



# Rota Linha do Norte

Lisboa Santa Apolónia - Carregado

Rotas dos Azulejos



Estação de Castanheira do Ribatejo  
Obra de Querubim Lapa



# Índice

Estação de Santa Apolónia  
Fotografia | Juvenal Candeias  
Projeto Arte e Ferrovia 2021

- I · AS ROTAS
- II · ROTA LINHA DO NORTE
- III · LOCALIZAÇÃO NA REDE E TERRITÓRIO
- IV · LINHA DO NORTE – HISTÓRIA
- V · CRONOLOGIA BREVE
- VI · PATRIMÓNIO AZULEJAR FERROVIÁRIO
  - Tipologias e Iconografia
- VII · AS ESTAÇÕES
  - Lisboa Santa Apolónia. Palácio Coimbra
  - Braço de Prata
  - Lisboa Oriente
  - Sacavém
  - Póvoa
  - Alhandra
  - Vila Franca de Xira
  - Castanheira do Ribatejo
  - Carregado
  - Estações sem património azulejar
  - Pontos de interesse nas imediações das estações
- VIII · PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO COM O PROJETO **SOS AZULEJO**
- IX · AÇÕES DE CONSERVAÇÃO E RESTAURO
  - Geral
  - Conservação e restauro dos painéis azulejares do Palácio Coimbra
- X · PRÉMIOS E RECONHECIMENTOS
  - Estação de Lisboa Oriente
  - Ponte Ferroviária sobre o Rio Trancão
- XI · NOTAS BIOGRÁFICAS DOS ARTISTAS
  - Jorge Colaço
  - José Ângelo Cottinelli Telmo
  - Querubim Lapa
  - Santiago Calatrava
- XII · BIBLIOGRAFIA. FONTES. ARQUIVOS
- XIII · CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS
- XIV · AGRADECIMENTOS
- XV · FICHA TÉCNICA

# As Rotas



Estação de Vila Franca de Xira  
Obra de Jorge Colaço

---

ROTAS DOS AZULEJOS, um projeto IP Património, convida à descoberta do extenso património azulejar artístico, histórico e cultural de Portugal, patente em praticamente todas as estações da rede ferroviária nacional e em muitas das estradas sob gestão da IP - Infraestruturas de Portugal. Rota é um caminho ou percurso que implica uma viagem física ou virtual e que se destaca pelos seus atrativos por permitir o lazer, a aquisição de conhecimento, dando acesso, no caso em apreço, a um património com mais de cem anos.

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

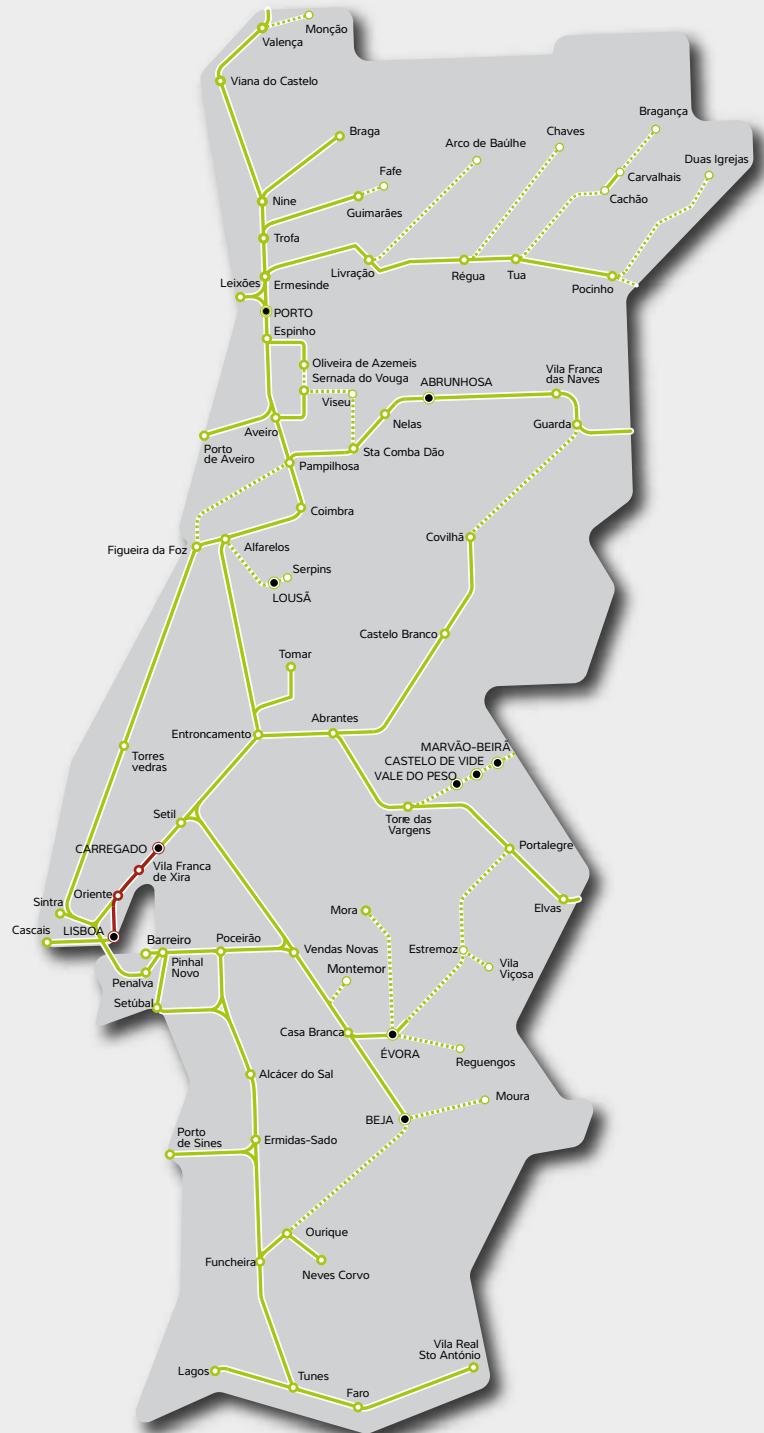
Com a presente rota, a primeira sobre o património azulejar das estações da Linha do Norte, **comemoramos os 165 anos da inauguração do caminho de ferro em Portugal, realizada no dia 28 de outubro**, entre as estações de Lisboa Santa Apolónia e do Carregado.



# Localização

na Rede e no Território

Ponte Ferroviária sobre o Rio Trancão  
Menção Honrosa Brunel Awards, 1998, na categoria de Engenharia e Meio Ambiente  
Fotografia | Arquivo Fotográfico IP



A Linha do Norte tem uma extensão de 336,079 quilómetros entre as estações de Lisboa Santa Apolónia e Porto Campanhã.

O troço da Linha do Norte entre as estações de Lisboa Santa Apolónia e Carregado tem uma extensão de 36,456 quilómetros, contando com 13 estações.

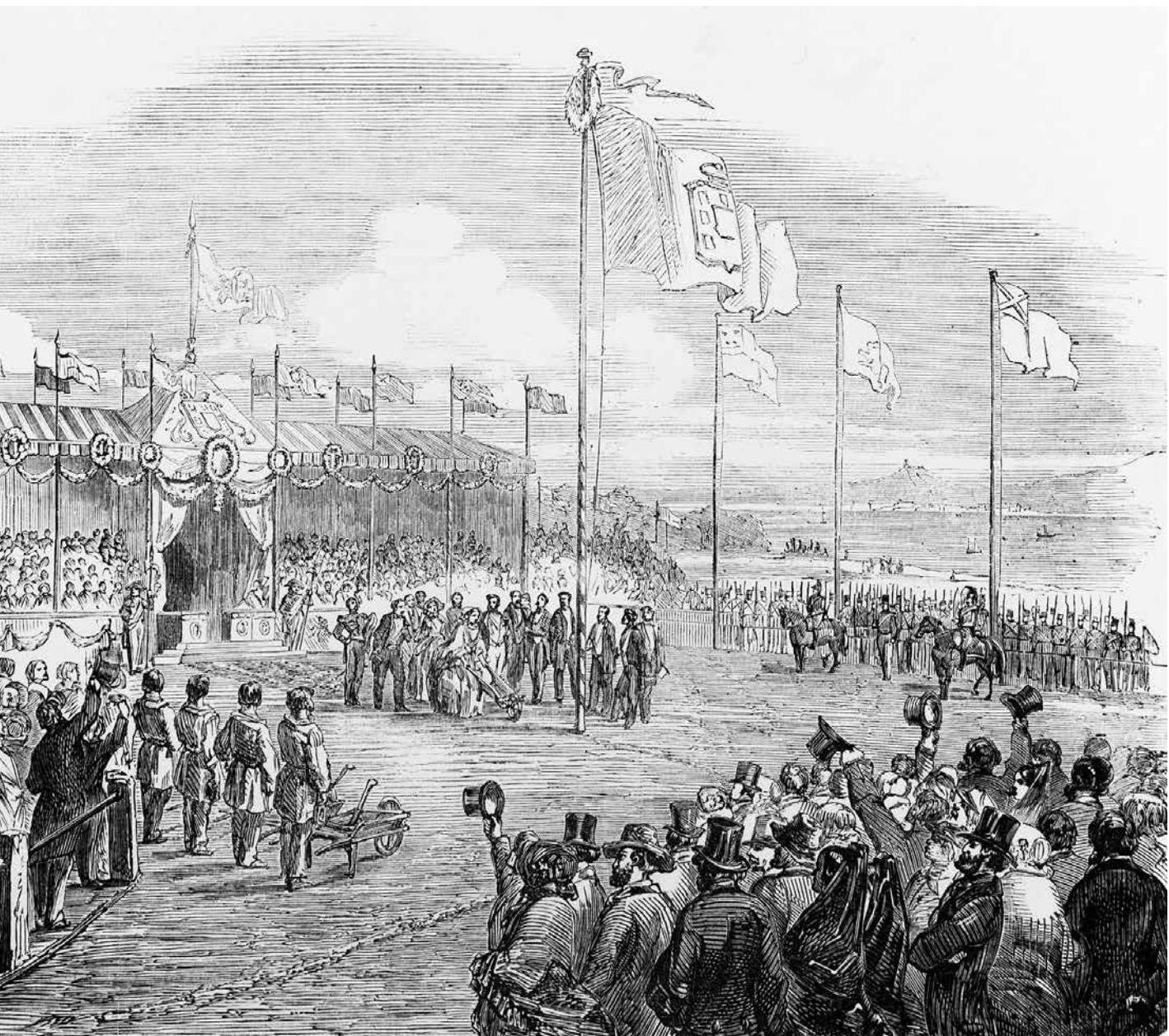
Atravessa os concelhos de Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira e Alenquer.

# Linha do Norte

História



Cerimónia de inauguração da obra  
dos Caminhos de Ferro de Lisboa. Lisboa 7 de Maio de 1853  
Fonte In The Illustrated London News. 28 de maio de 1853



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

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

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

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

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

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

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

Em julho de 1861, ficou concluída a 1ª secção da Linha do Leste com a chegada do comboio a Santarém. Em setembro de 1863 com a conclusão da Linha de Leste, Portugal viu aberta a primeira fronteira ferroviária que permitiria, pouco depois, a ligação à Europa por Elvas. No ano seguinte, na Linha do Norte, o comboio chegava a Vila Nova de Gaia, na margem esquerda do Douro. No entanto, a conclusão da

Linha do Norte só se verifica em novembro 1877, com a conclusão da 5ª secção e a construção da Ponte Maria Pia da Casa Eiffel, o que permitiu ainda a ligação com as linhas construídas e em construção a norte do rio Douro.

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

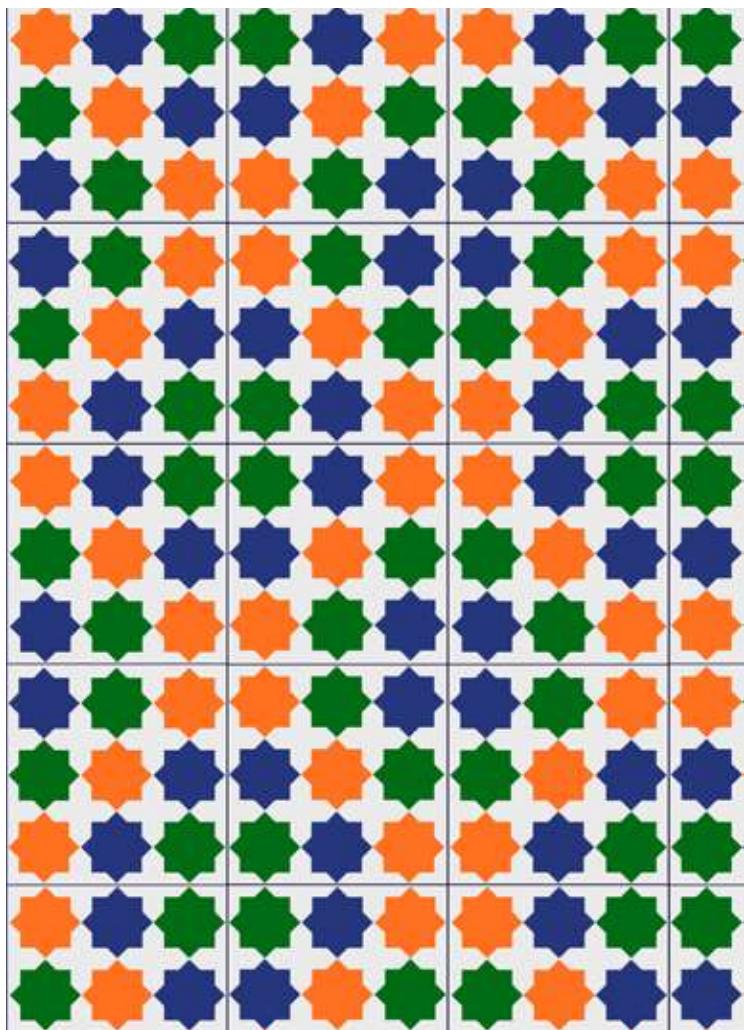
Na década de 40 com a introdução do diesel na exploração ferroviária e a substituição do vapor, foi necessário adaptar a infraestrutura e criar postos de abastecimento ao longo da mesma.

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

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

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

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





## Cronologia Breve

Estação do Carregado

Monumento aos 150 anos do Caminho de ferro em Portugal, obelisco comemorativo da chegada do comboio ao carregado em 28 de outubro de 1856

1852-08-30 · Decreto que autoriza o Governo a construir um caminho-de-ferro entre o Porto e a linha-férrea de Lisboa à fronteira de Espanha, denominado Caminho de Ferro do Norte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1915 · Duplicação da Linha do Norte.

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

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

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

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

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

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

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

1952-12-30 · É nomeada uma comissão de electrificação formada pelos eng. Pedro Filipe Adeodat de Brion, José Albino Machado Vaz, A. Ferro Palma em representação da Companhia Nacional de Electricidade, José

Valério Vicente Júnior, Armando Luís Pinto Monteiro para dar início ao programa de electrificação da rede ferroviária nacional.

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

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

1955-03-12 · Adjudicação ao Groupement d’Étude et Electrification des Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz dos trabalhos e fornecimentos de locomotivas, UTE, subestações e sinalização, necessários à electrificação da Linha do Norte até ao Entroncamento.

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

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

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

na Linha do Norte.

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

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

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

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

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

1966-02-17 · Autorizada a montagem do freio de vácuo e de um dispositivo de homem-morto para as 36 locomotivas Diesel de 350 cv., a ser realizada pela Sorefame.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1977-03-25 · Fim do vapor em via larga, na década de 40; a CP iniciou o processo de

substituição do vapor na sua rede através do início da exploração diesel e na década de 50 com a eletrificação.

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

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

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

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

1988-05 · Início do Serviço Intercidades.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# Património

## Azulejar Ferroviário

Palácio Coimbra, Lisboa  
Fotografia | Manuel Teixeira



## TIPOLOGIAS E ICONOGRAFIA

Na tradição de revestimento parietal, na sua integração na arquitetura, a azulejaria encontra nos edifícios das estações de caminho de ferro um suporte de eleição para a expressão das suas potencialidades pictóricas.

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

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 vidrado, a estampilhagem (uso de máscaras recortadas para passagem dos pigmentos coloridos para o vidrado), a estampagem (impressão por prensagem mecânica de uma estampa sobre a peça



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

A 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, de 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 arquitetura 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.”*

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

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, 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.

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

## É UM PATRIMÓNIO MUITO VARIADO, DESTACANDO AS SEGUINTE TIPOLOGIAS

- Composições figurativas, em que os temas preferenciais foram, num primeiro tempo, as paisagens e sítios, usos e costumes, tradições e fainas agrícolas ou piscatórias e o património documental de cada localidade
- Composições não figurativas
- Composições de módulo padrão, interior e de exterior, com motivos geométricos, nalguns casos relevados
- Composições de azulejos enxaquetados
- Toponímia, por vezes 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 (armazéns), outros
- PK/ponto quilométrico associado às PN/passagens de nível
- Suportes de lanterna
- Suportes de cartazes horários e outros
- “Escudos da Nação” animando os alçados da primeira geração de edifícios
- Placas para atribuição dos prémios para as “Estações Floridas”, com desenho original de Carlos Botelho (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). “Estações floridas” 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 1941, as estações premiadas passaram a ter placas cerâmicas nos alçados dos edifícios, com indicação do ano e lugar no concurso, que não se realiza há várias décadas.

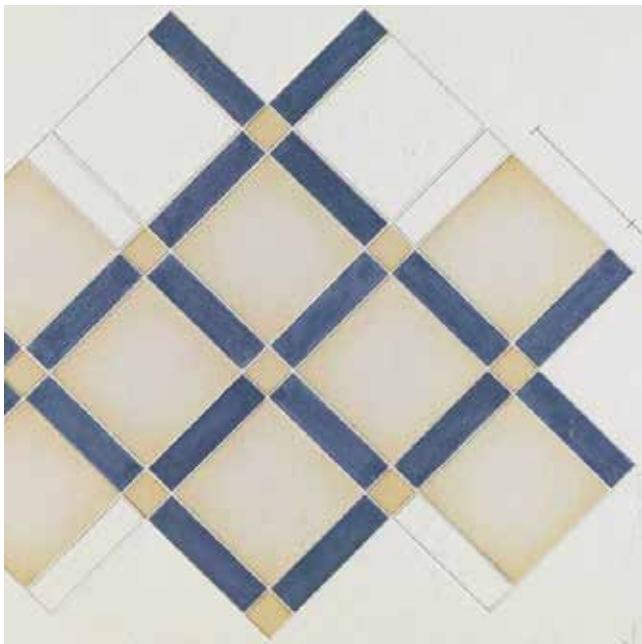
“Estações floridas” nome dado a um concurso instituído em 1941, cujo objetivo era estimular o bom gosto na ornamentação floral das estações dos caminhos de ferro e revelar aos turistas estrangeiros um aspeto bem característico do temperamento artístico e do proverbial bom gosto do povo português.



## COMPOSIÇÕES DE XADREZ ESCALA E RITMO

“As composições decorativas de esquema mais simples são obtidas com o efeito de xadrezado, isto é, através da alternância regular de peças de duas cores.

O reticulado provocado pelas junções entre azulejos determina o ritmo de decoração transformando uma superfície lisa e estática num



conjunto dinamizado com centros de interesse visual, as linhas de força. Como tal, o azulejo ou melhor o formato do azulejo comanda e determina a sua potencialidade decorativa. O reticulado obtido pelo agrupamento superficial dos azulejos é o seu maior valor plástico. (...) Vemos, portanto que o azulejamento de uma superfície é sempre um ato de decoração, independentemente de desenhos ou ornatos adicionados nos azulejos. A “decoração” assenta fundamentalmente na observação e compreensão de dois princípios: escala e ritmo.

No caso do azulejo liso, sem quaisquer ornatos ou cores, o ritmo é especificamente linear, ou seja, é automaticamente obtido pela repetição cadenciada de linhas de força orientadas normalmente entre si.

Quando observamos uma superfície azulejada deste tipo o que imediatamente nos sensibiliza é a linha: as superfícies limitadas por essas linhas constituem como que um fundo neutro sem impacto no mecanismo visual. É natural que tenha sido este ritmo linear que primeiro foi notado e explorado: haja em vista os ritmos do mesmo tipo obtidos com os tijolos na arquitetura arcaica do Médio Oriente.”

Extracto do texto e imagem

José Miguel dos Santos Simões in Azulejaria em Portugal nos séculos XV e XVI. Introdução geral, FCG, Lisboa, 1990, 2ª edição,

## ICONOGRAFIA

A iconografia identifica e cataloga os temas representados, utilizando o sistema de descrição de imagens Iconclass ([www.iconclass.org](http://www.iconclass.org)).

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 Infnitum passará a articular-se com o browser do próprio Iconclass ([http://redeazulejo.fl.ul.pt/pesquisa-az/imovel\\_pesquisa.aspx](http://redeazulejo.fl.ul.pt/pesquisa-az/imovel_pesquisa.aspx)).

· 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



"Praias e Marinhas"



"Juntas de Bois e Vindimas"



"Lavadeiras"



# As Estações



Estação de Lisboa Oriente  
Fotografia | António Homem Cardoso  
Projeto Arte e ferrovia 2021

PK 0,000  
da Linha do Norte

# ESTAÇÃO DE LISBOA SANTA APOLÓNIA

Av. Infante D. Henrique, Lisboa

[Mais informação](#) 

Sobre a Estação Ferroviária de Lisboa Santa Apolónia



## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

DATA DE INAUGURAÇÃO PRIMITIVA – 1856

DATA DE INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO ATUAL – 1865

DATA DE INAUGURAÇÃO DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS ATUAL – 1865 (ainda só com dois pisos)

Disse Vilhena Barbosa, no Archivo  
Pittoresco, em 1866

*“Dizia-se que o edifício da estação de Santa Apolónia não tinha rival entre as estações principais dos caminhos de ferro de todos os países; pois que, além do magnífico panorama que lhe oferecia o Tejo, desfrutava a inapreciável vantagem de poderem atracar às suas pontes, a qualquer hora, os maiores navios que sulcam as águas do Oceano”.*

A autoria do projeto original do edifício de passageiros da Estação do Cais dos Soldados, como então se lhe chamou, coube ao Engenheiro Angel Arribas Ugarte, ao Engenheiro Diretor João Evangelista Abreu e ao Engenheiro Chefe Lecrenier.

A construção coube à empresa do engenheiro francês C.A. Oppermann, diretor da publicação de engenharia “Nouvelles Annales de la Construction”, e foi dirigida pelo engenheiro Agnés, tendo as diferentes partes que compõem o edifício sido subcontratadas a diversos construtores.

## ESTAÇÃO DE LISBOA SANTA APOLÓNIA

### PALÁCIO COIMBRA

Rua de Santa Apolónia, 53, Lisboa

Do livro "A Casa Nobre do Braço-de-Prata":

Foto 1 – Azulejos que revestem a escadaria e o patamar superior datáveis da reconstrução da casa, em finais do século XVII, uma vez que se encontram perfeitamente ajustados aos espaços destinados.

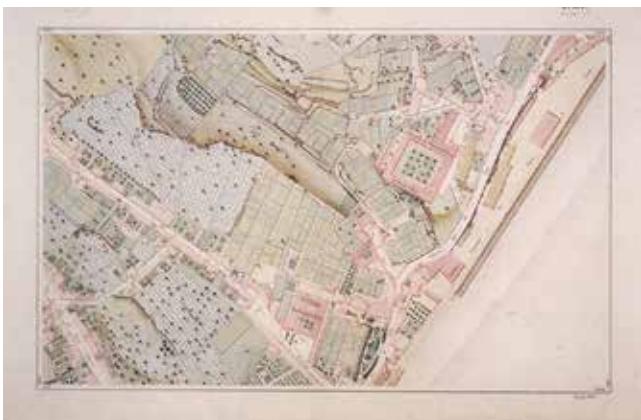
Segundo Santos Simões, trata-se de um padrão de tapete do último quartel do século XVII, em azul e branco

Foto 2 – Padrão de tapete policromo da segunda metade do século XVII, possivelmente o mais antigo aqui existente. É o denominado padrão de maçaroca ou pinha, com cercadura

Foto 3 – Padrão de tapete azul e branco, segunda metade do século XVII

Foto 4 – Padrão de tapete azul e branco, segunda metade do século XVII

Foto 5 – Padrão com urna e grinaldas, da segunda metade do século XVII, já com influências neoclássicas

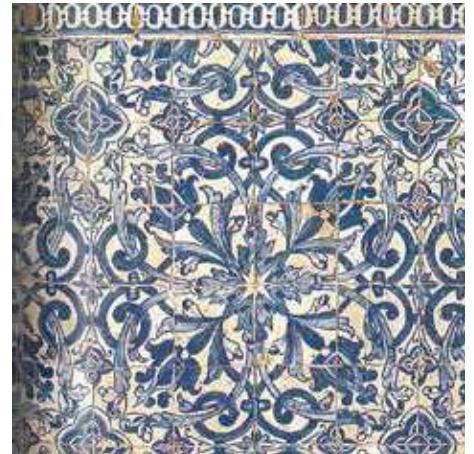
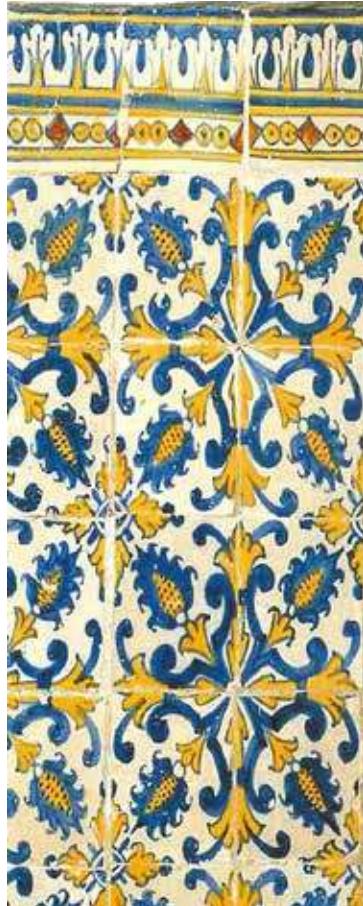


[Mais informação](#)

Sobre o Palácio de Braço de Prata / Palácio Coimbra

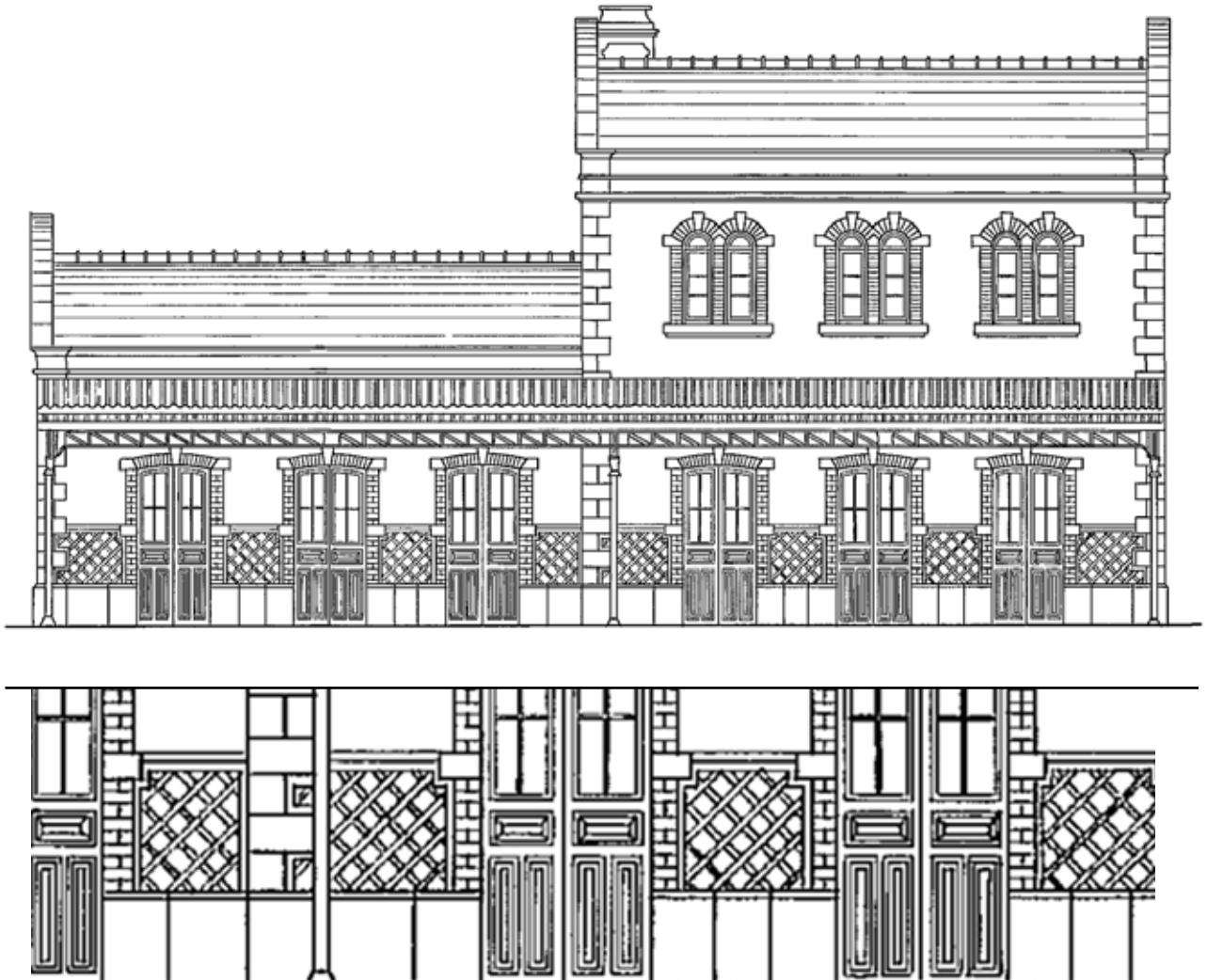
[Mais informação](#)

Sobre a Ribeira de Lisboa, de Júlio de Castilho



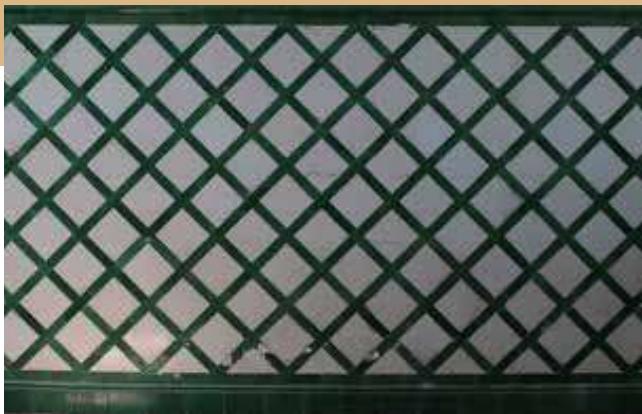
## ESTAÇÃO DE BRAÇO DE PRATA

Rua Dr. Estevão de Vasconcelos, 1950, Lisboa



## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

Data de inauguração da estação - 1891



Em 16 de Fevereiro de 1891, a Gazeta dos Caminhos de Ferro noticiou que a linha de concordância entre Braço de Prata e Chelas estava quase concluída, tendo sido inaugurada em 5 de setembro de 1891, pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Património azulejar

Composições de enxaquetados em verde e branco. Toponímia

Fotografias

Composições de azulejos enxaquetados e toponímia

## ESTAÇÃO DE LISBOA ORIENTE

Av. Dom João II, 1900-233 Lisboa

[Mais informação](#) 



## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

Data de inauguração da estação – 1998

Data de inauguração do edifício de passageiros - 1998

Autor – Arquitecto Santiago Calatrava



Património azulejar  
Composições de padrão “trencadís”

Trencadís (quebrado em português), mosaico cerâmico típico da Catalunha, muito pouco comum na arquitetura Lisboaeta.

Trencadís é o termo catalão para designar o mosaico feito de pedaços de azulejo partido, muito usado em revestimentos decorativos pelos arquitetos do chamado Modernismo Catalão, como Antoni Gaudí (1852-1926) e Josep Maria Jujol (1879-1949).

Fotografias  
Paula Azevedo

## ESTAÇÃO DE SACAVÉM

Rua Fábrica da Loiça, 2685, Sacavém



Fotografia | Paulo Juntas

[Fonte](#)

## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

Data de inauguração da estação – 1856



Património azulejar

Composições de enxaquetados em verde e branco. Toponímia

Fotografias

Terei de dizer quais são as legendas e quais as fotos e colocar referências às autorias

## ESTAÇÃO DE PÓVOA

Rua dos Marinheiros, 2625, Póvoa de Santa Iria

EDIFÍCIO DE HABITAÇÃO

Data de inauguração da estação - 1856

Edifício, antiga habitação de pessoal.  
Localizado no DPF, Domínio Público Ferroviário (junto à estação)

Património azulejar  
Composição de azulejos de padrão



PK 26,014  
da Linha do Norte

## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

Data de inauguração da estação – 28 de outubro de 1856

## ESTAÇÃO DE ALHANDRA

Av. Afonso Albuquerque, 2600, Alhandra

Património azulejar  
Toponímia

Fotografias



## ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA

Rua do Curado 2600-133 Vila Franca de Xira

[Mais informação](#) 

Pintor – Jorge Colaço

Património azulejar

Azulejos – 1930. Companhia das Fábricas  
Cerâmica Lusitânia

Azulejos figurativos, toponímia, composições  
de azulejos enxaquetados



## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

Data da Inauguração da estação - 28 de outubro de 1856

Data de inauguração do atual edifício de passageiros - 1 de maio de 1930

Autor – Arquiteto Fernando Perfeito de Magalhães



ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA





ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA





ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA





ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA



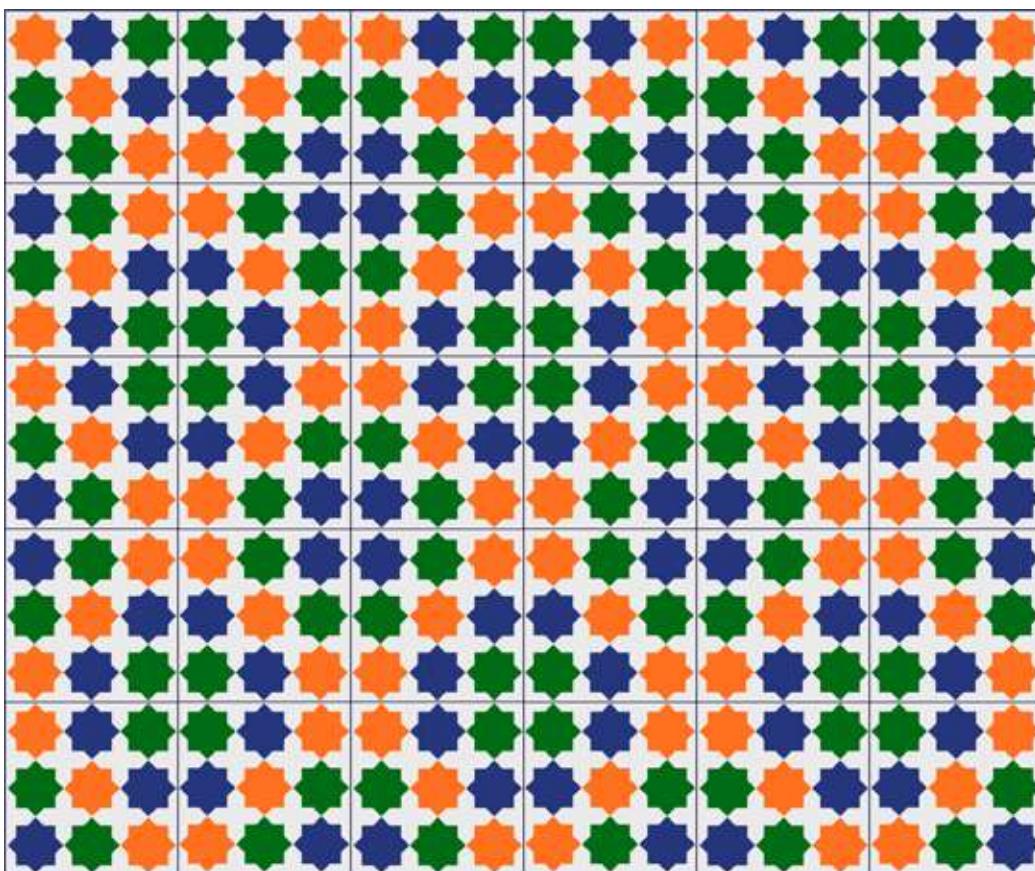


ESTAÇÃO DE VILA FRANCA DE XIRA



## SEGUINTES

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



## ESTAÇÃO DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO

Estrada do Apeadeiro, 2600, Castanheira do Ribatejo



## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

DATA DE INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO ATUAL - 2006

DATA DE INAUGURAÇÃO DO EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS ATUAL - 2006

Até 2006 era um simples apeadeiro.

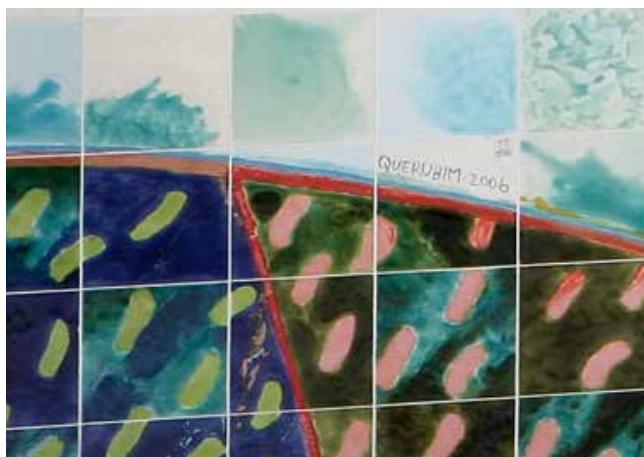
Autor - Arq. Fernando Portugal Ribeiro



Pintor – Querubim Lapa  
Fábrica – Oficina do Castelo

Património azulejar  
Azulejos figurativos.

ESTAÇÃO DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO





## ESTAÇÃO DO CARREGADO

Rua da Estação, 2580, Carregado

[Mais informação](#) 



Fotografia | Luís Sá Fernandes  
Projeto Arte e Ferrovia 2021

## EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

Data de inauguração da estação – 28 de outubro de 1856

Data de inauguração do atual edifício de passageiros - 29 de novembro de 1931

Autor – Arquiteto José Ângelo Cottinelli Telmo



Património azulejar

Composições de padrão. Toponímia  
Azulejo cerâmico vidrado e painéis  
de mosaico em pasta de vidro colorido.

Fotografias  
Paula Azevedo

## ESTAÇÕES SEM PATRIMÓNIO AZULEJAR

MOSCAVIDE  
PK 7,644

BOBADELA  
PK 11,013

SANTA IRIA  
PK 14,904

ALVERCA  
PK 21,810

## PONTOS DE INTERESSE NAS IMEDIAÇÕES

Lisboa Santa Apolónia

MUSEU NACIONAL DO AZULEJO



O Museu Nacional do Azulejo é um dos mais importantes museus nacionais, pela sua coleção singular, o Azulejo, expressão artística diferenciadora da cultura portuguesa, e pelo edifício ímpar em que se encontra instalado, o antigo Mosteiro da Madre de Deus, fundado em 1509 pela rainha D. Leonor (1458-1525).

Braço de Prata

CENTRO DE COMANDO OPERACIONAL



Localiza-se junto à Estação de Braço de Prata e acolhe todos os sistemas de comando e controlo da circulação ferroviária da zona centro do país. Reveste-se de características técnicas e funcionais de grande complexidade, nomeadamente no desenho espacial da Sala de Comando, onde se conjugam as métricas e geometrias das relações ergonómicas entre operadores e meios de visualização.



Lisboa Oriente

### ESTAÇÃO DE METRO ORIENTE

Nesta estação, dada a universalidade do tema programático da Expo '98, o Metropolitano alargou o seu convite a artistas de todo o Mundo.

Para isso foram convidados onze artistas de reconhecido mérito internacional representativos dos cinco continentes – cinco europeus, três asiáticos, um africano, um americano e um australiano. De realçar o painel de Joaquim Rodrigo, de Portugal, que contribuiu com um painel em azulejo denominado “Praia do Vau”.

É de salientar que este trabalho constituiu a sua derradeira obra, tendo deixado indicações expressas para que fosse Querubim Lapa o responsável pela sua passagem a azulejo e integração na estação.

Sacavém

### FORTE DE SACAÇÃO



O Arquivo de Património Arquitetónico da DGPC encontra-se instalado no Forte de Sacavém, um edifício construído no século XIX, no âmbito da concepção do Campo Entrincheirado de Lisboa (1899-1926). Em 1998, o Prédio Militar n.º 4 de Loures foi afeto ao Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT) para ser utilizado pela Direção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN), sofrendo obras de adaptação à instalação do arquivo da DGEMN, no local desde 05 de janeiro de 1999, dando continuidade à sistematização da organização do arquivo iniciada cinco anos antes, em 1994.

O SIPA – Sistema de Informação para o Património Arquitetónico é um sistema de informação e documentação sobre património arquitetónico, urbanístico e paisagístico português e de origem ou matriz portuguesas gerido pela Direção-Geral do Património Cultural (DGPC).

Sacavém

### MUSEU DE CERÂMICA DE SACAVÉM



“O Museu de Cerâmica de Sacavém encontra-se instalado num edifício construído de raiz, nos antigos terrenos da Fábrica de Loiça de Sacavém. Desde a sua abertura ao público, a 7 de julho de 2000, este museu afirma-se como um espaço de valorização, salvaguarda e divulgação do legado das Fábricas de Loures, em ligação ao processo de industrialização do concelho. Possui duas salas de exposições, oficinas, auditório, reservas visitáveis, um centro de documentação especializado, loja, estacionamento e acesso para pessoas com mobilidade reduzida.”

Póvoa

### QUINTA MUNICIPAL DA PIEDADE



Antiga propriedade nobre do Séc. XIV com ligações agrícolas e um solar do Séc. XVIII, o Parque Urbano e o seu Palácio estão no coração da Póvoa de Santa Iria. O Palácio (Imóvel de Interesse Público) é um notável conjunto de elevado valor patrimonial, com destaque para os azulejos no seu interior, Igreja e Ermida de Nossa Senhora da Piedade, Ermida do Senhor Morto e Oratório de S. Jerónimo.



Vila Franca de Xira

### MERCADO MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA



É a lezíria ribatejana que fornece os motivos dos painéis que foram as paredes exteriores do mercado municipal de Vila Franca de Xira. Sobre as entradas principais encontram-se painéis representativos das quatro estações do ano.

A autoria dos painéis é de Álvaro Gomes e António de Castro Mourinho\* que, na época, trabalhavam para a Fábrica de Louça de Sacavém. Estes azulejos foram pintados na primeira metade do século XX, por volta dos anos 30.

\* António de Castro Mourinho também trabalhou na Estação Ferroviária de Azambuja e, com Álvaro Pedro Gomes e Mário Salvador, na Estação Ferroviária de Mafra.

Castanheira do Ribatejo

### IGREJA MATRIZ DE SÃO BARTOLOMEU

Classificada como Imóvel de Interesse Público (Dec. n.º 45 327, DG 251, de 25 de outubro de 1963), esta igreja constitui um dos mais importantes templos do concelho.

Mandada construir, em 1534, pelo primeiro conde de Castanheira, D. António de Ataíde (cujo brasão de família se encontra sobre o portal). Destaca-se, no exterior, o portal renascentista na fachada principal. De uma só nave, ampla e alta, mantém o ambiente quinhentista a que foram acrescentados, no século XVII, painéis azulejares.

Localização: Largo de São José, na vila de Castanheira do Ribatejo.  
Igreja Matriz de São Bartolomeu.





# 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.

A IP Património foi reconhecida com o Prémio Intervenção de Conservação e Restauro SOS Azulejo 2013 pelo contributo para a valorização do património azulejar na reabilitação dos painéis das Estações do Pinhão e de Porto São Bento, tendo também sido atribuído a esta estação o Prémio Brunel Awards 2014.

Em 2016 a IP Património foi distinguida com o Prémio Boas Práticas SOS Azulejo pelo trabalho desenvolvido na preservação do património azulejar, pelas ações na área da segurança (inventariação – manutenção – proteção).

Em 2019–2020 (excecionalmente o Prémio foi bianual devido à pandemia) a IP foi distinguida com o 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”. Os conjuntos figurativos intervencionados 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.



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



# Ações de Conservação e Restauro

Palácio Coimbra  
Etiquetagem dos azulejos a remover, assim como fragmentos

---

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.

---

## CONSERVAÇÃO E RESTAURO DOS PAINÉIS AZULEJARES DO PALÁCIO COIMBRA

A Infraestruturas de Portugal tem realizado ações de conservação e restauro dos painéis azulejares que revestem os lambris de um gabinete no piso 0 do Palácio Coimbra, na Estação Ferroviária de Lisboa Santa Apolónia.

O conjunto azulejar é composto por 14 painéis rematados por frisos, totalizando cerca de 1315 elementos, em composições de padrão monocromático (azul e branco) da segunda metade do séc. XVII.

Dadas as constantes reformulações a que o edifício tem sido sujeito, principalmente depois da sua aquisição por parte dos caminhos-de-ferro, torna-se difícil apurar quais os azulejos que são de origem, tendo alguns sido reutilizados em novas composições para adaptação a outras funcionalidades dos espaços.

A especificidade das patologias detetadas quer nos azulejos, quer no próprio suporte, devido às infiltrações e humidade ascensional, conduziram a um primeiro relatório técnico.

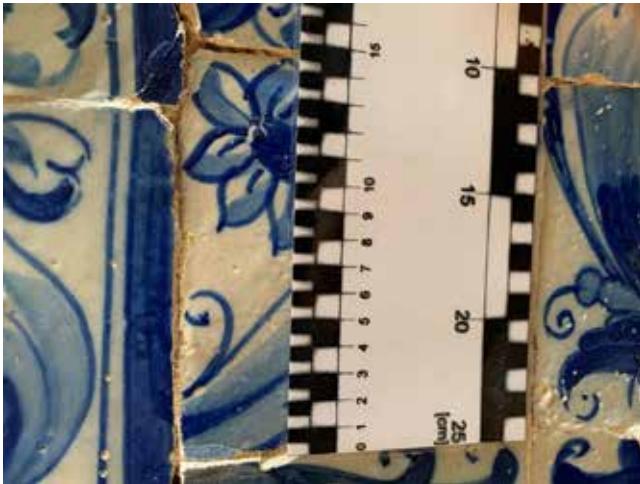
No final de 2015 foi celebrado um contrato de prestação de serviços entre a REFER, EPE e a Argo, para realização dos trabalhos de conservação e restauro dos painéis, num prazo de 45 dias.

À data de início da intervenção, os azulejos dos painéis padeciam pontualmente de perda de aderência à argamassa de assentamento (iminente risco de queda), sendo mais gravosa a situação de dois painéis. Estes encontravam-se em elevado estado de degradação, padecendo de desagregação e destacamento de chacota e vidrado, perda de chacota, ausência de espaçamento de junta, isto por força da

forte presença de sais (eflorescências e cripto florescências).

Foram adotadas metodologias e técnicas definidas para trabalhos desta natureza, desde o registo da situação existente, remoção de argamassas, consolidações, estabilizações, colagens, reintegrações cromáticas e dessalinização. Nos painéis mais danificados, por força da forte presença de humidade no suporte, optou-se por fazer o seu assentamento num suporte móvel, evitando o contacto com a parede e, consequentemente, a migração de sais para os azulejos.

Trata-se de um conjunto azulejar que contribui para a sua valorização plástica do espaço.



Dimensão do Azulejo



Profundidade do carote (Camada da argamassa)

# Prémios e Reconhecimentos





Fotografia | António homem Cardoso  
Projeto Arte e Ferrovia 2021



Fotografia | João Paulo Frade



## ESTAÇÃO DE LISBOA ORIENTE

Inserida na Linha do Norte, a Estação do Oriente, projetada pelo Arquiteto Santiago Calatrava, foi inaugurada a 19 de maio de 1998 para receber os visitantes da Expo'98, sendo considerada o maior nó de transportes da Área Metropolitana de Lisboa.

As oito linhas de comboio que alberga são cobertas por uma estrutura metálica modular que faz lembrar quatro fileiras de árvores.

A construção desta estação veio marcar de forma contemporânea e permanente a zona oriental da cidade.

A Estação foi distinguida com o Prémio Brunel Awards, na categoria de Arquitetura, 1998 e considerada a Estação Mais Segura da Europa pelo Estudo Europeu DECO, em 2001.

Estação Mais Segura da Europa, Estudo Europeu DECO, 2001

[Fonte](#) 

[Mais informação](#) 

## NOTAS BIOGRÁFICAS DOS ARTISTAS



### **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 vidrado 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)



### **JOSÉ ÂNGELO COTTINELLI TELMO**

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

[João Paulo Martins. in](#)

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 Arquitectura.

### **DESTACAMOS AS SEGUINTE 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 Maças (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.



## QUERUBIM LAPA

Portimão, 15 de dezembro de 1925  
– Lisboa, 2 de maio de 2016

1925– Querubim nasce em Portimão.

1939– Ingressa na Escola Industrial Afonso Domingos, onde é aconselhado a frequentar a Escola Industrial António Arroio (arte aplicada).

1940– Visita a Exposição do Mundo Português, seu primeiro contacto com a realidade artística.

1942– Matricula-se na Escola Industrial António Arroio (arte aplicada). A esta escola Querubim atribui a sua verdadeira preparação artística. Na Escola António Arroio contacta com o pintor Lino António e tem como colegas Vespeira, Pedro Oom, Mário Cesariny, entre outros.

– A tomada de consciência dos desequilíbrios sociais leva Querubim a uma ação artística mais interventiva, que o conduzirá ao Neo-Realismo.

– Ainda como aluno da Escola Industrial António Arroio é convidado pelo escultor Martins Correia a trabalhar no seu atelier. Verdadeira escola de escultura e formação cultural, ali convive com Luís Dourdil, Hansi Staël, Natália Correia, Ruben A., entre outros.

1946– Conclui o curso da Escola Industrial António Arroio (arte aplicada).

– Com a série de desenhos Mendigos, inicia e assume o discurso neo-realista.

1947– Matricula-se e ingressa no curso de Escultura da Escola de Belas-Artes de Lisboa (EBAL).

– Faz a série de desenhos neo-realistas O Circo.

1949– Querubim solicita a transferência da sua matrícula para a escola do Porto. Durante dois anos permanecerá na cidade do Porto.

– Desenvolve grande atividade como desenhador, pintor e escultor.

– No Porto faz amizade com o poeta e cineasta António Reis.

– No Porto aproxima-se do grupo Os Independentes, grande responsável pela divulgação da arte abstrata em Portugal, participando nas exposições organizadas por eles.

– Conclui a pintura As Costureiras, obra mais tarde adquirida pela Fundação Calouste Gulbenkian, tal como a série de desenhos neo-realistas O Circo, realizada entre 1945 e 1949.

1950– Frequenta a escola de Belas Artes do Porto.

– Em Lisboa participa pela primeira vez nas Exposições Gerais de Artes Plásticas, da iniciativa do Movimento de Unidade Democrática (MUD). Deste momento em diante manterá participação regular nestas exposições.

– No café Chiado e na Brasileira enriquece a sua formação artística, convivendo com artistas da geração anterior: Eduardo Viana, Almada Negreiros, Bernardo Marques, Jorge Barradas, António Soares, entre outros.

– Integra a representação portuguesa à II Bienal de Arte Moderna de São Paulo.

– Conclui o Curso Especial de Escultura na ESBAL.

1954– Concluído o Curso Especial de Escultura em Lisboa, requer matrícula no Curso Superior de Escultura (Borges, 2004, anexos).

– A convite do arquiteto Chorão Ramalho concebe e executa o seu primeiro azulejo de padrão. Composto por dois módulos, azulejo destinado ao Centro Comercial do Restelo. Querubim lapa dá início à sua obra cerâmica através do contacto estabelecido com os arquitetos participantes nas

Exposições Gerais de Artes Plásticas. Raúl chorão Ramalho seria o primeiro a convidá-lo.

– Inicia a prática de ceramista e executa os seus trabalhos cerâmicos na Fábrica Viúva Lamego, Lisboa, onde lhe é oferecido atelier próprio e onde convive com Jorge Barradas e Manuel Cargaleiro.

– Até 1974 e por razões políticas, não mais integra qualquer representação nacional ao estrangeiro.

1955– Colabora com o pintor Lino António na realização dos painéis cerâmicos da Via Sacra para a colonata do Santuário de Fátima, executados na Viúva Lamego, contando com a colaboração de Manuel Cargaleiro.

– Começa a lecionar na Escola de Artes Decorativas António Arroio, onde passa a orientar e a dirigir as oficinas de cerâmica. No plano de estudos das oficinas introduz pela primeira vez a disciplina de design. Permanecerá no ensino durante 43 anos.

1956– Colabora com o arquiteto Pires Martins, concebendo e executando, para a Escola Primária de Campolide (atual Escola Básica Mestre Querubim Lapa), dois grandes painéis em azulejo. Para a escola Querubim concebe ainda o revestimento azulejar do lambril dos refeitórios.

– Executa o pórtico da loja Rampa, projeto do arquiteto Conceição Silva. Trata-se da sua primeira obra cerâmica tridimensional para arquitetura e de um elemento estrutural do projeto.

1957– Participa na 1ª Exposição de Artes Plásticas FCG, Lisboa.

– Integrado na equipa do arquiteto Conceição Silva, executa 5 relevos cerâmicos como parte do Pavilhão de Portugal no Comptoir Suisse de Laussane.

1958– Para o Pavilhão de Portugal na Exposição Internacional de Bruxelas, executa o relevo cerâmico Sol. A este trabalho atribuiu um júri internacional a Medalha de Prata da Exposição.

– Neste período concebe e realiza vários relevos cerâmicos destinados a moradias privadas. Em especial o relevo cerâmico Varinas (1958), para a zona da piscina de uma residência na zona da Gandarinha, Cascais. “La Madonnina”, obra do arquiteto Carlos Tojal, para esta moradia Querubim concebe e executa ainda de um friso para o fogão de sala (assinado e datado 1959).

1959– Participa no II Salão de Arte Moderna e na Exposição 50 Artistas Independentes, SNB, Lisboa.

– A convite do arquiteto Jorge Ferreira Chaves, modela uma coluna cerâmica para o Hotel Ritz, Lisboa.

1960– Realiza a primeira exposição individual de pintura, gravura e cerâmica, na Cooperativa dos Gravadores Portugueses, Lisboa.

1961– Participa na II Exposição de Artes Plásticas, FCG, Lisboa.

– A convite do arquiteto Pardal Monteiro, concebe e executa o painel de azulejos A Cultura para a Reitoria da Universidade de Lisboa.

– Por concurso público nacional, concebe e realiza para o Aeroporto das Lajes, nos Açores, um painel cerâmico de grandes dimensões.

1962– Para a remodelação da pastelaria A Mexicana, em Lisboa, a convite do arquiteto Jorge Ferreira Chaves, concebe e executa o revestimento azulejar da fachada e o mural Sol Mexicano.

1963– Concebe e executa um grande alto-relevo cerâmico, para a fachada principal da delegação do Banco Nacional Ultramarino em Lourenço Marques (atual Maputo), Moçambique, obra dos arquitetos José Gomes Bastos e Marcos Miranda Guedes.

– A convite do arquiteto Conceição Silva, concebe e executa o revestimento interior e exterior da Casa da Sorte, Lisboa. A partir desta data Querubim inicia uma nova técnica cerâmica, sobrepondo esmaltes opacos sobre vidro transparente.

– Pinta um painel de azulejos para a entrada de um prédio na Rua Júlio Dinis, projeto do arquiteto Januário Godinho.

– A convite do arquiteto Conceição Silva participa no projeto de interiores do Hotel do Mar em Sesimbra, para o que concebe e executa cerca de quarenta placas cerâmicas.

1964– Concebe e executa um painel de azulejos para a TAP, Praça Marquês de Pombal, Lisboa.

– Integra o Conselho Técnico da SNBA.

1965– Concebe e realiza um painel em azulejos para a delegação da TAP em Luanda e um baixo-relevo para a delegação da TAP em Joanesburgo.

– Exposição individual de cerâmica, Gallery 101, Joanesburgo.

1966– Concebe e realiza, para uma agência do Banco Borges & Irmão, na Estrela, um baixo-relevo em cobre batido e um painel de azulejos.

1967– Concebe e executa um grande relevo cerâmico e um projeto de tapeçaria para o Casino do Estoril.

1968– Concebe e executa um painel de azulejo para a delegação da TAP em Copenhaga e quatro baixos-relevos para a delegação a TAP em Frankfurt.

– Dá início à modelação de seis baixos-relevos para o Palácio da Justiça em Lisboa, a convite do arquiteto Januário Godinho.

– Cria um módulo azulejar, para um único azulejo, capaz de dar origem a uma enorme variedade de padrões.

1969– Conclui um conjunto de painéis monumentais para ao Palácio da Justiça, Lisboa.

– Executa painéis de azulejo e baixos-relevos para a Câmara Municipal de Montemor-o-Novo e um painel de azulejo para o edifício da Santa Casa da Misericórdia, na Avenida Dom Carlos I, Lisboa.

1971– Concebe e executa painéis de azulejo para o “Café-Restaurante Coral”, no Funchal e um baixo-relevo de grandes dimensões para o Palácio da Justiça em Vagos.

– Participa na exposição Cerâmica Decorativa Moderna Portuguesa, FCG, Lisboa, integrada no I Simpósio Internacional sobre Azulejaria.

– Expõe cerâmica em Filadélfia.

1972– Concede e executa um baixo-relevo cerâmico de grandes dimensões para o Instituto Nacional de Saúde Dr. Ricardo Jorge, Lisboa.

1973– Concede e executa um painel de azulejo, um baixo-relevo e uma coluna cerâmica, para a Clínica do Restelo, atual Hospital de São Francisco Xavier, Lisboa.

1974– Participa na grande pintura coletiva realizada por quarenta e oito artistas no dia 10 de Junho, em Belém, Lisboa.

1975– Participa na exposição Figuração Hoje?, SNBA, Lisboa.

– Participa em pinturas coletivas murais, relacionadas com a temática da liberdade e democracia.

1976– Executa dois painéis cerâmicos e um baixo-relevo em betão, para a Embaixada de Portugal em Brasília, do arquiteto Chorão Ramalho.

– Participa nas exposições 20 Anos de Gravura Portuguesa, FCG, Lisboa e Arte Moderna Portuguesa, SNBA, Lisboa.

1978– Diploma-se em Pintura pela Escola Superior de Belas Artes de Lisboa.

– Integra a exposição Cinco Séculos de Azulejo em Portugal, organizada pelo Museu Nacional do Azulejo, apresentada no Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e Caracas.

– O documentário sobre a sua pintura, realizado por José Elyseu para a RTP, com textos de Rocha de Sousa, é selecionado para o Festival de Cannes

– Para a Sede Nacional do Partido Comunista Português, na Rua Soeiro Pereira Gomes, Lisboa, executa a sua intervenção e parte do painel coletivo composto por projetos executados por 39 artistas que trabalhavam neste mural desde 1976.

1980– Participa nas exposições Arte Portuguesa Hoje e Convenções do Dizer, SNBA, Lisboa.

1981– 1981 a 1983 – Concede e executa os painéis relevados Mistérios Gloriosos da Virgem Maria, para a cripta do Santuário de Nossa Senhora do Sameiro.

– Integra as exposições Cinco Séculos do Azulejo em Portugal, Caldas da Rainha, Évora, Setúbal e Porto e Antevisão do

Centro de Arte Moderna, FCG, Lisboa.

1982– Executa um painel em azulejo para a Câmara Municipal do Cartaxo.

1983– Executa um baixo-relevo para uma moradia no bairro do Restelo, Lisboa.

1984– Participa nas exposições Cinquentenário da Escola António Arroio, Lisboa e Comemorações do Décimo Ano do 25 de Abril, SNBA, Lisboa.

– Integra a exposição, Cinco Séculos de Azulejo em Portugal, Macau.

– Executa um painel em azulejo para o Novo Hospital de Coimbra.

1985– Integra a exposição, Cinco Séculos do Azulejo em Portugal, Hong Kong.

– Executa um painel de azulejo para o edifício do Banco de Portugal, Av. Almirante Reis, Lisboa que merece o Prémio Municipal de Azulejaria de Lisboa.

1986– Participa na exposição Azulejos, organizada pelo Museu da Cidade de Lisboa, Barbican Center, Londres.

1987– Integra a I Bienal de Cerâmica de Óbidos e a exposição Azulejos do Século

XVII ao século XX, organizada pelo Museu da Cidade de Lisboa no Rio de Janeiro, Brasília e São Paulo.

– Executa o baixo-relevo cerâmico que em 1992 é colocado na Escola António Arroio.

1988– Participa na exposição Azulejos Portugueses dos Séculos XII a XX, Brasil.

– Pinta os painéis de azulejo colocados nas laterais da cripta do Santuário de Nossa Senhora do Sameiro, alusivos à obra evangelizadora dos portugueses.

1990– Concede e realiza um conjunto de sete painéis cerâmicos à volta do tema Narciso.

– Recriando o enxaquetado do século XVI e revisitando tradições da cerâmica portuguesa, inicia uma série de painéis de azulejo destinados à exposição retrospectiva de sua obra, no Museu Nacional do Azulejo em 1994.

1991– Integra a exposição Azulejos, organizada pelo Museu Nacional do Azulejo, assim como o festival Europália 91 Portugal/Bruxelas.

1992– Um baixo-relevo cerâmico executado em 1987 é colocado na Escola António Arroio.

– Executa a série de baixos-relevos Oráculos, na qual inicia uma nova técnica cerâmica, a partir da qual obtém reflexos metalizados.

– É eleito membro da Academia Nacional de Belas Artes de Lisboa.

1994– Integra a exposição Um Século de Artes do Fogo, 1890-1990, Museu Nacional do Azulejo (MNA), Lisboa.

– I exposição retrospectiva da sua obra cerâmica, Querubim, Obra Cerâmica (1954–1994), MNA, Lisboa.

1995– Exposição Retrospectiva de Cerâmica, Influência Oriental no Azulejo Português do Século XVII, Museu Hessenhuis, Antuérpia

– Participa na exposição Neo-realismo/Neo-realismos, Galeria Arménio Losa, Matosinhos.

– Ao painel cerâmico O Terraço, na Avenida a Índia em Alcântara é atribuído o Prémio Jorge Colaço de Azulejaria.

1996– Executa dois painéis de azulejo para o Hospital de Viseu.

– Integra a exposição Une Eclat Portugais. L'Art de L'Azulejo, Centro Cultural

Gulbenkian, Paris.

1997– Concede e executa um painel de azulejo para o Hospital Conde Bertiandos, Ponte de Lima.

– Participa na exposição O Azulejo do Século XVI ao XX, Câmara Municipal da Covilhã.

1998– Integra a exposição Figures et Personnages une Histoire en Céramique, Galeria Bab Rouah, Rabat.

1999– Integra a exposição os Azulejos e os Oceanos, Culturgest, Lisboa.

2000– Integra a exposição O Azulejo em Portugal no Século XX, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Museu Histórico Nacional do Rio de Janeiro, com itinerância no Pavilhão da Pinacoteca em São Paulo e no Convento das Mercês em São Luís do Maranhão.

2001– Concede e executa o revestimento azulejar para a cozinha da casa particular de Maria João Cruz, em Constância.

– Concede e executa um painel em azulejo para a cozinha da casa particular de Carlos Martins, em Constância.

2002– Exposição Cerâmicas Recentes de Querubim Lapa. Museu Nacional do Azulejo, Lisboa.

2002-2003– Concede e executa dois painéis de azulejo para a Escola Básica Mestre Querubim Lapa.

2003– Realiza uma exposição de 32 desenhos neo-realistas dos anos 40, na Galeria Lino António, da Escola António Arroio.

2004– Exposição O Azulejo e o Espaço, Galeria Ratton Cerâmica, Lisboa.

– Concede e executa dois painéis, São João Novo e São João Velho, para uma igreja no Norte de Portugal.

2005– Concede e executa um painel de azulejo para a Escola Secundária D. Luísa de Gusmão, Penha de França, Lisboa.

2007– Painel cerâmico que reveste o espaço da cafetaria do Museu do Neo-realismo em Vila Franca de Xira, projeto do arquiteto Alcino Soutinho.

2008/2009– Concede e realiza para a Biblioteca Municipal José Saramago no Feijó, projeto do arquiteto João Lucas Dias, o revestimento exterior do piso térreo e o painel do átrio de entrada.

2009– Exposição, O Livro Ensina a Ver – Querubim Lapa, na Biblioteca José Saramago, mostrando as maquetas que estão na origem da intervenção azulejar no edifício.

2011– Concede duas esculturas em biscuit para a Fábrica Vista Alegre “Mulher Caracol” e “Mulher Flor”. Nesta sequência, concede o desenho para uma serigrafia, executada pelo Centro Português de Serigrafia.

2012-2013– Sob o signo de “O tempo”, concede e executa o revestimento para a entrada do prédio onde residiu, na Avenida Visconde de Valmor, nº41, em Lisboa.

2015– Concede e executa dois painéis em azulejo para a casa de férias em Silves, a Casa das Romãs: uma figura de convite para a cozinha e um painel para o pátio exterior.

2015-2016– Refaz, na sua totalidade, o painel da ala direita da Escola Básica Mestre Querubim Lapa, dado o grau de deterioração em que se encontrava.

2016– Exposição Querubim Lapa. Um Percurso na Cerâmica e aula aberta no anfiteatro da Escola Superior de Educação do Politécnico de Lisboa.

## OBRAS NA FERROVIA

1966– Concede e executa um painel de azulejo para o edifício do Office Central des Transports Internationaux par Chemin de Fer, em Berna.

1996– Inicia os painéis para a Estação do Metropolitano da Bela Vista, Lisboa, projeto do arquiteto Paulo Brito da Silva, que será inaugurada em Maio de 1998.

2000– À estação do Metropolitano da Bela Vista é atribuído o Prémio de Azulejaria Jorge Colaço, da Câmara Municipal de Lisboa.

2004– Estação de comboio de Penalva.

2006– Estação de comboio de Castanheira do Ribatejo.

## OBRAS NA RODOVIA

1993– Realiza o painel de azulejos O Terraço, Avenida da Índia, Lisboa.

1999– Concede e executa um painel de grandes dimensões em azulejo, colocado na Escola Artística António Arroio, numa fachada voltada à Rotunda das Olaias.

Licenciou-se em Arquitetura na Universidade de Valência, em 1974. Cursou Urbanismo e Belas Artes.

A 9 de julho de 1999, foi agraciado com o grau de Grande-Oficial da Ordem do Mérito, de Portugal

Licenciou-se também em Engenharia Civil, pela Universidade de Zurique, na Suíça, em 1979 e doutorou-se em 1981.



**SANTIAGO CALATRAVA**

#### ALGUNS DOS SEUS OUTROS PROJETOS

Cidade das Artes e das Ciências - Valência, Espanha

Stadelhofen Railway Station, Zúrique, Suíça  
1983 a 1984

Museu de Arte de Milwaukee, Milwaukee, Wisconsin, Estados Unidos

Complexo Olímpico de Atenas, Atenas, Grécia

Puente de la Mujer, em Buenos Aires, Argentina

The Oculus, em Nova Iorque.



## BIBLIOGRAFIA

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.

CASTILHO, Júlio de, A Ribeira de Lisboa. Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-DE-Deus até Santos-O-Velho, Lisboa, Imprensa Nacional, MDCCCXCIII

CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, Edições 70, 1996.

PIMENTEL, Frederico Augusto, Apontamentos para a história 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.

HUMBERT, Georges-Charles, Traité Complet des Chemins de Fer, Baudry, Paris, 1908

LINO, Raul, Casas Portuguesas, Alguns apontamentos sobre o architectar das casas simples, Edição Valentim de Carvalho, Lisboa, 1954

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.

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.

SANTOS, Hugo Miguel Aguiar dos – Azulejo não é crime! Prova final de Licenciatura em Arquitectura, dARQ.FCT.UC, Coimbra, setembro de 2009.

SANTOS SIMÕES, J. M. dos, Azulejaria em Portugal nos séculos XV e XVI. Introdução geral, FCG, Lisboa, 1990, 2ª edição,

SARMENTO DE MATOS, José, PAULO, Jorge Ferreira, A Casa Nobre do Braço-de-Prata, REFER, Rede Ferroviária Nacional, novembro 2003

Vários autores, 1910-2010. O caminho de ferro em Portugal, CP/REFER, 2010.

## FONTES

<http://www.monumentos.gov.pt>

<https://www.infraestruturasdeportugal.pt>

<https://www.ippatrimonio.pt>

<http://redeazulejo.letas.ulisboa.pt>

<http://www.iconclass.org>

<https://purl.pt>

<http://redeazulejo.fl.ul.pt>

## ARQUIVOS

Arquivo Técnico da IP  
Arquivo Fotográfico da IP  
Arquivo Histórico da CP

## AGRADECIMENTOS

### CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

João Bravo  
João Frade  
Manuel Teixeira  
Paula Azevedo  
Pedro Almeida

### **Fotógrafos do Projeto Arte e Ferrovia 2021**

António Homem Cardoso  
Juvenal Candeias  
Luís Sá Fernandes

### AGRADECIMENTOS

Doutor Alexandre Pais / Museu Nacional do Azulejo  
Doutora Ana Paula Noé / DGPC-SIPA  
Doutora Conceicao Seródio / Museu de Cerâmica de Sacavém  
Doutor Arquiteto Manuel Teixeira  
Doutor Arquiteto Joao Paulo Martins  
Biblioteca Nacional de Portugal / Doutora Helena Patrício  
Biblioteca Nacional de Portugal / Doutora Maria Joaquina Feijão  
Câmara Municipal de Vila Franca de Xira / Doutora Manuela Ralha  
Câmara Municipal de Vila Franca de Xira / Doutora Maria Joao Martinho  
Pintora Suzana Barros / Centro de Estudos Querubim Lapa

# ROTA LINHA DO NORTE

Rotas dos Azulejos

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

