilhosa à Fronteira), com três túneis, seis pontes com tabuleiros de ferro e cinco em alvenaria.

Em 1878 a concessão da Beira Alta foi atribuída à Sociéte Financière de Paris – que fundou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta responsável pela construção e exploração da linha.

Em 30 de junho de 1882 foi publicada a portaria que autorizou a abertura à exploração pública da linha. Inaugurada com a presença da família real, abriu ao público em agosto de 1882.

No final dos anos 30 devido ao aumento crescente das cargas transportadas por caminho-de-ferro, a modernização do material circulante e a idade das pontes ferroviárias da rede ferroviária

nacional, levaram ao desenvolvimento de trabalhos de reforço e consolidação das mesmas. Em 1953 foi adjudicada à Casa Alemã Fried Krupp, com financiamento ao abrigo do Plano Marshall, que concebeu e foi responsável pelo fabrico e montagem das seis pontes de maior envergadura daquela linha.

Em 1945 publica-se a Lei 2008, de Coordenação dos Transportes Terrestres que define as bases da concessão única, para um só operador ferroviário, assim em 28 de dezembro de 1946 é assinada a escritura de transferência da concessão, construção e exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta para a CP. E, no dia 1 de janeiro de 1947, a CP tomava conta da posse da linha e iniciava a sua exploração.

Nos anos 40 a CP inicia o processo de dieselização da exploração das suas linhas, procedendo a diversas obras de adaptação da infraestrutura.

Em 1988 a CP inicia um vasto programa de modernização da linha, que foi concluído pela REFER e que passou pela retificação de traçados, renovação integral e duplicação da via, reconversão de túneis, modernização da sinalização e eletrificação da linha.

CRONOLOGIA BREVE

1875-04-09 · Portaria encarregando Bento Fortunato de Moura Coutinho d’Eça de elaborar o projeto definitivo para a construção do caminho-de-ferro da Beira Alta.

1876-05-25 · Portaria que aprova o projeto definitivo.

1876-09-11 · Decreto abrindo concurso para a construção e exploração da linha.

1878-08-03 · Concessão da Beira Alta (Pampilhosa à fronteira e ramal de Coimbra) à Sociéte Financière de Paris.

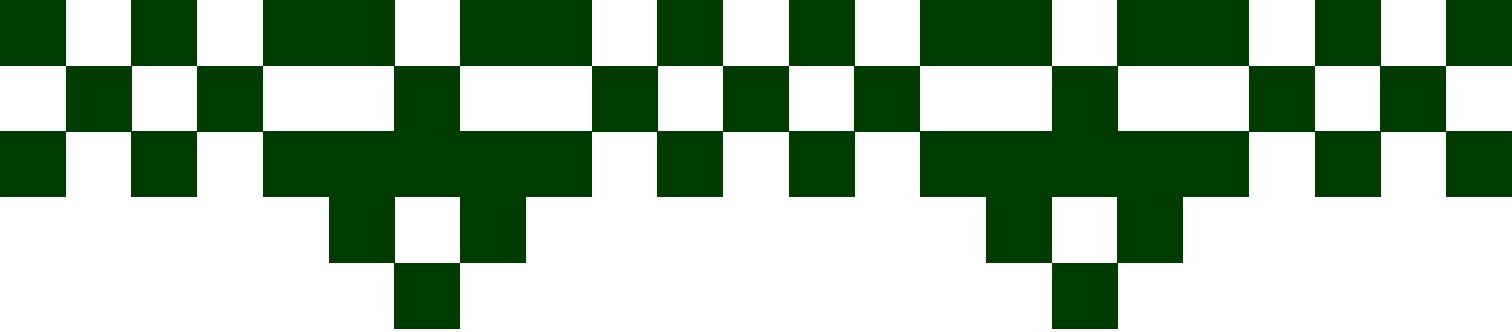
1879-01-08 · Alvará aprovando os estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

1879-09-03 · Foi aprovado um novo contrato com a Beira Alta, de construção e exploração do caminho-de-ferro de Pampilhosa à Figueira da Foz.

1883-11-23 · Transferência da concessão do ramal de Coimbra para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

1882-06-30 · Portaria que autorizou a abertura à exploração pública da Linha da Beira Alta.

1882-07-01 · Abertura à exploração pública da Linha da Beira alta (Figueira da Foz e a fronteira por Vilar Formoso).



1882-08-03 · Inauguração oficial da linha com a presença da família real.

1883-08-30 · Abertura do concurso público para a construção e exploração de um ramal da Linha da Beira Alta que partindo de Santa Comba Dão termine em Viseu.

1890-11-12 · Abertura à circulação da linha de ligação direta do ramal de Alfarelos com a Linha da Figueira da Foz.

1905-01-14 · Tribunal do Comércio de Lisboa declara em estado de falência a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

1905-10-24 · Aprovado o projeto de convenção entre a Beira Alta e os seus credores.

1911-02-12 · Autorizado o prolongamento da linha até ao porto da Figueira da Foz.

1933 · A Comissão de Pontes do Conselho Superior de Obras Públicas emitiu parecer sobre a necessidade de se substituírem as pontes do Côa, de Breda e do Criz e de se realizarem ensaios sobre os viadutos de Tresoe, Milijoso e Várzea.

1936 · A Beira Alta substituiu a ponte de Mortágua, projetada pelo eng. Jaime Martins e construída e montada pela Casa L. Dargent Lda de Lisboa.

1944 · Início da substituição da ponte do Coa, em alvenaria.

1946-12-28 · Escritura de transferência de concessões, construção e exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

1947-01-01 · A CP toma posse das linhas e iniciava a sua exploração.

1948-03-27 · Inauguração da nova ponte sobre o Coa.

1953-07-02 · Adjudicação à firma alemã Fried Krupp Stahlbau Rheinhausen da renovação das pontes metálicas da Beira Alta.

1967-01 · Começam a chegar as locomotivas da série 1400; ficaram afetas ao Depósito de Campolide onde foram sendo introduzidas nos serviços da Linha do Oeste e na Beira Alta.

1968-12-26 · Chegam a Lisboa as locomotivas 1800, afetas ao Depósito do Entroncamento e começaram por prestar serviço nas linhas do Norte e Beira Alta onde rebocaram o comboio internacional Sud-express.

1972-02-10 · Aprovação do estudo da rentabilidade da Linha de Beira

Alta no troço entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa.

1988-05-12 · Início do programa de modernização da linha.

1996-07-13 · Início do serviço de exploração com tração elétrica entre Pampilhosa e Mangualde.

1996-07-23 · Entrada ao serviço dos sistemas de sinalização automática e de telecomunicações entre Pampilhosa e Vilar Formoso.

1997-01-10 · Início do serviço de exploração com tração elétrica entre Mangualde e Guarda.

2018-07-09 · Concluída a empreitada de renovação integral de via na Linha da Beira Alta, no troço entre os km 58,300 e 65,050, incluindo drenagem do Túnel do Trezói, na área de abrangência dos concelhos de Mealhada e Mortágua.

2019-07-26 · Concurso da Empreitada de modernização do Troço Pampilhosa – Santa Comba Dão e Construção da Concordância da Mealhada, e procedeu à consignação da obra de modernização do subtroço Guarda – Cerdeira, do troço Guarda – Vilar Formoso, na Linha da Beira Alta.

ABRUNHOSA





APEADEIRO DE ABRUNHOSA

Inicialmente denominado Abrunhosa-a-Velha, foi inaugurado em 25 de agosto de 1935.

Edifício de passageiros de um só piso, apresenta planta retangular estreita, ao longo da plataforma. Telhado de quatro águas; cornija, falsas pilastras, soco e floreiras junto aos peitoris das janelas pintados de cor ocre. A sequência de vãos, alpendres sobre as janelas e o ritmo da composição simples de azulejos lisos verdes e brancos contribuem para a quebra de monotonia da fachada virada à linha.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de setembro de 1935, faz o relato do dia da inauguração da Estação de Abrunhosa: “A 15 quilómetros do Concelho de Mangualde existe Abrunhosa-a-Velha, curiosa Aldeia da Beira Alta, em parte desconhecida dos nossos turistas portugueses, que agora não podem deixar de a visitar pela sua situação pitoresca e ainda pela curiosa casa de Repouso estabelecimento modelar, de águas puríssimas, que beneficiou aquela soberba região.

Por um gentil convite da Direcção da Beira Alta fomos assistir a uma simpática festa para a inauguração do apeadeiro da sua linha, trajecto do “Sud” e dos comboios

rápidos que vão até aos limites da nossa fronteira com a Hespanha, França, etc.

Na Plataforma do novo apeadeiro aguardava a chegada uma enorme multidão que se fazia acompanhar da banda de música da “Sociedade Musical Boa União” que logo iniciou a recepção com variadas marchas do seu repertório. Os foguetes não cessam e o grupo de escoteiros faz a garde de honra. O dr. Costa Sacadura (ilustre director da casa de Repouso de Abrunhosa-a-Velha) dirige-se ao maquinista a quem entrega uma libra em ouro e 50\$00 ao fogueiro, como recordação da festa.

Recolhidos os convidados no pequeno átrio do novo edifício o sr. Visconde de Marco, em nome da Beira Alta, saudou os presentes e recordou a visita que fizera há cerca de dois meses, à Casa de Repouso onde prometeu as facilidades máximas da Companhia da Beira Alta e cooperação necessária para uma iniciativa tão cheia de coragem que se deve à inteligência do distinto professor dr. Costa Sacadura. O sr. Engenheiro Joaquim Abranches, inspetor geral da Beira Alta agradeceu a todos, quantos na obra cooperaram – chefes e operários. Agradeceu ainda

à Junta Autónoma das estradas a sua cooperação no troço que leva à estação. O sr. José Ribeiro, presidente da junta diz que o apeadeiro novo nos dá a maior satisfação. É um dos mais bonitos desta linha, e a gente da Abrunhosa muito bem sabe a importância que ele tem para o desenvolvimento da sua terra. Viva o sr. dr. Costa Sacadura! Viva a Companhia da Beira! Viva o povo da Abrunhosa!

E, por entre foguetes aos milhares, música e descantes populares, depois da cerimónia inaugural, chegou o comboio que os levou à Pampilhosa.”

RAMAL DA LOUSÃ

O ramal de Coimbra à Lousã constitui a primeira secção de um ramal de via reduzida de Coimbra a Arganil atribuída em 10 de setembro de 1877 à Firma Fonseca, Santos & Viana.

Pelo alvará de 08 de novembro de 1888 foi organizada a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego responsável pela construção e foi concedida a autorização para alterar a bitola da via para 1,67 m.

O projeto definitivo da linha foi aprovado pela Portaria de 11 de janeiro de 1889. No entanto, as dificuldades financeiras e problemas com o empreiteiro conduziram à interrupção dos trabalhos, sendo a Companhia obrigada a suspender os pagamentos, suspensão autorizada por sentença do Tribunal do Comércio de Lisboa, em 24 de outubro de 1895.

O mesmo tribunal, em 18 de fevereiro de 1897, decretou a falência da Companhia, passando a gerência da mesma a ser exercida pelo Conselho Fiscal.

A Companhia negociou um acordo com o empreiteiro, com os credores e com a Companhia Real dos Caminhos

de Ferro Portugueses para a conclusão e exploração da linha, assinando um contrato com a Companhia real em 22 de novembro de 1904.

Em 16 de Dezembro de 1906, a Companhia Real, procedeu à abertura à exploração pública do troço de caminho-de-ferro entre Coimbra e Lousã.

Partindo da Estação de Coimbra, percorria a Av. Navarro em direção à Portela, onde atravessava o Mondego numa ponte de 200 m, seguia pelo vale do Ceira que transpunha numa ponte de 40 m, entrando no vale do Eça, seguindo até Miranda do Corvo, passando o viaduto da Tremoa, de 25 m e quatro pontes sobre o Eça.

Entre Miranda e Lousã, a linha seguia a serra, passando o rio S. João na Lousã, sobre uma ponte de 20 m.

A conclusão da linha verificou-se em 10 de agosto de 1930 com a abertura do troço entre Lousã e Serpins.

CRONOLOGIA BREVE

1877-09-10 · Concedido à Firma Fonseca, Santos & Viana a construção

e exploração de uma linha de via reduzida de Coimbra a Arganil.

1888-11-08 · Organizada a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego responsável pela construção e é autorizada a alterar a bitola da via para 1,67 m.

1889-01-11 · Portaria aprovando o projeto definitivo da linha.

1897-02-18 · Decretada a falência da Companhia, passando a gerência da mesma a ser exercida pelo Conselho Fiscal.

1904-11-22 · Contrato com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses para a conclusão e exploração da linha.

1906-12-16 · Abertura à exploração pública do troço de caminho de ferro entre Coimbra e Lousã.

1930-08-10 · Conclusão da Linha verificou-se em com a abertura do troço entre Lousã e Serpins.

1990 (Década de) · Apresentado o projeto do Metro Mondego, isto é, a transformação do ramal ferroviário numa linha de metropolitano de superfície.

1999-12-21 · Apresentação das *Allan* renovadas para o ramal.



LOUSÃ



2009-12-01 · Encerrado o serviço ferroviário entre Miranda do Corvo e Serpins.

2010-01-04 · Encerrado o serviço ferroviário entre Coimbra e Miranda do Corvo.

ESTAÇÃO DA LOUSÃ

O edifício de passageiros apresenta uma das tipologias arquitetónicas tradicionais, de composição simétrica nas fachadas principal e virada à antiga linha-férrea. Corpo central de dois pisos ladeado por dois de um piso e de pequenas dimensões. Coberturas em telhados de quatro águas.

A estrutura metálica, pilares e treliças, do alpendre é original, um dos já raros exemplares da arquitetura do ferro em Portugal.

Material indissociável dos grandes programas arquiteturais surgidos com o desenvolvimento da sociedade industrial, o ferro alia características únicas de leveza e transparência, racionalidade e robustez, possibilitando invenções formais infindáveis.

A partir de meados dos anos 50 do século XIX os caminhos-de-ferro, ascensores, pontes, mercados, estufas, armazéns e

unidades fabris foram os grandes produtos das novas tecnologias de construção e a promessa de uma nova arquitetura.

A arquitetura do ferro é uma das criações mais originais do século XIX e uma das que mais contribuem para a formulação do seu imaginário, muitas vezes conhecida como arquitetura de engenheiros ou, como escreveu o historiador francês Pierre Francastel, a "feliz inserção das técnicas na vida das artes".

Nota: A abertura à exploração até à Lousã foi realizada no dia 16 de Dezembro de 1906, pela Companhia Real.



Nº 5551 - REGIONAL
Regime de Frequência: 1...7

T-100

64,67 Km em 1 hora 02 min. - V.C.: 62,58 km/h

P.K.	Distância Intermediária	Estações e Apeadeiros	Tempo Condução	Horas de Paragem		Partida	Indicações Especiais
				Téc.	Com.		
174,2		TORR-VARGENS	11 ½	2	10-19 ½	10-08	
188,4	14,3	Cunheira (A)	12 ½	1	10-32 ½	10-20	½
200,7	26	Vale Peso-A (A)	17 ½	3	10-36	10-33	½
203,4	20,1	VALE DO PESO	15 ½	-	10-54	10-36 ½	½
223,4	18,5	CASTELO VIDE	11-10	-		10-54 ½	½
238,9		MARVÃO-BEIRA					

RAMAL DE CÁCERES

Desde outubro de 1866 que os dois países ibéricos se encontravam ligados por caminhos de ferro através da fronteira Elvas – Badajoz. O percurso era longo o que desde logo levou a ponderar-se outras alternativas no sentido de encurtar distâncias e tornar a ligação mais rápida. Neste sentido, em 1877, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses é autorizada a construir um Ramal da Linha do Leste à fronteira espanhola, junto de Cáceres - Ramal de Cáceres, entre a estação de Torre das Vargens e a fronteira, por Marvão, na distância de 72,445 km, sem pedido de subsídio ao Estado, perante a miragem do tráfego espanhol das fosforites a canalizar para o porto de Lisboa.

Em julho de 1878 iniciaram-se os trabalhos de construção que, a partir de Torre das Vargens, iria entroncar com a rede espanhola na Estação de Arroyo – Malpartida, na província de Cáceres. O ramal é inaugurado para mercadorias, em 1879, e a 8 de outubro de 1881 inaugura-se o serviço de passageiros entre Lisboa e Madrid por Marvão – Valência de Alcântara.

O ramal constituía a ligação mais rápida entre as duas capitais ibéricas, iniciando-se assim, alguns serviços internacionais apesar da linha estar mais vocacionada para as mercadorias.

Encerrada à exploração em 2011, tendo o comboio Lusitânia-Expresso sido transferido para a Linha da Beira Alta.

CRONOLOGIA BREVE

1877-04-19 · Decreto autorizando a construção pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, de um Ramal da Linha do Leste à fronteira espanhola, junto de Cáceres.

1877-08-21 · Portaria autorizando a emissão de 90 000 obrigações pela Companhia Real para o financiamento da construção do Ramal de Cáceres.

1877-10-07 · Criada, em Espanha, a Companhia ferroviária Madrid-Cáceres-Portugal.

1878-02 · Apresentação dos estudos ao Governo.

1878-05-25 · Aprovação do projeto.

1878, 15 julho · Início da construção do Ramal de Cáceres, em bitola ibérica, não eletrificada.

1879-10-15 · Abertura provisória do troço construído em território português, apenas para pequena velocidade (mercadorias).

1880-04-25 · Fim da construção desde o ponto de bifurcação à fronteira.

1880-06-06 · Abertura do Ramal de Cáceres, entre Torre das Vargens e Valência de Alcântara.

1885 · Decisão sobre a exploração da linha que seria entregue à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, mas esta empresa teve de abdicar deste direito, devido a problemas financeiros, em 1891.

1981-10-07 · Cerimónia de comemoração do centenário da ligação ferroviária entre Lisboa e Madrid, com a participação dos ministros das comunicações, espanhol e português, altos funcionários

das operadoras Caminhos de Ferro Portugueses e Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, e várias autoridades regionais e locais; na estação de Valência de Alcântara, foi descerrada uma placa comemorativa do centenário. Em seguida, foi realizada uma viagem comemorativa até Arroyo de Malpartida, numa composição dos Caminhos de Ferro Portugueses rebocada por uma locomotiva a diesel; nesta estação, a comitiva passou para um comboio histórico português, formado pela locomotiva 23, a vapor, quatro carruagens e um vagão, construídos no séc. XIX; em Cáceres, foi inaugurada uma exposição relativa ao centenário no Museu Provincial, tendo a cerimónia terminado com um almoço.

1993-05-07 · Construção instalações do terminal ferroviário de Vale do Peso, obra da C. M. Crato, atualmente desativadas.

1995 · O Ramal tinha uma importância secundária na rede ferroviária portuguesa, sendo mais utilizado como ligação internacional; nesta altura, os serviços de passageiros eram assegurados por automotoras da Série 0100.

1997-04-29 · Criação da REFER por separação da CP - Caminhos de Ferro Portugueses. Tem por objeto principal a prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional e a construção, instalação e renovação das infraestruturas ferroviárias.

1999 · Criação da FERTAGUS, empresa do serviço ferroviário de transporte suburbano de passageiros entre as estações de Roma-Areeiro e Setúbal.

2009 · Foi aprovado o novo regime jurídico

aplicável à CP, passando a entidade pública empresarial, com a designação de CP-Comboios de Portugal, EPE.

2011-02-01 · A CP encerra o serviço de comboios regionais de passageiros, ficando apenas a circular os serviços Lusitânia Comboio Hotel; no entanto, no Plano Estratégico de Transportes, documento oficial apresentado pelo governo português em Outubro, foi anunciada, entre outras medidas, a intenção de modificar o percurso destes comboios para a Linha da Beira Alta até ao final do mesmo ano, para se proceder à total desativação do Ramal de Cáceres.

2012-08-15 · Na sequência das orientações estabelecidas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, que aprovou o Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015, o Ramal de Cáceres (Torre das Vargens/Marvão-Beirã) foi encerrado à exploração ferroviária; em consequência, a partir daquela data, o comboio internacional Lusitânia passou a circular, em itinerário alternativo, pela Linha da Beira Alta; circularam, por esta ligação, vários serviços internacionais de passageiros como o TER Lisboa Expresso (1967 a 1989), o Talgo Luís de Camões, e o Lusitânia Expresso.

2015-06-01 · Criação da Infraestruturas de Portugal, SA, empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER e a EP – Estradas de Portugal. Tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação.



3.º
PREMIO
1948

S.N.I.

VALE DO PESO



CASTELO DE VIDE



MARVÃO – BEIRÃ



ESTAÇÃO DE VALE DO PESO E ESTAÇÃO DE CASTELO DE VIDE

O programa funcional do edifício de passageiros da Estação de Vale do Peso foi semelhante ao da estação colateral, Castelo de Vide e os respetivos projetos arquitetónicos refletem os mesmos princípios formais: planta retangular simples, de volume único, com cobertura em telhado de duas águas, com revestimento em telha marselha de barro vermelho e beirais em telha de canudo, sem presença de chaminés, caleiras ou tubos de queda.

As fachadas estão rebocadas e pintadas de branco com socos pintado de ocre, flanqueadas por cunhais apilastrados de aresta viva, pintados também de ocre, tendo falsos capitéis rematados a telha de aba e canudo e remates em cornijas.

As fachadas laterais são rasgadas por portas e janelas de vergas retas com molduras em cantaria de granito bujardado; as fachadas laterais têm remates em empena e um pequeno óculo central em cada uma; as fachadas viradas à linha têm composição simétrica de vãos, com

quatro portas, as centrais marcadas pela cornija que se interrompe e eleva sobre a cobertura para formar um frontão onde figuram os nomes das duas estações.

Em 1948, a estação de Castelo de Vide conquistou o 3º lugar no concurso Estações Floridas, instituído em 1941, para premiar os jardins das estações de caminho-de-ferro, no tempo do Estado Novo, através do SPN – Secretariado da Propaganda Nacional (em 1944 passou a intitular-se SNI - Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo).

ESTAÇÃO DE MARVÃO – BEIRÃ

O edifício de passageiros tem autoria do arquiteto Perfeito de Magalhães. Apresenta três corpos, o central mais elevado, de dois pisos, marcado pela profusão de telhados e beirais, com os vãos principais protegidos por alpendres sobre estruturas de madeira, cobertura da plataforma de passageiros assente pilares de granito, munidos de bases elevadas e de capitéis, e em arcos de volta perfeita; em elementos arquitetónicos, como molduras de vãos, pilares e arcos em granito bujardado. Enquanto estação fronteiriça possui

restaurante, em edifício autónomo, de destacada proporção, disposto em dois pisos, com ampla cobertura sobre alpendre virado às linhas-férreas, apresentando lambril de azulejos enxaquetados de cor verde e branca. O edifício de passageiros originalmente teve lambris exteriores também decorados com azulejos enxaquetados nas mesmas cores.

Na Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 agosto, de 1926, nº 298, 16º de 39º anno lê-se:

“Tem a Companhia Portuguesa ultimamente introduzido muitos melhoramentos nos seus serviços. Digno de especial registo é a ampliação da estação de Marvão-Beirã quasi no limite do ramal de Cáceres, próximo da fronteira espanhola. Foi completamente transformado o antigo edifício, que se nos apresenta de uma arquitetura acentuadamente portuguesa, que nos não envergonha aos olhos dos estrangeiros que nos visitam. Reuniu-se o útil ao agradável, instalando-se bem os serviços, a delegação aduaneira e os alojamentos do pessoal que obedecem a todas as condições de hygiene. Um melhoramento importante foi introduzido na estação de Marvão: a construção de quatro amplos e higienicos quartos, para os passageiros que, por perda de comboios ou qualquer outra circunstância se vejam na contingência de ter de passar a noite na fronteira.

Estes quartos encontram-se mobilados com todo o conforto, não lhes faltando casas de banho e chauffage. Anexo ao edifício da estação foi construído um amplo restaurante com grande sala, terraços alpendrados, cosinha, copa, caves, frigoríficos, lavatórios e dependencias destinadas a habitação do concessionário do restaurante.”





LINHA DO ALENTEJO

A linha ferroviária a sul do Tejo começou por ser construída por duas companhias distintas, uma com capitais nacionais, a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo ou “dos Brasileiros”, e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste, com capitais ingleses, que adotaram diferentes bitolas.

Em 1860 o governo assina um contrato de construção do caminho-de-ferro de Vendas Novas a Évora e Beja com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste responsável pela abertura à exploração pública do troço entre Casa Branca e Évora, na Linha de Évora, em 14 de setembro de 1863.

A diferença de bitolas entre a rede do Sul e a rede do Sueste e a irregularidade do serviço de barcos entre Lisboa e o Barreiro, causavam grande transtorno aos passageiros que se dirigiam para o Sul. Nos primeiros anos, um passageiro que de Lisboa se deslocasse a Beja, apanhava o vapor na Praça do Comércio; chegando ao Barreiro, com o barco fundeado na cale do Coina, passava para um bote que o transportava à margem da estação; na viagem de comboio e mudava em Vendas Novas, para a linha dos “ingleses”, na bitola de 1,67 m.

Em agosto de 1861 e após vários episódios, o Governo comprou a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, perante o interesse de D. José de Salamanca, concessionário das Linhas de Leste e Norte e, posteriormente, vendeu-a à Companhia do Sueste que procedeu à uniformização de bitolas, passando em 1864, a usar-se a bitola de 1,67 m.

Em 1869, constituem-se os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, um serviço público do Ministério das Obras Públicas, responsável pela construção e exploração da rede ferroviária ao Sul do Tejo.



A partir de 1869 e até 1927, o Estado chama a si a construção, diretamente ou por empreitada, bem como a exploração das linhas-férreas.

Em 1927, o Estado decide arrendar a exploração das suas linhas e assina um contrato de arrendamento CP – Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que passa a explorar os Caminhos de Ferro do Estado, redes do Sul e Sueste e Minho e Douro, trespassando as linhas de via estreita a outras companhias.

CRONOLOGIA BREVE

1860-01-03 · Contrato entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste para a construção de um caminho-de-ferro de Vendas Novas a Évora e Beja.

1861-01-23 · Início da circulação de comboios na Linha do Sul, atual Linha do Alentejo.

1864-04-21 · Contrato entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste para o prolongamento da Linha de Beja ao litoral algarvio, adjudicando-lhe as linhas do Sul e Ramal de Setúbal.

1864 · Inauguração do troço até Beja, em bitola ibérica, 1,668 m; alteração da bitola da Linha do Sul entre Barreiro e Vendas Novas de 1,44 m para 1,668 m sem interrupção da circulação.

1869-03-12 · O Governo toma posse das linhas do Sul e Sueste; assume a

BEJA



construção do prolongamento das linhas até ao Algarve, em bitola ibérica, 1,668 m.

1927-03-09 · Decreto autorizando o Governo a contratar com a CP o arrendamento dos CF Estado – Linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro.

1932-05-28 · Inauguração da nova estação de Lisboa - Terreiro do Paço, projeto do Arq. Cottinelli Telmo.

1947-01-01 · Em consequência da lei nº 2008/45, todas as linhas-férreas portuguesas, à exceção da de Cascais, passam a estar integradas na CP – Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses;

1963-07-01 · Passam a existir apenas duas classes nas linhas de caminho-de-ferro português.

1990 · Início do serviço intercidades entre Barreiro-Beja-Évora.

1992-06-20 · Publicado o Decreto-lei nº. 116/92 que estabelece uma nova nomenclatura para as linhas e ramais da rede ferroviária nacional, passando a Linha do Sul a denominar-se Linha do Alentejo.

1993-06-01 · A exploração da via fluvial passou para a empresa interligada Soflusa.

1992-06-20 · Decreto lei nº 116/92 atribui a designação oficial à Linha do Alentejo - Barreiro/Funcheira.

1997-04-29 · Criação da REFER por separação da CP - Caminhos de Ferro Portugueses. Tem por objeto principal a prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária

nacional e a construção, instalação e renovação das infraestruturas ferroviárias.

1999 · Criação da FERTAGUS, empresa do serviço ferroviário de transporte suburbano de passageiros entre as estações de Roma-Areeiro e Setúbal.

2009 · Foi aprovado o novo regime jurídico aplicável à CP, bem como os respetivos estatutos, passando a entidade pública empresarial, com a designação de CP-Comboios de Portugal, EPE.

2015-06-01 · Criação da Infraestruturas de Portugal, SA, empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER e a EP – Estradas de Portugal. Tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação.

ESTAÇÃO DE BEJA

Nos finais da década de 30 constroem-se e inauguram-se novas infraestruturas de passageiros, assentes no mesmo modelo construtivo, para as estações de duas das capitais de distrito alentejanas, Évora e Beja, provavelmente no âmbito de um conjunto vasto de obras empreendidas aquando da celebração dos Centenários. Ambos os edifícios são compostos por três corpos, o central com dois pisos divididos em cinco panos por pilastras de cantaria. No tímpano da fachada principal foram colocadas as armas nacionais sobre esfera

armilar e o cronograma “1940” também em cantaria. A principal diferença entre ambos reside no avançado avarandado ao centro da fachada principal da estação eborense, dando-lhe uma harmonia bastante maior.

Contrariamente a Évora (composta por um único edifício) e numa configuração pouco comum, Beja, o programa é mais ambicioso, refletindo maior ecletismo, composto por quatro edifícios separados entre si e alinhados ao longo do cais - restaurante, edifício administrativo, edifício de passageiros e instalações sanitárias. Os edifícios de passageiros e administrativo possuem imponente colunata voltada à linha, elemento presente na maioria dos edifícios ferroviários de passageiros da região construídos nas décadas de 1920 e 1930, possivelmente como resposta direta às condições atmosféricas do estio alentejano.

A proximidade arquitetónica entre os edifícios destas duas estações reflete-se também na azulejaria, principalmente a similaridade do coroamento das cercaduras e das temáticas e sua forma de representação parecem apontar para uma encomenda comum, arquitetónica e decorativamente.

A existência de um conjunto sequenciado de edifícios possibilitou a existência, entre a gare e o edifício administrativo, de um acesso direto do exterior ao cais providenciado por um corredor aberto azulejado com motivos de inspiração barroca (nomeadamente o friso com a repetição do motivo da albardada).



LINHA DE ÉVORA

A linha ferroviária a sul do Tejo começou por ser construída por duas companhias distintas, uma com capitais nacionais, a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo ou “dos Brasileiros”, e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste, com capitais ingleses, que adotaram diferentes bitolas.

Em 1860 o governo assina um contrato de construção do caminho-de-ferro de Vendas Novas a Évora e Beja com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste responsável pela abertura à exploração pública do troço entre Casa Branca e Évora, na Linha de Évora, em 14 de setembro de 1863.

A diferença de bitolas entre a rede do Sul e a rede do Sueste e a irregularidade do serviço de barcos entre Lisboa e o Barreiro, causavam grande transtorno aos passageiros que se dirigiam para o Sul. Nos primeiros anos, um passageiro que de Lisboa se deslocasse a Beja, apanhava o vapor na Praça do Comércio; chegando ao Barreiro, com o barco fundeado na cale do Coima, passava para um bote que o transportava à margem da estação; na viagem de comboio e mudava em Vendas Novas, para a linha dos “ingleses”, na bitola de 1,67 m.

Em agosto de 1861 e após vários episódios, o Governo comprou a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, perante o interesse de D. José de Salamanca, concessionário das Linhas de Leste e Norte e, posteriormente, vendeu-a à Companhia do Sueste que procedeu à uniformização de bitolas, passando em 1864, a usar-se a bitola de 1,67 m.



Em 1869, constituem-se os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, um serviço público do Ministério das Obras Públicas, responsável pela construção e exploração da rede ferroviária ao Sul do Tejo.

A partir de 1869 e até 1927, o Estado chama a si a construção, diretamente ou por empreitada, bem como a exploração das linhas-férreas.

Em 1927, o Estado decide arrendar a exploração das suas linhas e assina um contrato de arrendamento CP – Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que passa a explorar os Caminhos de Ferro do Estado, redes do Sul e Sueste e Minho e Douro, trespassando as linhas de via estreita a outras companhias.

CRONOLOGIA BREVE

1861-02-01 · Inauguração do caminho-de-ferro entre Barreiro e vendas Novas.

1863-09-14 · Vendas Novas/ Casa Branca/Évora.

1939/40 · Obras de remodelação do edifício da estação de Évora que incluíram assentamento de azulejos de Jorge Colaço.

1990-01-01 · Encerramento do serviço de passageiros entre Évora e Estremoz.

1990 · Início do serviço de Intercidades entre Barreiro/Beja e Évora.

1997-04-29 · Criação da REFER por separação da CP – Caminhos de Ferro Portugueses. Tem por objeto principal a prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional e a construção, instalação e renovação das infraestruturas ferroviárias.

1999 · Criação da FERTAGUS, empresa do serviço ferroviário de transporte suburbano de passageiros entre as estações de Roma-Areeiro e Setúbal.

2006-11-05 · Reabertura da Linha de Évora com serviço de Intercidades entre Lisboa Oriente e Évora.

2009 · Foi aprovado o novo regime jurídico aplicável à CP, bem como os respetivos estatutos, passando a entidade pública empresarial, com a designação de CP – Comboios de Portugal, EPE.

2015-06-01 · Criação da Infraestruturas de Portugal, SA, empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER e a EP – Estradas de Portugal. Tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação.

ESTAÇÃO DE ÉVORA

Um ano depois do arrendamento das linhas do Sul e Sueste pela CP, em 1928 é apresentado um projeto para remodelação da estação de Évora que já não correspondia às necessidades da exploração ferroviária. O projeto não se concretizou e apenas na década de 30 do século passado, onde se assiste a intervenções nas diferentes estações da rede ferroviária nacional, a CP em 1939 apresenta um novo projeto de ampliação e modernização da estação. As obras de construção foram financiadas pela Direção Geral dos Caminhos de Ferro.



Linha do Sul - Estação de Píamela - Painéis de Costa Pinheiro


Infraestruturas
de Portugal

Os painéis de azulejos deste espaço ferroviário foram inventariados pela INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL com o apoio da Polícia Judiciária e do Projeto SOS Azulejo.

Em caso de furto, as respetivas fotos serão divulgadas na internet e os autores/recetadores (bem como os autores de atos de vandalismo) serão perseguidos criminalmente.

All the tiles in this railway station have been classified by INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL with the support of PJ (Portuguese Criminal Police) and the Project SOS Azulejo (Programme for SOS tiles).

In case of theft, the tiles' photos will be published on the internet and the theft's authors/fences (as well as the authors of acts of vandalism) will be prosecuted.

PROJECTO
S O S
a z u l e j o



Agradecemos a sua colaboração

Thank you for your cooperation

www.infraestruturasdeportugal.pt



OS AZULEJOS

Desde o início do séc. XX que o azulejo marca presença nos edifícios das estações da rede ferroviária nacional, constituindo um património muito variado, do qual destacamos as seguintes tipologias:

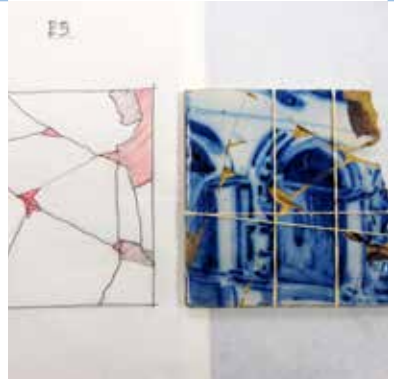
- Painéis figurativos, em que os temas preferenciais foram, num primeiro tempo, as paisagens e sítios, usos e costumes, tradições e fainas agrícolas ou piscatórias e o património documental de cada localidade
- Composições módulo-padrão, com motivos geométricos, nalguns casos relevados
- Toponímia, por vezes em paralelo com o nome da estação escrito a vidro preto, em pavimentos de calçada portuguesa
- “Escudos da Nação” animando os alçados da primeira geração de edifícios
- Placas para atribuição dos prémios para as “Estações Floridas”, com desenho original de Carlos Botelho.

Na tradição de revestimento parietal, na sua integração na arquitetura, a azulejaria encontra nos edifícios das estações de caminho-de-ferro um suporte de eleição para a expressão das suas potencialidades pictóricas. É nas faces vidradas e através do desenho, da cor, do claro-escuro dado pela pincelada rápida, por vezes do relevo e, sobretudo, através do brilho, do seu reluzir, que se acentua e estrutura a modelação das superfícies.

As técnicas industriais e artesanais mais frequentes são a pintura à mão, diretamente sobre o vidro, a estampilhagem (uso de máscaras recortadas para passagem dos pigmentos coloridos para o vidro), a estampagem (impressão por prensagem mecânica de uma estampa sobre a peça vidrada) e o alto e médio-relevo (formas preenchidas com argila, trabalhadas manualmente ou por pressão mecânica).

A adoção deste material representa a grande originalidade na decoração das fachadas dos edifícios, além de uma economia na sua conservação e limpeza pela duração e proteção que lhes assegura.

Através do Protocolo de Cooperação entre a REFER e a Escola de Polícia Judiciária-Museu de Polícia Judiciária, a Infraestruturas de Portugal colocou a “Placa SOS Azulejo”, dissuasora de roubo e vandalismo de azulejos em 240 estações de caminho-de-ferro.





CONSERVAÇÃO E RESTAURO

No que respeita à preservação dos azulejos têm sido desenvolvidas ações de conservação e restauro adotando metodologias e técnicas definidas para trabalhos desta natureza, desde o registo da situação existente, remoção de argamassas, consolidações, estabilizações, colagens, reintegrações cromáticas e dessalinização. Nos painéis mais danificados, por força da forte presença de humidade no suporte, opta-se, por vezes, por fazer o seu assentamento num suporte móvel, evitando o contacto com a parede e, conseqüentemente, a migração de sais para os azulejos ou até por recorrer à manufatura de réplicas.

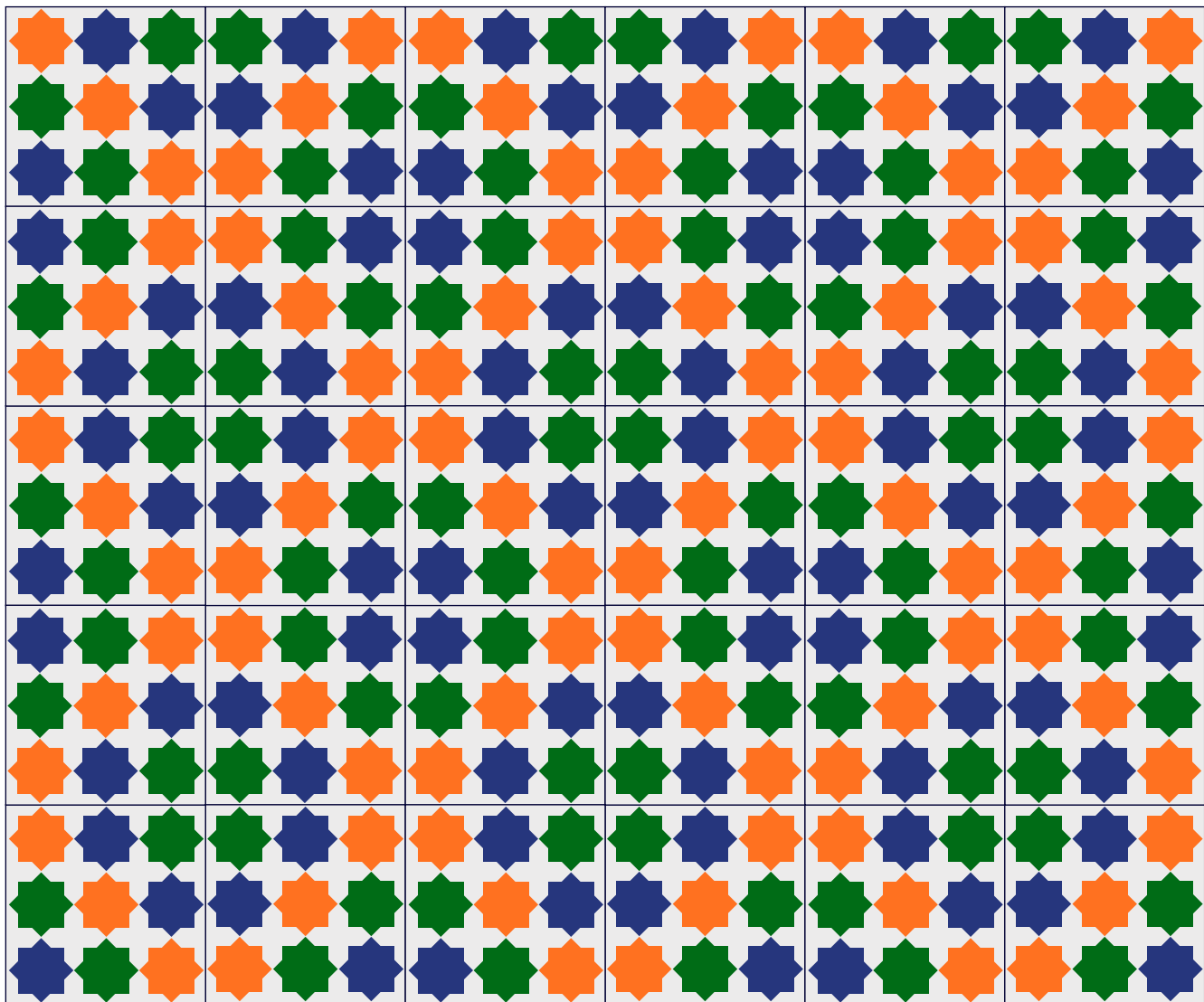
PRÉMIOS ATRIBUÍDOS

ESTAÇÃO DE PORTO – SÃO BENTO

- Prémio Intervenção de Conservação e Restauro SOS Azulejo 2013 (Contributo para a valorização do património azulejar português pela reabilitação dos painéis de azulejo);
- Prémio Brunel Awards, 2014 (Projeto de Reabilitação de Painéis de Azulejo).

ESTAÇÃO DE PINHÃO

- Prémio Intervenção de Conservação e Restauro SOS Azulejo 2013 (Contributo para a valorização do património azulejar português pela reabilitação dos painéis de azulejo).



SEGUINTES

Padrão geométrico na decoração dos *seguintes* da estação de Vila Franca de Xira, nome dado às áreas sobre as janelas.

OS PAINÉIS DE AZULEJOS

Ao longo dos 164 anos de caminhos-de-ferro em Portugal, as estações, e mais concretamente os edifícios de passageiros, têm desempenhado um papel de objetos mediadores entre o comboio e o espaço urbano, verdadeiros locais de acolhimento, de partidas e chegadas de passageiros.

O edifício de passageiros tradicional conta com um corpo central de dois pisos, ladeado por outros dois corpos mais baixos, numa composição simétrica.

Do ponto de vista da arquitetura, e salvo algumas exceções, as companhias ferroviárias preferiram modelos standardizados que pressupunham uma economia de gastos considerável, adotando soluções que se repetiam quase sem variantes. A fachada, é sem dúvida, a imagem da estação no meio urbano e é por isso que muito frequentemente se chama ao edifício de passageiros o edifício da estação ou simplesmente estação.

De arquitetura simples e de linhas depuradas, uma das características da arquitetura ferroviária, os edifícios de passageiros com azulejos de Jorge Colaço estão normalmente rebocados e pintados de branco, exceção ao edifício de Porto – São Bento, com molduras de vãos de janela e porta em pedra calcária ou granito, por vezes também guarnecidos com elementos azulejares recortados, inspirados nos estilos barroco e rococó, soluções, aliás, características do período barroco.



LINHA DO MINHO · ESTAÇÃO DE PORTO – SÃO BENTO · 5 de outubro de 1916
22 000 azulejos integrados na arquitetura pelo emolduramento de granito que reveste os vãos.

Fotografia · 29 de janeiro de 2011



LINHA DO MINHO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PORTO – SÃO BENTO

“A gare de São Bento causa uma impressão grandiosa como nenhuma outra em Portugal. (...) O movimento da multidão, os que se apressam e os que correm, os rostos ansiosos e outros tocados de mil expressões, de cautela, de expectativa, e de susto, mostram uma variedade infinita de paixões que às vezes não atingem sequer a mudança de expressão. Há quem tenha ar de fugitivo. De abandonado, de predador, de pacato transeunte entre duas vias. Os azulejos são magníficos, assinados por Jorge Colaço, dum azul de Delft verdadeiramente luminoso e profundo. É ainda o tema do rio Douro, o barco que espera ser carregado de pipas, o barco ainda na margem, estando de pé a barqueira com a mão em pala sobre os olhos e já sentadas as passageiras, as feirantes, com arrecadas de ouro e o companheiro de todos os climas, o guarda-chuva de algodão preto. Os azulejos contam toda uma poesia que não é épica, é o viver de todos os dias, é um sermão sem sotaina, é um contrato social sem filosofia.”

Agustina Bessa-Lúis
As Estações da Vida

No dia 5 de outubro de 1916, seis anos depois da implantação da República, é inaugurada no Porto a Estação de São Bento, edificada no local do extinto Convento de São Bento de Ave Maria.

Com projeto do arquiteto português José Marques da Silva, a estação vem substituir as antigas instalações existentes, aquando da abertura da Linha Urbana do Porto, em 1896, ligando o sítio de São Bento à Estação do Pinheiro (Campanhã), às linhas do Minho e Douro e, pela Ponte Maria Pia (1877), à restante rede ferroviária.

Jorge Colaço pinta, entre 1905 e 1908, os painéis de azulejos que cobrem completamente as paredes do vestíbulo do edifício de passageiros.

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

1916

PROJETO

Arquiteto José Marques da Silva

AZULEJOS

22 000 azulejos organizados segundo uma hierarquia vertical, ora em policromia ora em composições monocromáticas de azul e branco. Representam uma cronologia dos meios de transporte utilizados pelo Homem, vários mitos e quadros da História de Portugal, cenas de trabalho campestre e costumes etnográficos, bem como uma alegoria ao caminho-de-ferro.

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS

1915

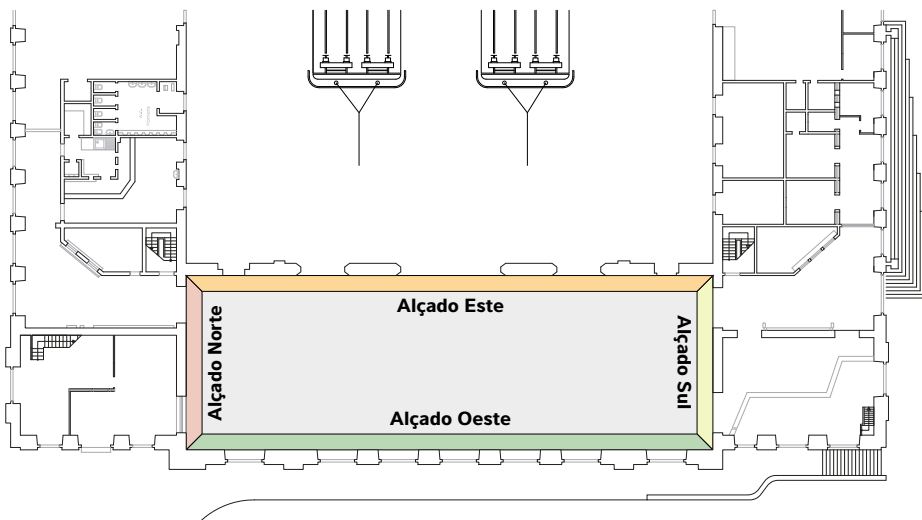
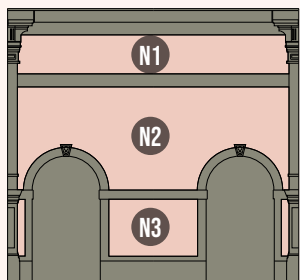
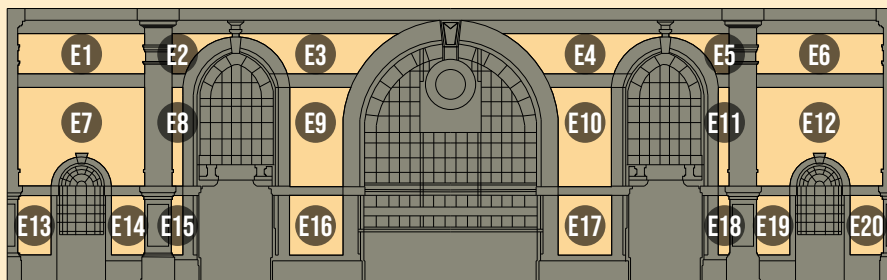
CENTRO DE PRODUÇÃO

Real Fábrica de Louça de Sacavém

ENCOMENDADOR

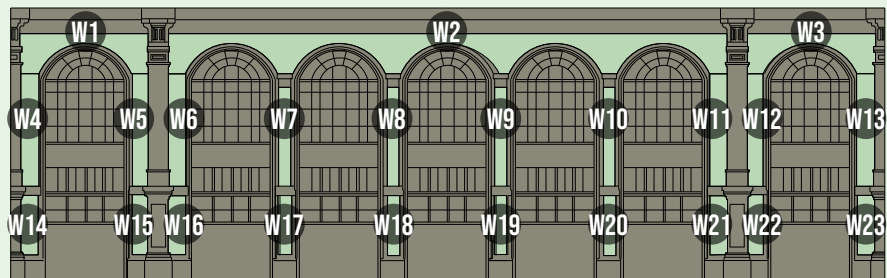
Direção do Minho e Douro –
Caminhos de Ferro do Estado

O REVESTIMENTO
AZULEJAR
DO VESTÍBULO
DA ESTAÇÃO
DE PORTO – SÃO BENTO



ALÇADO NORTE

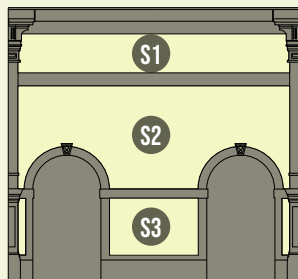
- N1 Evolução dos transportes terrestres: Período da Fundação da Nacionalidade (séc. XII) à Restauração (séc. XVII)
- N2 Torneio de Arcos de Valdevez
- N3 Apresentação de Egas Moniz ao Rei de Castela



ALÇADO ESTE

E1 e E2	Evolução dos transportes terrestres: Árabes	E11	Carvalho
E3	Evolução dos transportes terrestres: Bárbaros	E12	Feira de São Torcato - Guimarães
E4	Evolução dos transportes terrestres: Visigodos	E13	A Promessa
E5	Evolução dos transportes terrestres: Romanos	E14	A Fonte
E6	Evolução dos transportes terrestres: Romanos	E15	Trasfega no rio Douro
E7	Procissão da Srª dos Remédios - Lamego	E16	Trasfega no rio Douro
E8	Castanheiro	E17 e E18	Azenhas do rio Leça
E9	A vindima	E19	Vendedoras de castanhas
E10	A ceifa	E20	Morgadas

ALÇADO SUL



- S1 Evolução dos transportes terrestres: Regionais portugueses do séc. XIX à introdução da locomotiva a vapor
- S2 Entrada de D. João I e D. Filipa de Lencastre na cidade do Porto para realização dos esponsais
- S3 Tomada de Ceuta

ALÇADO OESTE

W1	Evolução dos transportes terrestres: séc. XIX	W8	Outono
W2	Evolução dos transportes terrestres: sécs XVIII e XIX	W9	Verão
W3	Evolução dos transportes terrestres: séc. XVIII	W10	Primavera
W4	Comércio	W11	Música
W5	Artes	W12	Agricultura
W6	Poesia	W13	Indústria
W7	Inverno	W14 a W23	Motivos ferroviários







LINHA DO NORTE · ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA · 1 de maio de 1930

Vinte e duas composições azulejares.

Molduras em azul, branco e amarelo recortadas.

Fotografia · 16 de outubro de 2018



LINHA DO NORTE

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE VILA FRANCA DE XIRA

TEMAS

FACHADA PRINCIPAL

nível superior, da esquerda para a direita

“É nesta moeda que o Rei de Portugal costuma pagar os seus tributos ...”

- Brasão de Armas de Vila Franca de Xira
- “Lusíadas (Canto X, Estrophe 43) Abrindo com a Espada o Espesso e Horrendo Esquadrão de Gentios e de Mouros”

FACHADA VOLTADA AO CAIS

nível inferior, da esquerda para a direita

- Cena de vindima – mulheres enchendo cestas de uvas
- Campino a cavalo com gado bovino
- Homens arando com auxílio de bois
- Mulher entregando bilha de água a campino a cavalo
- Grupo de mulheres junto a rio
- Mulher com roca
- Cavalos junto a curso de água
- Zona ribeirinha de Vila Franca de Xira

- Cavalos correndo
- Pescador enrolando as redes
- Cena de vindima – mulheres enchendo, de uvas, barril sobre uma carroça puxada por junta de bois
- Campino a cavalo
- Mulheres lavando roupa num rio, junto a ponte
- Várias juntas de bois puxando carroças transportando caixas
- Embarcação típica do Tejo (varino)

nível superior

- Brasão de Armas de Vila Franca de Xira (5x8 – totalmente recortado)

FACHADA LATERAL ESQUERDA

- Homem montado em burro
- Homem com roçadeira

FACHADA LATERAL DIREITA

- Mulheres ceifando com carro do feno em segundo plano

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

1930

PROJETO

Arquiteto Perfeito de Magalhães

AZULEJOS

22 painéis de azulejos figurativos, toponímia e composição módulo-padrão

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS

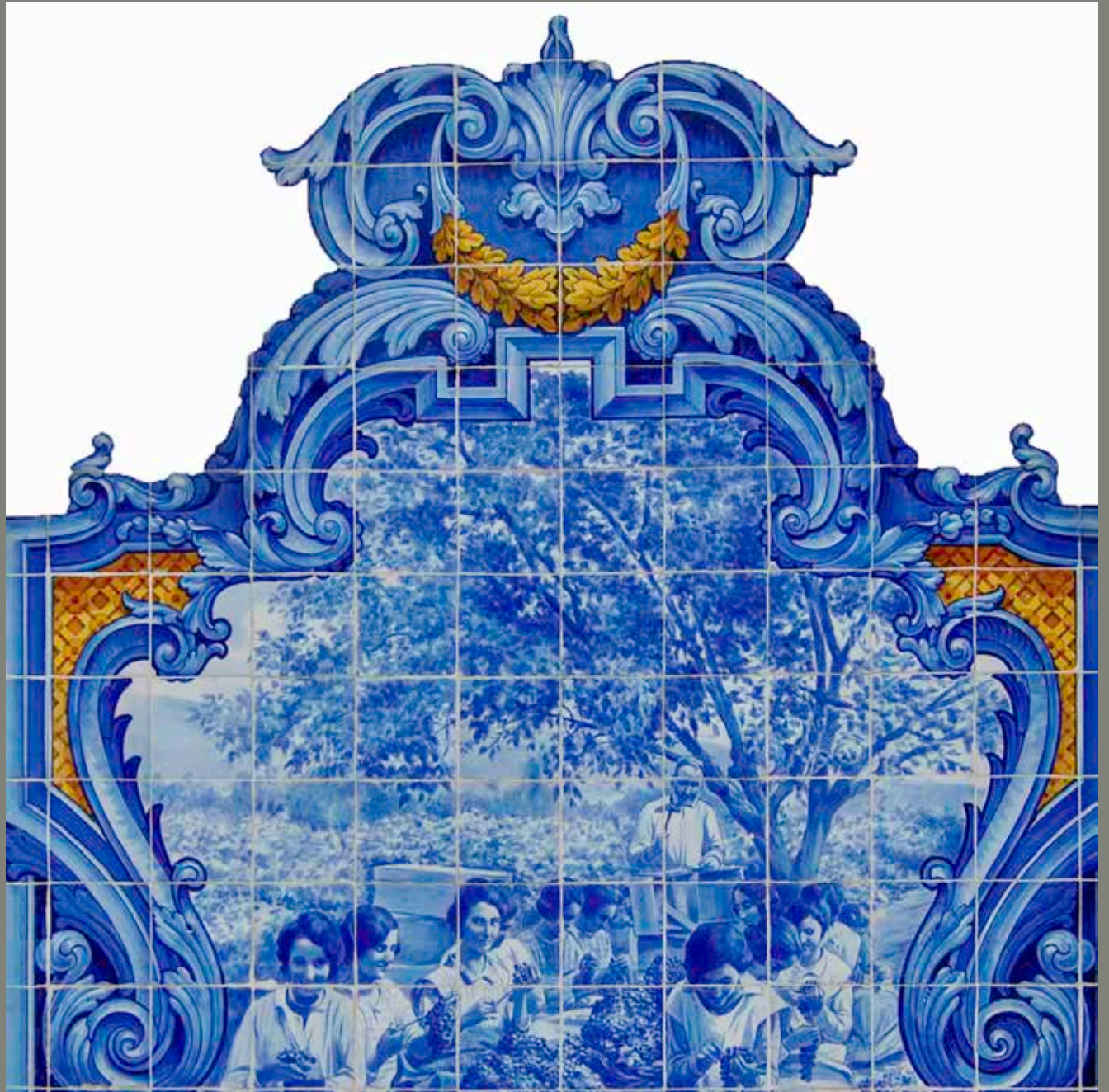
1930

CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas
Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

CP – Caminhos de Ferro Portugueses







LINHA DA BEIRA ALTA · ESTAÇÃO DE ABRUNHOSA · 1935

Duas composições azulejares.

Molduras policromas com elementos barrocos.

Fotografia · 6 de novembro de 2018



LINHA DA BEIRA ALTA

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ABRUNHOSA

“Não sei porque parei na Estação de Abruñhosa e me encontrei a decifrar o quadro da leiteira. A bilha que ela tem ao lado chamava-se canado. Lembro-me agora. Elas chegavam pela manhã, antes de o pão chegar. Vinham dos lugares rasos e verdes, que estão cobertos de aldeias-dormitórios. A faixa preta, o lenço cruzado na cabeça, davam-lhes um ar majestoso. Não falavam, era uma visita de madrugada quando tudo parece dormir ainda.”

Agustina Bessa-Luís
As Estações da Vida

TEMAS

FACHADAS VOLTADAS AOS CAIS

- Toponímia
- Composições módulo-padrão

FACHADA LATERAL ESQUERDA

- Vista com mulher, a partir do alpendre da Casa de Repouso
- Toponímia

FACHADA LATERAL DIREITA

- Casa de Repouso de Abruñhosa-a-Velha
- Toponímia

Estação cujos painéis representam exclusivamente um único edifício privado.

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

1940

PROJETO

Projeto do Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras da CP – Caminhos de Ferro Portugueses

AZULEJOS

Dois painéis de azulejos figurativos, toponímia e composição módulo-padrão e suporte de cartazes

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS

1935

CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

Casa de Repouso





Os pontos de partida deste espaço ferroviário foram revitalizados pela **INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL**, com o apoio da **Política Nacional e do Programa SUE** (Sustentabilidade).

Este espaço de partida, de importância histórica, encontra-se hoje revitalizado e em funcionamento. Este espaço é agora de acesso ao público, com as seguintes características:

- **Aberto ao público**, com acesso livre e gratuito.
- **Aberto ao público**, com acesso livre e gratuito.
- **Aberto ao público**, com acesso livre e gratuito.

Infraestruturas de Portugal
Política Nacional e do Programa SUE

Política Nacional e do Programa SUE



RAMAL DA LOUSÃ · ESTAÇÃO DA LOUSÃ · 16 de Dezembro de 1906

Oito composições azulejares.

Molduras policromas com elementos florais.

Fotografia · 16 de dezembro de 2006



RAMAL DA LOUSÃ

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA LOUSÃ

TEMAS

FACHADA VOLTADA AO CAIS
da esquerda para a direita

- Parque Carlos Reis
- Palácio dos Salzares, Lousã
- Paisagem do Rio Ceira
- Santuário de Nossa Senhora da Piedade, Lousã
- Vista panorâmica da Lousã, com mulheres e burro em primeiro plano
- Capela da Misericórdia, Lousã
- Fábrica de Papel do Prado Castelo de Arouce/Lousã

FACHADAS LATERAIS

- Toponímia

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

1906

PROJETO

-

AZULEJOS

Oito painéis de azulejos figurativos e toponímia

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS

-

CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

-





LOU

U S ã



RAMAL DE CÁCERES · ESTAÇÃO DE VALE DO PESO · 1930

Oito painéis azulejares.

Molduras polícromas com folhagem, flores, espigas e bolotas.

Fotografia · 29 de janeiro de 2011



RAMAL DE CÁCERES

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE VALE DO PESO

TEMAS

FACHADA VOLTADA AO CAIS

piso inferior, da esquerda para a direita

- “Cerâmica, Nisa”
- “Calvário, Nisa”
- “Na Fonte de Vale do Pêso - mulheres com cântaros”
- “Castelo da Flor da Rosa, Crato”
- “Fonte Setecentista, Alpalhão - mulheres com cântaros e figura masculina – cena de corte”

TÍMPANO

- Rua de Vale do Peso

FACHADA LATERAL ESQUERDA

- “Central da Velada, Hidro Eléctrica Alto-Alentejo”
- “Central da Foz, Hidro Eléctrica Alto-Alentejo”

CARACTERÍSTICAS PARTICULARES

- No tímpano da estação, existência de um painel de médias dimensões (superior aos que habitualmente existem nesta parte do edifício) com o nome da estação com uma imagem de uma rua de Vale do Peso, com a igreja ao fundo, apenas paralelo com a Estação de Castelo de Vide no universo da ferrovia portuguesa
- No painel alusivo ao Castelo da Flor da Rosa é possível ver o edifício antes da intervenção da DGEMN

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

1930

PROJETO

Divisão de Via e Obras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

AZULEJOS

Oito painéis de azulejos figurativos e toponímia

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS

1939

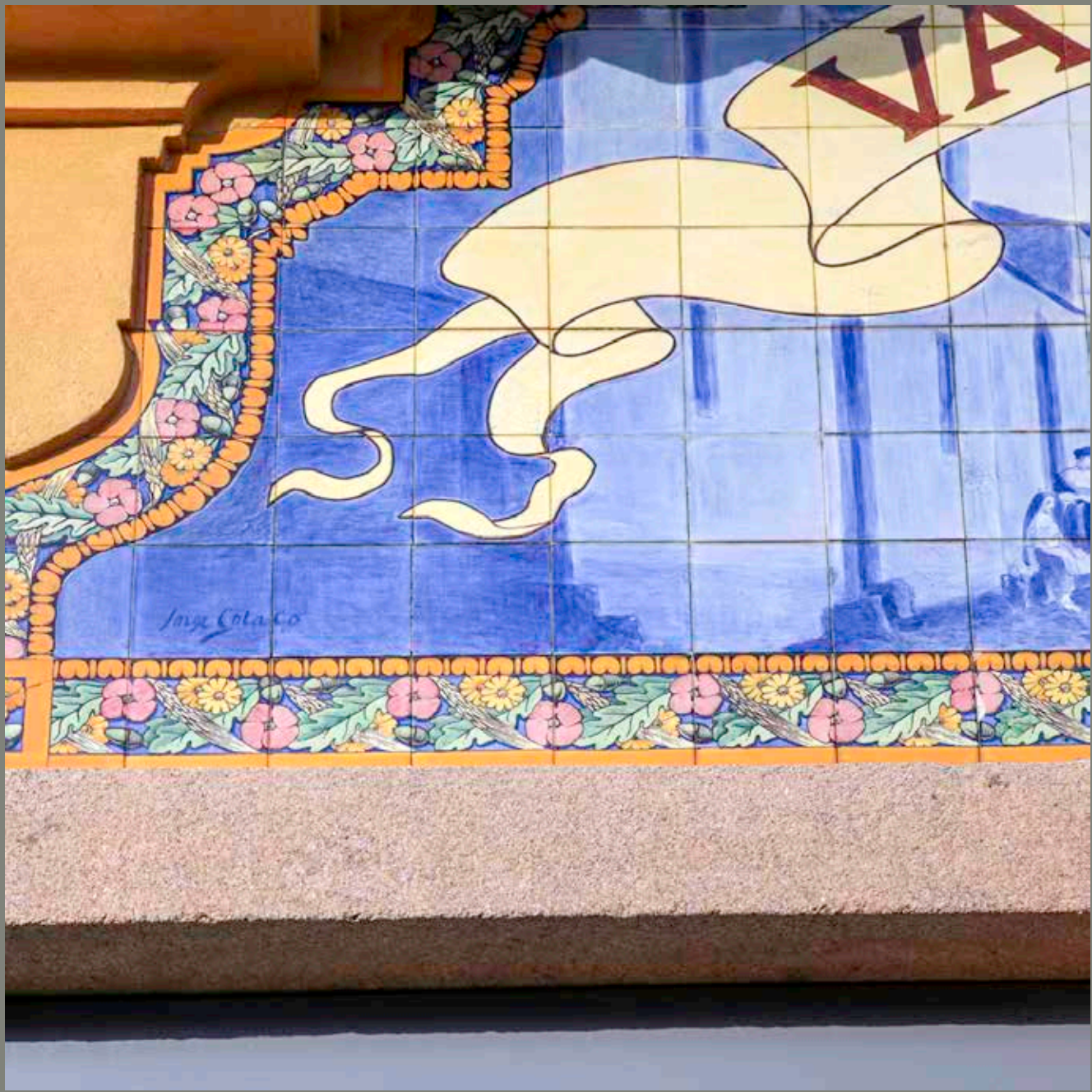
CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

–







CENTRAL DA VELADA
HIDROELECTRICA ALTO ALEN



NTE. 20

Kupa Ganga



RAMAL DE CÁCERES · ESTAÇÃO DE CASTELO DE VIDE · 1937

Seis composições azulejares.

Molduras polícromas com uvas, bolotas, medronhos, folhas de medronheiro.

Fotografia · 16 de março de 2017



RAMAL DE CÁCERES

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CASTELO DE VIDE

TEMAS

FACHADA VOLTADA AO CAIS
da esquerda para a direita

- Porta do Castelo
- Fonte da Vila
- Mulher carregando bilha de água em rua de Castelo de Vide
- Rua de Castelo de Vide
- Castelo, Castelo de Vide

TÍMPANO

- Castelo de Vide, Vista de Castelo de Vide, com brasão de armas

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

1937

PROJETO

–

AZULEJOS

Seis painéis de azulejos figurativos, toponímia e placa “Estações Floridas”

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS

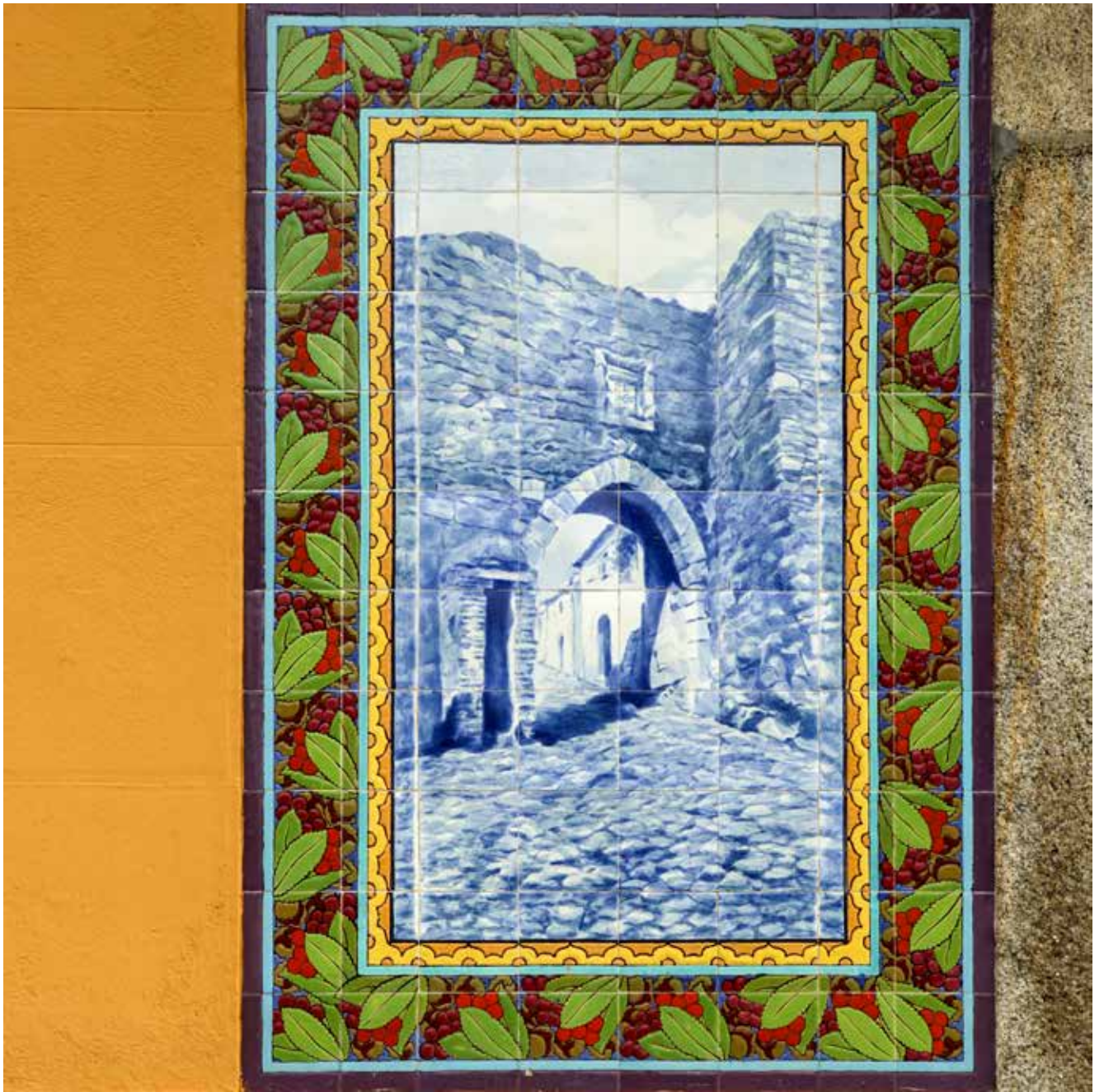
1937

CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas
Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

–







RAMAL DE CÁCERES · ESTAÇÃO DE MARVÃO-BEIRÃ · 1926

Treze composições azulejares na fachada voltada ao cais. Nas paredes laterais, azulejo de padrão enxaquetado verde e branco; surge também na sala principal do restaurante.

Molduras polícoras com elementos arquitetónicos encimados por vasos com uvas, brasões de armas.

Fotografia · 16 de março de 2017



RAMAL DE CÁCERES

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARVÃO-BEIRÃ

TEMAS

FACHADA VOLTADA AO CAIS
da esquerda para a direita

- “Pórtico e Cruzeiro de Marvão”
- “Templo de Diana/Évora”
- “Torre de Belém”
- “Trajes Regionais do Marvão”
- “Sé da Guarda”
- “Jardim de Sta Cruz/Coimbra”
- “Convento de Cristo/Tomar”
- “Praia de Banhos/Figueira da Foz”
- “Claustro do Convento de Santa Clara/Portalegre”
- “Mosteiro de Alcobaça”
- “Praia de Banhos/Nazaré”
- “Castelo de Marvão”
- “Egreja da Graça/Évora”

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

1926

PROJETO

Divisão de Via e Obras da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

AZULEJOS

Treze painéis de azulejos figurativos, toponímia e composição módulo-padrão

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS

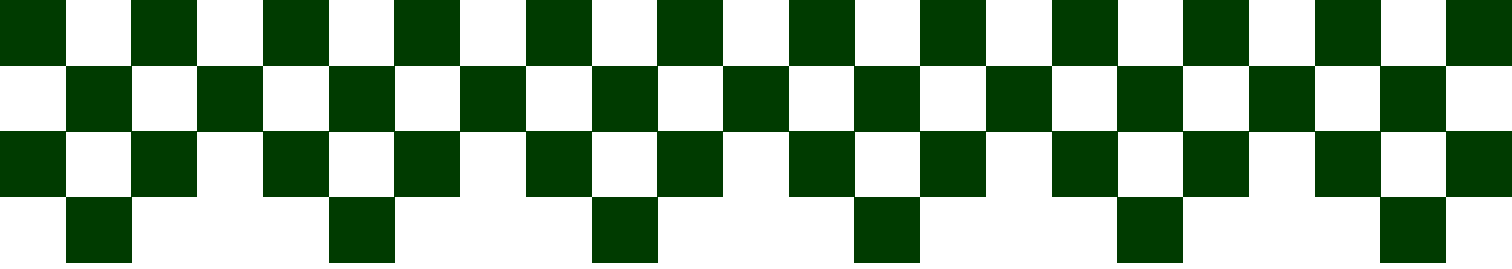
1938

CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

-





CONVENTO DE CRISTO
TOMAR



LINHA DO ALENTEJO · ESTAÇÃO DE BEJA · 1940

Vinte e seis composições azulejares.

Molduras policromas de inspiração mudéjar.

Fotografia · 13 de novembro de 2018



LINHA DO ALENTEJO

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BEJA

TEMAS

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS
FACHADA VOLTADA AO CAIS
da esquerda para a direita

- Homem e burro junto à Ermida de Santo André, Beja
- “Ourique 1139”
- “Rainha D. Leonor 1458-1525”
- Janela Manuelina do antigo Convento do Carmo, Beja
- Portão do Palácio dos Maldonados, Beja
- Pelourinho e Igreja da Misericórdia de Beja
- Galilé com balaustrada
- Bois puxando carro do feno
- Igreja de Santa Maria da Feira, Beja
- Torre de Menagem do Castelo de Beja
- Mulheres ceifando
- “Soror Mariana Alcoforado”
- “Tomada de Beja aos Mouros – 1162”
- Convento da Conceição

FACHADA LATERAL ESQUERDA
da esquerda para a direita

- Painel de grandes dimensões, com decoração padronada, apresentando três pequenos medalhões figurativos
- Homens descansando do trabalho; Carros do feno; Casa típica com animais

EDIFÍCIO DE SERVIÇOS
FACHADA VOLTADA AO CAIS
da esquerda para a direita

- Ceifeira
- Homem com vara de porcos
- Descortiçamento
- Pastor com rebanho de ovelhas
- Enfardamento do feno
- Cavalos puxando carroças
- Mulheres enchendo sacos
- Homem alimentando animais

FACHADA VOLTADA AO CAIS
da esquerda para a direita

- Homem e Burro
- Homem carregando carros de feno
- Boi

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS
1940

PROJETO

Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras da CP – Caminhos de Ferro Portugueses

AZULEJOS

Vinte e seis painéis de azulejos figurativos, toponímia e composição módulo

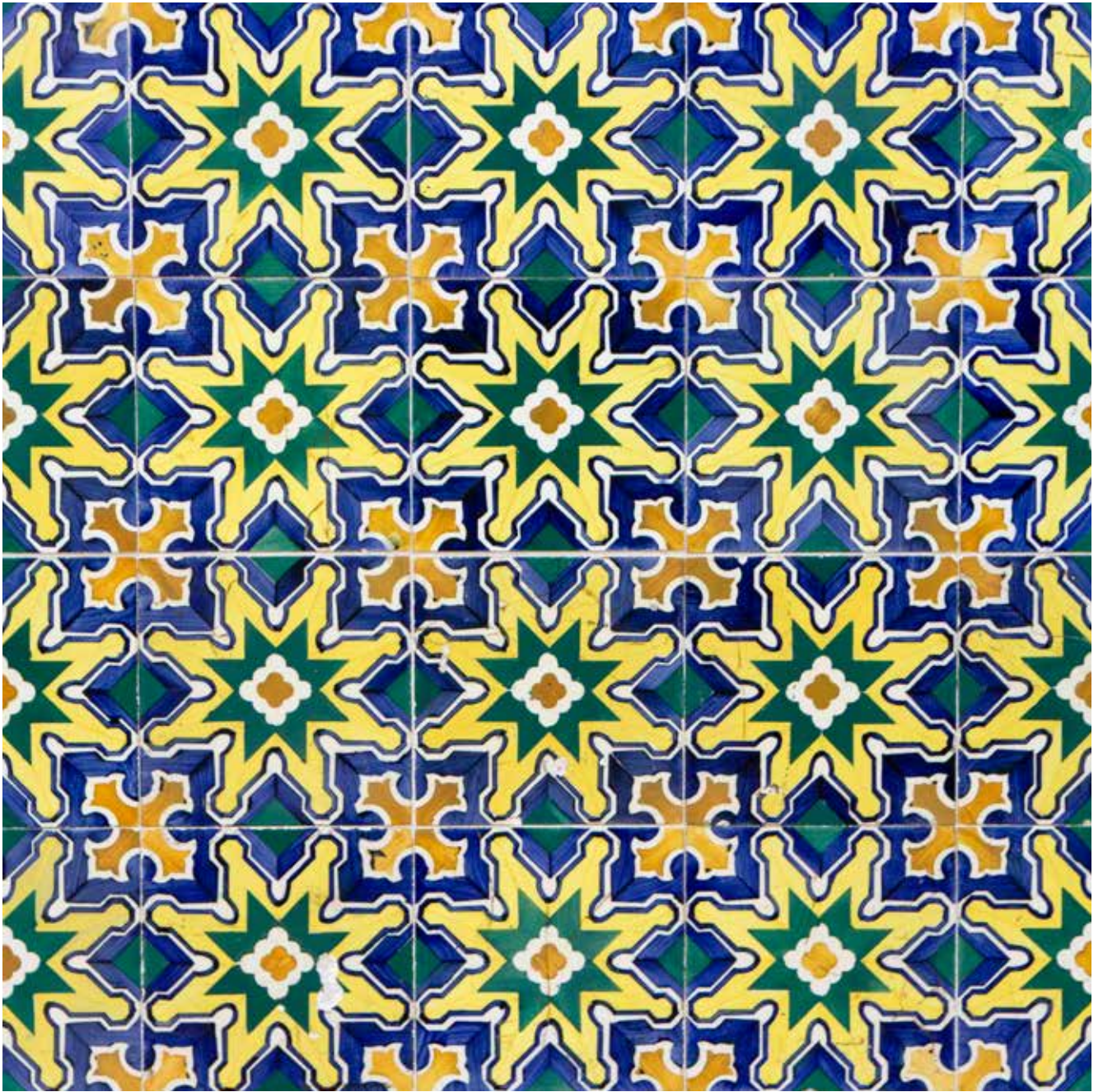
APLICAÇÃO DOS AZULEJOS
1940

CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

CP – Caminhos de Ferro Portugueses





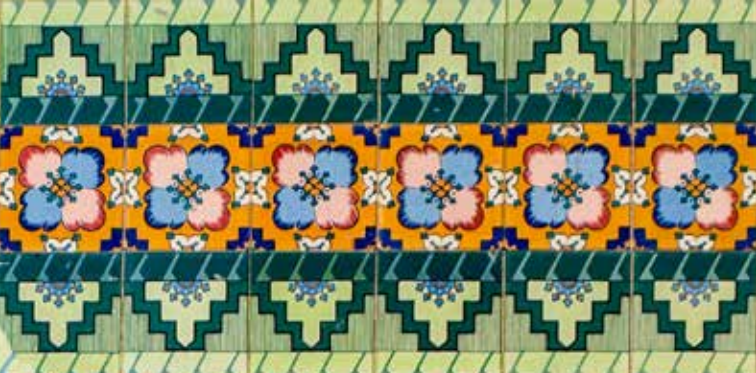


LINHA DO ALENTEJO ESTAÇÃO DE ÉVORA · 1940

Vinte e quatro composições azulejares.

Molduras policromas com motivos arabizantes.

Fotografia · 12 de dezembro de 2018



LINHA DE ÉVORA

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ÉVORA

TEMAS

FACHADA VOLTADA AO CAIS
da esquerda para a direita

- Portal manuelino
- Igreja de São Francisco – interior (Évora)
- “Geraldo-Sem-Pavor 1166” – réplica
- “Dom Manuel I investe Vasco da Gama no Comando da Expedição à Índia 1497”
- Pastor
- Igreja da Graça (Évora)
- Homem com arado com auxílio de burro
- Portal da Igreja de São Francisco (Évora)
- Burro
- Torre da Sé
- Claustro do Convento de Santa Clara (Évora)
- Mulher montada em burro
- “Auto Pastoril de Gil Vicente”
- “Revolta Popular 1637”

- Pastor com rebanho e moinho de vento ao fundo

- Galeria das Damas

FACHADA LATERAL ESQUERDA
da esquerda para a direita

- “Nun’ Alvares na Batalha dos Atoleiros 1384”
- Torres da Sé (Évora)
- Carro de feno puxado por parrelha de bois
- Ceifa

FACHADA LATERAL DIREITA
da esquerda para a direita

- Ermida de São Braz (Évora)
- Retirada da Cortiça
- Templo de Diana
- “D. Afonso IV na Batalha do Salado 1340”

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS
1940

PROJETO

Divisão de Via e Obras da CP – Caminhos de Ferro Portugueses, participado financeiramente pela Direção Geral de Caminhos de Ferro

AZULEJOS

Vinte e quatro painéis de azulejos figurativos, toponímia e composição módulo-padrão

APLICAÇÃO DOS AZULEJOS
1940

CENTRO DE PRODUÇÃO

Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia

ENCOMENDADOR

–



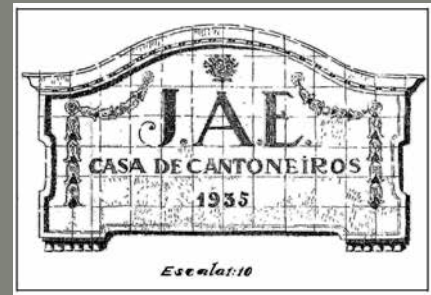




EN266, Monchique · Casa de Cantoneiros · 1936

Marca identificadora das casas de cantoneiros: frontão com painel de azulejos no alçado principal. Elemento ornamental e com função informativa.

Fotografia · 8 de setembro de 2018



REDE RODVIÁRIA

CASAS DE CANTONEIROS

Com a conclusão da rede de estradas houve a necessidade de garantir a sua conservação e manutenção, sobretudo da qualidade do piso alcatroado, da sinalização rodoviária e da limpeza das bermas dos vários troços, ou cantões. De modo a promover a proximidade entre o pessoal (cantoneiros) e o troço à sua responsabilidade foram construídas casas de habitação, as denominadas casas de cantoneiros, implantadas de norte a sul do país, devendo-se a maioria à iniciativa do Estado Novo.

Para um ou dois operários, cada casa tinha uma planta retangular que incluía um quarto, sala e cozinha, projetada com elementos da arquitetura tradicional, sendo utilizados materiais de cada região. Encontramos no Algarve o conjunto de casas com características mais homogêneas, a saber: de planta retangular, alçado frontal com cimalha, chaminés rendilhadas, telhados rematados por beirais e peças reviradas nos topos, as "pombinhas", beirais sobre todas as portas e janelas e, na zona central, um frontão, elemento ornamental e suporte para colocação de um painel de azulejos com inscrição do ano de construção, das iniciais JAE (Junta Autónoma de Estradas) e de uma placa "Património do Estado" e o mastro da bandeira nacional.

Com encomenda da JAE (Junta Autónoma de Estradas) e azulejos da Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia/Oficinas "Jorge Colaço", de 1936, a Câmara Municipal de Lagos aprovou, em outubro de 2018, a cedência da antiga casa dupla, para dois cantoneiros, em Espinhaço de Cão, EN120 ao km 157,028, à Terras do Infante – Associação de Municípios para criação de um ponto estratégico para facilitar as operações de prevenção e combate aos incêndios florestais. Exemplo de um projeto de salvaguarda e divulgação deste património arquitetónico, sob gestão da IP.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agustina Bessa-Luís. *As Estações da Vida*. Relógio de Água, 2002

Ângela Sofia Garcia Salgueiro. *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses 1859-1891*. Lisboa: FCSH-UNL, 2008. Dissertação de Mestrado em História

António Cardoso, *Estação de S. Bento. Marques da Silva*, Instituto Arquitecto José Marques da Silva, 2007

“Cerâmica e Edificação”, *Revista Mensal Portuguesa Industrial Económica e Artística*, Ano 1, N.ºs 1 e 2, 1933

Cláudia Emanuel Franco dos Santos, “Jorge Colaço um artista multifacetado. Estudo e caracterização das técnicas de pintura em azulejo”. *GlazeArch2015 - International Conference Glazed Ceramics in Architectural Heritage*. Lisbon: LNEC. 2015. pp. 91-109

F. Pimentel. *Apontamentos para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal*. Lisboa, 1892

Frederico de Quadros Abragão (1956). *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*. [S.l.]: CP

Gaspar Coreia Fino (coord.) *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lx, Imprensa Nacional, 1883

<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/FichasHistoricas/OThalassa.pdf>

<https://sol.sapo.pt/artigo/681387/jorge-rey-colaco-o-rei-da-pintura-sobre-azulejo>

Hugo Silveira Pereira (2008) – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado

Maria Isabel S. Carneiro, *As casas dos cantoneiros do Algarve:*

da conservação das estradas a património a preservar, Dissertação de Mestrado em Estudos do Património, Universidade Aberta, Departamento de Ciências Sociais e de Gestão, Lisboa, 2011

“Memórias da Conferência Jorge Colaço. Conhecer, divulgar e preservar”. Museu de Cerâmica de Sacavém, 26 fevereiro 2018

Paulo Pereira, “*História da Arte Portuguesa. Volume III*”, *Temas e Debates*, 1997

Pedro Guilherme dos S. Dinis, (coord.) *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*. Cor. Volumes I a IV. Lisboa

Pedro Vieira de Almeida e Rafael Salinas Calado, “*Aspectos Azulejares na Arquitetura Ferroviária Portuguesa*”. CP, 2001

Tiago Borges Lourenço, “*Postais azulejados. Decoração azulejar figurativa nas estações ferroviárias portuguesas*”. Dissertação de Mestrado em História da Arte. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2014

www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/SIPASearch.aspx?id=0c69a68c-2a18-4788-9300-11ff2619a4d2

PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

Boletim da CP, vários anos

Gazeta dos Caminhos de Ferro, vários anos

O Ocidente, vários anos

ARQUIVOS

Biblioteca e arquivo do IMT

Arquivo da CP

Arquivo IP

O GRUPO IP

O Grupo IP incorpora o saber técnico necessário ao bom desempenho da infraestrutura rododiferroviária nas vertentes conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização da rede rodoviária e ferroviária nacional, incluindo-se, o comando e o controlo da circulação, privilegiando a inovação e o desenvolvimento tecnológico aplicados aos vários equipamentos, sistemas e materiais instalados.

Dispõe de recursos, competências e experiência únicos, que o posicionam como parceiro privilegiado para cooperar e prestar assessoria e serviços, nas mais variadas áreas, numa lógica de transferência de conhecimento e de *know-how*.

As áreas corporativas e de serviços partilhados da Infraestruturas de Portugal, SA (IP) suportam e enquadram as Participadas que se focalizam nas suas atividades core, sem contemplarem essas valências nos seus modelos orgânicos.

As empresas participadas visam constituir centros de lucro com o objetivo de otimizar as receitas não core do Grupo IP, rentabilizando a capacidade excedentária dos ativos não utilizados nas atividades principais.

No âmbito do Grupo IP, a IP Património é responsável pela gestão do património imobiliário, com experiência na exploração comercial da rede de estações e interfaces de transporte, garantindo a sua eficiente utilização, valorização e rentabilização.

Atua no âmbito da aquisição, expropriação, atualização cadastral e alienação de bens imóveis ou constituição de direitos sobre os mesmos, bem como na rentabilização dos ativos afetos à concessão ou ao património autónomo do Grupo IP e ainda na gestão e exploração de estações e equipamentos associados, incluindo a respetiva gestão operacional.



Infraestruturas de Portugal, SA

Campus do Pragal, Praça da Portagem
2809-013 ALMADA – Portugal
Tel.: +(351) 212 879 000
e-mail: ip@infraestruturasdeportugal.pt

www.infraestruturasdeportugal.pt



IP Engenharia, SA

Rua José da Costa Pedreira, 11
1750-130 LISBOA – Portugal
tel.: +(351) 211 024 600
e-mail: info@ipengenharia.pt

www.ipengenharia.pt



IP Património, SA

Av. de Ceuta, Estação de Alcântara-Terra
1300-254 LISBOA – Portugal
Tel.: +(351) 212 879 656
e-mail: geral@ippatrimonio.pt

www.ippatrimonio.pt



IP Telecom, SA

Rua Passeio do Báltico, 4
1990-036 LISBOA – Portugal
Tel.: +(351) 211 024 000
e-mail: info@iptelecom.pt

www.iptelecom.pt

FICHA TÉCNICA

Rotas dos Azulejos

ROTA AUTORIA

Jorge Colaço

PROPRIEDADE

Infraestruturas de Portugal, SA



CONTEÚDOS

IP Património

CP - Comboios de Portugal

CONCEÇÃO E DESENHO GRÁFICO

Infraestruturas de Portugal

FOTOGRAFIA

Acervo Infraestruturas de Portugal

Dario Silva · Família Colaço · Jorge Ferreira

PARCERIA



6 de maio de 2020

Rotas dos Azulejos

ROTA

Caminho ou percurso que implica uma viagem física ou virtual e que se destaca pelos seus atrativos por permitir o lazer, a aquisição de conhecimento, dando acesso a um património cultural e histórico de importância.

COMO ACEDER

A pé ou de bicicleta, de comboio, de carro. Pela Internet.



www.infraestruturasdeportugal.pt