



Rota Linha do Minho

Rotas dos Azulejos

 Infraestruturas
de Portugal

 IP Património



Índice

I · AS ROTAS	4
II · LOCALIZAÇÃO NA REDE E NO TERRITÓRIO	6
III · LINHA DO MINHO E ECOPISTA DO MINHO, EX-RAMAL DE MONÇÃO	8
IV · ELEMENTOS CRONOLÓGICOS	14
V · PATRIMÓNIO AZULEJAR	18
· Importância dos Azulejos nas Estações e nos Edifícios	20
· Protocolo de Cooperação com o Projeto SOS Azulejo	28
· Estações da Linha do Minho	30
· Ecopista do Minho, ex-Ramal de Monção	104
· Passagens de Nível (PN)	117
· Estações e Apeadeiros sem azulejos	120
· Composições de módulo padrão	122
· Painéis de interior das estações	126
· “Estações Floridas”	130
· Jardins das Estações	132
· Fábricas	138
ANEXO I · NOTAS BIOGRÁFICAS DOS ARTISTAS	140
ANEXO II	152
· Estações e Apeadeiros	152
· Edifícios de passageiros com tipologia semelhante de volumetria e alçados	154
· Apeadeiros/Abrigos de plataforma	164
· Edifícios das Passagens de Nível	166
ANEXO III	170
· Estação de Caminha – Ação de Conservação e Restauro, 2015	
VI · REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	186
VII · FONTES, GLOSSÁRIO E CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS	188
VIII · FICHA TÉCNICA	191



As Rotas

Apeadeiro de Ganfei

ROTAS DOS AZULEJOS, um projeto IP Património, convida à descoberta do extenso património azulejar artístico, histórico e cultural de Portugal, patente em inúmeras 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.

A primeira Rota Localização, apresenta o património azulejar para as estações da **Linha do Minho e Ecopista do Minho, ex-Ramal de Monção**.

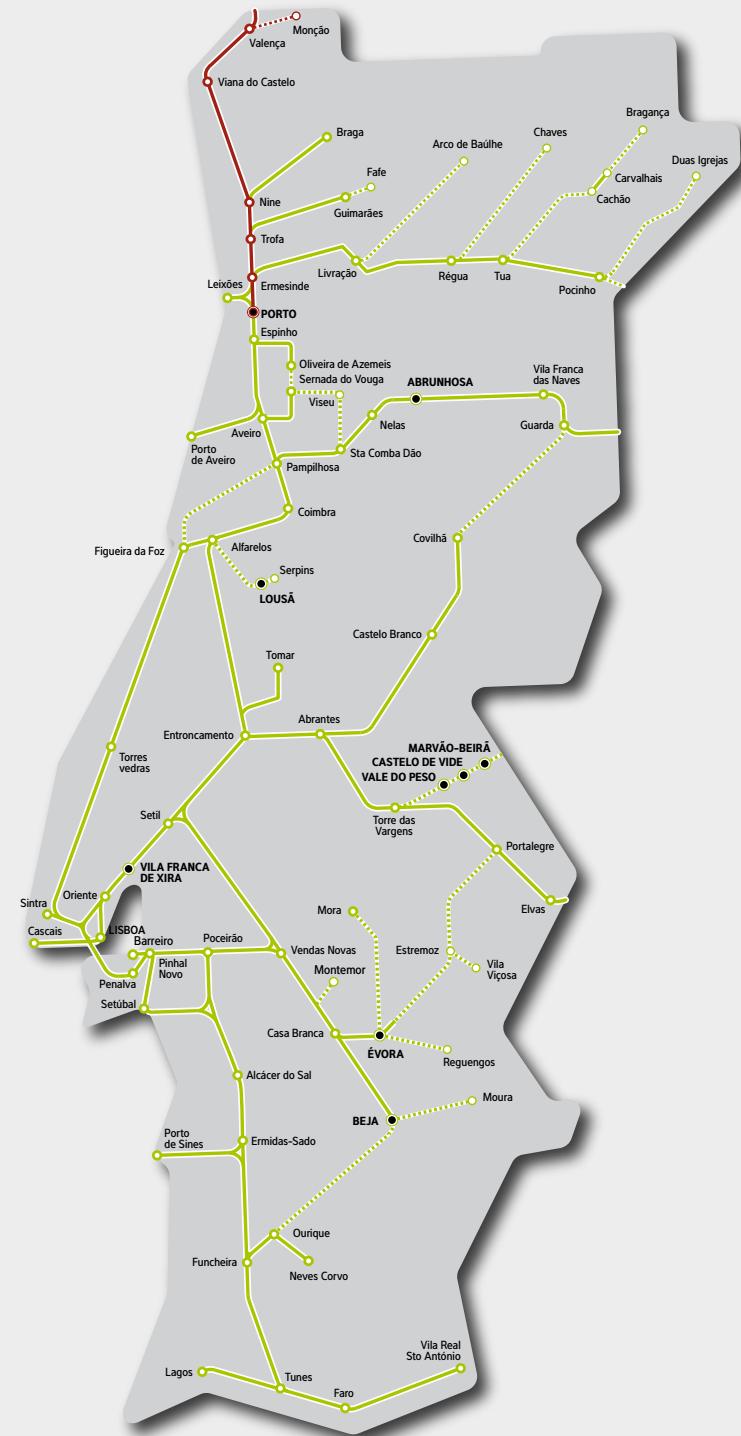


Localização na Rede e no Território

Ponte Ferroviária de Caminha

A Linha do Minho tem uma extensão de 133,577 quilómetros entre as estações de Porto São Bento e de Valença Fronteira.

A Ecopista do Minho (ex-Ramal de Monção) tem uma extensão executada de 14,990 quilómetros entre a Estação de Valença e a antiga Estação de Monção.





Linha do Minho e Ecopista do Minho – ex-Ramal de Monção

Estação de Viana do Castelo

LINHA DO MINHO

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

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

A inauguração dos trabalhos de construção fez-se em 8 de julho de 1872 e, em menos de um ano, o Governo teve que recorrer à emissão de obrigações para conseguir o capital necessário à continuação dos mesmos.

Num território densamente povoado como o Minho, a localização das estações e suas dependências, apresentava-se de difícil resolução. As estações foram classificadas em quatro classes, sendo de 1ª classe as estações terminais do Porto e Braga. Seguiam-se Rio Tinto, Ermesinde (estação de entroncamento com a Linha do Douro), São Romão de Coronado, Lousado, Vila Nova de Famalicão, Nine (entroncamento para o Ramal de Braga e para a fronteira) e Tadim.



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

Nos anos 70 do século XIX, assiste-se a um profundo debate sobre a definição da rede ferroviária nacional, na Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, onde a Linha do Minho se apresentava como parte da grande transversal que se pretendia que atravessasse o país de sul a norte, isto é, de Faro a Valença.

Em Valença, desde 1882, o caminho de ferro irá sofrer um compasso de espera até à sua ligação internacional, isto é, até Espanha, através da construção de uma ponte sobre o rio Minho. A primeira iniciativa coube a Espanha que contacta as entidades nacionais no sentido de construir uma ligação que facilitasse a comunicação entre Tui e Valença e as deslocações

dos espanhóis que chegavam ao Minho.

Esta importante infraestrutura, projetada pelo arquiteto espanhol Pelaio Mancebo e financiada pelos dois países ibéricos, permitiu a ligação a Espanha a partir de 25 de março de 1886.

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

É, no entanto, no século XXI que se assiste à inauguração da duplicação e eletrificação da via, supressão de muitas

passagens de nível, bem como à construção, renovação e realocação de estações e apeadeiros.

Projetado e construído atravessando vales, campos de milho, produções de vinho e uma malha de povoações densas, foi neste território com tradições vincadas que engenheiros portugueses traçaram um caminho de ferro protagonizando uma história de progresso e civilização.



ECOPISTA DO MINHO, EX-RAMAL DE MONÇÃO

O Plano Nacional de Ecopistas foi criado em 2001, tendo em vista a requalificação e reutilização das linhas e canais ferroviários sem exploração em algumas áreas do Norte, Centro e Alentejo. Toda esta experiência passou pela adoção e registo da Marca Nacional e Europeia (ECOPISTAS), bem como pela integração da Infraestruturas de Portugal como membro da Associação Europeia das Vias Verdes.

ECOPISTAS

Designação em Portugal para Vias Verdes

A utilização dos caminhos, canais e vias ferroviárias desativadas constitui um suporte privilegiado para o desenvolvimento das Vias Verdes (Declaração de Lille, para uma Rede Verde Europeia, 12 de setembro de 2000).

A Ecopista do Minho foi classificada como 3.ª Melhor Via Verde da Europa (European Greenways Awards, Irlanda, 2017) e como 4.ª Melhor Ecopista da Europa (Encontro Europeu de Vias Verdes, Bélgica, 2009).



Elementos Cronológicos

- 1856-10-28 Inauguração do caminho de ferro em Portugal – abertura do troço Lisboa/Carregado.
- 1871-07-11 Simão Gattai obtém autorização para construir um caminho de ferro americano (com tração animal sobre o leito das estradas) entre Porto e Braga por Trofa e Guimarães, sem qualquer encargo para o Estado.
- 1872-06-14 Decreto mandando proceder à construção do Caminho de Ferro do Porto à Galiza por Braga e Viana do Castelo, Linha do Minho, e aos estudos do Vale de Sousa por Penafiel até o Pinhão, Linha do Douro.
- 1872-07-08 Inauguração dos trabalhos de construção da Linha do Minho.
- 1873-09-02 Portaria encarregando a Companhia dos Caminhos de Ferro do Minho da construção da estação do Porto, comum aos Caminhos de Ferro do Norte, do Minho e Douro.
- 1875-05-21 Abertura à exploração pública do troço entre Campanhã e Nine na Linha do Minho.
- 1876-09-02 Aprovado o contrato de adjudicação da construção das pontes ferroviárias do Cávado, Neiva e Lima.
- 1876-10-31 Contrato com a casa G. Eiffel & C- para o projeto e construção da ponte sobre o Rio Lima.
- 1877-07-10 Portaria reunindo numa só as direções dos caminhos de ferro do Minho e Douro.
- 1877-10-21 Abertura à exploração pública do troço entre Nine e Barcelos.
- 1877-10-21 Inauguração da ponte ferroviária sobre o Cávado, projetada pela Casa G- Eiffel & C.
- 1878-02-24 Abertura à exploração pública do troço entre Barcelos e Darque.
- 1878-06-30 Inauguração da ponte ferroviária sobre o rio Lima.
- 1878-07-01 Abertura à exploração pública do troço entre Darque e Caminha.
- 1879-01-15 Abertura à exploração pública do troço entre Caminhos e São Pedro da Torre.
- 1879-07-03 Abertura à exploração pública do troço entre São Pedro da Torre e Segadães.
- 1881 A Linha do Minho fica ligada à linha do Porto à Póvoa na Estação de Famalicão.
- 1882-04-24 Inauguração da Estação ferroviária de Viana do Castelo.
- 1882-08-06 Abertura à exploração pública do troço entre Segadães e Valença.
- 1886-03-25 Inauguração da ponte internacional do Minho.
- 1888-09-25 Auto da entrega da Ponte Internacional do Minho à Direção da Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.
- 1889-07-03 É aprovada a continuação da Linha do Minho até Monção e Melgaço.

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

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

1900-06 A Direção dos caminhos de Ferro do Minho e Douro apresentam a proposta de alteração do peso dos carris utilizado nas suas linhas, é aprovada pelo Governo a 01-04-1901.

1902-10 O anteprojecto da Estação de Contumil, entroncamento da Linha do Minho e Ramal de Leixões é apresentada ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

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

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

1916-05-10 Inauguração da Estação de Porto São Bento.

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

1926-11-16 Publicação do Decreto nº 12-684 que abre concurso entre companhias portuguesas para concessão da exploração das Linhas férreas do Estado (Minho e Douro, Sul e Sueste).

1927-05-11 A CP passa a explorar as Linhas Férreas do Estado.

1928-12-17 Publicação do Decreto-Lei nº 16-242, aprova o Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

1931-05-01 O Ministro do Comércio e Comunicações autoriza a aplicação de um adicional de 10% nas tarifas das Linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

1945-09-17 Publicação da lei 2008 que determina o plano de substituição de todas as concessões de linha férreas de via larga e estreita por uma concessão única – a CP passa a explorar toda a rede ferroviária nacional com exceção da Linha de Cascais.

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

1948-10-14 Primeira experiência de velocidade e reboque de comboio de passageiros com locomotiva diesel elétrica.

1956-05-03 Inauguração da nova Estação ferroviária de Barcelos.

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

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

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

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

1989-12-31 Encerramento da exploração do Ramal de Monção.

1997-04-29 Criação da REFER que passa a assumir a gestão da rede ferroviária nacional.

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

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

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

2004-11-14 Inauguração da Ecopista do Minho.

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

2009 Classificada como 4.ª Melhor Ecopista da Europa, no Encontro Europeu de Vias Verdes, Bélgica.

2014-07-01 Início do serviço internacional comboio Celta – ligação Porto/Vigo/Porto.

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

2015-06-01 Criação da Infraestruturas de Portugal (IP) por fusão da REFER com a Estradas de Portugal.

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

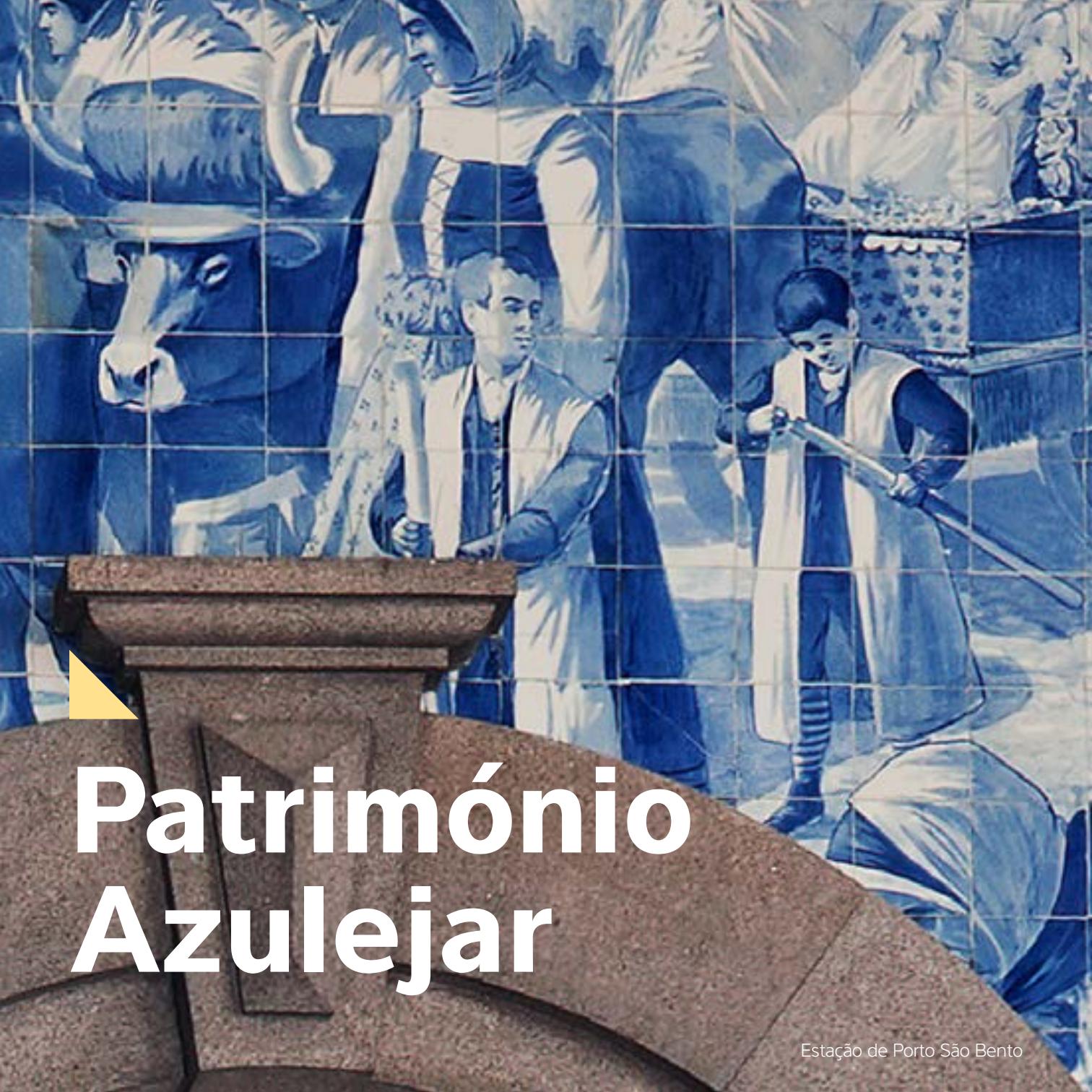
2017-01-30 Contrato para eletrificação do troço Nine/Viana do Castelo.

2017-09-28 Ecopista do Minho - Classificada como 3ª Melhor Via Verde da Europa (European Greenways Awards, Irlanda, 2017).

2019-07-14 Viagem inaugural do comboio Intercidades Lisboa/Viana do Castelo.

2021-02-12 Viagem de teste de um comboio elétrico entre Viana do Castelo e Espanha, atravessando a fronteira na ponte internacional de Valença.

2021-04-26 Inauguração da tração elétrica no troço Viana do Castelo - Valença - Conclusão da eletrificação da Linha do Minho.



Património Azulejar

Estação de Porto São Bento

Na tradição de revestimento mural a azulejaria encontra nos edifícios das estações de caminho de ferro um suporte de eleição para a expressão das suas potencialidades pictóricas.

É nas faces vidradas e através do desenho, da cor, do claro-escuro dado pela pincelada rápida, por vezes do relevo e, sobretudo, através do brilho, do seu reluzir, que se acentua e estrutura a modelação das superfícies.

No caso dos painéis figurativos, e numa primeira fase, a temática preferencial são as paisagens e sítios, usos e costumes, tradições e fainas agrícolas ou piscatórias, constituindo como que “bilhetes-postais” de cada localidade.

As diferentes fontes de inspiração provêm muitas vezes de gravuras ou fotografias, revelando a intuição e competência dos pintores de azulejos na adaptação dessas imagens à escala monumental da arquitetura.

As técnicas industriais e artesanais mais frequentes são a pintura à mão, diretamente sobre o vidro, a estampilhagem (uso de máscaras recortadas para passagem dos pigmentos coloridos para o vidro), a estampagem (impressão por prensagem mecânica de uma estampa sobre a peça vidrada)

e o alto e médio-relevo (formas preenchidas com argila, trabalhadas manualmente por pressão direta dos dedos ou prensagem mecânica).

A conceção e a produção dos azulejos, o “saber fazer”, integra-se no registo das boas práticas de património imaterial e na história social do trabalho porque, por mais simples e em mau estado que estejam, são testemunhos de intenções, vontades, de técnicas e de criatividade.

A vitalidade do azulejo, o “belo material”, no dizer do arquiteto João Carlos Loureiro que, no seu livro “O azulejo”. Possibilidades da sua reintegração na arquitectura portuguesa, escreve: “Alguns cobrem a superfície inserindo-se claramente na organização arquitetónica da fachada, marcando os vãos com uma acentuação do desenho que confere ao azulejo mais do que um papel meramente funcional. (...) A presença do revestimento é tão importante que se a dimensão e a escala das componentes arquitetónicas do edifício não fossem tão poderosas, na sua extrema sobriedade, estaríamos certamente em presença de um exemplo em que a arquitetura de suporte seria destruída.”



Estação de Caminha

IMPORTÂNCIA DOS AZULEJOS NAS ESTAÇÕES E NOS EDIFÍCIOS

Segundo Pedro Vieira de Almeida, "é de sublinhar o ser, não no interior dos edifícios, mas no exterior, que parece ter residido a maior preocupação com o revestimento azulejar temático. Seja quanto à utilização de motivos historiados, seja quanto a preocupações de enquadramento dos painéis, seja quanto à evocação das atividades económicas ou figuras socialmente significativas de cada região.

Em grande parte das estações podemos distinguir o tratamento que é dado para o lado da linha do tratamento que é dado para o lado

da povoação servida. A lógica, de qualquer maneira não totalmente sistemática, parece ter sido a de considerar estações particularmente de passagem, tratando aí privilegiadamente o lado da linha, ou estações de previsível permanência, nesse caso dando prioridade ao lado da povoação", com exceção dos casos de Caminha e Rio Tinto onde ocorre dos dois lados.

"Os motivos geométricos que se vão disseminar pelo exterior e interior das estações correspondem a uma decisão centralizada para um genérico embelezar das estruturas

de acolhimento, consideradas as nossas 'salas de visitas', face a um recrudescimento turístico que, à data da colocação dos azulejos, sobretudo nos anos 40, se previa e estimulava. E fazê-lo de forma expedita, impunha alguma normalização formal. Conseguiu-se, assim, em reduzido espaço de tempo, encontrar soluções plásticas para os diversos casos, empregando limitado número de padrões geométricos, introduzindo pequenas variantes controláveis com facilidade, de resto com notável capacidade inventiva. É uma solução de inegável inteligência pragmática."



O azulejo concorre para acentuar a dignidade da arquitetura dos edifícios e, por conseguinte, para a valorização estética da paisagem ferroviária.

O azulejo, quer assumindo-se como elemento ornamental único, quer pela associação coerente com outros elementos dispersos, arquitetónicos ou não, distribuídos ao longo de todo o complexo ferroviário que cobre o vasto território da estação em sentido alargado, contribui para o conceito de paisagem ferroviária. Trata-se de um conjunto expressivo, enérgico que precisa de ser lido globalmente. Neste universo o azulejo participa com a sua superfície vidrada, clara, alegre, num vibrante diálogo de matérias e cores.



Estação de Caminha – Sem azulejos (1926)



Estação de Caminha – Com azulejos



O património azulejar ferroviário é constituído por:

- ◆ **PAINÉIS FIGURATIVOS**
- ◆ **REVESTIMENTO AZULEJAR MÓDULO PADRÃO ENXAQUETADOS**
- ◆ **ESCUDOS DA NAÇÃO**
- ◆ **PLACAS DOS PRÉMIOS “ESTAÇÕES FLORIDAS”**
- ◆ **AZULEJO DE FIGURA AVULSA**
- ◆ **AZULEJOS ISOLADOS**
- ◆ **PAINÉIS SINGULARES/PLACAS DIVERSAS:** Informativos, publicitários, com assinaturas, moradas (rua, largo, avenida), legendas, sinalização (armazéns), outros
- ◆ **TOPONÍMIA**
Por vezes em paralelo com o nome da estação escrito a vidro preto, em pavimentos de calçada portuguesa
- ◆ **PK/PONTO QUILOMÉTRICO**
- ◆ **PN/PASSAGEM DE NÍVEL**
- ◆ **SUPORTES DE LANTERNA**
- ◆ **SUPORTES DE CARTAZES HORÁRIOS E OUTROS**
- ◆ **MISTO**



Estação de Midões

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.



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

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

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

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

PROJECTO SOS AZULEJO



Infraestruturas de Portugal

Agradecemos a sua colaboração
Thank you for your cooperation
www.infraestruturasdeportugal.pt



Placa SOS Azulejo, dissuasora de roubo e vandalismo de azulejos colocada em 240 estações e apeadeiros de caminho de ferro

Estações da Linha do Minho

Num universo de cerca de 900 estações e apeadeiros em exploração e desativados, cerca de 406 possuem azulejos:

16% TEM FIGURATIVO

70% TEM PADRÃO

14% TEM FIGURATIVO E PADRÃO

Na Linha do Minho e Ecopista do Minho (ex-Ramal de Monção) encontramos sobretudo azulejo de padrão. E azulejo figurativo, de autor, nas estações de:

PORTO

São Bento - Jorge Colaço/Real Fábrica de Louça de Sacavém (1915)

CAMINHA

Gilberto Renda/Fábrica de Cerâmica Sant'Anna (1930)

RIO TINTO

João Alves de Sá/Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego (1936)

CONTUMIL

Eduardo Nery/Fábrica e Cerâmica Constância (1993/1994)

PK 2,618

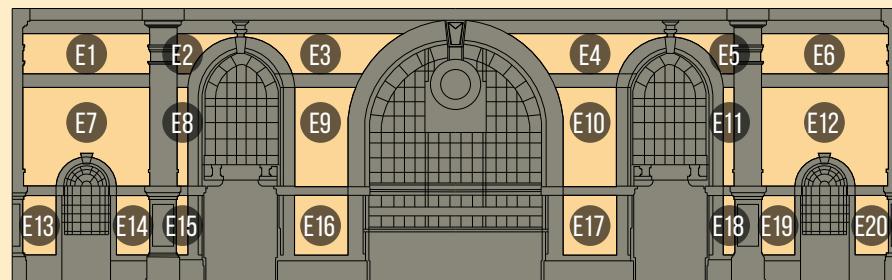
PORTO SÃO BENTO

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



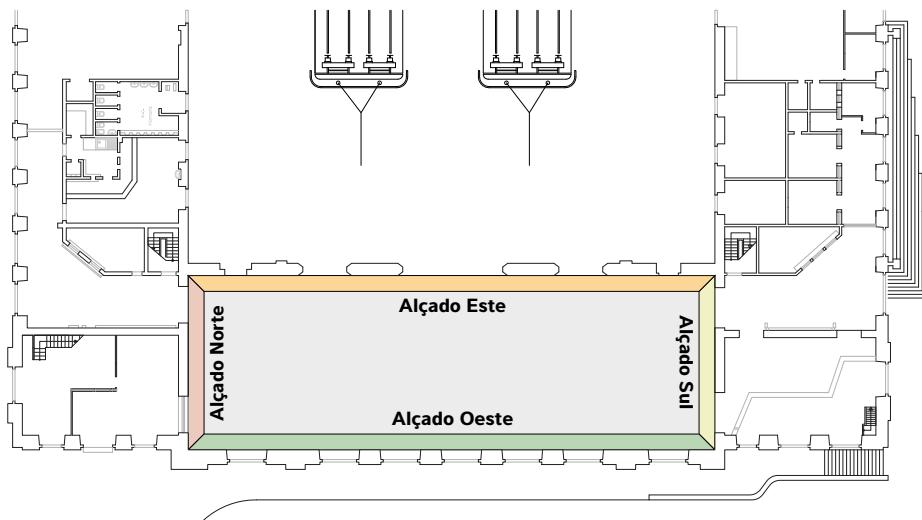
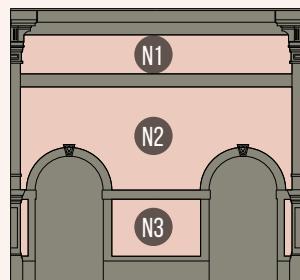


O REVESTIMENTO
AZULEJAR
DO VESTÍBULO
DA ESTAÇÃO
DE PORTO SÃO BENTO



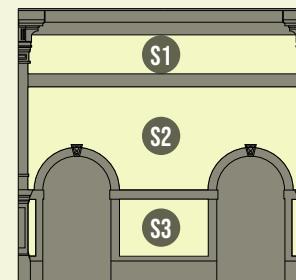
ALÇADO ESTE

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



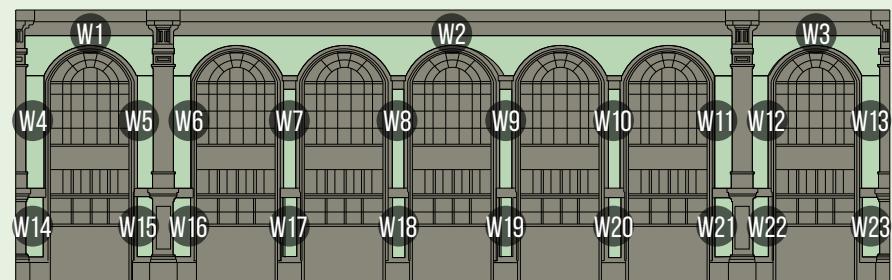
ALÇADO SUL

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



ALÇADO NORTE

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



ALÇADO OESTE

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

PK 0,000

PORTO CAMPANHÃ



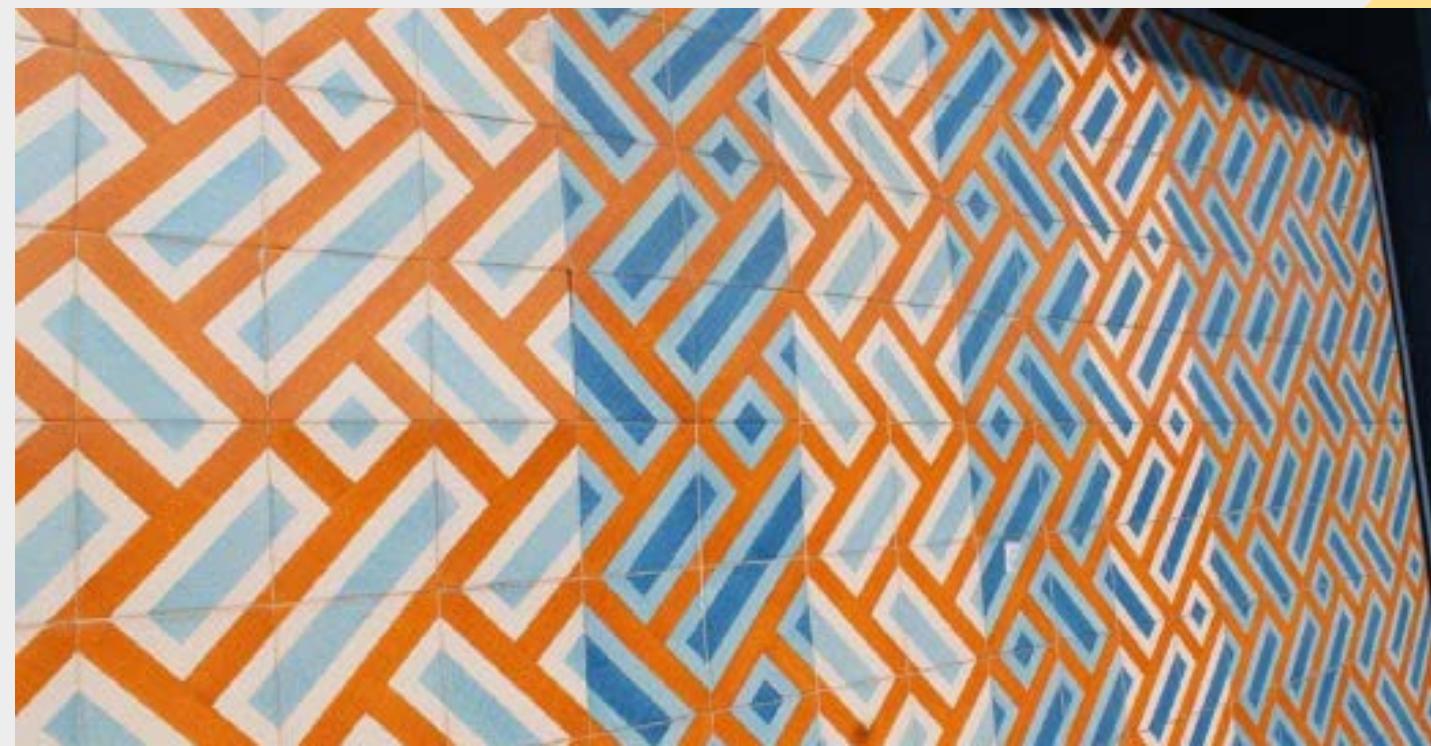
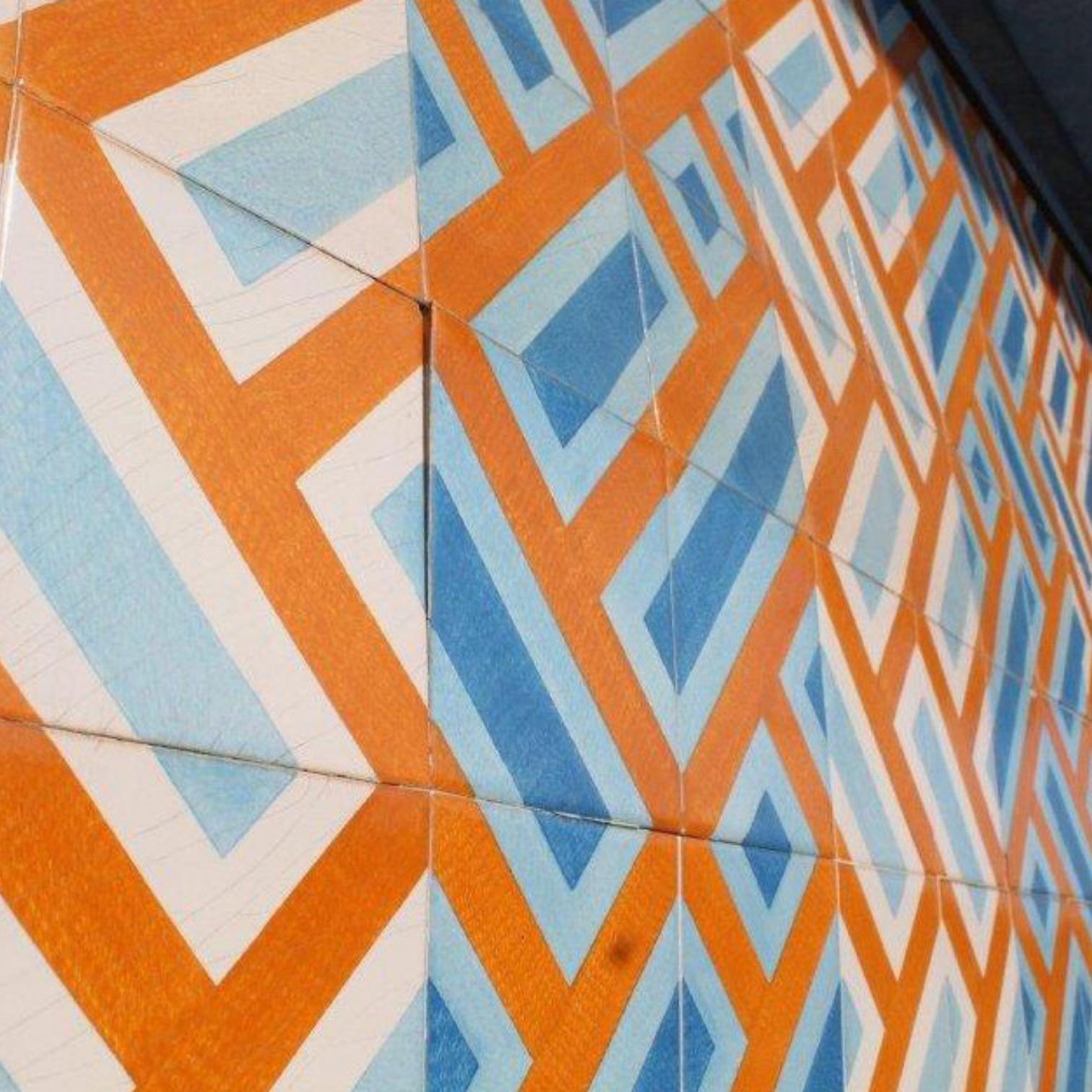
CONTUMIL

Sobre a obra de Eduardo Nery, para Contumil, escreve Hugo Miguel Aguiar dos Santos, na sua tese "Azulejo não é crime!": "Esta preocupação em criar composições de fácil leitura, para locais de fluxo rápido, é fundamental para que o observador, movendo-se ao ritmo da máquina, possa com maior facilidade apreender a obra. Eduardo Nery compreendeu essa importância ao projetar sessenta e cinco painéis para três plataformas da Estação Ferroviária de Contumil. Reutilizando o módulo de padrão criado em 1966, aplica-o nesta estação com diferentes cores e contrastes

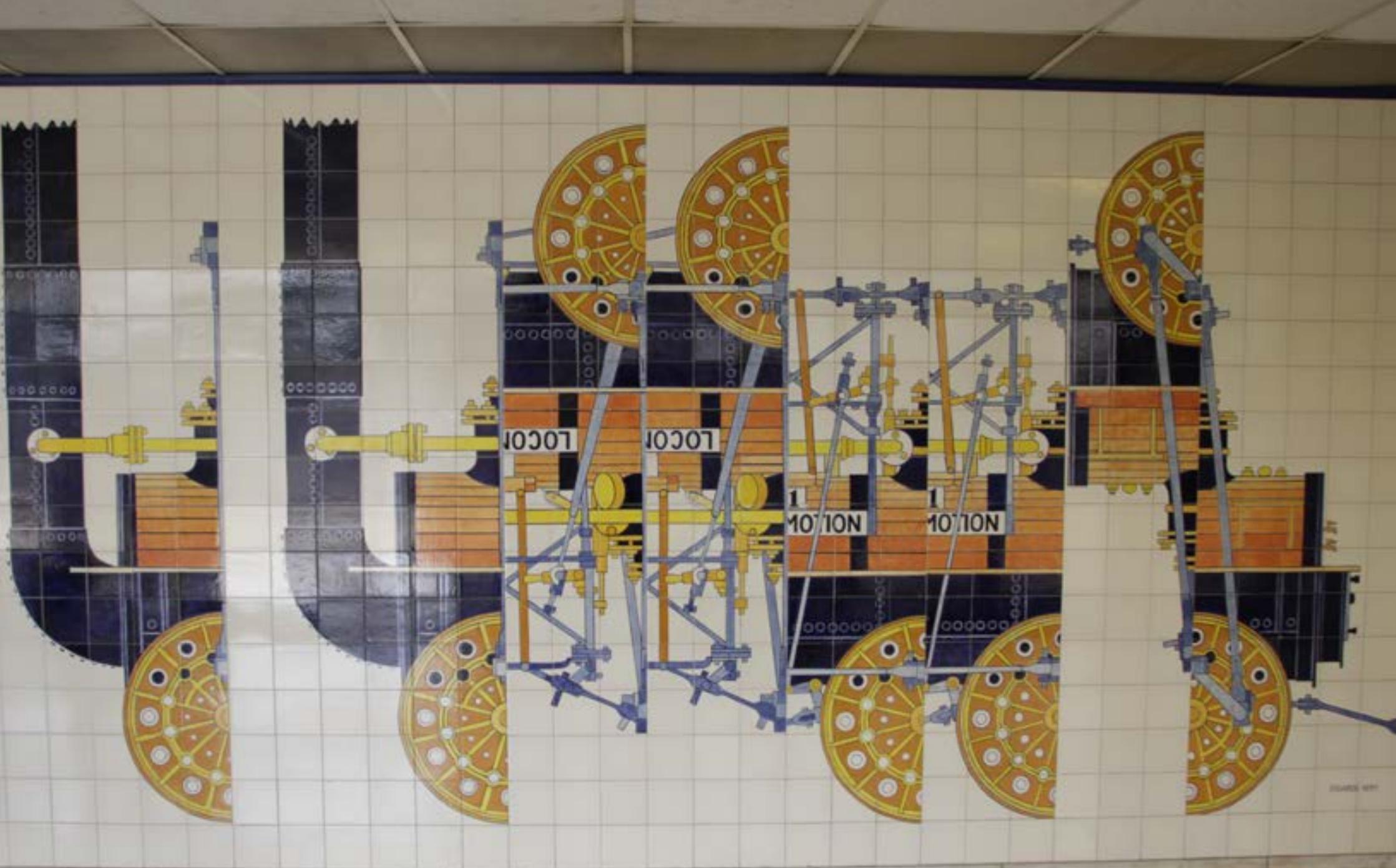
entre figura e fundo. Esta alteração garantiu a unidade das superfícies pela continuidade gráfica do motivo e permitiu criar composições de planos com diferentes intensidades luminosas, geralmente organizados em barras verticais.

Deste modo, o passageiro observa uma sucessão de ritmos resultantes dos diferentes padrões e das barras obtidas pelas variações de cor, que mediante a velocidade do comboio poderão proporcionar experiências visuais variadas."









PK 4,749

RIO TINTO





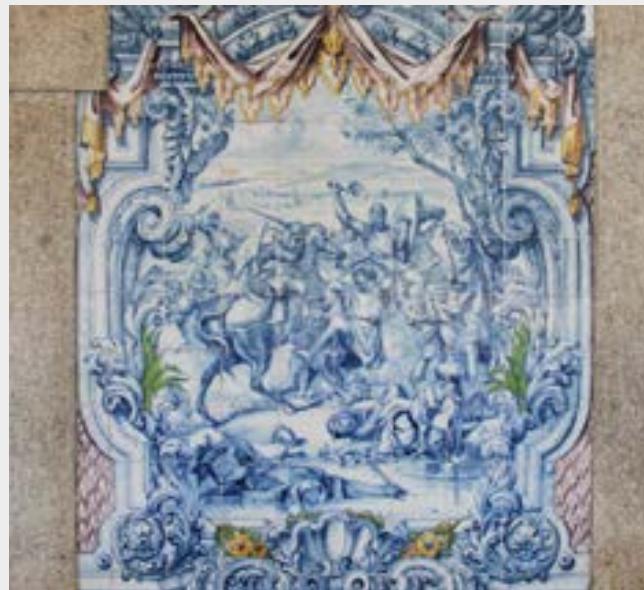
1 · Barcos rabelos com Palácio do Freixo em segundo plano



2 · Palácio do Freixo com dois homens trajados à século XVIII



3 · Homem puxando junta de bois



4 · Batalha



5 · "Batalha em 824 Entre Abd-El-Haman Kalifa de Cordoba e o Conde Hermenegildo"



6 · Batalha



7 · Mulheres próximo a uma junta de bois carregando uma pipa



8 · Barco rabelo transportando pipas



9 · Lavadeiras

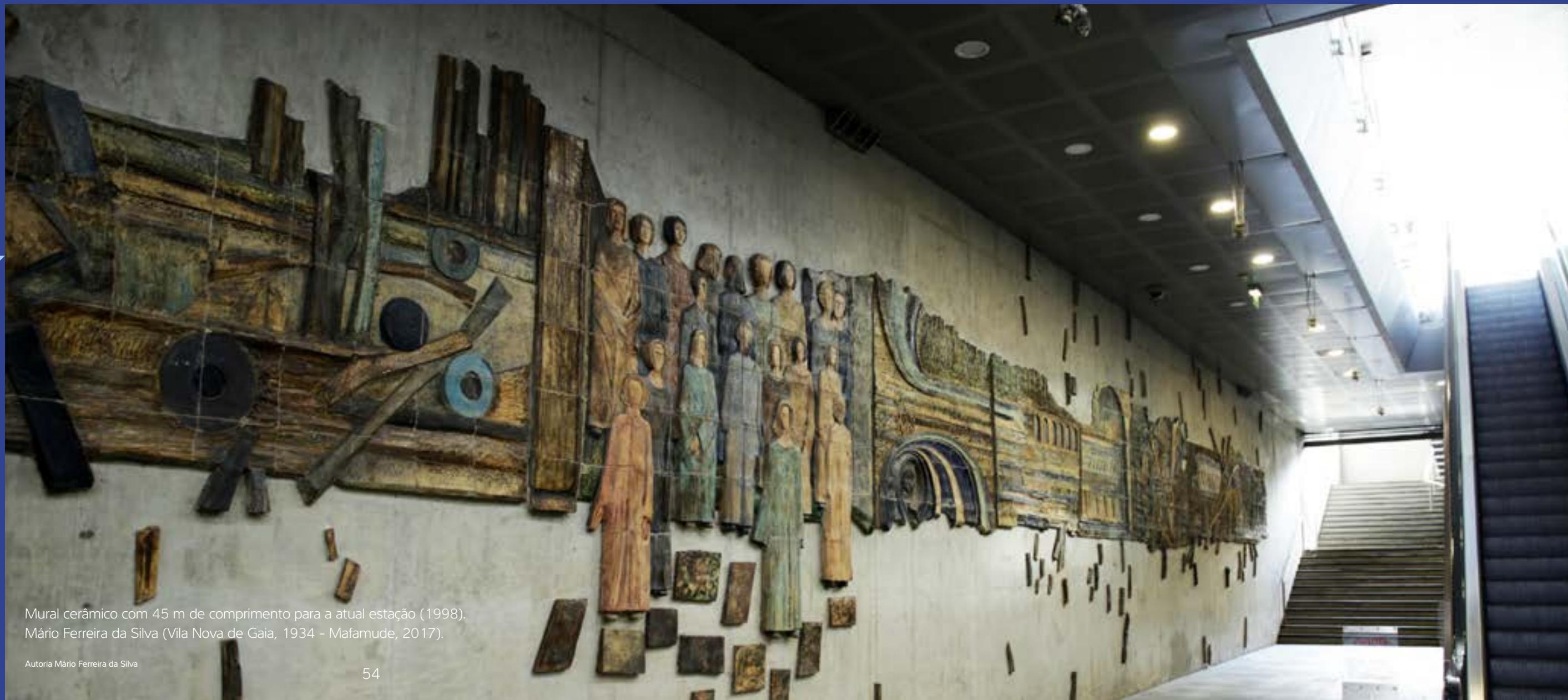
PAINÉIS

NÚMERO DE PAINÉIS: NOVE

DISPOSIÇÃO NO EDIFÍCIO

Nove composições azulejares na fachada voltada ao cais. As fachadas principal e laterais apresentam, a meia-parede, painéis com elementos neobarrocos.

ERMESINDE



Mural cerâmico com 45 m de comprimento para a atual estação (1998).
Mário Ferreira da Silva (Vila Nova de Gaia, 1934 - Mafamude, 2017).



ANTIGA ESTAÇÃO DE ERMESINDE

PK 22,445

TROFA

Inauguração de espaço cultural no edifício da antiga estação. Lambris exteriores com azulejos de padrão fabricados na Fábrica de Cerâmica de Sacavém



PK 46,046

MIDÕES



PK 59,980

TAMEL



PK 64,974

DURRÃES



BARROSELAS



PK 71,369

ALVARÃES



PK 76,777

DARQUE



VIANA DO CASTELO



VIANNA

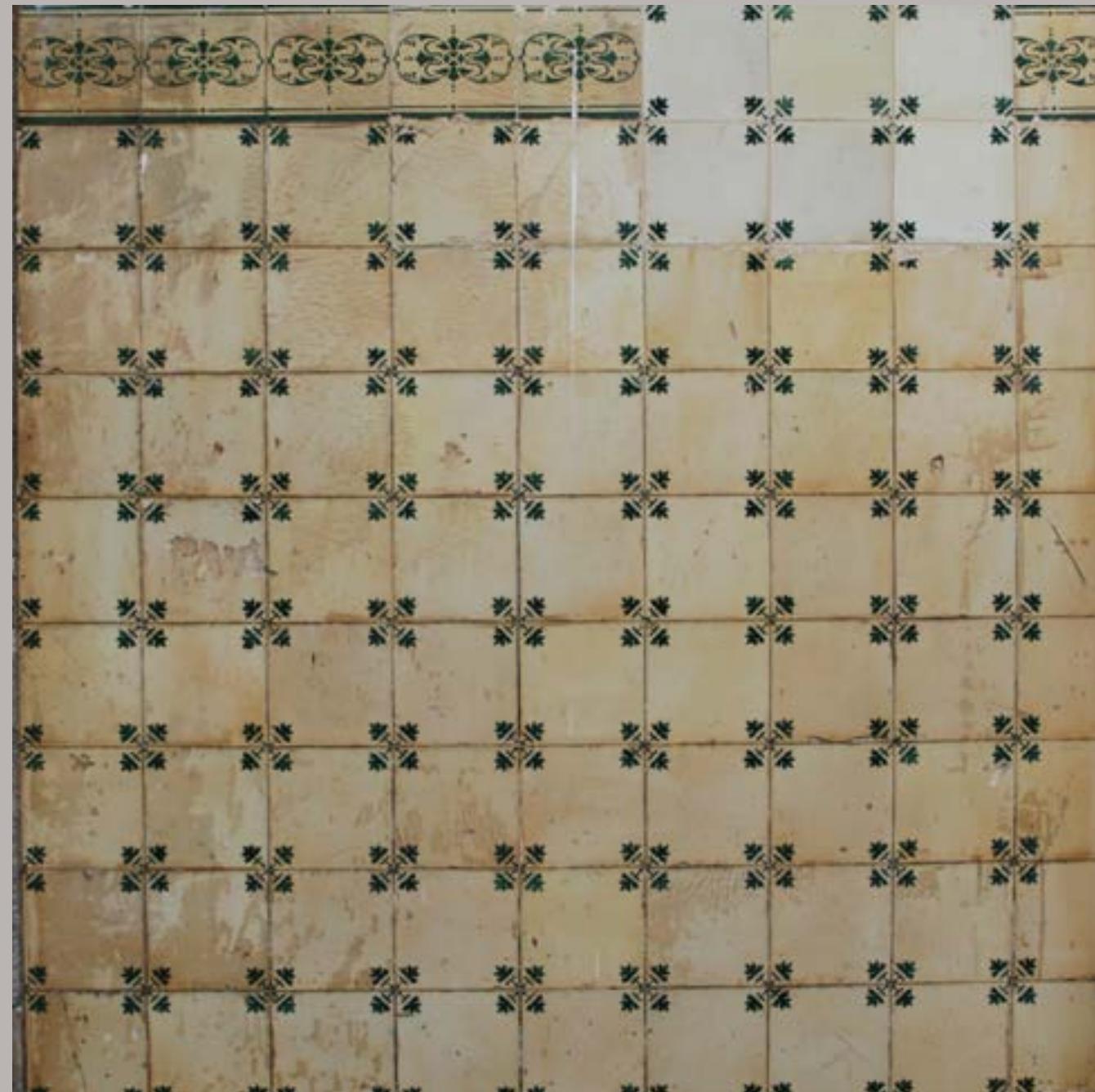
PK 85,649

AREOSA



PK 91,847

AFIFE



PK 97,240

ÂNCORA



PK 100,809

MOLEDO DO MINHO

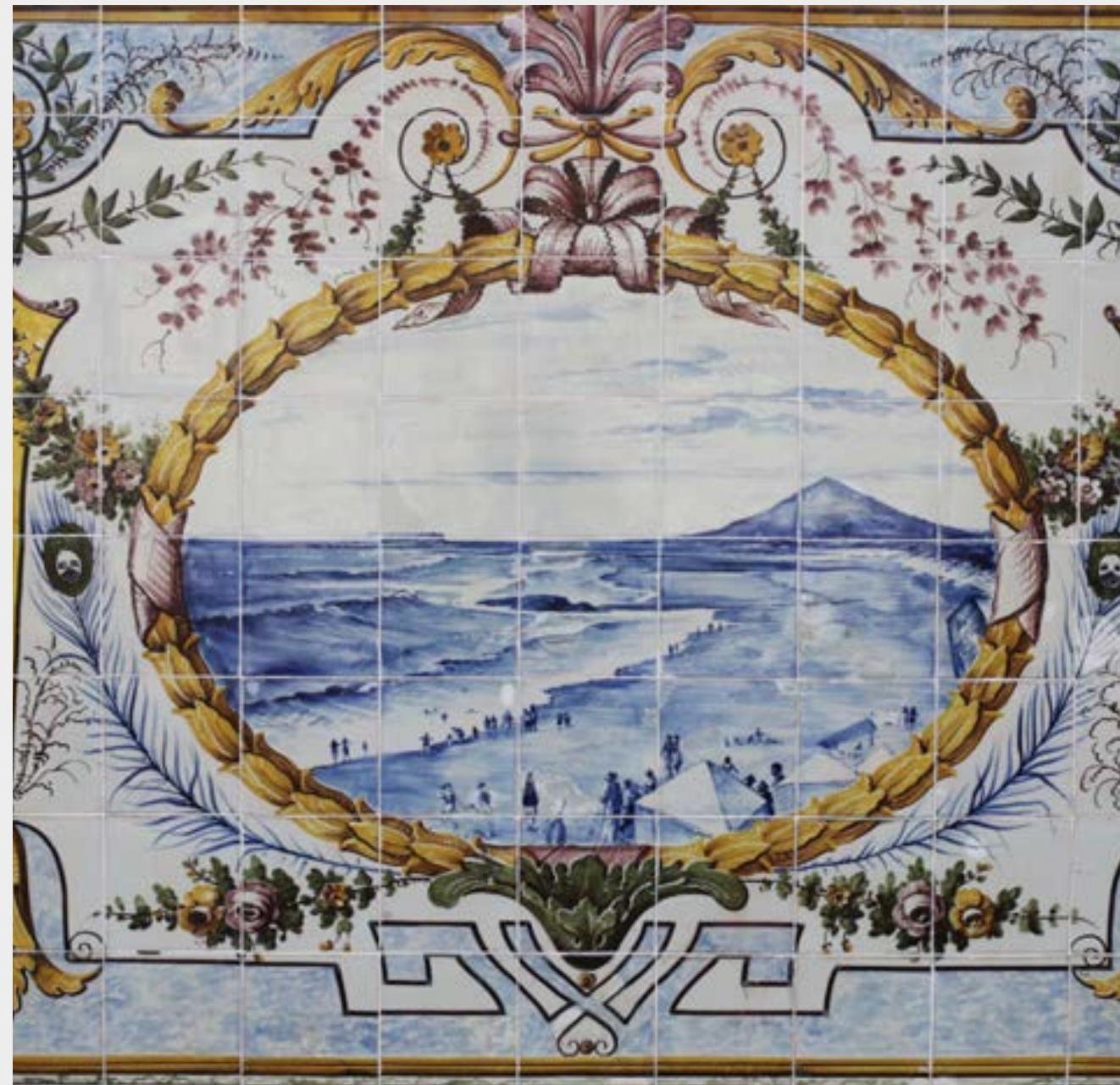


PK 103,818

SENHORA DA AGONIA



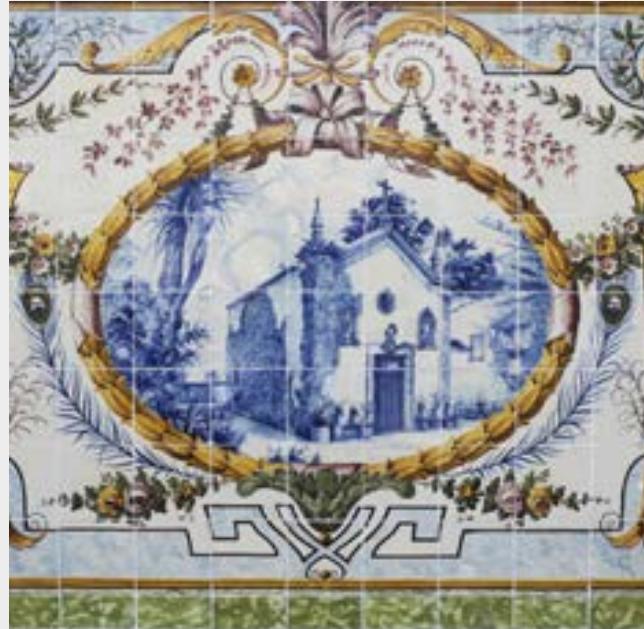
CAMINHA



1 · Praia de Moledo



2 · Torre da Lapela (Monção)



3 · Capela



6 · Ponte medieval de Vilar de Mouros



7 · Mulheres recolhendo os limos



4 · Pescadores lançando as redes



5 · Alminhas



8 · Casal de pescadores



9 · Vários tipos de embarcações no rio



10 · Pelourinho de Arcos de Valdevez



11 · Igreja Matriz de Caminha



14 · Torre do Relógio e edifício da Câmara Municipal



15 · Junta de bois transportando feno



12 · Arrumando medas nos espigueiros



13 · Casario junto ao rio



16 · Vista da praça desde a arcada do edifício da Câmara Municipal



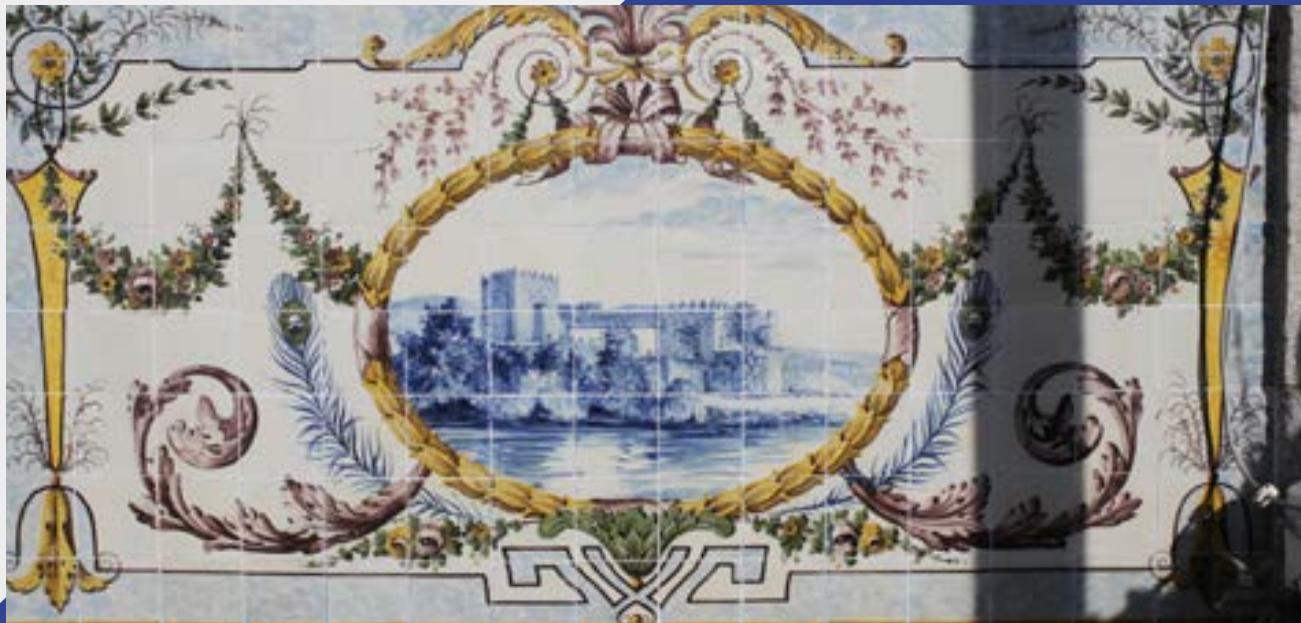
17 · Pescadores no rio



18 · Junta de bois transportando toro de madeira



20 · Vista da ponte rodoviária de Caminha



19 · Casa de Lanheses



21 · Anta da Barrosa



Lambris do edifício das instalações sanitárias

PAINÉIS

NÚMERO DE PAINÉIS: 22

DISPOSIÇÃO NO EDIFÍCIO

22 composições azulejares: 16 painéis nas fachadas principal e voltada ao cais, 6 painéis nas fachadas laterais; azulejos padronados (azuis e amarelos) no vestíbulo do edifício e de motivos florais no edifícios dos lavabos.

CARATERÍSTICAS PARTICULARES DOS PAINÉIS

Seguindo o preceito (raro na azulejaria ferroviária portuguesa) da reprodução do estilo D. Maria (Neoclássico), as cenas representam-se dentro de pequenos medalhões ovalados ao centro dos painéis.

PK 107,760

SEIXAS



GONDARÉM



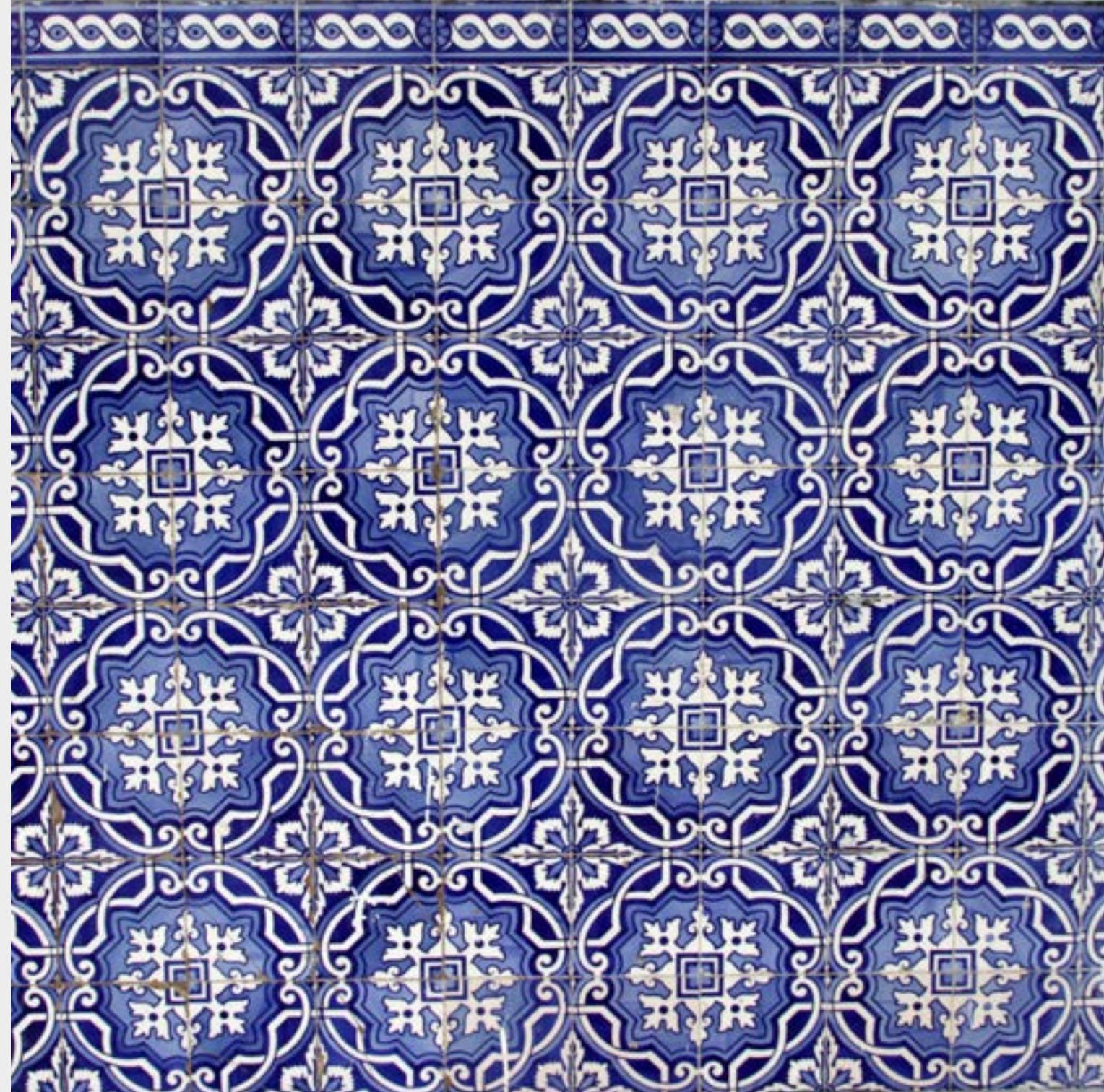
PK 115,582

VILA NOVA DE CERVEIRA



PK 125,505

SÃO PEDRO DA TORRE



PK 129,769

VALENÇA



102



103

PATRIMÓNIO AZULEJAR

Ecopista do Minho
(ex-Ramal de Monção)

PK 132,400

GANFEI



PK 135,200

VERDOEJO



PK 137,100

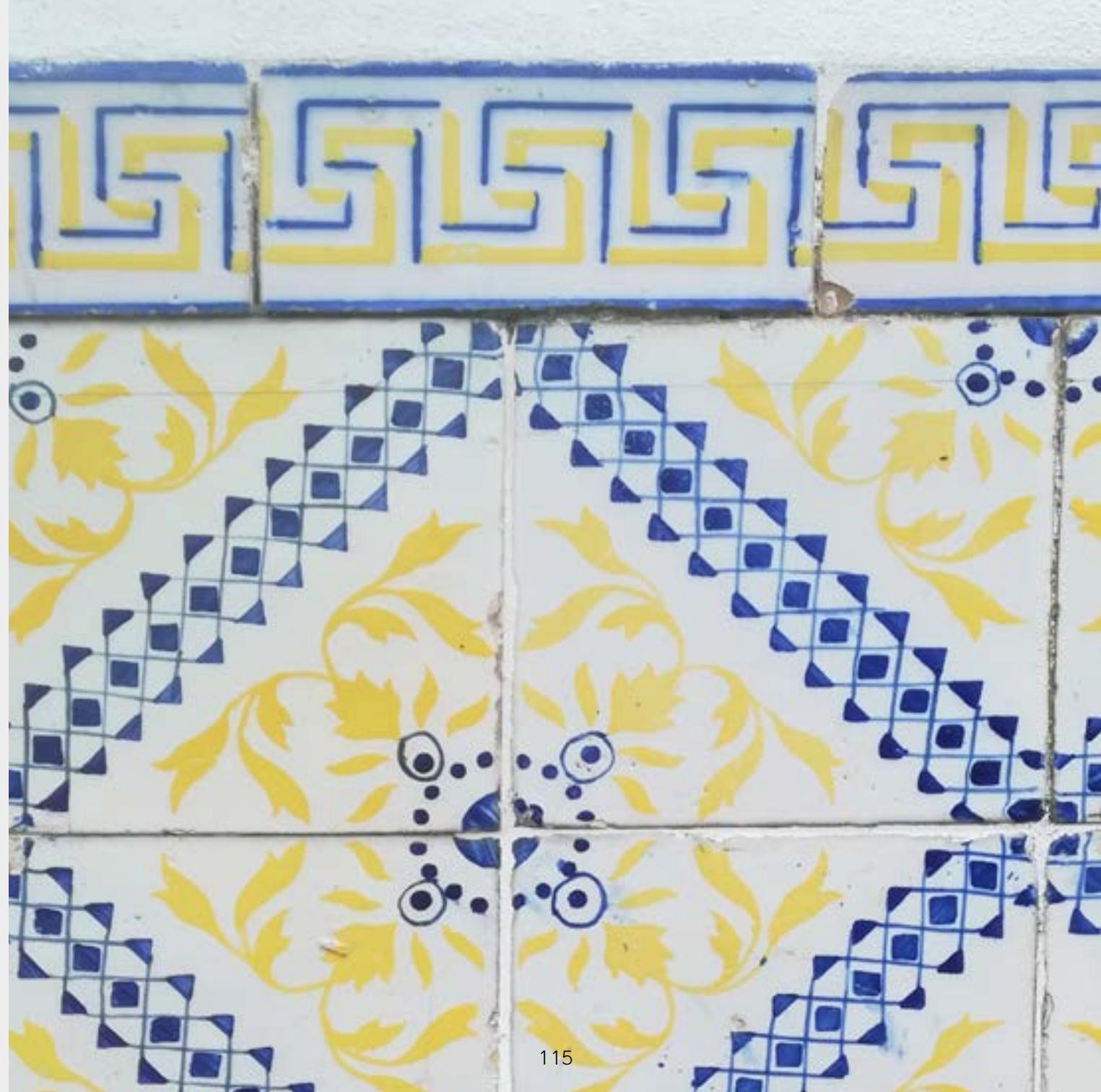
FRIESTAS



PK 140,300

LAPELA





PATRIMÓNIO AZULEJAR

Passagens de Nível

(PN) da Linha do Minho e ex-Ramal de Monção

PN - PK 44,353 | Linha do Minho

PN - PK 67,952 | Linha do Minho

PN - PK 75,478 | Linha do Minho

PN - PK 76,915 | Linha do Minho

PN - PK 85,057 | Linha do Minho

PN - PK 92,597 | Linha do Minho

PN - PK 96,735 | Linha do Minho

PN - PK 100,761 | Linha do Minho

PN - PK 102,923 | Linha do Minho

PN - PK 103,818 | Linha do Minho

PN - PK 106,016 | Linha do Minho

PN - PK 108,25 | Linha do Minho

PN - PK 130,221 | ex-Ramal de
Monção



ESTAÇÕES E APEADEIROS SEM AZULEJOS

Águas Santas

Travagem

Leandro

São Frutuoso

São Romão

Portela

Senhora das Dores

Lousado

Pisão

Famalicão

Nine

Carreira

Silva

Carrapeços

Carreço

Gelfa

Âncora-Praia

Lanhelas

Esqueiro

Santa Marinha

Breia

Carvalha

Senhora da Cabeça

COMPOSIÇÕES DE MÓDULO PADRÃO

Módulos / Padrões das estações. Módulos iguais



Darque



Barroselas



Friestas



Moledo do Minho



Âncora

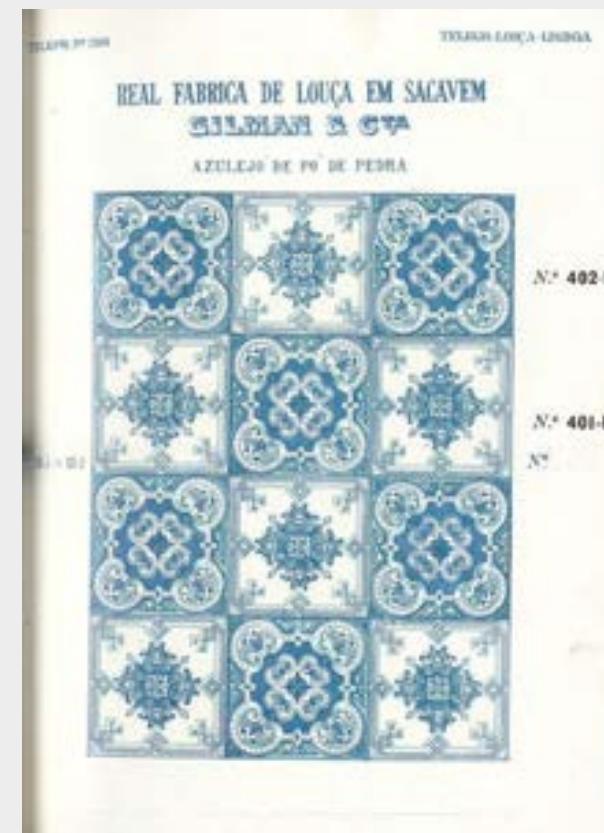


Tamel

Azulejos semelhantes em Barroselas e Friestas

Azulejos semelhantes em Moledo do Minho, Âncora e Tamel

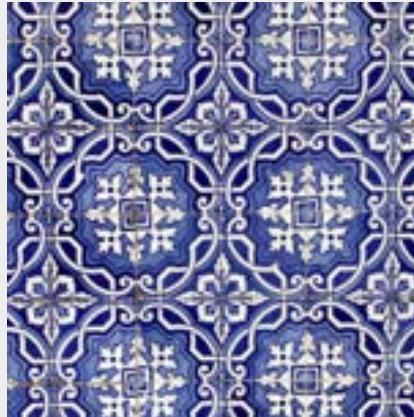
EM MOLEDO DO MINHO, ÂNCORA E TAMEL UM DOS MÓDULOS É DA FÁBRICA DE LOIÇA DE SACAVÉM



COMPOSIÇÕES DE MÓDULO PADRÃO



Afife



S. Pedro da Torre



Vila Nova de Cerveira



Verdoejo



Alvarães



Midões



Ganfei



Monção

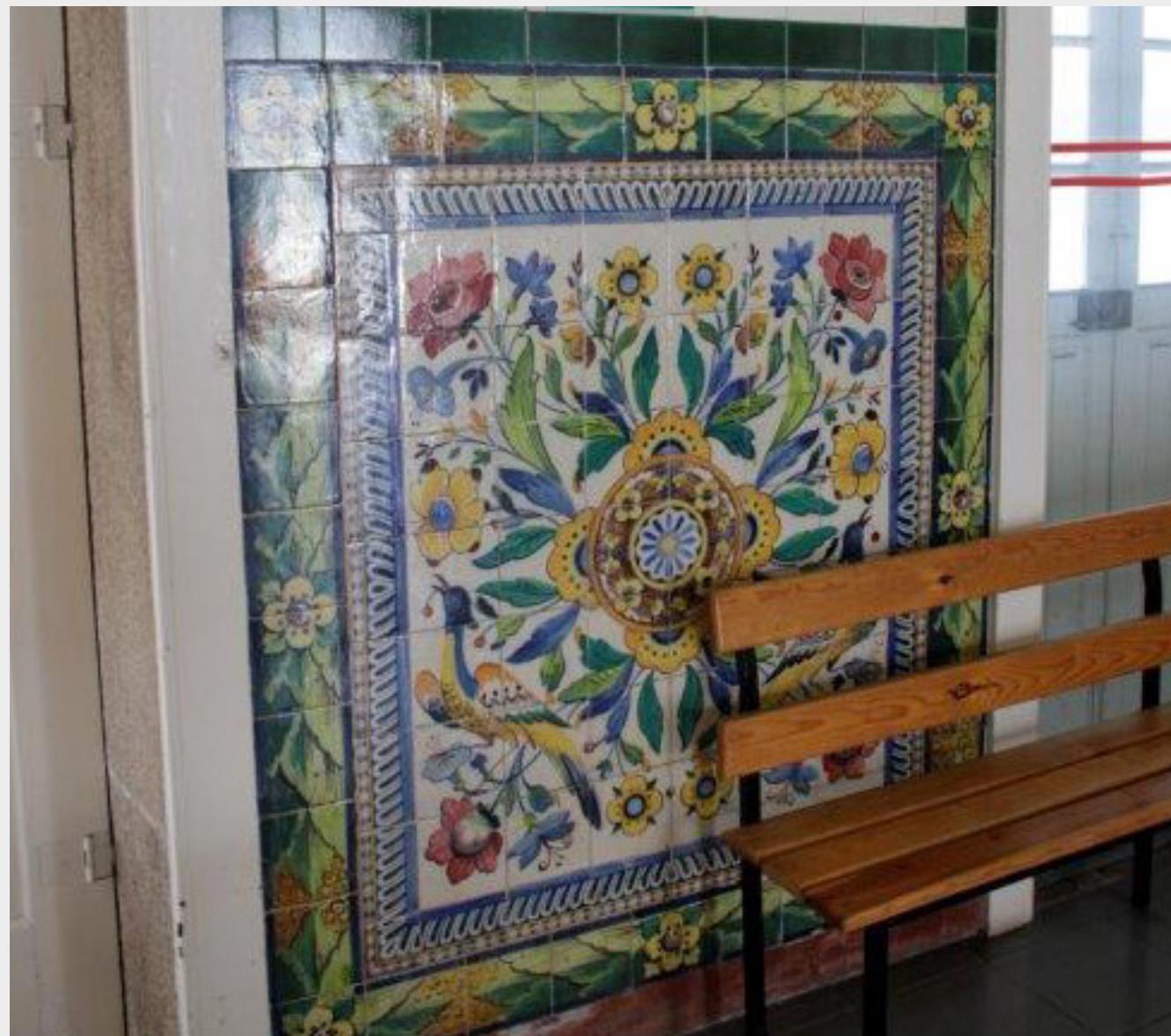
Azulejos semelhantes em Vila Nova de Cerveira e S. Pedro da Torre

Azulejos semelhantes em Midões e Ganfei

Revestimento/Painéis de interior das estações



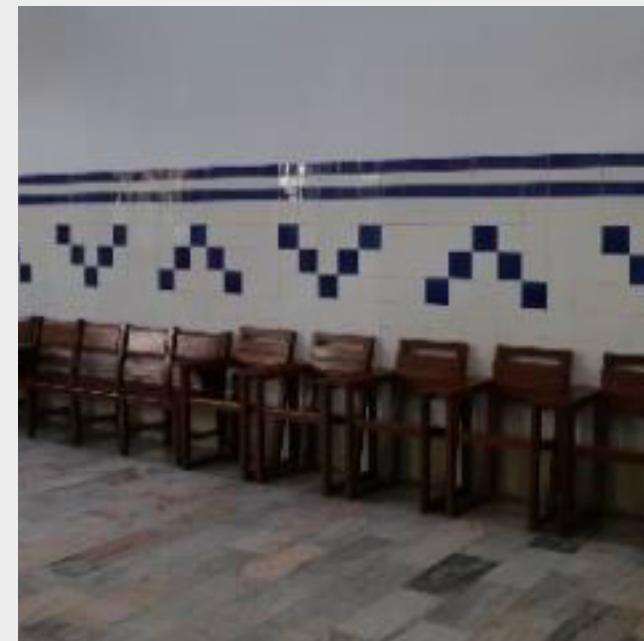
REVESTIMENTO / PAINÉIS DE INTERIOR DAS ESTAÇÕES



Rio Tinto



Darque



Viana do Castelo



Caminha



Caminha

Estações Floridas



Estação de Barcelos

Em várias estações, encontramos placas dos Prémios atribuídos às "Estações Floridas"¹⁾, da autoria de Carlos Botelho - Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego (c. 1941).

Estações premiadas no concurso "Estações Floridas":

- **RIO TINTO** – 1943, 1º PRÉMIO
- **DARQUE** – 1944, 1º PRÉMIO
- **AFIFE** – 1945, 3º PRÉMIO
- **CAMINHA** – 1948 e 1958, 1º PRÉMIO // 1945 e 1953, 2º PRÉMIO // 1947 e 1950, 3º PRÉMIO
- **BARROSELAS** – 1955, 3º PRÉMIO
- **BARCELOS** – 1960, 2º PRÉMIO
- **VALENÇA** – 1961, 3º PRÉMIO

1) "Estações floridas" foi o nome dado a um concurso instituído em 1941, cujo objetivo era estimular o bom gosto na ornamentação floral das estações dos caminhos de ferro e revelar aos turistas estrangeiros um aspeto bem característico do temperamento artístico e do proverbial bom gosto do povo português.

A partir de 1948, as estações premiadas passaram a ter placas cerâmicas nos alçados dos edifícios, com indicação do ano e lugar no concurso. Essas placas foram concebidas pelo pintor Carlos Botelho (1899-1982) e produzidas na Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego. O concurso não se realiza há várias décadas.



JARDINS DAS ESTAÇÕES

Voltando a Pedro Vieira de Almeida: “O esforço azulejar de 40 vai em simultâneo com o incitamento direto promovido ou apoiado pelo SNI¹⁾, tendente a um tratamento dos jardins das estações. E não será por acaso que na premiação destes se incluía a colocação de um registo especial em cerâmica polícroma, no exterior do edifício junto ao jardim premiado. Era ainda o mesmo critério de jogo de matérias.

1) Secretariado Nacional da Informação (1944), sucessor do SPN – Secretariado da Propaganda Nacional (1933).



Paisagem Ferroviária

“**PAISAGEM FERROVIÁRIA**” refere-se ao conjunto de elementos que persiste no recinto de algumas estações e apeadeiros e, que com todas as características físicas e singularidades e uma determinada estabilidade formal, marcam a sua identidade, remetem-nos para outras eras de projeto, construção e exploração e perduram na memória coletiva, a saber:

GRAFISMOS: logótipos, sinalética, toponímia

HORIZONTALIDADE: carris, plataformas

VERTICALIDADE: candeeiros, colunas dos alpendres em ferro fundido, postes de catenária

GEOMETRIAS VÁRIAS

MATERIAIS, CORES, VOLUMES, FORMAS, TEXTURAS

ÁREAS VERDES, “jardim da estação”

Os azulejos entram em diálogo com todo o espaço ferroviário da estação e não apenas com um ou outro dos seus elementos.



Um olhar atento permite perceber que nessas estações ainda existe:

UMA RELAÇÃO DE QUALIDADE

Do azulejo com os materiais tradicionais de outros elementos existentes na estação: barro, pedra, reboco, ferro, madeira

BARRO/CERÂMICA

Nas telhas das coberturas

PEDRA

A guarnição dos vãos e os cunhais dos edifícios e nos tapetes de calçada portuguesa que reveste algumas das plataformas de passageiros bem como os seus rebordos

REBOCOS DAS SUPERFÍCIES VERTICAIS

FERRO

Nos alpendres do edifício de passageiros, nos depósitos e tomas de água, nos guindastes e gabaritos de carga, nos carris e parafusos (tirefonds), nos gradeamentos e portões

MADEIRA

Nas travessas da via-férrea, nos paramentos dos cais cobertos – sobre os cais cobertos escreveu Pedro Vieira de Almeida que “as estruturas dos armazéns (cais cobertos) frequentemente, sobretudo no Norte, construídas em madeira às quais o tempo vem atribuir um tom aveludado de um profundo castanho-escuro, que as confirma enquanto magníficos elementos plásticos de grande presença expressiva, grandes corvos de asas abertas pousadas no solo”

UMA RELAÇÃO DA FORMA GEOMÉTRICA DO AZULEJO

O quadrado, com as figuras geométricas de outros elementos existentes na estação

ARGOLAS E AS FLORES

Ou “margaridas” e as treliças dos alpendres (circunferências)

RELÓGIOS DE PAREDE

(circunferências)

VEDAÇÕES EM CIMENTO ARMADO

(triângulos)

VAZAMENTOS GEOMÉTRICOS

CALÇADA PORTUGUESA

(quadrados)

VÃOS DE PORTAS E JANELAS

(retângulos)

GEOMETRIA DOS CANTEIROS

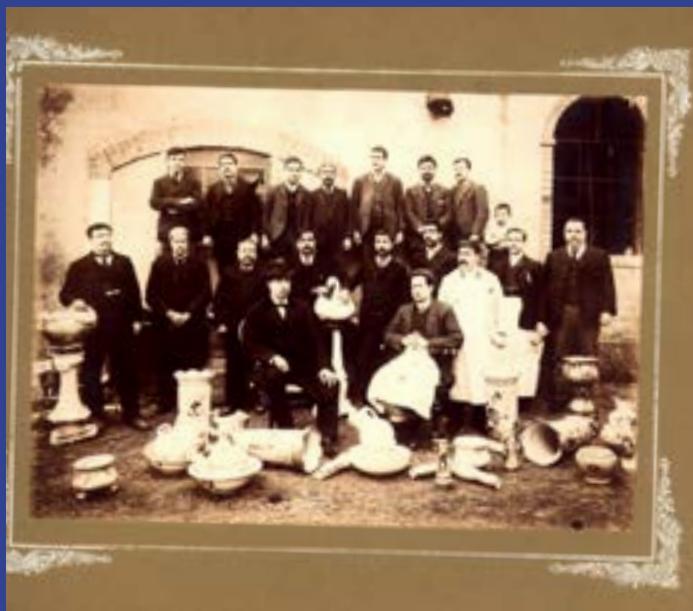
Do “jardim da estação”

UMA RELAÇÃO DE ESCALA DO AZULEJO

com a proporção das superfícies dos alçados dos edifícios.

Casos há em que o revestimento azulejar foi definido em conjunto com a arquitetura e em que se insere, e casos em que o revestimento azulejar foi posteriormente aplicado aos edifícios já existentes.

Fábricas



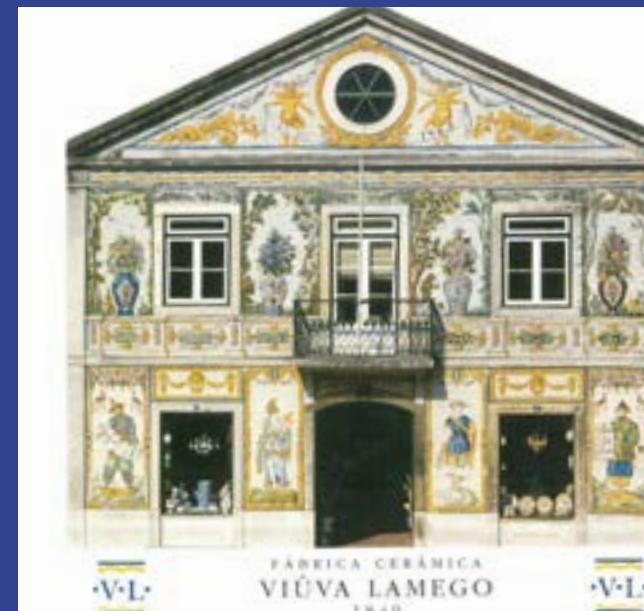
REAL FÁBRICA DE LOUÇA DE SACAÉM



FÁBRICA DE CERÂMICA CONSTÂNCIA



FÁBRICA DE CERÂMICA SANT'ANNA



FÁBRICA DE CERÂMICA VIÚVA LAMEGO

ANEXO I

Notas Biográficas dos Artistas

140



141

Estação de Porto São Bento



CARLOS ANTÓNIO TEIXEIRA BASTO NUNES BOTELHO

Lisboa, 18 de setembro de 1899 — Lisboa, 18 de agosto de 1982

“Ilustrador, decorador, autor de banda desenhada e pintor, 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. Parte então para Paris, onde estuda na Academia Chaumière e na Academia Colarossi. Expõe no Salão dos Independentes de Lisboa em 1930. Ao longo da década de 30, publica os seus trabalhos em revistas como a Turismo, Notícias Ilustrado, Crónica Ilustrada, Domingo Ilustrado ou ABC. Em 1933 foi assistente de realização de Cotinelli Telmo no filme A Canção de Lisboa. Em 1939 passa um largo período nos Estados Unidos da

América, integrando a equipa de decoradores dos pavilhões portugueses das exposições internacionais de Nova Iorque e São Francisco. No ano seguinte colabora na Exposição do Mundo Português e é agraciado com o prémio Columbano. Ao longo da sua carreira participou em numerosas exposições nacionais e internacionais, realçando-se as distinções que ganhou na primeira e terceira edições da Bienal de São Paulo, no Brasil (1951 e 1955). 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. A Câmara Municipal de Lisboa atribuiu, desde 1989, um prémio com o seu nome para a melhor pintura sobre a cidade.”

Artigo de Joana Baião



Fig. 1- Desenho polícromo realizado a lápis de cor. 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



Fig. 2- Placas cerâmicas concebidas para serem colocadas nos edifícios de passageiros das estações galardoadas com os prémios atribuídos às “Estações Floridas”, concurso instituído em 1941 pelo SPN – Secretariado Nacional da Propaganda Nacional. O concurso não se realiza há várias décadas.

Estes troféus foram produzidos na Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego e estão colocados em várias estações de caminhos de ferro premiadas.



EDUARDO JOSÉ NERY DE OLIVEIRA

Figueira da Foz, 2 de setembro de 1938 — Lisboa, 2 de março de 2013

“Ingressou em 1956 no curso de Pintura da Escola Superior de Belas-Artes de Lisboa transferindo-se para o curso de Arquitetura em 1959, do qual viria a desistir. Em 1960 é convidado por Jean Lurçat para fazer um estágio sobre tapeçaria em França. Em 1971 integrou o conjunto de artistas convidados para efetuar as pinturas para o café A Brasileira, no Chiado, para substituir as telas modernistas de 1925. Em 1973 foi um dos sócios fundadores da escola Ar.Co – Centro de Arte e Comunicação, Lisboa. A sua atividade começa desde cedo a repartir-se por diversas áreas, pintura, azulejaria, tapeçaria, vitral, fotografia e colagem. Na pintura, os seus trabalhos vão desenvolver-se, no final dos anos 50, no campo do abstracionismo, seguindo primeiro uma via gestualista, para aderir depois ao movimento internacional da Op Art. Ainda nos

anos 60 iniciou um trabalho regular e de grande variedade em obras de vitral, tapeçaria e azulejaria para projetos arquitetónicos e urbanísticos por todo o país. No final dos anos 60 começou a introduzir elementos tridimensionais na tela que dão à pintura uma efetiva profundidade, criando pinturas-objetos. Paralelamente começou a explorar a colagem e a fotografia, adotando a mesma postura transgressora ao combinar imagens/ fragmentos na criação de composições sarcásticas ou improváveis. A sua obra tem sido objeto de numerosas exposições individuais e coletivas, nomeadamente no Museu Nacional de Arte Antiga, Museu Nacional de Soares dos Reis, Fundação Calouste Gulbenkian, Culturgest e Museu Nacional do Azulejo entre muitas outras.”

Artigo de Leonor Oliveira

Os seus trabalhos estão patentes em duas estações de caminhos de ferro:

- Contumil (azulejos de 1993-1994) / Fábrica de Cerâmica Constância
- Campolide (azulejos de 1999) / Fábrica de Cerâmica da Viúva Lamego



GILBERTO RENDA

Ilustração Portuguesa, N.º 623, 28 de janeiro de 1918

“Sobrinho e afilhado do arquiteto Miguel Ventura Terra (1866-1919), é uma das figuras mais destacadas do panorama artístico lisboeta dos primeiros anos do século XX, autor, entre outras obras, da Sala das Sessões da Assembleia da República. O tio chamou-o para junto de si, em 1901, e incentivou-o a ingressar na Escola de Belas-Artes. O sucesso escolar ficou patente em 1910 com a vitória do prémio Anunciação para a pintura de animais, em que foram júri

Ernesto Condeixa, Veloso Salgado e Columbano Bordalo Pinheiro. Já casado, partiu para Paris em 1913, de onde regressou precipitadamente logo no ano seguinte, devido ao eclodir da Primeira Grande Guerra. A curta duração desta estadia não lhe permitiu um contacto mais profundo com as vanguardas artísticas que por essa altura fervilhavam na Cidade Luz, pelo que se manteve sempre fiel a um naturalismo tardio, que dominava ainda o estreito panorama artístico lusitano, ao contrário

de outros artistas seus contemporâneos como Santa-Rita Pintor, Dordio Gomes ou Amadeu de Sousa Cardoso, que exploraram caminhos mais inovadores. As memórias idílicas do mundo rural da sua infância povoam as obras das suas primeiras exposições individuais, que mereceram destaque na revista Ilustração Portuguesa em 1914 e novamente a 28 de janeiro de 1918. Nesse ano, expôs no salão desta publicação 57 quadros e diversos estudos e maquetes para cenografias destinadas ao Teatro Politeama e a outras salas não nomeadas.

Na década de vinte descobriu a azulejaria, onde desenvolveu amplos programas decorativos que beneficiam da sua experiência como cenógrafo. Pintou, em 1929, os silhares de azulejos da igreja de Santo António do Estoril, num poderoso azul e branco que presta tributo à azulejaria joanina. No Alentejo, destaca-se o monumental conjunto que cobre toda a parede sobranceira ao tanque da quinta de São Vicente, em Ferreira do Alentejo. Esteve ainda representado em Sevilha, na Exposição Ibero-Americana de 1929.

Foi autor de diversos revestimentos de azulejos que decoram estações dos Caminhos de Ferro desde Caminha (não datados, aplicados em 1942), Duas Igrejas - Miranda do Douro (c. 1938), Santiago do Cacém (1931 - 32), Sedim (Miranda do Douro), Sines (1934 - 35), Vila Viçosa e Pocinho - Vila Nova de Foz Côa (não datados) e Mondim de Basto (não datados, estação inaugurada em 1949).

Os seus trabalhos encontram-se em oito estações de caminhos de ferro e foram produzidos na Fábrica Sant'Anna (Lisboa):

- Caminha (década de 1930)
- Miranda-Duas Igrejas (azulejos c. 1938)
- Sendim (azulejos c.1938)
- Mondim de Basto (azulejos década de 1930)
- Pocinho (azulejos não datados)
- Santiago do Cacém (azulejos de 1931-1932)
- Sines (azulejos de 1934-1935)
- Vila Viçosa (azulejos não datados)



JOÃO ALVES DE SÁ

Lisboa, 1878-1982

“Discípulo de Manuel de Macedo. Formado em Direito seguiu, no entanto, a carreira de pintor. Distinguiu-se pelo saber e pela sensibilidade nas suas aguarelas de bela transparência e luminosidade, de cromatismo suave e impressivo. O crítico Joaquim Costa faz notar com justeza que Alves de Sá ‘pinta a aguarela como qualquer outro mancharia quadros a óleo’, querendo assim significar que o artista sabe tirar todo o partido da matéria pobre por ele preferida. Acrescenta que o aguarelista, graças à sua costela germânica, soube refrear ‘os excessos do idealismo peninsular’. Está representado no Museu de Arte Contemporânea com os delicados cartões ‘Vila de Santo Isidoro’ e ‘Recolhendo o rebanho’ e no Museu da Cidade de Lisboa com o trecho fluvial

‘Barcos na doca’, soberbo de luz e cor. Também há obras suas na Casa dos Patudos, perto de Almeirim. Alcançou altas distinções, com a medalha de honra em aguarela na Sociedade Nacional de Belas Artes e o 1º Prémio Roque Gameiro (1947), do Secretariado Nacional de Informação.” Como pintor ceramista fez trabalhos de decoração em azulejo para várias estações de caminhos de ferro, “para o Governo Civil de Lisboa, Sé do Porto e Hospital-Sanatório da Colónia Portuguesa do Brasil, em Coimbra, etc.”

Fernando de Pamplona

Trabalhos em quatro estações, três ferroviárias e uma fluvial produzidos na Fábrica de Cerâmica Viúva Lamego:

- Vilar Formoso (azulejos colocados nos finais da década de 1930)
- Rio Tinto (azulejos colocados em 1936)
- Estremoz (azulejos colocados em 1940)
- Antiga Estação fluvial do Sul e Sueste – Inaugurada em 28 de maio de 1932, projeto do arquiteto José Ângelo Cottinelli Telmo, nela foram aplicados, no vestíbulo de passageiros, painéis de azulejo representando os escudos de dez cidades, cinco do Alentejo e cinco do Algarve, servidas pela rede do Sul e Sueste, desenhados pelo Capitão José Estevão Victória Pereira (autor também dos azulejos da Estação de Óbidos, 1943) e, nas salas de espera, as paredes foram revestidas com azulejos do pintor João Alves de Sá.



JORGE REY COLAÇO

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

Filho de José Daniel Raimundo Colaço e Macnamara, 1.º Barão de Colaço e Macnamara, vice-cônsul de Portugal em Marrocos, e de Virgínia Maria Clara Vitória Raimunda Rey Colaço. Casa com Branca Eva de Gonta Syder Ribeiro a 23 de novembro de 1898, poetisa e escritora, com quem tem três filhos: Tomás, Ana e Cristina.

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

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

Trabalhos em nove estações de caminhos de ferro produzidos na Real Fábrica de Louça de Sacavém (Porto São Bento) e na Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia em todas as outras:

- Porto São Bento (azulejos de 1915)
- Vila Franca de Xira (azulejos de 1930)
- Lousã (azulejos de 1935)
- Abrunhosa (azulejos de 1935)
- Castelo de Vide (azulejos de 1937)
- Marvão-Beirã (azulejos de 1938)
- Vale do Peso (azulejos de 1939)
- Évora (azulejos de 1940)
- Beja (azulejos de 1940)

Estações e Apeadeiros

A atividade ferroviária e tudo o que a suporta encontra-se devidamente regulada. Neste sentido, as características da Rede Ferroviária Nacional e todos os elementos que a constituem estão descritos na Instrução de Exploração Técnica nº50 - IET50, que entrou em vigor a 28 de abril de 2019.

Segundo a IET50, na Linha do Minho existem 20 estações e 29 apeadeiros, não surgindo qualquer referência ao Ramal de Monção, entretanto desativado e transformado em ecopista.

Num conceito primordial:

A Estação é o conjunto das construções existentes no recinto compreendido entre as agulhas de entrada e de saída de comboios;

O Apeadeiro é um local de passagem com paragem para entrada e saída de passageiros.

EDIFÍCIOS DE PASSAGEIROS COM TIPOLOGIA SEMELHANTE DE VOLUMETRIA E ALÇADOS

Midões

Afife

Gondarém

Moledo do Minho

Seixas

Verdoejo

Friestas

Lapela

BREVE DESCRIÇÃO DA SUA TIPOLOGIA

Com localização lateral relativamente às vias-férreas, estes edifícios de passageiros têm planta retangular simples e um único corpo de dois pisos. Volume em telhado de quatro águas com chaminé elevada. Fachadas rebocadas e pintadas de branco, com embasamento de cantaria, cunhais apilastrados e remates em friso, cornija e platibanda plena de cantaria, encobrindo, por vezes, o início dos telhados.

As fachadas são rasgadas regularmente por vãos retos ou em arco de volta perfeita ou abatida.

Alguns destes edifícios apresentam um corpo de dois pisos adoçado ao qual se acede por escada exterior, com alpendre e telhado de três águas.

Todos os edifícios têm toponímia em azulejo e alguns destes edifícios apresentam lambris exteriores revestidos a azulejo de padrão.

EDIFÍCIOS DE PASSAGEIROS COM TIPOLOGIA SEMELHANTE DE VOLUMETRIA E ALÇADOS

Trofa

Famalicão

Nine (variante)

Barroselas

Tamel

Âncora

Caminha

Darque

Vila Nova de Cerveira

São Pedro da Torre

 SAIBA MAIS AQUI

 SAIBA MAIS AQUI

BREVE DESCRIÇÃO DA SUA TIPOLOGIA

Com localização lateral relativamente às vias-férreas, estes edifícios de passageiros têm planta retangular composta por três corpos, o central sensivelmente avançado e de dois pisos e os laterais de apenas um. Volumes escalonados com coberturas diferenciadas em telhados de quatro águas no corpo central e de duas nos laterais, tendo no corpo central chaminé elevada.

Fachadas rebocadas e pintadas de branco, com embasamento de cantaria, cunhais apilastrados e remates em friso, cornija e platibanda plena de cantaria, encobrindo em alguns o início dos telhados. As fachadas são rasgadas regularmente por vãos em arco de volta perfeita ou abatida.

Todos os edifícios têm toponímia em azulejo e alguns destes edifícios apresentam lambris exteriores revestidos a azulejo de padrão ou com painéis figurativos, como em Caminha

EDIFÍCIOS DE PASSAGEIROS COM TIPOLOGIA SEMELHANTE DE VOLUMETRIA E ALÇADOS

Areosa
Alvarães

BREVE DESCRIÇÃO DA SUA TIPOLOGIA

Edifícios com desenho semelhante ao das casas de guarda de passagem de nível, com localização lateral relativamente às vias-férreas.

São quase todos pequenos edifícios de planta retangular, com dois pisos e telhados de duas águas. Têm ambos toponímia em azulejo e o de Alvarães apresenta lambris exteriores revestidos a azulejo de padrão

CASOS PARTICULARES DE EDIFÍCIOS DE PASSAGEIROS

Porto São Bento

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Porto Campanhã

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Contumil (antigo edifício de passageiros demolido)

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Ermesinde

Rio Tinto

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Barcelos

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Viana do Castelo

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Valença

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Monção

[🔗 SAIBA MAIS AQUI](#)

Ganfei

Senhora da Agonia





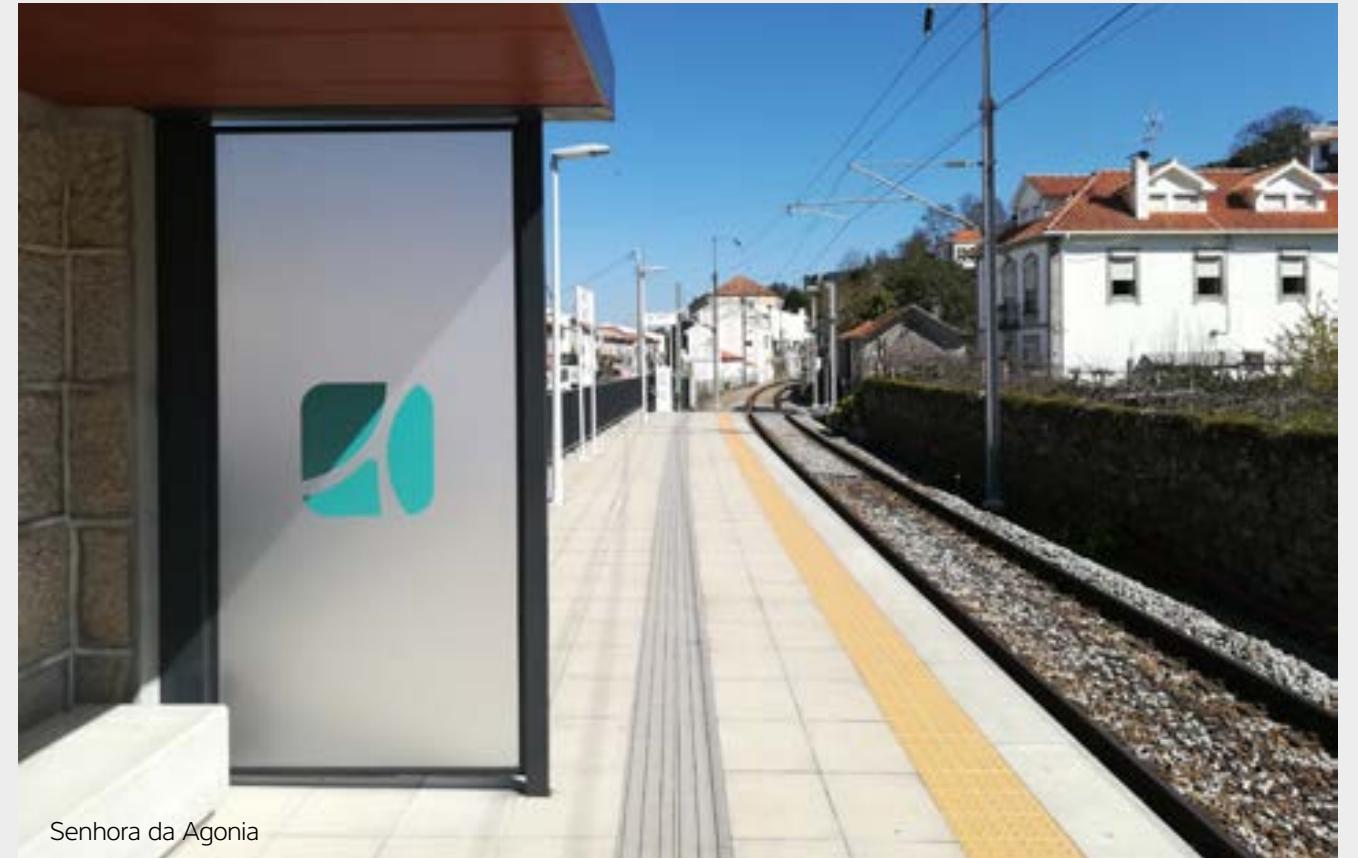
Estação de Ermesinde – atual edifício de passageiros

ERMESINDE

O antigo edifício de passageiros foi demolido. Tinha tipologia semelhante à da atual Estação de Nine, esta já sem azulejos, com lambris exteriores revestidos a azulejo de padrão. No novo edifício, as instalações destinadas aos passageiros estão localizadas em passagem inferior às linhas férreas.



Estação de Ganfei



Senhora da Agonia

GANFEI E SENHORA DA AGONIA

Com localização lateral relativamente às vias férreas, estes edifícios de passageiros têm planta retangular simples, de um único corpo. Volumes simples com coberturas diferenciadas em telhados de duas e quatro águas e chaminé elevada. Fachadas rebocadas e pintadas de branco, com embasamento de cantaria, cunhais apilastrados. As fachadas são rasgadas regularmente por vãos retos.

Em Ganfei os lambris exteriores estão revestidos a azulejo de padrão. Ganfei tem toponímia em azulejo e Senhora da Agonia só o PK num painel de azulejos.

APEADEIROS/ABRIGOS DE PLATAFORMA

Barrimau
Mouquim
Louro

BREVE DESCRIÇÃO

Com implantação nas plataformas de passageiros laterais estes resguardos têm planta retangular e estrutura mista – metálica e betão. Fechados em três dos lados, um dos quais revestido a azulejos lisos formando composição muito simples, estão providos de assentos e têm cobertura em pala, na qual está escrito o nome do apeadeiro.

Podem ser simples ou duplos como em Barrimau, Mouquim e Louro,



EDIFÍCIOS DAS PASSAGENS DE NÍVEL

BREVE DESCRIÇÃO

Com localização lateral relativamente às vias-férreas, apresentam o PK num painel de azulejos. São quase todos pequenos edifícios de planta retangular, alguns com dois pisos e telhados de duas águas e destinavam-se a habitação das guardas de passagem de nível, profissão cada vez mais rara devido à modernização e automatização da rede ferroviária nacional.



Estação de Caminha

Ação de Conservação e Restauro, 2015



CONSERVAÇÃO E RESTAURO (CR) DOS PAINÉIS AZULEJARES - 2015

LINHA DO MINHO – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMINHA

DONO DE OBRA – INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL (À DATA REFER EPE)

ENTIDADE EXECUTANTE – ARQUEOLOGIA E PATRIMÓNIO, LDA.

PRAZO DE EXECUÇÃO – 120 DIAS DE CALENDÁRIO

VALOR DO INVESTIMENTO– 21 407,01 €

IDENTIFICAÇÃO E LOCALIZAÇÃO DOS PAINÉIS EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS E INSTALAÇÕES SANITÁRIAS

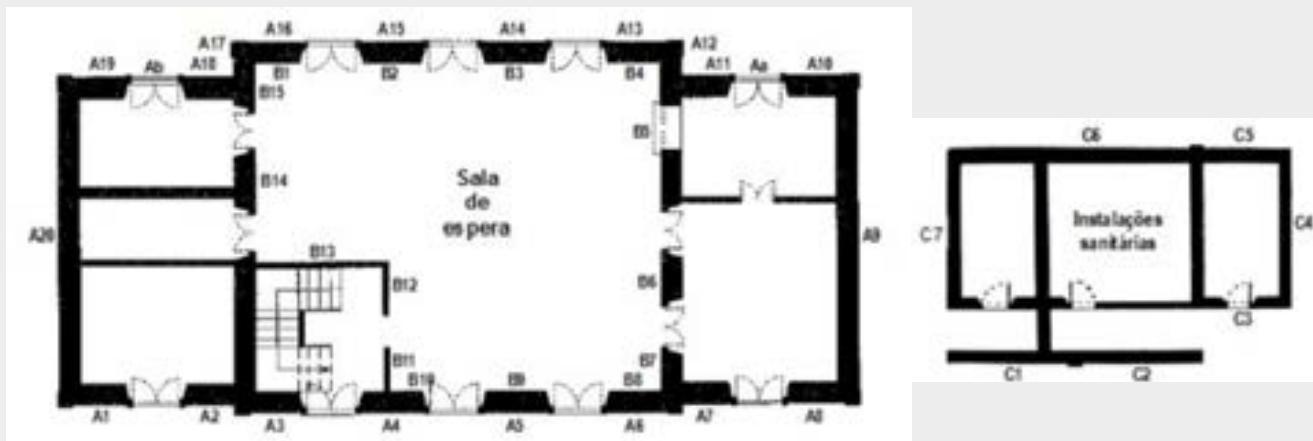
O conjunto azulejar é composto por cerca de 5000 azulejos, distribuídos por quatro conjuntos.

Foi produzido na década de 1930, na fábrica Sant'Anna, em Lisboa.

Conjunto A – 20 painéis historiados – costumes, tradições, monumentos e paisagens.

Conjunto B – 15 painéis padronizados, composição vegetalista estilizada, com módulo de quatro elementos e delimitado por cercadura para parte superior e inferior.

Conjunto C – sete painéis padronizados, tipo tapete, composição por dois motivos florais distintos.



CONSERVAÇÃO E RESTAURO CRITÉRIOS DE INTERVENÇÃO

PRINCÍPIO 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 CR devem ser totalmente documentadas (estado de conservação, ações desenvolvidas, estado após intervenção, intervenientes, fichas de produto, etc.)

NORMAS E DIRETIVAS

Em geral, na atividade de CR há que ter em conta: Convenções e Cartas Internacionais

Carta de Atenas 1931

Convenção de Haia 1954

Carta de Veneza 1964

Convenção da UNESCO 1970

Convenção da UNESCO 1972

Convenção do Património Mundial 1972

Carta Europeia do Património Arquitetónico 1975

Convenção para a Salvaguarda do Património Arquitetónico da Europa 1985

Carta para a Gestão e Proteção do Património Arqueológico 1990

Legislação nacional

Definição das carr4

Lei Quadro dos Museus Portugueses (Lei n.º 47/2004)

Códigos éticos e deontológicos

Carta de Copenhaga ICCOM 1984

PATOLOGIAS – DIAGNÓSTICO



Lacuna ao nível de vidro e escurrência



Preenchimento com argamassa do tipo Portland



Fatores Antrópicos – Cartazes, elementos fixados e tubagens



Lacuna total



Destacamento do suporte



Fissura e fraturas



Escurrências de sais

Destacamento de vidro provocado por colonização biológica

METODOLOGIA DE INTERVENÇÃO

Ações preliminares de proteção



Etiquetagem alfanumérica – A1, A2 ... B1, B2

Consolidação



Faceamento

Conservação e restauro



Identificação dos azulejos destacados

Abertura de junta



Limpeza - Tardoz

METODOLOGIA DE INTERVENÇÃO

Conservação e restauro

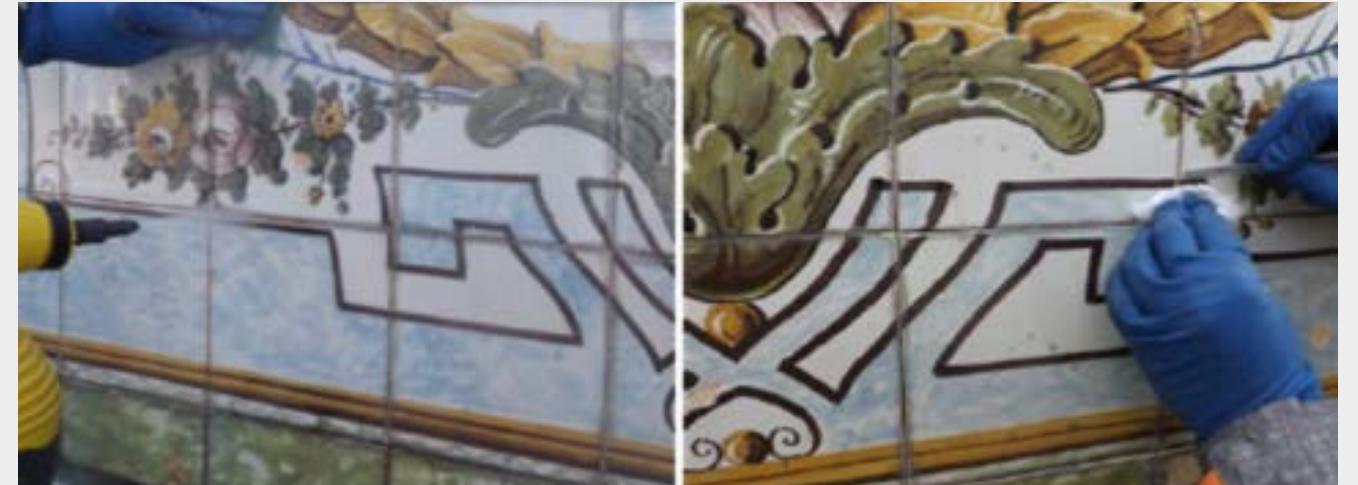


Limpeza – Face Nobre – Química e mecânica



Dessalinização por imersão – medição dos valores de condutividade

Conservação e restauro



Limpeza por vapor e detergente neutro

Limpeza mecânica (in situ)



Selagem de faces de fragmento

Processo de co

METODOLOGIA DE INTERVENÇÃO

Conservação e restauro



Preenchimento e nivelamento



Suporte limpo e seu humedecimento

Conservação e restauro



Assentamento dos azulejos



Réplicas e seu enquadramento

METODOLOGIA DE INTERVENÇÃO

Conservação e restauro



Preenchimento das juntas (argamassa à base de cal) e alinhamento



Reintegração cromática a pincel (emulsão de pigmentos puros inorgânicos em resina epóxi – HB Resosurf 8 16®)

Conservação e restauro



Limpeza e colagens (in situ)



Limpeza e remoção de manchas de oxidação – Agente quelante EDTA

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABRAGÃO, Frederico de Quadros – Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história. [S.l.]: CP, 1956.
- ALEGRIA, Maria Fernanda – A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. Tese de doutoramento, 1990.
- 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.
- CARDOSO, António, TAVARES, Domingos, EMANUEL, Cláudia, Estação de S. Bento Marques da Silva, Fundação Marques da Silva, Edições Afrontamento, 2019 (segunda edição)
- COUCEIRO, Gonçalo, Elementos para a História da Fábrica de Faiança e Azulejos Sant' Anna, desde 1741. 2015.
- CULLEN, Gordon, Paisagem urbana. Edições 70, 1996.
- PIMENTEL, Frederico Augusto – Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portugueses. Lisboa: Tipografia Universal, 1892.
- GOMES, Gilberto, GOMES, Rosa – Os caminhos de Ferro em Portugal 1856-2006. CP, 2006.
- PEREIRA, Hugo Silveira – Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860). Porto: FLUP. Tese de mestrado, 2008.
- Idem – A Construção da rede ferroviária do Minho (1845-1892). CEMnº 2.
- HUMBERT, Georges-Charles – Traité Complet des Chemins de Fer. Baudry, Paris, 1908. LINO, Raul – Casas Portuguesas. Alguns apontamentos sobre o architecturar das casas simples. Edição de Valentim de Carvalho, Lisboa, 1954.
- 77
- LOUREIRO, José Carlos – O azulejo. Possibilidades da sua reintegração na arquitectura portuguesa. Edição Caleidoscópio, 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.
- LYNCH, Kevin – A imagem da cidade. Edições 70, 2000.
- 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.
- PAMPLONA, Fernando de – Dicionário de Pintores e Escultores Portugueses I, 4ª Edição (actualizada). Livraria Civilização Editora, março 2000.
- PEREIRA, Paulo – História da Arte Portuguesa, Volume 3. Temas e Debates, 1997.
- QUEIROZ, Francisco – Os Catálogos da Fábrica das Devesas. Chiadobooks, Coleção Compendium, novembro 2016.
- SAPORITI, Teresa – Azulejaria de Eduardo Nery. Edição de autor, Lisboa, 2000.
- SANTOS, Hugo Miguel Aguiar dos – Azulejo não é crime! Prova final de Licenciatura em Arquitectura, dARQ.FCT.UC, Coimbra, setembro de 2009.
- Vários autores – 1910-2010 o caminho de ferro em Portugal. CP/REFER, 2010.

FONTES, GLOSSÁRIO E CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

FONTES

Arquivo Técnico da Infraestruturas de Portugal

Arquivo Histórico da CP

https://www.zotero.org/groups/2100095/azinfinitum_azulejos__tiles

<https://artes123.webnode.pt/glossario/>

<https://docplayer.com.br/6598736-Paisagem-cultural-um-conceito-em-re-evolucao.html>

<https://www.fmnf.pt/colecao/ficha.aspx?t=o&id=1236#ad-image-0>

<http://sentirvilaviosa.blogspot.com/2017/07/estacao-dos-caminhos-de-ferro-de-vila.html>

<https://www.bad.pt/noticia/2013/09/23/az-infinitum-sistema-de-referencia-e-indexacao-de-azulejo/>

http://redeazulejo.fl.ul.pt/pesquisa-az/imovel_pesquisa.aspx

<https://azinfinitum.wixsite.com/guiainv>

<http://www.iconclass.org/help/outline>

http://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/flipbook/RotaJorgeColaco/index.html?_ga=2.47287975.1427561982.1601046391-299173727.1601046391

GLOSSÁRIO

Normas de Inventário – Cerâmica – Artes Plásticas e Artes Decorativas:

http://www.matriznet.dgpc.pt/matriznet/Download/Normas/AP_AD_Ceramica.pdf

Guia de inventário de azulejo in situ:

http://redeazulejo.letras.ulisboa.pt/multimedia/File/guia_inventario_v1.pdf

Az Infinitum – Sistema de Referência & Indexação de Azulejo (plataforma online dedicada ao azulejo produzido ou aplicado em Portugal, em permanente atualização. Permite registar e confrontar dados relativos a imóveis, espaços, revestimentos, autorias, referências bibliográficas e documentais, imagens, etc., organizando-se em cinco grandes áreas: In situ, Autores, Padrões, Iconografia, Bibliografia): http://redeazulejo.letras.ulisboa.pt/pesquisa-az/imovel_pesquisa.aspx

ARTES: <https://artes123.webnode.pt/glossario/>

Arquivo Histórico da CP

CRÉDITOS DE FOTOGRAFIAS

- Arquivo IP

- Arquivo CP

- Viana do Castelo - https://www.olharvianadocastelo.pt/2012/11/memorias-fotograficas-de-viana-do_29.html)

- Valença - Carlos Silva / <https://cincodemaio.blogs.sapo.pt/341275.html>) - Trofa - DR (Paulo Rodrigues e CM da Trofa); <http://portoarc.blogspot.com/2016/11/o-comboio-iv-linha-do-minho-i.html>; <https://historiasdebolso.home.blog/category/trofa-de-antigamente/> ; Krzysztof Golik

- Contumil – FMNF/<https://www.fmnf.pt/> <https://www.fmnf.pt/colecao/ficha.aspx?t=o&id=1236#ad-image-0> - Famalicão - <http://portoarc.blogspot.com/2016/11/o-comboio-iv-linha-do-minho-i.html>

- Nine - <https://mapio.net/pic/p-26467055/>

FICHA TÉCNICA

Rotas dos Azulejos

ROTA MINHO

Linha do Minho e Ecopista do Minho

PROPRIEDADE

Infraestruturas de Portugal, SA



CONTEÚDOS

IP Património

CP Comboios de Portugal

CONCEÇÃO E DESENHO GRÁFICO

Infraestruturas de Portugal, SA

FOTOGRAFIA

Acervo Infraestruturas de Portugal

Dario Silva - Família Colaço - Jorge Ferreira - Alexandre Azevedo

COLABORAÇÃO

CP Comboios de Portugal

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

