



Rotas dos **Azulejos**

Rota **Autoria**

**LEOPOLDO BATTISTINI**



# Índice

- ROTAS DOS AZULEJOS. ROTA AUTORIA LEOPOLDO BATTISTINI
- LEOPOLDO BATTISTINI
- LOCALIZAÇÃO NA REDE E NO TERRITÓRIO
- LINHAS DO SUL, DE LESTE, DO OESTE, DE ÉVORA E DE LEIXÕES
  - História e Cronologia
- PATRIMÓNIO AZULEJAR FERROVIÁRIO
  - Tipologias e Iconografia
- AS ESTAÇÕES
- OBRA DE LEOPOLDO BATTISTINI NO CAMINHO-DE-FERRO
  - Pinhal Novo – Linha do Sul
  - Elvas – Linha do Leste
  - Leiria – Linha do Oeste
  - Fronteira – Linha de Évora
  - Cabeço de Vide – Linha de Évora
  - São Mamede de Infesta – Linha de Leixões
  - Leça do Balio – Linha de Leixões
  - São Gemil – Linha de Leixões
  - Extra – Leixões, Linha de Leixões
- PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO COM O PROJETO SOS AZULEJO
- AÇÕES DE CONSERVAÇÃO E RESTAURO
  - Elvas – Linha do Leste
  - Fronteira – Linha de Évora
  - Leiria – Linha do Oeste
  - São Mamede de Infesta – Linha de Leixões
- PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS
- ARQUITETOS E ARTISTAS PLÁSTICOS – NOTAS BIOGRÁFICAS
- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS
- GLOSSÁRIO, FONTES, ARQUIVOS e CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS
- AGRADECIMENTOS
- FICHA TÉCNICA
- ANEXOS
  - Anexo I - Estações Floridas
  - Anexo II - Outros Elementos de Interesse Patrimonial

Rota dos Azulejos

Rota Autoria - Leopoldo Battistini



Com a presente rota, a terceira Rota Autoria, apresentamos o património azulejar com autoria de Leopoldo Battistini, ou sob a sua orientação, na Fábrica de Cerâmica Constância, na Rua de São Domingos à Lapa, em Lisboa, ou Fábrica Battistini, de Maria de Portugal.

São sete as estações ferroviárias - de Elvas, na Linha do Leste, de Leiria, na Linha do Oeste, de Cabeço de Vide e de Fronteira, na Linha de Évora e de Leça do Balio, de São Mamede de Infesta e de São Gemil, na Linha de Leixões.

Os painéis de azulejos da estação de Pinhal Novo, na Linha do Sul, que também mostramos, foram pintados na Fábrica de Cerâmica Constância (ou Faiança Battistini de Maria de Portugal), por João Rosa Rodrigues e Francisco Branco em 1938, após a morte de Leopoldo Battistini.

Estação de Leixões - Embora os azulejos não sejam da autoria de Leopoldo Battistini, incluímos nesta rota a estação de Leixões por ser a estação terminal da Linha de Leixões.

ROTAS DOS AZULEJOS, um projeto da 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.

# Leopoldo Battistini

Jesi, Ancona, 12 de janeiro de 1865 — Lisboa, 4 de janeiro de 1936



Leopoldo Battistini  
Óleo de Carlos Reis  
in "Sala - Museu Leopoldo Battistini", edição da  
Escola Industrial Marquês de Pombal, Lisboa, 1969.

Fotografia de Tiago Gonçalves / Acervo IP

“Leopoldo Battistini nasceu em Itália, na cidade de Jesi, província delle Marche, a 12 de janeiro de 1865.

Descendente de uma antiga e nobre família, Leopoldo Battistini não desmereceu dos seus antepassados que do século XIV aos nossos dias muito se notabilizaram como cientistas, guerreiros, poetas e romancistas. Dotado de excecionais e múltiplas aptidões, o jovem Leopoldo cedo revelou acentuada inclinação para os problemas da Arte que o ambiente de Florença radicou, formando-lhe o espírito de artista.

Abandonando o curso de engenharia, apenas iniciado por desejo da família, seguiu as Belas-Artes em que o seu talento se evidenciou de maneira tão excecional que lhe foram atribuídos os primeiros prémios, ao longo de uma notável escolaridade nas Academias de Roma e Florença.

Terminado o curso, - tinha então 24 anos - iniciava a sua vida artística em circunstâncias de tão limitados recursos que lhe era impossível começar a trabalhar.

Por feliz coincidência e proposta do ministro Emilio Navarro, empenhado na renovação do ensino industrial, o Governo português, mediante concurso, contrata Leopoldo Battistini para professor de Desenho e de Pintura da Escola Industrial de Brotero, em Coimbra.

Segue, então, para Portugal, deixando já em Itália o seu nome assinalado como artista a quem estaria reservado um futuro de grande projeção.

Em Coimbra, Battistini estabeleceu profundo convívio espiritual com algumas das figuras de maior talento que em breve se evidenciariam no nosso meio intelectual.

O primeiro foi António Nobre, o jovem autor do “Só”, a quem para sempre o ligaria uma grande admiração e uma profunda amizade. O segundo foi Eugénio de Castro.

E do convívio com o autor dos “Oaristos” surge o primeiro grande trabalho de Battistini, o maravilhoso “Sagramor” que é um dos maiores quadros pré-rafaelitas que temos em Portugal, logo seguido da ilustração da “Nereide” de Harlém - edição de 1896, hoje raríssima, e na qual o jovem artista deixou uma verdadeira obra-prima de conceção e de traço que o imortalizaram como genial ilustrador.

Em Coimbra se conservou três lustros, dividindo o seu tempo entre a atividade docente, para que sentia particular inclinação, e a sua atividade artística, que lhe granjeou o prestígio e a admiração do escol mental da cidade universitária.

Por determinação ministerial, Leopoldo Battistini é transferido para a Escola Industrial Marquês de Pombal, em Lisboa e, ao abrigo das cláusulas do contrato, o Governo cede-lhe o último andar do Paço de S. Vicente, para nele instalar a sua oficina, que transformou num verdadeiro ambiente de requintado gosto, pelo mobiliário, pelas tapeçarias, pelas obras de arte.

A sua atividade artística intensifica-se e algo de muito importante vai disseminando no

seu País adotivo: além de restauros magníficos – entre eles os quadros ad Igreja do Loreto – ficaram-se-lhe devendo a tela do aparecimento da Virgem a Santo António que, para o mesmo templo, a sua fecunda imaginação criou num arranjo de admirável conceção.

É, então, que Battistini se impõe como pintor.

Entre outros trabalhos, ficaram célebres o retrato de El-Rei D. Carlos, destinado à Universidade de Coimbra, e obras notabilíssimas como: “As Despedidas”, “Os Emigrantes”, “A Última Harmonia”, “A Perrette”, “A Meditação”, “O Pensamento”, “O Incêndio” e a maravilhosa tela que retrata a sua discipula querida Dona Maria de Portugal.

Pastelista insigne, Leopoldo Battistini deixou-nos inúmeros retratos que constituem uma galeria de incomparável valor, numa técnica pouco cuidada no nosso País, e que mereceram da crítica os mais justos e encomiásticos louvores.

Entretanto, circunstâncias desfavoráveis, criadas por um clima de sectarismo político, fizeram-no abandonar o seu ambiente de trabalho.

Amargurado, Leopoldo Battistini vai orientar a sua vida artística no sentido da cerâmica, arte que, tendo largas tradições nacionais, dele recebe extraordinário impulso inovador que contribuirá para honrar o País, projetando o seu nome através das exposições que apresentou no estrangeiro.

Sem evidenciarmos os trabalhos valiosos que seguiram particularmente para Itália, para Inglaterra e para o Brasil, desta nova faceta da sua atividade artística, de Norte a Sul de Portugal, numa profusão que nos deslumbra, poucos serão os recantos de Portugal onde não haja um painel de Battistini.

Com um seguro conhecimento da cor, em que operou prodígios, e um assombroso poder de perspetiva, são tratados assuntos regionais e da História de Portugal, que o artista conhecia profundamente e cuja interpretação lhe mereceu a perfeita compreensão do nosso são nacionalismo.

A par dos nossos pescadores de Ílhavo, da Murtosa, de Aveiro, e do movimento que imprimiu às figuras do Ribatejo, a evocação histórica foi focada com amoroso desvelo, através de painéis em que se evidenciam os grandes momentos e as grandes figuras do nosso passado histórico e da nossa vida cristã.

Mas a sua obra de ceramista, realizada no seu tugúrio – a Fábrica Constância, às Janelas Verdes – não se confinou à execução de painéis. Legou-nos igualmente admiráveis peças de faiança, em que se revelou grande e original, porque ainda ninguém manejara com tanta mestria o esmalte policrómico.

“Em toda a sua obra – afirma um dos seus biógrafos – há a insuperável conceção lírica da natureza e do homem, uma gentil melancolia e uma quase sensual ansiedade de alegria nos acordes colorísticos. As suas

paisagens são de uma serenidade luminosa. Os retratos, vigorosos no desenho e no minuto da cor, vivem e viverão de uma flama interior. Artista e obra mantiveram sempre doce e profundo equilíbrio, mercê de que o florentino e o neoportuguês se compreenderam e amaram”.

Em reconhecimento das suas excepcionais qualidades de artista, foi homenageado com a ordem de Sant’Iago, em 1902; com a comenda da Coroa de Itália, em 1908; com a comenda Stella al Merito del Lavoro All’Estero, e 1923, e com a Ordem Portuguesa de Mérito Industrial, em 1935.

Predominantemente bondoso, como atestam todos os que tiveram a felicidade de com ele conviver, desprendido de bens materiais, foi, Leopoldo Battistini, um trabalhador incansável e um grande amigo de Portugal.”

*in “Sala-Museu Leopoldo Battistini”, edição da Escola Industrial Marquês de Pombal, Lisboa, 1969.*

## Localização na Rede e no Território



Ponte sobre o rio Leça  
Câmara Municipal de Matosinhos  
Acervo Municipal



- 1** Pinhal Novo - Linha do Sul
- 2** Elvas - Linha do Leste
- 3** Leiria - Linha do Oeste
- 4** Fronteira - Linha de Évora
- 5** Cabeço de Vide - Linha de Évora
- 6** São Mamede de Infesta - Linha de Leixões
- 7** Leça do Balio - Linha de Leixões
- 8** São Gemil - Linha de Leixões
- 9** Leixões - Linha de Leixões

## História

# Linhas do Leste, do Oeste, de Évora e de Leixões

### Os Caminhos-de-Ferro a Sul do Tejo e o Ramal de Portalegre - Linha de Évora

Até meados do século XIX, em Portugal os transportes eram insuficientes, morosos, desconfortáveis, pouco seguros e caros. Antes do caminho-de-ferro e do fomento de abertura de estradas, os transportes resumiam-se à tração cavalar, muito dificultados pela deficiente rede rodoviária, à navegação por cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial.

O caminho-de-ferro fora inaugurado em Inglaterra em 1825. Rapidamente outros países europeus se mostraram interessados neste meio de transporte.

Em Portugal, conseguida a estabilidade política com a Regeneração, e o empenho de Fontes Pereira de Melo, a ferrovia tornou-se central para a sociedade portuguesa.

Pretendia-se ligar o país à Europa e as duas principais cidades do país, Lisboa e Porto. Em 28 outubro de 1856, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, primeira empresa ferroviária do país, organizou, em bitola europeia de 1,44 m, a viagem inaugural do caminho-de-ferro em Portugal, na distância de 36 km, percorrida em 40 minutos, de Lisboa ao Carregado, presidida por D. Pedro V.

O projeto das linhas do sul do Tejo não pode estar dissociado das restantes construções de caminho-de-ferro em Portugal. Este, revela o esforço realizado, na segunda metade do século XIX, para dotar o país de vias ferroviárias, e também rodoviárias, mo-

dernas que satisfizessem as necessidades da Revolução Industrial.

Assim, em 1854, para a concretização de uma linha férrea ao sul do Tejo (primeiro com início no Montijo), foi contratada à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, conhecida como a companhia dos “Brasileiros”, a construção e exploração da Linha do Barreiro a Vendas Novas, com um Ramal para Setúbal, na bitola de via 1,44m.

Em 1858, já os comboios circulavam entre o Barreiro e Bombel, apesar da inauguração oficial ter acontecido em 1861 até Vendas Novas.

Todavia, a construção da Linha de Vendas Novas a Évora e Beja, em 1860, fora adjudicada à Companhia “Inglesa” (mais tarde Companhia do Sueste) na bitola de 1,67m. Esta diferença de bitolas obrigava ao incómodo transbordo dos passageiros oriundos de Lisboa e Barreiro com destino ao Alentejo.

Problemas vários obrigaram, em agosto de 1861, à intervenção e aquisição pelo Governo da Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, atribuindo a gestão, com a obrigação de mudança de bitola para 1,67m, à companhia “Inglesa”.

Em 1863 o comboio passou a servir Évora (Estremoz, início do ramal, em 1873, e Vila Viçosa em 1905) e no ano seguinte Beja (de onde infletiu para sueste servindo Serpa em 1878), com o objetivo de estabelecer a ligação com o Algarve, onde chegou em 1889.

O serviço de longo curso aqui implícito deixou de ser feito a partir do Barreiro quando, em 2003, após eletrificação das linhas, os comboios passaram a sair de Lisboa Oriente, via ponte 25 de Abril.

Por ausência de meio alternativo, foi obrigação legal a organização de um serviço fluvial para a travessia do Tejo, entre Lisboa e o Barreiro, que garantisse de ligação aos comboios, constituindo o primeiro caso de intermodalidade em Portugal.

A travessia foi efetuada pelas companhias ferroviárias que operaram a sul do Tejo, nomeadamente a CP, entre 1927 e 1993, ano em que passou a exploração para a Soflusa, hoje a cargo da Transtejo-Soflusa.

O respetivo serviço de manutenção e grande reparação dos barcos era feito na “doca” associada às Oficinas do Barreiro.

A intervenção do Estado nas linhas a sul do Tejo passou ainda por, a partir de 1869 e após liquidar contas com a Companhia do Sueste, assumir a construção e a gestão até 1899, ano em que, sob a orientação do ministro Elvino de Brito, constituiu os

## Cronologia

Caminhos de Ferro do Estado, organizados em duas direções, para gerir e construir as linhas do Minho e Douro e as do Sul e Sueste.

Em 1927, o Estado arrendou à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a exploração das suas linhas e, em 1947, num processo de unificação da gestão dos caminhos-de-ferro em Portugal, a CP tornou-se a única concessionária no país.

Por isso, a Linha de Portalegre, entre Estremoz e Portalegre, a última peça a ser construída da nossa rede ferroviária, em 1949, foi obra da CP. Encerrada a passageiros em 1990 e à exploração em 2009, terminou como parte da Linha de Évora.

19.12.1844

*Fundação da Companhia das Obras Públicas de Portugal, com o objetivo de promover os estudos para a construção do CF e levá-lo à fronteira.*

06.02.1855

*Decreto aprovando os Estatutos da Companhia Nacional de CF ao Sul do Tejo.*

28.10.1856

*Inauguração do caminho-de-ferro em Portugal, entre Lisboa e Carregado, na Linha do Leste.*

22.12.1859

*Aprovação dos Estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*

--.--.1858

*Circulação de comboios entre o Barreiro e Bombel.*

03.01.1860

*Contrato entre o Governo e a Cª dos Caminhos de Ferro do Sueste para a construção de um CF de Vendas Novas a Évora e Beja.*

01.02.1861

*Abertura oficial da linha entre o Barreiro e Vendas Novas na Linha do Sul.*

01.02.1861

*Abertura à exploração pública do troço entre Pinhal Novo e Setúbal na Linha do Sado.*

06.08.1861

*Contrato de aquisição pelo Governo da Cª Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo – Barreiro a Vendas Novas e Ramal de Setúbal.*

23.07.1862

*Aprovados os estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste.*

14.09.1863

*Abertura à exploração pública do troço entre Casa Branca e Évora na Linha de Évora.*

## Cronologia

15.02.1864

O comboio chega a Beja.

21.04.1864

Contrato entre o Governo e a Companhia do Sueste para o prolongamento da Linha do CF de Beja ao litoral algarvio.

14.09.1864

Abertura da linha entre Vendas Novas e Casa Branca.

--.--.1864

A bitola da via entre o Barreiro e Vendas Novas foi alterada de 1,44m para 1,67m.

02.11.1869

Abertura à exploração pública do troço entre Beja e Quintos, na Linha do Sueste.

--.09.1869

O Estado assume a gestão e construção dos caminhos-de-ferro a sul do Tejo.

20.12.1870

Abertura ao público da linha entre Beja e Casével.

20.12.1884

Abertura à exploração pública do troço entre a primitiva estação do Barreiro (atuais Oficinas) e a estação do Barreiro Mar.

14.02.1887

Abertura à exploração pública do troço entre Serpa e Pias, na Linha do Sueste.

03.06.1888

Abertura da linha entre Casével e Amoreiras.

01.07.1889

Abertura à exploração pública do troço entre Amoreiras e Faro, na Linha do Sul.

10.10.1899

Abertura à exploração pública do troço entre Tunes e Algoz, no Ramal de Portimão.

01.07.1901

Portaria que autoriza os CF do Estado a proceder à construção do 1º lanço da ligação Barreiro-Cacilhas, entre a estação do Barreiro e a margem direita da Ribeira de Coina.

15.02.1903

Abertura à exploração pública do troço Tunes – Portimão, do Ramal de Lagos.

01/05/1904

Abertura à exploração pública do troço de Faro até Olhão.

10.03.1905

O caminho-de-ferro chega a Tavira.

01.08.1905

Abertura à exploração pública do troço entre Estremoz e Vila Viçosa.

27.12.1905

Abertura à exploração pública do troço entre Pias e Mora: conclusão da Linha do Sueste.

14.04.1906

Abertura à exploração pública do troço entre Tavira e Vila Real de Stº António: conclusão da Linha do Sul.

04.10.1908

Abertura à exploração pública do Ramal do Montijo, com origem no Pinhal Novo.

30.07.1922

A rede do Sul chega a Lagos.

29.07.1923

Abertura à exploração pública do Ramal de Cacilhas, entre o Barreiro (Lavradio) e o Seixal.

23.08.1925

Abertura à exploração pública do troço entre Estremoz e Sousel – Ramal de Portalegre/actual Linha de Évora.

09.03.1927

Decreto autorizando o Governo a contratar com a CP o arrendamen-

## Cronologia

to dos CF do Estado.

06.04.1927

Abertura à exploração pública do troço entre Évora e Reguengos de Monsaraz na Linha do Guadiana.

09.04.1927

Abertura à exploração pública do troço entre Ermidas-Sado e S. Bartolomeu da Serra na Linha de Sines.

02.06.1929

Abertura à exploração pública do Ramal de Aljustrel.

14.09.1936

Abertura à exploração pública de troço entre Santiago de Cacém e Sines: conclusão da Linha de Sines.

20.01.1937

Abertura à exploração pública do troço entre Sousel e Cabeço de Vide.

--.01.1947

A CP passa a ser a única concessionária de caminho-de-ferro em Portugal.

21.01.1949

Abertura à exploração pública da Linha de Portalegre/Ramal de Portalegre.

01.06.1993

A exploração da via fluvial passou para a empresa interligada Soflusa.

29.04.1997

Criação da empresa responsável pela gestão das infraestruturas ferroviárias, a REFER, hoje IP-Infraestruturas de Portugal.

29.07.1999

Inauguração da travessia ferroviária na ponte 25 de Abril.

24.07.2003

Os comboios de longo curso para o Algarve, e Alentejo, passam a sair de Lisboa-Oriente, via ponte 25 de Abril.



Estação de Fronteira

## História

### Linha do Leste

O comboio impôs-se como meio de transporte pela sua capacidade grandes cargas – passageiros e mercadorias – em grandes distâncias, com rapidez e em segurança.

Vinte anos após a circulação do primeiro comboio comercial no Reino Unido, o primeiro documento oficial sobre os caminhos de ferro em Portugal incumbia, em 1845, a Companhia das Obras Públicas de Portugal de construir uma linha até à fronteira espanhola, para ligar Portugal à Europa e tornar o porto de Lisboa no centro do embarque para as viagens atlânticas.

Com a Regeneração, e Fontes Pereira de Melo, a ferrovia tornou-se central para a sociedade portuguesa. Em 1852 foi determinada a construção de uma linha para ligar Lisboa com o Porto, a entroncar na linha-férrea de Lisboa à fronteira, de cuja diretriz, “uma comissão de que era a figura mais importante Francisco Maria de Sousa Brandão” se encarregava de estudar.

Em 28 outubro de 1856, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, primeira empresa ferroviária do país, organizou, em bitola europeia de 1,44 m, a viagem inaugural do caminho-de-ferro no país, na distância de 36 km, percorrida em 40 minutos, entre Lisboa e o Carregado, presidida por D. Pedro V.

Após a falência da companhia, o governo negociou, em 1859, a construção das linhas à fronteira e ao Porto – com a condição de alteração da bitola para 1,67 m – com D.

José de Salamanca, fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e origem da CP.

Definida com Espanha a fronteira ferroviária, foi decidido colocar a estação das linhas do Norte e Leste em Santa Apolónia, dada a proximidade com o rio.

Em 1 de julho de 1861, Santarém fica ligada a Lisboa por caminho-de-ferro, e Abrantes em 7 de novembro de 1862.

Entretanto, em setembro de 1863, estabelecia-se a ligação ferroviária com a Europa, através da fronteira de Elvas (apesar da primeira viagem internacional, entre Lisboa e Madrid, datar de 1866), completando-se assim a linha do Leste, que hoje tem origem no Entroncamento.

Na estação de Ponte de Sôr iniciou, em 1880, o Ramal de Cáceres, desativado em 2011. Como percurso mais curto entre Lisboa e Madrid, nele circularam os comboios internacionais o comboio Sud Expresso (Paris-Madrid-Lisboa) entre 1887 e 1895, bem como os comboios internacionais Madrid-Lisboa.

Em 1891, a partir da estação de Abrantes, foi inaugurada a Linha da Beira Baixa até à Covilhã.

## Cronologia

07.05.1853

*Inauguração oficial dos trabalhos na Linha do Leste.*

28.10.1856

*Inauguração do caminho-de-ferro em Portugal e abertura à exploração pública do troço entre Lisboa e Carregado, na bitola de 1,44m.*

14.09.1859

*Contrato com D. José de Salamanca para a construção e exploração do Caminho-de-ferro do Leste e Norte.*

13.10.1860

*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.*

01.07.1861

*O comboio chega a Santarém.*

07.11.1862

*O comboio passa a servir Abrantes.*

05.05.1863

*O comboio chega ao Crato.*

01.05.1865

*Inauguração da estação principal de Caminho-de-ferro do Leste e Norte - Lisboa Santa Apolónia.*

29.07.1863

*Chegada do comboio a Elvas.*

24.09.1863

*Chegada do comboio a Elvas e à fronteira com Espanha, em Badajoz.*

06.06.1880

*Abertura do Ramal de Cáceres, com início na estação de Torre das Vargens.*

06.09.1891

*Abertura da Linha da Beira Baixa, até à Covilhã, a partir da estação de Abrantes.*

15.01.1904

*Abertura à exploração pública da Linha de Setil a Vendas Novas, permitindo a ligação das linhas a norte com as a sul do Tejo.*

--.01.1947

*Na sequência da lei 2008 de 1945, a CP passa a explorar toda a rede ferroviária nacional como única concessionária, com exceção da Linha de Cascais que estava arrendada à Sociedade Estoril.*

21.08.1954

*Entrada ao serviço das automotoras diesel-elétricas Allan.*

30.06.1958

*Inauguração da tração elétrica entre Lisboa-Santa Apolónia e o Entroncamento.*

06.10.1993

*Entrou ao serviço CONVEL - Sistema de Controle de Velocidade de Comboios, entre Lisboa-Santa Apolónia e o Entroncamento.*



## História

### Linha do Oeste

O comboio impôs-se como meio de transporte pela sua capacidade grandes cargas – passageiros e mercadorias – em grandes distâncias, com rapidez e em segurança.

Vinte anos após a circulação do primeiro comboio comercial no Reino Unido, o primeiro documento oficial sobre os caminhos de ferro em Portugal, de 1845, incumbia a Companhia das Obras Públicas de Portugal de construir uma linha até à fronteira, para ligar Portugal à Europa e tornar o porto de Lisboa no centro do embarque para as viagens atlânticas.

Com a Regeneração e Fontes Pereira de Melo, a ferrovia tornou-se central para a sociedade portuguesa. Em 1852, determinou-se a construção de uma linha para ligar Lisboa com o Porto, a entroncar na de Lisboa à fronteira.

Em 28 outubro de 1856, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal organizou, em bitola europeia de 1,44 m, a viagem inaugural do caminho-de-ferro no país, na distância de 36 km, percorridos em 40 minutos, entre Lisboa e o Carregado, presidida por D. Pedro V.

A história da Linha do Oeste está intimamente ligada à ideia de levar o comboio a Sintra, datando de setembro de 1854 a primeira tentativa para o efeito, com a assinatura, entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte, do compromisso para a

construção de uma via-férrea entre Lisboa e Sintra, passando por Belém e Algés, que, apesar da execução de alguns trabalhos de terraplanagens, não foi concretizado.

Em 1869 o Duque de Saldanha obteve licença para estabelecer um caminho-de-ferro, pelo Sistema Larmanjal, entre o Lumiar e Leiria, na estrada Lisboa a Leiria, e em 1871 para ligar Lisboa a Sintra, cujas circulações foram iniciadas em junho de 1873. O sistema faliu em 1877.

Mas as ligações da capital com Sintra e com a Linha do Norte, por Torres Vedras e Leiria, figuravam no Plano geral da rede ferroviária nacional da Ordem dos Engenheiros Civis Portugueses, de 1877, e no Relatório do Eng<sup>o</sup>. João Crisóstomo de Abreu e Sousa, de 1880.

Dado atribuir-se grande importância estratégica à Linha do Oeste, considerada também alternativa à do Norte nas ligações internacionais e com o norte do país, o projeto de 1882 autorizou a linha entre Alcântara-Terra e Torres Vedras e um ramal para Sintra, bem como o prolongamento de Torres à Figueira com o Ramal de Alfaiates.

Em junho de 1886 foi outorgada à Companhia Real a concessão da Linha de Cintura.

Data de abril de 1887 o alvará para a futura estação central de Lisboa, a construir nas proximidades da Praça D. Pedro.

Apesar da grande polémica e vasta discussão à volta da construção desta linha, especialmente o traçado de Torres em diante, que a Companhia da Beira Alta sentia contrária aos seus interesses, não impediu que, em 2 abril de 1887, se inaugurasse a linha entre Lisboa-Alcântara Terra e Sintra, em maio até Torres e, em setembro, até Leiria.

Seguiu-se em junho de 1888 a Figueira da Foz e em junho de 1889 o Ramal de Alfaiates.

Em 1890, após a construção do túnel e da inauguração da “Estação Central” de Lisboa, o Rossio passou ser a origem da Linha do Oeste.

## Cronologia

30.09.1854

Compromisso entre o Governo e Jean François Marie Armand, Conde de Claranges Lucotte, para a construção de uma via férrea entre Lisboa e Sintra, passando por Belém e Algés.

25.10.1869

O Duque de Saldanha obtém licença para estabelecer um caminho-de-ferro, pelo Sistema Larmanjat, entre o Lumiar e Leiria, na estrada Lisboa - Leiria, e, em 1871, para ligar Lisboa a Sintra.

05.07.1873

Inauguração das circulações do Larmanjat a Sintra.

31.01.1882

Autorizado o projeto da linha entre Alcântara-Terra e Torres Vedras e um ramal para Sintra, bem como o prolongamento de Torres à Figueira com o Ramal de Alfarelos.

01.07.1882

Inauguração da Linha da Beira Alta, entre Figueira da Foz, Pampilhosa, Vilar Formoso.

05.05.1883

Henry Burnay & C.<sup>a</sup> transfere a concessão para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

--,-, 1886

Início da construção da linha férrea de Alcântara até Sintra e Torres Vedras.

02.04.1887

Abertura ao público entre Alcântara-Terra e o Cacém (Linha do Oeste) e o Ramal de Sintra, entre o Cacém e Sintra.

21.05.1887

Inauguração da linha até Torres Vedras.

01.08.1887

O comboio serve Leiria.

17.07.1888

O comboio chega à Figueira da Foz.

08.06.1889

Conclusão do Ramal de Alfarelos para ligação da Linha do Oeste À Linha do Norte.

10.08.1891

Abertura ao público do troço entre Alcântara-Terra e Alcântara-Mar: ligação da Linha de Cascais com a restante rede ferroviária nacional.

--,01.1947

Na sequência da lei 2008 de 1945, a CP passa a explorar toda a rede ferroviária nacional como única concessionária, com exceção da Linha de Cascais que estava arrendada à Sociedade Estoril.

27.01.1955

A CP adquire 17 locotratores diesel elétricos à fábrica francesa Gaston Moyse para manobras em via larga, que são colocados ao serviço, entre outras, na estação de Campolide.

28.04.1957

Inauguração da tração elétrica na Linha de Sintra.

### Linha da Cintura do Porto, Linha de Leixões

Para prevenir eventual concorrência do porto de Vigo e “animar o comércio marítimo do Porto”, bem como ultrapassar os naturais constrangimentos da barra do Douro à navegabilidade, a construção de “um porto artificial sobre a costa” ligado ao Porto por uma “via férrea” foi a solução apontada, em 1856, por D. Pedro V.

Todavia, desde 1888, a Alfândega do Porto foi servida por comboio, a partir de Campanhã - à época término Linha do Norte, via Ponte Maria Pia construída pela Casa Eiffel - estação de origem das linhas do Minho e Douro, donde saía para Braga, em maio de 1875, o primeiro comboio que circulou a norte do rio Douro.

Apesar de outras soluções -, nomeadamente pela marginal do Douro, e muita polémica onde entrava a Companhia das Docas e dos Caminhos de Ferro Peninsulares -, aprovada que estava, desde o início do século XX, a construção da Linha de Circunvalação do Porto, entre Contumil e Leixões, como complementar das do Minho e Douro, ultrapassou-se as dificuldades da navegação fluvial e do limitado espaço da estação de Alfândega para o movimento de mercadorias.

A linha, bem como a concordância entre S. Gemil e Ermesinde para melhor servir o comércio do vinho transportado pela Linha do Douro, custeada pelo Fundo Especial

de Caminhos de Ferro, foi inaugurada em setembro de 1938, já em plena gestão da CP que, desde 1927, era arrendatária das linhas do Caminhos de Ferro do Estado-Minho e Douro e Sul e Sueste.

No momento, foram abertas ao público as estações de São Gemil, São Mamede de Infesta, Leça do Balio e Leixões e os apeadeiros de Triana, Ponte do Carro e Gondivinho.

Partindo de Contumil, - estação de bifurcação, que servia há anos para resguardo e classificação de material circulante e onde seriam instalados serviços ferroviários de manutenção de comboios, - a linha, com potencial para serviço suburbano de passageiros, e que permitia expandir a cidade do Porto, foi construída em via única, mas preparada com plataforma e obras de arte para via dupla.

Eletrificada em 1998, servindo os concelhos de Porto, Valongo, Gondomar, Maia e Matosinhos, além do importante serviço de mercadorias e da intermitência da exploração para passageiros, a sua proximidade com algumas estações do Metro do Porto confere à linha de Leixões um valor estratégico de interface para promoção da mobilidade e da sustentabilidade ambiental.

## Cronologia

28.10.1856

*Inauguração do caminho-de-ferro em Portugal – abertura do troço Lisboa/Carregado.*

14.06.1872

*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 da variante pelo Vale de Sousa, por Penafiel, até ao Pinhão, da Linha do Douro.*

08.07.1872

*Inauguração dos trabalhos de construção da Linha do Minho, seguindo-se, em 1873, a partir de Ermesinde os da Linha do Douro.*

02.09.1873

*Portaria encarregando os Caminhos de Ferro do Minho da construção da estação comum às linhas do Minho e Douro, e à do Norte, hoje Porto Campanhã.*

21.05.1875

*Abertura à exploração pública do troço entre Campanhã e Braga – o primeiro comboio comercial a circular a norte do rio Douro.*

06.08.1882

*Abertura à exploração pública do troço entre Segadães e Valença.*

25.03.1886

*Inauguração da ponte internacional de Valença e das ligações com a Galiza.*

1888

*Abertura do Ramal de Alfândega, entre a estação de Porto Campanhã e a Alfândega do Porto.*

08.11.1896

*Chegada do comboio à estação de Porto S. Bento – a estação central do Porto.*

1904

*Aprovação do projeto da Linha de Circunvalação, futura Linha de Cintura, cuja construção coube aos Caminhos de Ferro do Estado-Direção do Minho e Douro.*

10.10.1916

*Inauguração do edifício da estação de Porto S. Bento, da autoria do arquiteto Marques da Silva.*

11.05.1927

*A CP passa a explorar as linhas férreas do Estado: Minho e Douro e Sul e Sueste.*

17.09.1938

*Inauguração da Linha de Circunvalação de Leixões.*

-01.1947

*Na sequência da lei 2008 de 1945, a CP passa a explorar toda a rede ferroviária nacional como única concessionária, com exceção da Linha de Cascais que estava arrendada à Sociedade Estoril.*

29.04.1997

*Criação da REFER como gestora da rede ferroviária nacional, hoje IP-Infraestruturas de Portugal (IP).*

## Tipologias e Iconografia

### Património Azulejar Ferroviário

Destacamos as seguintes tipologias de azulejaria ferroviária:

Composições figurativas, em que os temas foram, num primeiro tempo, as paisagens e sítios, usos e costumes, tradições e fainas agrícolas ou piscatórias e o património monumental de cada localidade.

Composições não figurativas

Composições de módulo padrão, de interior e de exterior, com motivos geométricos, nalguns casos relevados.

Composições de azulejos enxaquetados

Dísticos com toponímia em paralelo com o nome da estação escrito a vidro preto, em pavimentos de calçada portuguesa.

Inscrição (salvaguarda urgente) da «Arte e Saber-Fazer da Calçada Portuguesa» no Inventário Nacional do Património Cultural Imaterial, DGPC.

Diário da República n.º 141/2021, Série II de 2021-07-22. Anúncio 172/2021, 2021-07-22 - DRE

Azulejos de figura avulsa

Azulejos isolados

Azulejos lisos de uma só cor

Painéis singulares: informativos, publicitários, com assinaturas, moradas (rua, largo, avenida), legendas, sinalização, outros.

PK/ponto quilométrico associado às PNI/passagens de nível



Estação de São Gemil. "Escudo da Nação"

Suportes de lanterna

Suportes de cartazes horários e outros

"Escudos da Nação" animando os alçados de uma geração de edifícios

Placas para atribuição dos prémios para as "Estações Floridas", com desenho original de Carlos Botelho (Lisboa, 18 de setembro de 1899 — Lisboa, 18 de agosto de 1982). Em várias estações encontramos placas dos Prémios atribuídos às "Estações Floridas" produzidas na Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego (c. 1941).



Estação de Elvas. Composição de padrão. Azulejos com motivos florais estilizados. Fábrica de Louça de Sacavém

## Iconografia

A iconografia identifica e cataloga os temas representados, utilizando o sistema de descrição de imagens Iconclass

[Saber mais](#)

Em breve estará disponível a tradução para português dos cerca de 40000 termos que integram esta ferramenta de vocabulário controlado e a pesquisa no Az Infitum passará a articular-se com o browser do próprio Iconclass.

[Saber mais](#)

Arte abstrata  
Arte não figurativa  
Religião e Magia  
Natureza  
Ser Humano, Humanidade  
Sociedade, Civilização, Cultura  
Ideias e Conceitos Abstratos  
História  
Bíblia  
Literatura  
Mitologia Clássica e História Antiga



Estação de Elvas  
Aquaduto da Amoreira  
Autoria de Leopoldo Battistini



Estação de Fronteira  
Apanha da azeitona  
Autoria de Leopoldo Battistini

# Distribuição das Principais Representações Etnográficas

## Indumentária Regional

São Mamede de Infesta, Leça do Balio, Leiria, Pinhal Novo, Fronteira e Cabeço de Vide

## Meios de Transporte

Carros de parelha  
Pinhal Novo, Fronteira e Cabeço de Vide

Embarcações  
São Mamede de Infesta, Leça do Balio e Pinhal Novo

Comboios  
Leiria e Pinhal Novo

## Representação de Animais

Burros e Muares  
Fronteira e Cabeço de Vide

Gado Cavalor e Bovino  
Pinhal Novo, Fronteira e Cabeço de Vide e Elvas

Gado Ovino, Suíno e Caprino  
Leça do Balio, Fronteira, Cabeço de Vide e Elvas

## Atividades Tradicionais

Apanha da Azeitona  
Fronteira e Cabeço de Vide

Extração da Cortiça  
Fronteira e Cabeço de Vide

Produção de Vinho  
Leça do Balio, São Mamede de Infesta e Pinhal Novo

Cultura de Cereais  
Leça do Balio, São Mamede de Infesta, Pinhal Novo, Fronteira e Cabeço de Vide

Pesca  
Pinhal Novo

Salinas  
Pinhal Novo

Lavadeiras  
Leça do Balio e São Mamede de Infesta

Moinhos e Azenhas  
Leça do Balio

Olaria  
Leiria

Feiras, Mercados e Festas  
Leiria e Elvas

## Distribuição das Principais Representações de Monumentos

### Monumentos

Castelos  
Pinhal Novo

Fábricas  
Pinhal Novo

Aquedutos, Fontes e Fontenários  
Pinhal Novo e Elvas

Igrejas  
Elvas

Portas de cidade  
Elvas

## Distribuição das principais representações de Heráldica

### Heráldica

Brasões  
Elvas

## Distribuição das Principais Representações de Paisagem

### Monumentos

Marinhas  
Elvas

Jardins  
Elvas



Estação de Fronteira.  
Mulher acendendo o forno  
Autoria de Leopoldo Battistini

Fotografia de Tiago Gonçalves  
Acervo IP

“As molduras, enquadramentos e remates que envolvem os painéis figurativos, normalmente, pouco ou nada tinham que ver com o espírito realista da representação dos temas que delimitam. Frequentemente constituem composições repolhudas, de figurino barroco ou rococó, cujas interpretações de rígido desenho estereotipado, muitas vezes policromas, entram em aberto e conflituoso anacronismo com o monocromático tratamento plástico do desenvolvimento bucólico das imagens de expressão naturalista. No entanto, este contraditório desajuste entre os enquadramentos e a pintura dos “quadros” – tal como os próprios silhares de padronagem repetitiva ou as originais composições geométricas enxaquetadas – constitui-se como característica específica. Curiosamente, quase sempre, acabam por gerar um característico ambiente cuja empatia, facilmente reconhecível, evidencia aquilo a que com propriedade se poderia chamar a castiça coerência da “azulejaria ferroviária”.

*Pedro Vieira de Almeida in Aspectos azulejares  
na arquitetura ferroviária portuguesa*

Painéis de azulejos representando figuras recortadas em azulejo, à escala natural. Lacaio, alabardeiros, damas ou guerreiros em atitude de defesa, de receção ou de indicação de direções, colocadas em entradas, escadarias e jardins dos edifícios. São figuras características dos séculos XVIII e XIX, trajadas a rigor e posicionadas em locais de entrada de uma habitação nobre em gesto de boas vindas, como que a receber as visitas que chegam.



Estação de Fronteira.  
Figuras de convite. A ceifeira e o acordeonista.  
Autoria de Leopoldo Battistini

“Distingue-se dos outros concorrentes, contudo, pela simplicidade do traço, pela linearidade das figuras, pelo lirismo cenográfico e pela ausência propositada de sentido fotográfico, parâmetros característicos das suas opções estéticas. As cercaduras são, geralmente, idênticas no sul, obedecendo a um catálogo rocaillé, distintas na composição arquitetural da decoração que Battistini empregou nas estações do norte com evidentes preocupações de enquadramento no tipo de construção local”.

in “Leopoldo Battistini: Realidade e Utopia”. Alice Lázaro



Estação de Cabeço de Vide  
Pastor com rebanho  
Autoria de Leopoldo Battistini

“Como motivo de inspiração para grande parte dos painéis, os artistas que pintaram os azulejos em várias fábricas, concentradas particularmente nas zonas de Lisboa, Vila Nova de Gaia e Aveiro, serviram-se de imagens fotográficas difundidas através de variadíssimas publicações e coleções fotográficas que, tendo começado a aparecer no século XIX, se multiplicaram neste período.

...

O conteúdo ideológico destes painéis de azulejos, integrado no conceito de nacionalismo que perpassou várias ideologias e regimes políticos, desde os últimos tempos da monarquia, passando pela I República e terminando no Estado Novo, ajuda-nos a compreender o país que se queria mostrar e os inícios da propaganda turística que se vai afirmando cada vez mais.”

Diretora do Museu Nacional Soares do Reis, in “Da fotografia ao azulejo”.



“Pinhão” (Alto Douro) - Faina alegre do transporte das uvas vindimadas. Bringing in the grapes to the sound of music”.  
Postal editado por C. Consell de Vasconcellos. Tabacaria Africana, Porto.



Sem título. Estação de Leça do Balio

Do livro - Da Fotografia ao Azulejo  
José Luis Mingote Caldéron

---



Postals; esquerda: "Porto- Lavadeira". Carimbado: dezembro 02 e direita: "Lisboa - Costumes Portugueses // Lavadeira do Norte"



Sem título. Estação de São Mamede de Infesta

---

Do livro - Da Fotografia ao Azulejo  
José Luis Mingote Caldéron



"Char Rustique de l'Alemtejo 'Herdade' da Cabida, de M. Thiago de Soure, aux environs d'Évora". B.C.C. da Costa e L. de Castro (1900: f. p. 179)



"Chars attelés de boeufs et chargés de blé en gerbes. Ferme de Pereira, de Mr. Miguel Fernandes (environs d'Évora - Alemtejo)". B.C.C. da Costa e L. de Castro (1900: d. p. 576).



Sem título. Estação de Fronteira



Sem título. Estação de Fronteira

Do livro - Da Fotografia ao Azulejo  
José Luis Mingote Caldéron



"Porto - Portugal - Barco rabelo carregado com pipas de vinho". Coleção de Alvão, Porto. Agfa. Carimbada: 19 de dezembro de 1935.W



Portugal - Pinhão /Alto Douro). Carro Transportando uma pipa do Porto". Carimbo: 20 de abril de 1931. Escrita: 21 de abril de 1931.



Sem título. Estação de São Mamede de Infesta



Sem título. Estação de São Mamede de Infesta

# As Estações

## Estação do Pinhal Novo



Estação de passagem ao PK 36,806 da Linha do Sul, antiga Linha do Sado. Tem serviço de passageiros e de mercadorias. Inauguração da Estação - 1 de fevereiro de 1861. Obra da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo.

Inauguração do edifício de passageiros - 1937  
Obra da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Direção de Via e Obras / Arq. Fernando Perfeito de Magalhães  
Colocação dos azulejos - 1938

Inauguração da Torre de Sinalização e Manobra - 1939  
Obra da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Direção de Via e Obras  
Autoria do Arq. Cottinelli Telmo  
Classificação como IIM, Imóvel de Interesse Municipal

Inauguração da passagem inferior / Ampliação da estação - 2002  
Autoria do Arq. Carmo Fialho

## Estação de Elvas



Estação de passagem ao PK 264,896 da Linha do Leste. Tem serviço de passageiros e de mercadorias. A construção da rede ferroviária nacional pautou-se, num primeiro momento, pela vontade de ligar Lisboa (Portugal) a Espanha e à Europa, tendo a primeira linha chegado à fronteira de Elvas a 24 de setembro de 1863 e, nos anos seguintes, outras linhas chegaram a Marvão-Beirã, a 6 de junho de 1880, a Vilar Formoso, a 3 de agosto de 1882, a Valença a 6 de agosto de 1882, a Barca d'Alva a 9 de novembro de 1887 e a Vila Real de Santo António a 14 de abril de 1906.

Inauguração da Estação - 24 de setembro de 1863  
Obra da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.  
Colocação dos azulejos - 1933

## Estação de São Gemil



Estação de passagem ao PK 6,326 da Linha de Leixões. Sem serviço ferroviário.

Inauguração da estação - 18 de setembro de 1938  
Obra da Divisão de Construção da Direção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses.  
Colocação dos azulejos - c. 1938

## Estação de Leiria



Estação de passagem ao PK 160,691 da Linha do Oeste. Tem serviço de passageiros. Data de inauguração da estação - 1 de agosto de 1887  
Obra da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Novo edifício de passageiros - 1935  
Autoria do Arq. Ernesto Korrodi  
Colocação dos azulejos - 1935

## Estação de Leça do Balio



Estação de passagem ao PK 13,000 da Linha de Leixões. Sem serviço ferroviário.

Inauguração da estação - 18 de setembro de 1938  
Obra da Divisão de Construção da Direção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses.  
Colocação dos azulejos - c. 1938

## Estação de Fronteira



Antiga estação de passagem ao PK 210,500 da Linha de Évora. Sem serviço ferroviário.

Em 2011, o edifício de passageiros, o cais coberto, o depósito e a toma de água, as arrecadações e as habitações da Estação de Fronteira foram subconcessionados ao Município de Fronteira para atividades socioculturais até 2026.

Inauguração da estação – 20 de janeiro de 1937 (início da construção em 1930)

Obra da Divisão de Construção da Direção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses

Edifício de passageiros - Autoria do Arq. Ernesto Korrodi, 1933

Colocação dos azulejos – 1933

## Estação de Cabeço de Vide-Viamonte



Antiga estação de passagem ao PK 224,700 da Linha de Évora. Sem serviço ferroviário.

Em 2011, o edifício de passageiros, o cais coberto e as habitações da Estação de Cabeço de Vide foram subconcessionados ao Município de Fronteira, para atividades socioculturais até 2026.

Inauguração da estação – 1937. 1933-1937 (construção)

Obra da Divisão de Construção da Direção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses

Edifício de passageiros - Autoria do Arq. Ernesto Korrodi, 1933

Colocação dos azulejos – 1933

## Estação de São Mamede de Infesta



Estação de passagem ao PK 10,034 da Linha de Leixões. Temporariamente sem serviço ferroviário.

Inauguração da estação – 18 de setembro de 1938. 1931-1934 (construção)

Obra da Divisão de Construção da Direção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses.

Colocação dos azulejos – c. 1938

## Estação de Leixões



Estação término da Linha de Leixões ao PK 21,000. Sem serviço ferroviário.

Inauguração da estação – 18 de setembro de 1938

Obra da Divisão de Construção da Direção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses.

Colocação dos azulejos – c. 1938

Fotografia Armando Oliveira, 2022 / Acervo IP

# Os Azulejos

## Obra de Leopoldo Battistini nos caminhos-de-ferro

Pinhal Novo / Linha do Sul



Estação de Passageiros

### Edifício de Passageiros - Exterior

Património Azulejar

26 composições azulejares em azul e branco.

Painéis de azulejos de João Rosa Rodrigues. Autoria de de Manuel Galdes da Silva. Molduras de Francisco Branco Pinto.

“Os azulejos foram realizados, conforme inscrições em três dos painéis, na Fábrica de Cerâmica Constância, na Rua de São Domingos à Lapa, em Lisboa, ou Faiança Battistini, de Maria de Portugal, em homenagem prestada ao pintor e ceramista Leopoldo Battistini, após a sua morte em 1936, pela proprietária da fábrica, D. Maria de Portugal, com quem o artista tinha vivido maritalmente.

Os mesmos painéis apresentam as assinaturas dos dois artistas que realizaram a pintura: Francisco Branco Pinto realizou as cercaduras e João Rodrigues pintou as partes centrais.

Este último artista e sócio da Fábrica Constância foi também colaborador de Battistini, em especial nos painéis da Estação de Caminhos-de-Ferro de Cabeço de Vide-Vaiamonte, de 1930 e realizou uma das últimas obras de género, mas bastante mais rica de cor e efeitos decorativos que a obra de Pinhal Novo”.

*in “Palmela Histórico-Artística. Um inventário do Património concelhio”.*

Painéis Figurativos



Setúbal - Cerca do Convento de Jesus



Rio Frio - Castelo



Rio Frio - Pequeno Alentejano

Painéis Figurativos



Arrábida - Portinho



Setúbal - Castelo de S. Filipe



Rio Frio - Maioral da Gado Bravo, Cabrestos, atravessando uma lagôa



Rio Frio - Varrendo a Eira

## Painéis Figurativos



Setúbal - Trabalhando nas Salinas



Rio Frio - Vala, transporte do vinho em batelões



Setúbal - Pórtico da Igreja de Jesus



Rio Frio - Raparigas Vindimando



Palmela - Antigo Pelourinho

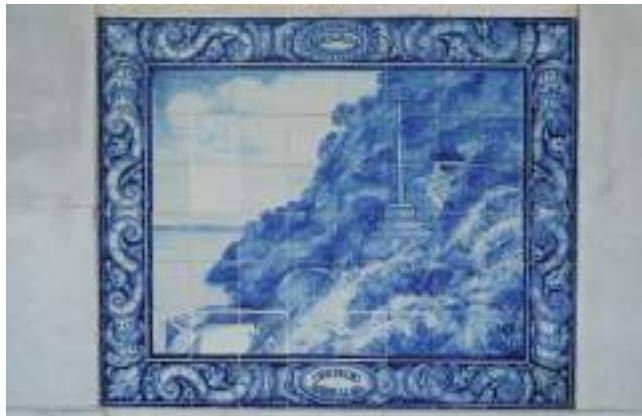


Palmela - Portico da entrada da Igreja se S. Tiago (Castelo)

Painéis Figurativos



Azeitão - Bacalhôa



Arrábida - Cruzeiro sobre a Lapa



Palmela - Moinhos do Castelo

Painéis Figurativos



Vista da Comenda



Rio Frio - Vacas atravessando o Pinhal

Painéis Figurativos



Palmela - Entrada do Castelo



Palmela - Casa onde nasceu Ermenegildo Capêlo



Rio Frio - Recolhendo o Gado

## Painéis Figurativos



Setúbal - Mira Sado

Setúbal - Praça do Bocaje

Setúbal - Doca Comercio



Sesimbra - Consertando Rêdes

## Outros elementos de Interesse Patrimonial



Interior do museu - A Estação



Painel de azulejos "Comboio a vapor", 2004.  
Autoria de Cecília Silva

### Edifício de passageiros - Interior

O Museu Municipal está sediado no interior do edifício de passageiros.

Painéis de azulejos de Cecília Silva

### Edifício de passageiros - Exterior

Placas Relativas aos Prémios "Estações Floridas".

A estação do Pinhal Novo recebeu, em 1946, o 2.º Prémio e diversos Diplomas de Honra no Concurso das Estações Floridas, e cinco prémios no Concurso das Estações Bem Cuidadas.

Dísticos toponímicos em azulejo "PINHAL NOVO"

Placa "SOS Azulejo"

Escultura "Monumento ao Ferroviário", de Laurentino Silva

Depósito de água.

### Outros elementos de interesse patrimonial

Escultura de Laurentino Silva

Depósito de água.

### Fábricas

Fábrica de Cerâmica Constância ou Faiança Battistini, de Maria de Portugal

Viúva Lamego

Atelier Cecília Silva, (Armazém da CP da antiga estação de Palmela)

Toponímia - Desconhecida



Posto de comando  
Autoria do Arq. Cottinelli Telmo  
Classificação como IIM, Imóvel de Interesse Municipal



"Estação de comboios com locomotiva", 2004



Escultura "Monumento ao Ferroviário", 1999.  
Autoria de Laurentino Silva



Placa relativa aos Prémios "Estações Floridas"  
Autoria de Carlos Botelho



Dístico toponímico

## Elvas / Linha do Leste



Edifício de Passageiros

### Edifício de Passageiros - Exterior

#### Património azulejar

22 composições figurativas azulejares

Autoria de Leopoldo Battistini  
Molduras policromas Rocaille

Azulejos padronados em tom acastanhado na fachada principal. Estiveram colocados na fachada virada à plataforma de passageiros, tendo sido recolocados na fachada oposta aquando da encomenda de 1933

[Saiba mais aqui](#)

## Painéis Figurativos



Montado Regional



Porta de S. Vicente

Painéis Figurativos



Arcos Cruzados do Aqueduto



Egreja do Sto Jesus da Piedade

Painéis Figurativos



Uma Feira



Porta da 1ª Muralha sec. XIV

Painéis Figurativos



A Colina e o Forte da Graça

Painéis Figurativos



Lançando o Trigo ao Vento

Painéis Figurativos



Ponte do Rio Caia



Aspeto Panorâmico de Campo-Maior

## Painéis Figurativos



Trexo de Xevora Campo-Maior



Jardim Municipal

Painéis Figurativos



Campo-Maior Porta da Vila



Campo-Maior um Trecho do Rio Xevora

## Painéis Figurativos



Condução de Pasto para a Eira



Gado Pastando

## Painéis Figurativos



Trecho das Muralhas e Fosso



Largo da Misericórdia

## Painéis Figurativos



Aqueduto da Amoreira



A Colina e a Forte da Graça

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de passageiros - Interior

Painéis para afixação de cartazes  
Composições de padrão no átrio/sala de  
espera e na sala do antigo depósito de  
bagagens.

### Edifício de passageiros - Exterior

Composições de padrão no alçado virado ao  
Largo da Estação

Placas relativas aos Prémios “Estações  
Floridas”.

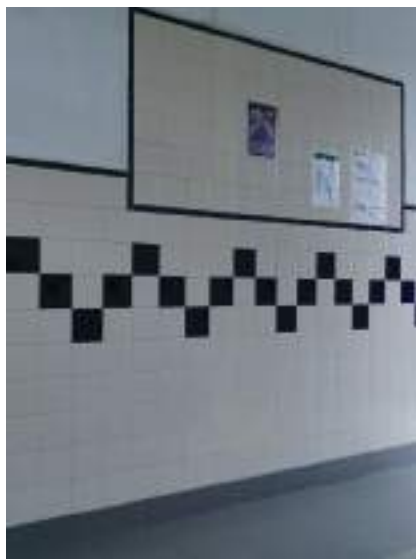


Interior do edifício de  
passageiros

Fotografia de Paula Azevedo  
Acervo IP



Azulejos de padrão



Átrio / sala de espera



Dístico em azulejos e calçada portuguesa com o nome da  
estação

A estação de Elvas recebeu o 1º Prémio no Concurso das Estações Floridas em 1960 e 1962 e diversos Diplomas de Honra nos Concursos das Estações Floridas e das Estações Bem Cuidadas.

Dísticos toponímicos em azulejo “ELVAS”  
Placa “SOS Azulejo”  
Suporte de lanterna

Calçada portuguesa com toponímia  
Relógio de plataforma  
Guindaste  
Depósito de água  
Toma de água



Brasão

Fotografia de Paula Azevedo  
Acervo IP



Brasão de armas da Cidade de Elvas



Placas relativas aos Prémios “Estações Floridas”  
Autoria de Carlos Botelho



Suporte de lanternas

Fotografias de Tiago Gonçalves  
Acervo IP

## Leiria / Linha do Oeste



Edifício de Passageiros

### Edifício de passageiros -Exterior

#### Património azulejar

12 composições azulejares

Autoria de Leopoldo Battistini, a partir de desenhos de Luís Fernandes e Ernesto Korrodi.

Molduras policromas, com elementos vegetalistas que diferem de painel para painel.

Representação de um mapa regional que só encontra paralelo na estação de Vilar Formoso

[Saiba mais aqui](#)

Painéis Figurativos



Fátima



Batalha

Painéis Figurativos



Castelo de Porto de Mós



Costume

Painéis Figurativos



Castelo de Leiria



Leiria, Braço de Armas

## Painéis Figurativos



Capela e Campanário/Castelo de Leiria



Roteiro/Mapa da Região Centro

Painéis Figurativos



Fábrica Maceira



N.S. da Encarnação

Painéis Figurativos



Costume



Senhor Jesus dos Milagres

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de passageiros – Interior

Composições de padrão no átrio/sala de espera e na sala de espera.

### Edifício de passageiros – Exterior

Composições de padrão no alçado virado ao Largo da Estação

Toponímia “LEIRIA”.

O nome de muitas estações está escrito em painéis de azulejos nos alçados do edifício de passageiros.

Placa “SOS Azulejo”

Relógio de plataforma

Calçada portuguesa

Gabarito de carga

Depósito de água

Vedações em cimento armado com desenho atribuído ao Arq. Cottinelli Telmo.



Placa “SOS Azulejo”



Composição padrão, átrio da sala de espera



Calçada Portuguesa



Depósito de água

## Fronteira / Linha de Évora



Edifício de Passageiros

### Edifício de passageiros - Exterior

#### Património azulejar

16 composições azulejares.

Autoria de Leopoldo Battistini

Molduras policromas rocaille de Viriato Silva.

Existem, pontualmente, painéis com albarradas.

Características particulares dos painéis: os painéis do acordeonista e da ceifeira prefiguram algo de único no contexto da azulejaria ferroviária portuguesa ao constituírem-se como figuras de convite que enquadram a entrada principal da estação.

[Saiba mais aqui](#)

## Painéis Figurativos



Mulher acendendo o forno



Homens com animais (burros e ovelhas)



Apanha da azeitona

Painéis Figurativos



Homens com manada de bois



Escudo da Nação



Pastor com rebanho de ovelhas

## Painéis Figurativos



Homem puxando dois cavalos com carro de canudo alentejano



Pastor com rebanho de ovelhas



Homem com vara de porcos

Painéis Figurativos



Regresso do trabalho



Recolha da cortiça



Carro do Feno



Pastor e Três Vacas dentro de água

Painéis Figurativos



Ceifeira



Acordeonista

## Painéis Figurativos



Enfardamento



Homens descansando após jornada de trabalho



Homem e Burro (transportando potes de cerâmica)



Estação de Fronteira

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de Passageiros - Interior

Duas composições de padrão diferentes  
Painel de afixação de cartazes

### Edifício de Passageiros - Exterior

Toponímia “FRONTEIRA”

O nome de muitas estações está escrito em painéis de azulejos nos alçados do edifício de passageiros.

Escudo da Nação

Placas Relativas aos Prémios “Estações Floridas”.

A estação de Fronteira recebeu os seguintes prémios no Concurso das Estações Floridas:

1957 – 4º lugar

1958 – 6º lugar

1959 – 1º Prémio

Placa “SOS Azulejo”

Calçada portuguesa

Cais coberto

Gabarito de carga

Guindaste

Depósito de água

Toma de água

Chafarizes

Placa giratória

Vedações em cimento armado com desenho atribuído ao Arq. Cotinelli Telmo



Composição padrão



Composição padrão



Escudo da Nação



Placa relativa aos Prémios "Estações Floridas"  
Autoria de Carlos Botelho



Placa "SOS Azulejo"



Painel de afixação



Composição padrão



Bilheteira

## Cabeço de Vide-Viamonte / Linha de Évora



Edifício de Passageiros

### Edifício de passageiros - Exterior

Património azulejar

16 composições azulejares.  
Dos 16 painéis só 8 se encontram intactos  
Autoria de Leopoldo Battistini  
Molduras policromas rocaille

Existem, pontualmente, painéis com albar-  
radas e seguintes (nome dado à  
decoreção das áreas sobre as janelas e  
portas)

[Saiba mais aqui](#)

Painéis Figurativos



Duas mulheres diante da Igreja do Espírito Santo (Cabeço de Vide)



Mulher diante do Pelourinho (Cabeço de Vide)

Painéis Figurativos



Cena de trabalho campestre com duas mulheres



Homem com vara de porcos

## Painéis Figurativos



Campinos com cavalos num curso de água



Apanha da azeitona



Cavalos (parcialmente destruído)

Painéis Figurativos



Albarrada



Assinatura



Albarrada

## Painéis Figurativos



Passeio



Pastor (com capa) e rebanho (ovelhas)

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de passageiros – Interior

Composições de padrão



Toponímia



Albarradas

### Edifício de passageiros – Exterior

Toponímia “CABEÇO DE VIDE”

O nome de muitas estações está escrito em painéis de azulejos nos alçados do edifício de passageiros

Escudo da Nação

Placa “SOS Azulejo”

Calçada portuguesa

Cais coberto

Depósito de água

Poço

Toma de água

Chafarizes

Placa giratória

Vedações em cimento armado com desenho atribuído ao Arq. Cotinelli Telmo



Calçada Portuguesa



Composição de padrão



Seguinte  
Nome dado à decoração sob e sobre as janelas e portas



Seguinte  
Nome dado à decoração sob e sobre as janelas e portas



Escudo da Nação



Composição de padrão



Composição de padrão



Placa "SOS Azulejo"

## São Mamede de Infesta / Linha Leixões



Edifício de Passageiros

### Edifício de passageiros - Exterior

Património azulejar

17 composições azulejares.

Autoria de Leopoldo Battistini

Molduras policromas rocaille

Existem, pontualmente, painéis com albaradas

[Saiba mais aqui](#)

## Painéis Figurativos



Painel com albarrada



Mulheres acenando a barcos rabelos (Ponte D. Maria Pia ao fundo)



Mulher junto ao Rio Douro (com Ponte D.Luiz em segundo plano)

Painéis Figurativos



Lavadeira

Mulher a arar a terra

Apanha da azeitona



Apanha da azeitona



Apanha da azeitona

Painéis Figurativos



Mulheres trabalhando no campo e carro de bois

## Painéis Figurativos



Barco rabelo junto ao Porto com a Ponte D. Luiz em segundo plano



Junta de bois transportando pipa



Barco Rabelo

## Painéis Figurativos



Mulher com molho de feno debaixo do braço



Monumento



Pérgola



Escudo da Nação

## Painéis Figurativos



Painel com albarrada



Pastor com rebanho



Homem com parelha de bois e homem e mulher caminhando juntos

Painéis Figurativos



Mulher acenando



Painel decorativo

Painéis Figurativos



Mulheres carregando fardos de feno



Albarrada

Painéis Figurativos



Albarrada

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de passageiros – Exterior

Toponímia “S. MAMEDE DE INFESTA”

O nome de muitas estações está escrito em painéis de azulejos nos alçados do edifício de passageiros

Escudo da Nação

Placa “SOS Azulejo”

Calçada portuguesa

Relógio de plataforma

Cais coberto

Vedações



Toponímia



Placa “SOS Azulejo”



Relógio de plataforma



Toponímia em calçada portuguesa

## Leça do Balio / Linha Leixões



Edifício de Passageiros

### Edifício de passageiros - Exterior

Património azulejar

17 composições azulejares.

Autoria de Leopoldo Battistini

Molduras policromas

Existem, pontualmente, painéis com albaradas

[Saiba mais aqui](#)

## Painéis Figurativos



Seguinte  
Nome dado à decoração sob e sobre as janelas e portas



Barco rabelo com Ponte D. Luiz

Painéis Figurativos



Mulher com junta de bois



Escudo da Nação



Mulher ceifando

Painéis Figurativos



Mulheres na lavoura



Paisagem com árvore

Painéis Figurativos



Mulher lavando roupa junto de azenha



Mulheres na lavoura



Painel decorativo

## Painéis Figurativos



Mulheres ceifando



Seguinte  
Nome dado à decoração sob e sobre as janelas e portas



Homem fumando

## Painéis Figurativos



Seguinte  
Nome dado à decoração sob e sobre as janelas e portas  
A esquerda painel com homem fumando  
A direita, painel com homens carregando cestos com uvas

## Painéis Figurativos



Homem com vara de porcos



Homem cortando lenha



Homens carregando cestos com uvas

Transporte das uvas em carro de bois

Barco rabelo no Douro, com Ponte D. Maria

Painéis Figurativos



Homem cortando lenha



Paisagem com árvore

Painéis Figurativos



Painel decorativo



Cena de namoro



Toponímia

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de passageiros – Exterior

Toponímia “LEÇA DO BALIO”

O nome de muitas estações está escrito em painéis de azulejos nos alçados do edifício de passageiros

Escudo da Nação

Placa Estações Floridas

Placa “SOS Azulejo”

Calçada portuguesa

Cais coberto

Vedações



Toponímia

### Edifício das instalações sanitárias – Exterior

Composições de padrão



Placa Estações Floridas  
Autoria de Carlos Botelho



Edifício das instalações sanitárias – Exterior



Edifício das instalações sanitárias - Composição de padrão



Toponímia calçada portuguesa

## São Gemil / Linha de Leixões



Estação de Passageiros

### Edifício de passageiros - Exterior

Património azulejar

Composições de padrão  
Autoria de Leopoldo Battistini

[Saiba mais aqui](#)

## Painéis Decorativos



Composição de padrão



Composição de padrão



Composição de padrão



Composição de padrão

## Painéis Decorativos



Calçada portuguesa



Composição de padrão

## Painéis Decorativos



Friso decorativo



Friso decorativo

Painéis Decorativos



Toponímia



Escudo da Nação



Friso decorativo

## Painéis Decorativos



Fachada lateral direita:  
(destruído na sua quase totalidade)

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de passageiros – Exterior

Toponímia “S. GEMIL”

O nome de muitas estações está escrito em painéis de azulejos nos alçados do edifício de passageiros

Escudo da Nação  
Placa “SOS Azulejo”

Calçada portuguesa  
Cais coberto



Escudo da Nação



Toponímia



Placa "SOS Azulejo"



Composição de padrão

## Leixões / Linha Leixões



Edifício de Passageiros

### Edifício de passageiros - Exterior

Património azulejar

Composições de padrão  
Autoria desconhecida

[Saiba mais aqui](#)

## Painéis Decorativos



Composições de padrão



Composições de padrão



Composições de padrão



Composições de padrão

Painéis Decorativos



Composições de padrão



Composições de padrão



Composições de padrão

## Painéis Decorativos



Composições de padrão



Composições de padrão

Painéis Decorativos



Toponímia



Painel decorativo

## Painéis Decorativos



Composições de padrão

## Outros elementos de Interesse Patrimonial

### Edifício de passageiros – Exterior

Toponímia “LEIXÕES”

O nome de muitas estações está escrito em painéis de azulejos nos alçados do edifício de passageiros

Placas Estações floridas - 5  
6 prémios

Placa “SOS Azulejo”

Escudo da Nação com esfera armilar em granito

Calçada portuguesa

Cais coberto

Depósito de água

Toma de água



Escudo da Nação. Autoria de António Ribeiro  
Fábrica Sant'Anna, 1938

### Edifício de passageiros – Interior

Composições de padrão



Relógio da plataforma

Placas Estações Floridas  
Autoria de Carlos Botelho



## Protocolo de cooperação com o projeto SOS azulejo

No dia 28 de outubro de 2014, foi assinado um Protocolo de Cooperação entre a ex-REFER e a Polícia Judiciária, através da Escola de Polícia Judiciária, que integra o Museu de Polícia Judiciária, estabelecendo

formas de cooperação de modo a alcançar, no domínio da missão do Projeto SOS Azulejo, a proteção mais eficaz possível ao património azulejar associado à rede ferroviária nacional.

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.



# Ações de Conservação e Restauro

## Geral

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, dessalinização, consolidações, estabilizações, colagens e reintegrações cromáticas.

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.

## Princípios de intervenção mínima

Teoricamente, quando se procede ao restauro de uma peça ou conjunto, nenhuma parte original deve ser removida.

Caso não seja de todo possível evitar a remoção, deve-se reduzir ao mínimo indispensável a remoção de partes originais.

Da mesma forma, só devem ser adicionados materiais ou elementos não originais na medida do estritamente necessário.

Sempre que possível deve ser mantida a decoração original (incisões, pinturas, revestimentos metálicos ou outros, embutidos, etc.).

Em geral, todos os materiais e partes não originais devem poder ser removidos sem que esta ação afete a integridade da peça original.

Sempre que possível deve-se ter em mente a reversibilidade dos materiais e intervenções.

As intervenções de conservação e restauro devem ser totalmente documentadas (estado de conservação, ações desenvolvidas, estado após intervenção, intervenientes, fichas de produto, etc.)

2015

Linha de Leste

Conservação e Restauro dos painéis azulejares da Estação Ferroviária de Elvas.  
Conservação Ao Quadrado, Lda.

No Relatório de Intervenção na Estação de Elvas, elaborado pela empresa Conservação ao Quadrado lê-se:

Introdução

Este Relatório de Intervenção, redigido segundo o Decreto-Lei nº 140/2009 de 15 de junho, elabora detalhadamente a intervenção a realizada sobre o conjunto azulejar, constituído por quarenta e dois painéis individuais dividido em dois alçados, situados no exterior da estação de comboio de Elvas. Este rege-se segundo as normas éticas em vigor para o património cultural e revestimentos cerâmicos.

Objetivos de intervenção

Conservação e restauro - De acordo com o Caderno de Encargo e Memória Descritiva e Justificativa em paralelo com os princípios éticos de intervenções em património conduzem-nos numa primeira fase à intervenção mínima, principalmente de manutenção e conservação preventiva, indispensável ao estabelecimento da integridade e durabilidade do bem, minimizando o impacto no edificado e no funcionamento de área.

No entanto, após a avaliação feita do estado de conservação dos diversos conjuntos de painéis, deve-se referir a importância de levar a cabo uma intervenção mais profunda e de carácter de restauro.

Os problemas graves encontrados assim o ditam e a necessidade de se proceder a uma intervenção o mais rápido possível de modo a suspender a degradação grave que os atinge e evitar danos irreparáveis e irreversíveis.

As características dos diferentes materiais implicam metodologias e estratégias de intervenção coerentes e distintas, quer nos trabalhos preliminares quer nas diferentes frentes de atuação com o objetivo principal de conservar e salvaguardar todos os materiais originais existentes. As patologias verificadas são frequentes neste tipo de edificação e as diversas ações a promover visam não só minimizar os efeitos dessas mesmas, mas também, e sobretudo, atuar nos mecanismos que as provocam.”



Fecho de juntas



Reintegração cromática



Fecho de juntas

2018

## Linha do Oeste

Conservação e Restauro dos painéis azulejares das Estações Ferroviárias de Caldas da Rainha, Valado, Outeiro, Bombarral, Mafra, Leiria e Óbidos.

Conservação e Restauro

No texto da Candidatura da Cinábrio aos Prémios SOS Azulejo 2019, lê-se:

### Estações

Estação de Leiria - Em 1935 foram executados, na Oficina Battistini, os 11 painéis da Estação de Leiria, com desenhos de Ernesto Korrodi e Luís Fernandes. Os temas são locais e regionais, e representam: a igreja de Nossa Senhora da Encarnação, a Capela e o Campanário (Castelo de Leiria), o Castelo de Leiria (frente), o Santuário do Senhor Jesus dos Milagres, Fátima, Maceira, Costume, Batalha, e o Castelo e Vila de Porto de Mós. Um dos painéis, com o tema "Roteiro", reproduz um postal com um mapa da região, indicando os principais pontos de interesse, a distância entre eles, assim como pequenas imagens dos principais motivos de visita. O relógio da estação, no centro da fachada do cais de embarque, encontra-se emoldurado por um painel com o brasão de Leiria.

### Conclusões

A intervenção de conservação e restauro dos painéis azulejares de sete das estações dos caminhos-de-ferro da Linha do Oeste teve em conta a especificidade de cada obra, tanto a nível artístico, histórico, material e estético, como do seu estado de con-



Estação de Leiria  
Limpeza da superfície: remoção de pingos de tinta

servação e localização. O cumprimento dos princípios éticos e deontológicos que regem a profissão de Conservador Restaurador, definiram todo o processo.

A intervenção teve como principal objetivo a salvaguarda da obra de arte e a garantia de continuidade da sua identidade.

Os tratamentos efetuados orientaram-se por princípios de intervenção mínima, compatibilidade e reversibilidade. Limitou-se a intervenção ao indispensável, utilizando um número restrito de produtos, materiais e técnicas, selecionados pela sua estabilidade,

reversibilidade e inalterabilidade temporal, assim como pela sua compatibilidade com os materiais originais. Foi respeitada a autenticidade dos materiais originais, evitando a utilização de materiais e técnicas que os modifiquem definitivamente, quer quanto à composição, quer quanto ao aspeto estético.

Os materiais e técnicas a utilizar tiveram em linha de conta a não limitação ou impedimento de futuras intervenções. A possibilidade de se efetuar uma primeira abordagem material e tecnológica a estas obras, constituiu um desafio.

A falta de estudos relacionados com azulejos do início do século XX coloca bastantes dificuldades no que concerne não só ao estudo comparativo, como à definição de uma metodologia de investigação. Os primeiros passos estão dados, e o estudo continua em curso, numa tentativa de trazer novas informações, não só sobre os materiais utilizados na produção dos azulejos, como na procura de elementos caracterizadores e tipificadores das diferentes fábricas envolvidas na produção.

Foram recolhidas amostras de vidro em alguns dos painéis. As amostras foram retiradas em zonas de lacuna, com o objetivo de tentar abranger a paleta utilizada nos diferentes painéis de cada estação. Não foi possível recolher amostras de todas as cores, pois estas só foram retiradas de zonas de lacuna.

A observação das amostras foi efectuada microscopia óptica. Esta observação teve como objetivo analisar o vidro (superfície

e corte), nomeadamente a distribuição dos pigmentos na matriz vítrea, o seu estado de conservação e a presença de colonização biológica e sais.

A observação do corte permitiu identificar dois tipos de distribuição de cor: pigmentos difundidos no vidro resultando num aspecto translúcido, enquanto outros formam uma camada superficial, bem definida e de maior opacidade.

Até ao momento ainda não foi possível analisar todas as amostras por microscopia de varrimento com espectrometria de raios X por dispersão de energia (SEM-EDS). A informação recolhida é uma mais-valia, não só para a azulejaria ferroviária, como para o conhecimento da azulejaria portuguesa, e servirão de apoio para a conservação e restauro destas obras, permitindo uma abordagem alicerçada no estudo material e técnico dos azulejos.”

[Saiba mais aqui](#)

#### Linha de Leixões

“A intervenção de conservação e restauro dos painéis azulejares da Estação de São Mamede de Infesta, teve em conta a especificidade da obra, tanto a nível artístico, histórico, material e estético, como do seu estado de conservação e localização. O cumprimento dos princípios éticos e deontológicos que regem a profissão de Conservador Restaurador, definiram todo o processo. A intervenção teve como principal objetivo a salvaguarda da obra de arte e a garantia de continuidade da sua identidade.

Os tratamentos efetuados orientaram-se por princípios de intervenção mínima, compatibilidade e reversibilidade. Limitou-se a intervenção ao indispensável, utilizando um número restrito de produtos, materiais e técnicas, selecionados pela sua estabilidade, reversibilidade e inalterabilidade temporal, assim como pela sua compatibilidade com os materiais originais. Foi respeitada a autenticidade dos materiais originais, evitando a utilização de materiais e técnicas que os modifiquem definitivamente, quer quanto à composição, quer quanto ao aspeto estético. Os materiais e técnicas a utilizar tiveram em linha de conta a não limitação ou impedimento de futuras intervenções.”  
Cinábrio, Relatório 2020



Painel antes da intervenção. (Azulejos removidos e acondicionados pela IP)



Limpeza do tardo



Preenchimento de lacunas - vidro



Limpeza do tardo



Colagens



Apanelamento – após limpeza do tardo, limpeza da superfície, colagens, preenchimento de lacunas ao nível do vidro e reposição de volumes (chacota)



Limpeza do tardo



Limpeza do tardo



Preenchimento de lacunas – vidro



Após a intervenção



Colagens

Saiba mais...

<https://www.facebook.com/cinabrio>  
[https://www.instagram.com/cinabrio\\_restauero/](https://www.instagram.com/cinabrio_restauero/)  
<https://www.facebook.com/cinabrio/photos/pb.100063516791623.-2207520000./3909994269022962/?type=3>  
<https://www.facebook.com/cinabrio/photos/pb.100063516791623.-2207520000./5256713564351019/?type=3>

## Prémios e Reconhecimentos

2009 – Imóvel de Interesse Municipal  
Torre de Sinalização e Manobra da Estação de Pinhal Novo  
Projetada pelo Arq. Cottinelli Telmo e inaugurada em outubro de 1938

2013 – Prémio Intervenção de Conservação e Restauro SOS Azulejo  
Pelo contributo para a valorização do património azulejar na reabilitação dos painéis das Estações do Pinhão e de Porto São Bento

2014 – Prémio Brunel Awards 2014  
Projeto de Reabilitação de Painéis de Azulejo da Estação de Porto São Bento

2016 – Prémio Boas Práticas SOS Azulejo  
Pelo trabalho desenvolvido na preservação do património azulejar, pelas ações na área da segurança (inventariação – manutenção – proteção).

2019-2020 – Prémio “Intervenção de Conservação e Restauro”.  
Pelo trabalho “Linha do Oeste – Conservação e Restauro dos painéis azulejares das estações de Caldas da Rainha, Valado, Outeiro, Bombarral, Mafra, Leiria e Óbidos”.  
Refere-se aos conjuntos figurativos intervencionados que revestem os edifícios de passageiros maioritariamente ao nível do rés-do-chão e na zona das plataformas, representando uma iconografia e etnografia simples e direta – espaços bucólicos, figuras, monumentos, tradições e trabalhos campestres, perpetuando tradições e memórias das realidades regionais

OBS - *Excecionalmente neste ano o Prémio foi bianual devido à pandemia*

2021 – Prémio “Trabalhos de Divulgação SOS Azulejo 2021”  
Pelo trabalho desenvolvido nas Rotas dos Azulejos - Património Azulejar nas Estações Ferroviárias

## Notas Biográficas

### Arquitetos e Artistas Plásticos

#### **Carlos Botelho**

Lisboa, 18 de setembro de 1899 - Lisboa,  
18 de agosto de 1982  
Pintor

Pintor, ilustrador, decorador e autor de banda desenhada, referência do Modernismo em Portugal.

Apesar de manter alguma atividade artística na sua juventude, publicando banda desenhada e colaborando assiduamente com alguns periódicos, Botelho ingressa na Escola de Belas-Artes de Lisboa apenas aos 30 anos, desistindo um ano depois descontente com o ensino académico de pendor clássico. Como pintor, foi como retratista da sua Lisboa natal que mais se distinguiu. O seu atelier na Costa do Castelo, onde trabalhou desde 1930, proporcionou-lhe a inspiração para captar as cores e a luminosidade que caracterizam a capital portuguesa. É autor das placas relativas aos prémios “Estações floridas” patentes em várias estações ferroviárias.

[Saiba mais aqui](#)

#### **Cecília Silva**

Lisboa, 11 de fevereiro de 1961

Curso de Cerâmica da Escola de Artes Decorativas Antonio Arroio, Lisboa (1977 a 1980), onde foram seus professores Querubim Lapa, Lurdes de Castro, Manuel de Sousa e José Falardo.

Em 1980 trabalha na Fábrica Viúva Lamego e, a partir de 1981, começa a produzir peças originais em atelier próprio.

Painel da minha autoria que se encontra na Estação de Tavira Reprodução de painel geométrico na Estação de Beja. Restauro da parte interior do painel que se encontra na estação de Sines e que representa Porto Covo.

### **Ernesto Korrodi**

Zurique, 31 de janeiro de 1870 - Leiria, 3 de fevereiro de 1944  
Arquiteto

Concluiu muito novo o ensino primário e secundário e ingressou na Escola de Arte Industrial onde obteve o diploma no final de 1888, interessando-se, desde logo, pela Arqueologia.

Concorreu a um cargo para professor de Desenho, anunciado no consulado de Portugal em Berna, e em 1889 foi colocado na Escola Industrial de Braga onde permaneceu cinco anos.

Em Braga, para além do ensino, dedicou-se ao estudo de monumentos, igrejas, e palácios, sendo transferido, em 1894, para a Escola Industrial de Leiria onde, de imediato, se dedicou nas suas horas vagas, ao minucioso levantamento do que restava das ruínas do Castelo.

O seu empenho em defesa do Castelo de Leiria conduziu à sua classificação como Monumento Nacional em Em 1905, foi nomeado diretor da Escola Industrial de Leiria.

Para além do ensino e do estudo de monumentos históricos, desde cedo se dedicou à arquitetura, como autodidata, e em 1899 já era sócio da Real Associação dos Arquitetos e Arqueólogos, bem como da Associa-

ção dos Engenheiros Civis Portugueses. Os seus projectos de arquitectura estendem-se por todo o país e foi agraciado com dois Prémios Valmor, em 1910 e em 1917. Criou em Leiria uma pequena escola de cantaria artística, a expensas suas, e esta viria a transformar-se numa grande oficina de verdadeiros artistas cujo trabalho, na sua maior parte, era passado à pedra sob modelação sua. Esses trabalhos de cantaria enriqueceram não só as obras por si projetadas, como as de outros arquitetos por todo o país.

Em 1926, foi-lhe concedido pelo Governo português, o título de Arquitecto. Em 2003, foi criado em Leiria o Prémio Korrodi destinado a dinamizar a preservação e reabilitação de imóveis degradados e contribuindo, ao mesmo tempo, para homenagear a sua obra.

[Saiba mai aqui](#)

Fernando Perfeito de Magalhães  
Marco de Canaveses, 20 de julho de 1880  
– Lisboa, 29 de janeiro de 1958.  
Arquiteto

A sua carreira focou-se sobretudo no mundo dos caminhos-de-ferro, desde estações (mais de 300 projetos), bairros ferroviários, dispensários antituberculosos, entre outros, com algumas divagações pela construção de habitação particular. Em 1909 é nomeado para o Serviço de Estudos e Construção dos Caminhos-de-Ferro do Minho e Douro, onde conclui o projeto para o caminho-de-ferro entre a Régua e Lamego. Em 1923, com a criação da Divisão de Construção

da Companhia, é chamado para integrar o quadro de arquitetos.

### **Francisco Branco Pinto**

Pintor e ceramista.  
Expôs na Sociedade Nacional de Belas Artes em 1941, 1944, 1945, 1946, 1948 e 1950.  
Trabalhou na Fábrica Constância - Fábrica Battistini, na produção dos azulejos da estação de Pinhal Novo.

### **João Pedro do Carmo Fialho**

Lisboa, 3 de julho de 1953  
Arquiteto

João Pedro do Carmo Fialho (1953) é um arquiteto e engenheiro estrutural de inúmeros edifícios, com uma carreira iniciada em 1977.

Integra a empresa ENARCO, Gabinete de Engenharia e Arquitetura, Lda. desde 1978. Bolseiro do Instituto Nacional de Investigação Científica entre 1987 e 1991. Doutorou-se em 1992 em Coberturas de Grande Vão.

Professor na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa desde 1996.

### **João Rosa Rodrigues**

Pintor

João Rodrigues foi sócio da Fábrica Constância, e também colaborou com Leopoldo Battistini, em especial nos painéis da Estação de Caminho-de-ferro de Cabeço de Vide, datados de 1930.

## **José Ângelo Cottinelli Telmo**

Lisboa, 13 de novembro 1897 - Cascais, 18 de setembro 1948

Arquiteto

1918 — Integra o projeto cinematográfico Lusitania-Film, com Leitão de Barros, entre outros.

1923-1948 — Arquiteto da Companhia de Caminhos-de-Ferro-Portugueses (CP).

1934-1939 — Arquiteto da Comissão das Construções Prisionais.

1938-1940 — Integra a Comissão Organizadora das Comemorações dos Centenários.

1938-1942 — Diretor da revista oficial do Sindicato Nacional dos Arquitetos.

1938-1940 — Arquiteto-chefe da Exposição do Mundo Português.

1941 — É nomeado, por Raul Lino, vogal da Academia Nacional de Belas-Artes.

1941-1945 — Integra a Comissão Administrativa do Plano de Obras da Praça do Império e da Zona Marginal de Belém.

1941-1948 — Arquiteto-chefe da Comissão Administrativa do Plano de Obras da Cidade Universitária de Coimbra (sendo substituído, após a sua morte, por Cristino da Silva).

1941-1945 — Secretário da Direção do Sindicato Nacional dos Arquitetos.

1945-1948 — Presidente do Sindicato Nacional dos Arquitetos.

1947-1948 - Presidente da Comissão Executiva do I Congresso Nacional de Arquitetura.

Destacamos as seguintes obras de Cottinelli Telmo na CP, Caminhos de Ferro Portugueses:

Edifícios de passageiros das estações ferroviárias de Coimbra Cidade (1923-1931);

Tomar (1928-1931);

Carregado (1930-1931);

Azambuja (1934-1935);

Vila Real de Santo António (1936-1945) e Curia (1937-1944);

ex-estação fluvial do Sul e Sueste, Lisboa (1928-1932);

Escola Camões, no Entroncamento (1923-1928);

Bairro Camões, no Entroncamento (1924-1927);

Colónia de Férias da Praia das Maçãs (1942-1943);

vários Armazéns de Víveres e vários Postos de Comando.

O quotidiano dos trabalhadores ficou registado nos documentários de Cottinelli Telmo: "Gente de Via" e "Máquinas e Maquinistas", ambos de 1938 e "Obras de Arte", de 1939.

## **Laurentino Silva (Camarro)**

1958

Pintor e Escultor

## Refêrências Bibliográficas

- ABRAGÃO, Frederico de Quadros, “Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história”, [S.l.]: CP, 1956;
- CALADO, Rafael Salinas, ALMEIDA, Pedro Vieira de, “Aspectos Azulejares na Arquitectura Ferroviária Portuguesa”, Caminhos de Ferro Portugueses, EP, [Lisboa], 2001;
- CALDERÓN, José Luis Mingote, “Da fotografia ao azulejo”, Museu Nacional de Soares dos Reis e Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2015/2016;
- COSTA, Carlos Mendes da – “O turismo e os caminhos de ferro”. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1070, Lisboa, 16 de julho de 1932;
- FERRO, António, “Turismo Fonte de Riqueza e de Poesia”, Edições S.N.I., Lisboa, 1949;
- GOMES, Gilberto, GOMES, Rosa – “Os caminhos de Ferro em Portugal” 1856-2006, CP, 2006;
- LÁZARO, Alice, “Leopoldo Battistini: Realidade e Utopia”, Vírgula (chancela Sítio do Livro), Lisboa, reedição 2011;
- LEITÃO, Joaquim, “Harmonia Latina”, Publicações dos Anais das Bibliotecas, Museus, e Arquivo Municipal; XIV, Lisboa, 1936;
- LOUREIRO, José Carlos, “O azulejo. Possibilidades da sua reintegração na arquitectura portuguesa”, Edição Caleidoscópico, março 2012 (2ª edição);
- LOURENÇO, Tiago Borges, “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;
- MECO, José – “Azulejaria Portuguesa”. Coleção Património Português, Bertrand Editora, Lda., 1985.
- Idem – O Azulejo em Portugal. Publicações Alfa, S.A., Lisboa, 1989;
- NERY, Eduardo – “Apreciação Estética do Azulejo”; Edições INAPA, 2007;
- PEREIRA, Hugo Silveira, “Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)”, Porto: FLUP. Tese de mestrado, 2008;
- PEREIRA, Paulo – “História da Arte Portuguesa, Volume 3”. Temas e Debates, 1997;
- PIMENTEL, Frederico Augusto, “Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses”, Lisboa: Tipografia Universal, 1892;
- PINHARANDA, João, “Pinturas com luz: alguns pintores portugueses contemporâneos”, Lisboa: EDP — Eletricidade de Portugal, 1997;
- SANTOS SIMÕES, J. M. dos, “Azulejaria em Portugal nos séculos XV e XVI”. Introdução geral, FCG, Lisboa, 1990, 2ª edição;
- SERRÃO, Vítor e MECO, José, “Palmela Histórico-Artística. Um inventário do Património concelhio”, Palmela-Lisboa: C. M. Palmela, Ed. Colibri, 2007;
- “Sala-Museu Leopoldo Battistini”, edição da Escola Industrial Marquês de Pombal, Lisboa, 1969;
- Vários autores, “História Recente da Ferrovia em Portugal”, (TrainSpotter – Edição n.º XIII – fevereiro de 2022)
- Vários autores, 1910-2010. O caminho de ferro em Portugal, CP/REFER, 2010.
- Vários autores, “Vias de Ferro – A Infra-Estrutura Ferroviária Portuguesa” (REFER – outubro de 2006).

### Fontes

IET 50, Instrução de Exploração Técnica 50, Rede Ferroviária Nacional, Entrada em Vigor 28 de abril de 2019

[http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1934/N1124/N1124\\_item1/P1.html](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1934/N1124/N1124_item1/P1.html)

[http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/RaridadesBibliograficas/HarmoniaLatina/HarmoniaLatina\\_item1/P36.html](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/RaridadesBibliograficas/HarmoniaLatina/HarmoniaLatina_item1/P36.html)

[http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1934/N1112/N1112\\_master/GazetaCFN1112.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1934/N1112/N1112_master/GazetaCFN1112.pdf)

<https://mfls.blogs.sapo.pt/tag/leopoldo+battistini/> Memórias e Arquivos da Fábrica de Loíça de Sacavém

<https://redeazulejo.letras.ulisboa.pt/pesquisa-az/azinfnitum.aspx?pesquisa-Geral=1>

<https://www.esmp.pt/inicio/historia/> Escola Secundária Marquês de Pombal/ Sala-Museu Leopoldo Battistini

[https://www.cm-leiria.pt/uploads/document/file/4029/Ernesto\\_Korrodi\\_-\\_Roteiro\\_na\\_cidade\\_de\\_Leiria.pdf](https://www.cm-leiria.pt/uploads/document/file/4029/Ernesto_Korrodi_-_Roteiro_na_cidade_de_Leiria.pdf)

### SIPA

#### Rotas dos Azulejos

<https://www.ippatrimonio.pt/pdfs/flipbook/RotaJorgeColaco/index.html>

<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pdfs/flipbook/RotaGilbertoRenda/index.html>

<https://www.ippatrimonio.pt/pdfs/flipbook/RotasdosAzulejosLinhadoMinho/index.html>

<https://www.ippatrimonio.pt/pdfs/flipbook/RotasdosAzulejosLinhadoNorte/index.html>

#### Arquivos

Arquivo Histórico da CP  
Arquivo Fotográfico IP  
Arquivo Técnico IP

### Créditos Fotográficos

Acervo Infraestruturas de Portugal  
Acervo Municipal da Câmara de Matosinhos

## Agradecimentos

Professora Alice Lázaro

Professor José Meco

Professor José Sendão  
Escola secundária Marquês de Pombal

Professor Nuno Albano  
Escola secundária Marquês de Pombal

CP, Comboios de Portugal

Câmara Municipal de Matosinhos

## Ficha Técnica

Rotas **dos Azulejos**

### Rota **Autoria** **Leopoldo Battistini**

Propriedade

Infraestruturas de Portugal, SA



Conceção e Desenho Gráfico

Infraestruturas de Portugal, SA  
Edição, fevereiro de 2023

Conteúdos

IP Património  
CP, Comboios de Portugal

Colaboração

CP, Comboios de Portugal



---

# Anexos

---

## ANEXO I

### Estações Floridas

Desde a inauguração do caminho-de-ferro em Portugal que praticamente todas as estações passaram a apresentar uma pequena área ajardinada.

“Estações floridas” foi o nome dado ao concurso instituído em 1941, no tempo do Estado Novo, através do SPN – Secretariado da Propaganda Nacional que em 1944 passou a intitular-se SNI - Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo.

O objetivo era estimular o bom gosto na ornamentação floral das estações dos nossos caminhos-de-ferro e revelar aos turistas estrangeiros um aspeto bem característico do nosso bom gosto e temperamento artístico.

O SPN, órgão máximo da propaganda do regime, foi criado em 1933 e dirigido, durante os primeiros dezasseis anos, por António Ferro (1895-1956), escritor e jornalista.

Ao longo das décadas de 30 e 40 fundou o Museu de Arte Popular, organizou várias iniciativas culturais, tais como, exposições de arte popular e restauro de monumentos e lançou vários concursos: da aldeia mais portuguesa de Portugal, das montras, este no âmbito da Campanha do Bom Gosto, do Garfo d’Oiro, para o melhor estabelecimento de restauração e o concurso das Estações Floridas de Caminho-de-Ferro.

O concurso das Estações Floridas realizava-se na Primavera e destinava-se a distinguir as três estações de caminho-de-ferro que, entre todas as das várias Companhias de caminho-de-ferro, apresentassem a melhor decoração floral.

As “Bases para o Concurso das Estações Floridas” ficaram definidas do seguinte modo: até ao fim do mês de abril cada Companhia indicava aos serviços de Turismo do Secretariado os nomes das estações inscritas para o Concurso. Para evitar a dispersão de tempo por parte do Júri com visitas a estações cujo valor ornamental não fosse digno de exame, cada Companhia fazia, durante o mês de maio, uma eliminação preliminar entre as estações da sua jurisdição apurando as três melhores a apresentar no concurso final.

O júri era constituído por quatro elementos designados pelo Secretariado: um artista ou homem de letras, um engenheiro agrónomo ou técnico de floricultura/silvicultura, um representante da Direção Geral dos Caminhos de Ferro e um funcionário dos Serviços de Turismo do SPN (voto de qualidade).

Os prémios eram entregues na sede do Secretariado / Palácio Foz e estavam presentes

todos os chefes das estações distinguidas. Os prémios pecuniários de 2500\$00, 1500\$00 e 1000\$00 eram atribuídos às três estações com os jardins melhor arranjados e, às estações cujo arranjo floral merecia uma distinção, eram concedidos diplomas de honra. Prémios de persistência, no valor de 500\$00 cada, eram entregues às estações que tivessem recebido diplomas de honra em três anos consecutivos. Este concurso teve como fonte de inspiração o britânico Albert Loweth, radicado em Sintra, que introduziu em 1927, um concurso de estações floridas para a Linha de Sintra, à semelhança do que se fazia nas estações ferroviárias de vários países europeus, nomeadamente em Inglaterra, como na estação ferroviária de *Nottinghamshire*.\*

Em julho de 1929, o Boletim da CP publicou os resultados obtidos num concurso realizado apenas entre as estações desta Linha, tendo a estação das Mercês recebido o 1º prémio no valor de 800 escudos e uma taça oferta da joalheria W. Sarmento.

A estação de Sintra ficou em 5º lugar e recebeu um prémio no valor de 100 escudos e uma medalha oferecida pela Companhia Italiana de Turismo, o que reflete a importância do turismo nessa Linha. Ao mesmo tempo que

o Boletim divulgava os resultados, incentivava o pessoal que trabalhava noutras linhas da Companhia a ter o mesmo cuidado com os jardins das estações e publicando artigos relacionados com jardinagem, dando conselhos sobre o tipo de plantas a cultivar e os cuidados a ter com as mesmas.

A partir de 1941 passaram a ser colocadas placas cerâmicas nas estações premiadas, nos edifícios de passageiros, nas fachadas viradas ao jardim com indicação do ano e posição no concurso.

Com projeto do artista plástico Carlos Botelho (1899-1982) o desenho apresenta uma composição constituída por uma cartela de cantos enrolados e, ao centro, uma reserva oval onde se insere a inscrição com o tipo de prémio e o ano correspondente.

Estes troféus foram produzidos na Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego. Nos anos 70 a designação do concurso passou a designar-se “Estações bem cuidadas”.

O concurso não se realiza há várias décadas



Desenho políptico realizado a lápis de cor por Carlos Botelho (1899-1982).

É uma composição constituída por uma cartela de cantos enrolados e, ao centro, uma reserva oval onde se insere a inscrição com o tipo de prémio e o ano correspondente.

Fonte: “Correspondência relativa ao Concurso “Estações Floridas” / Torre do Tombo



Placas cerâmicas concebidas para serem colocadas nos edifícios de passageiros das estações galardoadas com os prémios atribuídos às Estações Floridas, concurso instituído em 1941, no tempo do Estado Novo, através do SPN – Secretariado da Propaganda Nacional.

Estes troféus foram produzidos na fábrica de cerâmica Viúva Lamego.

## ANEXO II

### Outros Elementos de Interesse Patrimonial

O património industrial abrange todos os elementos que possuam valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico e compreende no caminho-de-ferro os bens materiais, móveis e imóveis, e imateriais, que possibilitavam e possibilitam a viagem por comboio.

A IP-Infraestruturas de Portugal, a CP-Comboios de Portugal e o Museu Nacional Ferroviário têm atualmente à sua guarda grande parte dos objetos que chegaram até nós e que urge proteger, valorizar e divulgar.

Tradicionalmente, nas estações, entre as infraestruturas de apoio necessárias ao transporte de passageiros e mercadorias, destacamos:

- o edifício de passageiros, com as bilheteiras, salas de espera, o depósito de bagagens, e gabinetes para funcionários
- o pequeno edifício dos sanitários
- o cais coberto e descoberto
- a rotunda de carruagens e locomotivas, com a sua placa giratória e as plataformas com cobertura apoiada em altos pilares, soluções e variantes possíveis graças aos materiais utilizados, para facilitar a dispersão dos fumos originados pelas locomotivas a vapor.

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

Uma referência especial ao azulejo, material de eleição no revestimento parietal dos edifícios de passageiros.

Completam a “paisagem ferroviária”:

- o jardim, que foi durante décadas, objeto do concurso das “Estações Floridas”
- os depósitos e tomas de água e
- os dormitórios e casas para o pessoal.

No exterior, o “Largo da Estação”, local de transição, de chegada e partida dos transportes complementares.

Ao longo da sua história, o caminho-de-ferro tem fomentado o aparecimento de novos objetos de uso específico e a recriação de outros aplicados a novas situações.

A abundância desses objetos, a sua funcionalidade e a coerência formal com que foram e são estudados justificam uma leitura do papel do design nas atividades relacionadas com o universo ferroviário.

Com a industrialização, o ferro, material milenário, é reinventado devido à descoberta da sua estrutura molecular, permitindo a conceção e produção de peças em grande escala, entre as quais se contam algumas de acervo miúdo como lanternas, balanças, carrinhos de transporte de bagagens e peças maiores como guindastes, depósitos de água, tomas de água, gabaritos de carga, sinais e, ainda, mobiliário fixo de estação como bancos, candeeiros e relógios de plataforma.

No assentamento dos carris eram usadas travessas de madeira e, em alguns casos, nos aparelhos de mudança de via, eram utilizadas travessas de madeira exótica para garantir a sua estabilidade e durabilidade.

Além do próprio material circulante e dos carris, são em ferro fundido asnas, treliças, rebites para a construção de pontes e, juntamente com o cimento, o ferro é utilizado em várias construções, como nas vedações que delimitam o recinto das estações e apeadeiros, com desenho atribuído a Cottinelli Telmo, arquiteto na Direção de Via e Obras da CP, Caminhos de Ferro Portugueses, na década de 1920.

Integram igualmente o conjunto dos bens patrimoniais, documentos escritos e peças desenhadas.

[Saiba mais aqui](#)

# 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](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)