O Caminho de Ferro, com a construção de quilómetros e quilómetros de vias, foi o grande empregador da segunda metade do século XIX, dando origem a uma nova classe profissional, o ferroviário. A concentração de trabalhadores foi mais forte nas localidades charneira da rede ferroviária, que acolheram os camponeses e artesãos deslocados das suas terras de origem e agora destinados à construção de linhas de caminho de ferro, à condução de comboios e à manutenção de material.

À semelhança do que se fazia no estrangeiro, mormente em Inglaterra e França, foram construídas casas para os trabalhadores ferroviários, decalcando-se alguns modelos.

No Entroncamento, nenhum dos primeiros núcleos habitacionais construídos se destinou a operários, embora a designação de bairros operários seja utilizada por Cottinelli Telmo e Luís da Cunha, quando escreveram, sobre o Bairro Camões, na revista Arquitectura, o artigo “Bairros Operários e construções escolares”.

São seis as zonas habitacionais para funcionários dos caminhos de ferro, no Entroncamento. Com carácter de bairro existem três: o Bairro do Boneco, a Vila Verde e o Bairro Camões.

Os primeiros conjuntos de casas para funcionários da Companhia surgiram junto à estação, na Rua Latino Coelho, de um e de outro lado da entrada para as gares. Documentalmente, ainda não foi possível datar estes edifícios, chegando até nós informações escritas que já foram veiculadas por via oral, pelo que se avançará, neste campo, apenas por hipóteses. Os ferroviários mais idosos do Entroncamento acham que eles foram implantados nos primeiros tempos dos caminhos de ferro. Uma hipótese possível é a de 1882, já que foi por essa altura que o construtor italiano Paolo Zozzi começou a construir por conta da Companhia Real dos Caminhos de Ferro. A primeira Escola Camões ficou concluída em 1882.

Estas construções dividem-se em dois núcleos: um a Sul da entrada para a estação, designado por Ala Sul, com 18 habitações; o segundo, a Norte da entrada para a estação, designado por Ala Norte, com 25 habitações. A Ala Sul destinava-se ao pessoal do movimento e é constituída por casas de rés-do-chão, com 4 compartimentos, construídas em banda, com quintais à frente e nas traseiras, existindo uma única de primeiro andar. A Ala Norte destinava-se ao pessoal afecto à tracção, incluindo os escritórios. São todas casas de dois pisos. As habitações têm 4 compartimentos, dois nos rés-do-chão e dois no primeiro andar, com um pequeno quintal. Durante anos, até meados da década de 30 do século XX, estas casas estiveram separadas da R. Latino Coelho por um alto muro de quase três metros de altura, que depois foi demolido para dar lugar a gradeamentos de formigão armado.

Depois das casas da R. Latino Coelho, segundo testemunhos orais, à falta de outras referências, foi construído o Bairro dos Reformados, na estrada para Torres Novas, vindo a ser conhecido pela designação popular de Bairro do Boneco (consta numa planta da Estação, datada de 1920). Com a configuração de um pátio rectangular, à semelhança das vilas operárias, conta, no total, de 18 habitações, distribuídas como se segue: no lado direito casas

de um só piso e no lado esquerdo casas de 2 pisos, sendo cada piso para inquilinos diferentes. Janelas e portas têm molduras de tijolo, as chaminés são em tijolo de burro. Este Bairro fica entre a Vila Verde e o (segundo) Armazém de Víveres.

Em 1919, foi inaugurada a primeira fase da Vila Verde, a poente, na estrada que seguia para Torres Novas, em frente aos aquartelamentos militares: 20 moradias, 10 geminadas formando 5 grupos, e 10 isoladas, a maior parte (16) com quatro compartimentos, uma com cinco, outra com seis e as duas restantes com sete. Em 1930 foram acrescentados 3 grupos de 2 casas e 6 casas isoladas, assim como um dormitório para funcionários solteiros da Via e Obras, perfazendo um total de 32 habitações.

São casas simples, com o seu alpendre à entrada, gradeamentos rústicos, um pequeno jardim à frente e quintal nas traseiras, que, geralmente, se destinava a horta. Este bairro destinava-se a factores, chefes de estação e pessoal de escritórios.

A seguir à Vila Verde, já num dos extremos do Entroncamento, foi construído o Bairro Camões, em 1926, este sim, com todas as características de bairro. Fechado sobre si mesmo, com ruas internas, isolado da povoação pela situação geográfica periférica, não acessível devido ao controlo exercido na entrada, pode dizer-se que tinha todas as condições dos modernos condomínios fechados.

São trinta e duas as habitações, quatro isoladas e catorze grupos de duas casas, dezoito delas com quatro compartimentos, dez com cinco e quatro com seis. Arquitectonicamente, o Bairro Camões e a Vila Verde fogem à regra de uniformidade de módulos habitacionais repetidos. Aqui, vemos agrupamentos de casas diferentes, as com características comuns, acentuadas pelos beirados, alpendres, gradeamentos e espaços para jardim. As últimas habitações para ferroviários surgiram já no início dos anos 70. Longe iam os tempos da casinha com quintal e dos padrões rústicos. Integrados na tipologia urbana, em tudo semelhante a outros prédios daquele local, foram construídos na rua D. Afonso Henriques sete blocos de apartamentos, cada um de quatro pisos e duas habitações por piso, somando um total de 56 fogos, uns com quatro assoalhadas, outros com três. Os tempos haviam mudado, a filosofia da empresa também. De todo este património, o mais relevante é o constituído pelos Bairros do Boneco, Vila Verde e Camões. Fazem parte da história ferroviária, sendo que o Bairro Camões está assinado por dois arquitectos de vulto – Cottinelli Telmo e Luís da Cunha.

Adaptado de “O Foguete”, nº 5, Texto de Manuela Poitout

A crença e a devoção religiosas da população cristã, naquele que viria a ser um populoso bairro do Entroncamento, era já bastante forte nos princípios do século XVII, pois nessa altura edificou-se nos Casais das Vaginhas a Capela de São João Baptista.

Construída com o produto das esmolas dos seus moradores e de outros devotos, esta capela

criou um atractivo para a fixação de mão-de-obra que afluía para os trabalhos agrícolas da Quinta da Cardiga. Este facto e a circunstância de se encontrar perto da estrada que naquele tempo conduzia de Lisboa a Coimbra e posteriormente no entroncamento das estradas da Golegã, Torres Novas e Barquinha, fizeram desta Capela e do primitivo poço existente no seu adro (actual Chafariz) como que um pequeno oásis na transição da Charneca arenosa dos montados do Sul do Tejo para a planície de cereais e hortas a Norte do mesmo rio. A Capela de São João das Vaginhas foi construída no meio de um olival tendo o proprietário cedido o terreno gratuitamente.

Como o Entroncamento se desenvolvesse de dia para dia, cada vez mais se foi fazendo sentir a necessidade de assistência espiritual o mais amiúde possível. Para tal, entendeu-se por bem que na Capela de São João se celebrasse Missa aos Domingos e dias santificados, provendo a essas necessidades os párocos das paróquias de Atalaia e da Golegã. Solicitou-se então ao Cardeal Patriarca de Lisboa (1919) a autorização para que qualquer sacerdote na qualidade de capelão pudesse ali celebrar missa de 15 em 15 dias. Os casamentos e baptizados continuaram a ser realizados na Igreja de Atalaia ou na Capela da Cardiga.

Mais tarde houve uma evolução da situação e começaram a realizar-se os baptismos na Capela de São João, no dia da sua festividade. Os primeiros tiveram lugar em Junho de 1920. Nesse dia realizaram-se seis baptismos. Desde então, o povo do Entroncamento, verificou-se a seguinte atitude: os pais mais preocupados com o baptismo dos seus filhos levavam-nos a baptizar durante o ano à Capela da Cardiga ou à Igreja da Atalaia, no entanto um grande número esperava pela festa de São João e só neste dia, único em que durante o ano se faziam baptismos na capela, levavam lá os filhos a receber o sacramento. Assim se explica como se chegaram a fazer dezenas de baptismos no dia de São João.

Com licença especial do Cardeal Patriarca de Lisboa, D. António Mendes de Belo, passaram-se, também, a celebrar casamentos na Capela das Vaginhas. O primeiro foi o de José Cipriano e Solange do Silva Alfaro, realizado no dia 20/08/1921. Em 25 de Agosto de 1926, o Entroncamento é elevado a freguesia, pelo Decreto Lei Nº 12.192, ficando a pertencer a um só concelho, o da Barquinha, já que antes a nossa terra se encontrava dividida entre duas freguesias: a parte poente da linha férrea pertencia à freguesia de Santiago (concelho de Torres Novas), a parte a Nascente da linha pertencia à freguesia da Atalaia (concelho de Vila Nova da Barquinha).

Em 1927, a nova freguesia civil foi reconhecida pelas entidades eclesiásticas, e por falta de templo próprio passou todo o serviço de culto a realizar-se na capelinha de São João Baptista, nas Vaginhas, onde aliás grande parte dos entroncamentenses havia muito tempo assistiam aos actos religiosos. O Patriarcado de Lisboa, como não podia deixar de ser, consagrou a freguesia de Entroncamento ao orago das Vaginhas, São João Baptista.

A sua estrutura arquitectónica é bastante simples, apresenta apenas uma nave, duas janelas que iluminam a capela a meio da nave. O sino da capela está suspenso, no exterior, num arco de volta perfeita, situado na parede lateral direita. Chegando a estar à beira da ruína, a reconstrução de 1982/83, devolveu à Capela de São João Baptista a sua vitalidade.

Adaptado de “Os Casais das Vaginhas”, de Luís Miguel Preto Batista

As principais datas históricas relativas a este chafariz:

9 de Junho de 1931 – A Junta de Freguesia deliberou mandar colocar uma bomba nova no

poço das Vaginhas (a antiga bomba era movimentada à mão através de uma roda metálica com manípulo) e construir um chafariz sobre a mesma.

7 de Julho de 1932 – Aprovou-se a planta do chafariz.

12 de Julho de 1932 – Foi apreciado o projecto do chafariz, organizado e deliberado mandá-lo a Sua Ex.ª o Governador Civil do Distrito com o pedido de subsídio de 15 mil escudos para execução do trabalho.

17 de Agosto de 1932 – Foi apreciado a planta do chafariz feita gratuitamente pelo Arquitecto Cottinelli Telmo (os cálculos foram efectuados pelo Eng.º Sousa Nunes, Chefe de Divisão de Via e Obras) e também foi deliberado comunicar à Casa Capucho a recepção da bomba.

3 de Junho de 1933 – Foi deliberado agradecer aos Exmos. Sr. Governador Civil e Ministro das Obras Públicas pela dotação do chafariz das Vaginhas. Também nesta data foi deliberado mandar construir pelo Engenheiro Sequeira o referido chafariz e oficiar às Obras Públicas de Santarém participando o início da obra.

12 de Junho de 1933 – Foi deliberado mandar limpar o poço das Vaginhas e colocar-lhe dois anéis de cimento em substituição do que tinha em madeira.

23 de Junho de 1933 – Foi a inauguração do chafariz das Vaginhas com a presença do Presidente da Câmara Municipal da Barquinha e do Administrado do Concelho. Por proposta do Presidente da Junta convidou-se a pessoa mais idosa das Vaginhas, Sr.ª Cândida Agostinho, para, pelas 20 horas, abrir umas das torneiras. O chafariz e a bomba custaram 22.612$00.

Na parte do chafariz, fronteira à Capela de S. João, pode-se ler:

“MANDADO CONSTRUIR PELA JUNTA DE FREGUESIA E INAUGURADO EM 23 DE JUNHO DE 1933”.

In “Os Casais das Vaginhas”, de Luís Miguel Preto Batista

A Escola Camões foi construída para substituir uma outra escola com o mesmo nome, da Companhia dos Caminhos de Ferro, e localizada na Rua D. Afonso Henriques, perto do actual Dormitório da C.P. A primitiva, que datava de 1883, ainda coexistiu com a segunda (mantendo ambas o mesmo nome) cerca de 22 anos. Foi demolida em 1950.

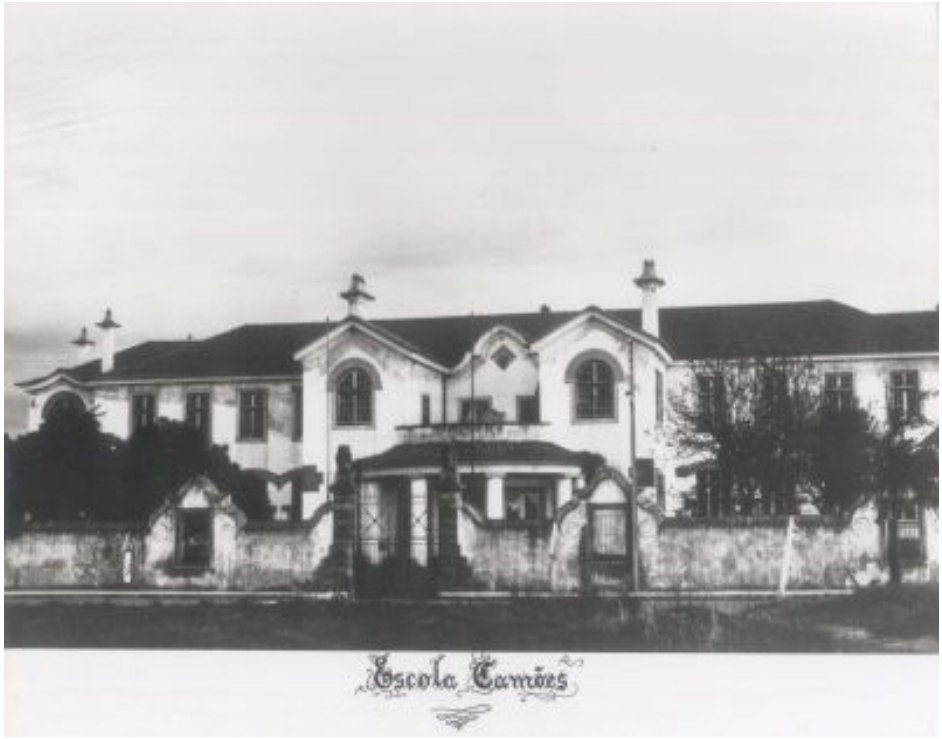
Pouco se tem falado sobre a origem do nome Camões, e para o explicar há que ir às raízes da primeira Escola. O projecto foi aprovado em 1879 e, em 1880, foi escolhido o nome do poeta,

para acompanhar o movimento comemorativo do centenário de Camões, o que significa que a Escola Camões já ultrapassou um século de vida, não como edifício, mas como instituição.

A actual Escola Camões foi projectada pelos arquitectos Luís da Cunha e Cottinelli Telmo, assim como o Bairro circundante, inspirado nos modelos da “cidade jardim”. Chegou a ser considerado o melhor edifício escolar do país, devido à sua arquitectura e instalações.

Recebeu os primeiros alunos em Janeiro de 1928. A Escola destinava-se aos filhos dos funcionários da C.P., mas recebia também alunos filhos de não ferroviários. À noite, frequentavam as aulas os funcionários da Companhia que queriam completar a escolaridade elementar.

Ao longo dos anos, a Escola foi tendo várias funcionalidades. Depois de Escola Primária foi Externato, Escola de Aprendizes da C.P., Liceu e Centro de Ensino e Recuperação de crianças e jovens com deficiências. Actualmente encontra-se encerrada.


Escola Camões

Foi a 7 de Novembro de 1937 que o Cardeal Patriarca, na sua primeira visita ao Entroncamento (que ainda não era paróquia), lançou a primeira pedra daquela que seria a Igreja Matriz do Entroncamento. As obras começaram no dia 2 de Fevereiro de 1938.

Estava previsto que o Entroncamento fosse paróquia aquando da inauguração da nova igreja, mas o Pároco (Pe. Martinho Gonçalves Mourão) pediu ao Senhor Patriarca a criação da paróquia, visto que a Capela de S. João já era praticamente sede de paróquia e convinha que o Entroncamento tivesse o seu registo religioso, em vista da quantidade da população. Diga-se que só os números de actos realizados nesta capela superavam os das paróquias de Atalaia, Barquinha e Tancos todos juntos. Em 2 de Fevereiro de 1939 o Entroncamento começou a marcar como paróquia própria, sendo seu primeiro pároco o Pe. Martinho Mourão.

Dado que a Capela de S. João parecia cada vez mais pequena, em 7 de Janeiro de 1940 iniciaram-se os baptismos na nova igreja paroquial, ainda em construção.

Foi naquele dia baptizado Albino Augusto, filho de António Dias e Lucinda de Jesus Sousa. O

primeiro casamento aconteceu em 22 de Janeiro de 1940. O novo casal era composto por Manuel dos Santos e Esperança Nunes Branco. Antes disto, em 30 de Maio de 1938 já lá tinha sido rezada Missa, com procissão, para despedida do mês de Maria. Em 2 de Outubro do referido ano celebrou-se a primeira Comunhão de crianças. Nessa mesma noite fez-se a primeira grande procissão de velas.

Aos 7 dias do mês de Julho de 1940, o Cardeal Patriarca (D. Manuel Gonçalves Cerejeira), benze e inaugura a Igreja Paroquial do Entroncamento, dedicada à Sagrada Família.

Para a sua construção foi constituída uma Corporação Fabriqueira, de modo a angariar fundos. O seu custo foi de cerca de 600 contos. Desta Corporação faziam parte o Pe. Martinho Gonçalves Mourão, D. António da Cunha e Luís Falcão de Sommer. Contribuíram também as Sras. D. Branca Falcão de Sommer d` Andrade, D. Fernanda Falcão Sommer de Melo e D. Maria Isabel Falcão Trigoso. A C.P., o Estado Novo e o Sr. Cardeal Patriarca também deram a sua contribuição. A igreja foi construída em terreno cedido para o efeito pela Quinta da Ponte da Pedra, na pessoa da D. Maria Isabel Falcão Trigoso. O projecto foi concebido pelo Dr. Ruy d' Andrade, arquitecto amador, tendo sido o autor oficial o arquitecto Raúl Caeiro. Dirigiram as obras o arquitecto António Lino e Eng. Américo Macedo.

Adaptado de “Elementos para a História da Paróquia do Entroncamento”, de Pe. Martinho Gonçalves Mourão

Inaugurada a 30 de Abril de 1995, é dedicada a Nossa Senhora de Fátima e é um projeto da autoria do Arq. João Sousa Lino. O terreno foi cedido pelo casal Carlos e Fernanda Freire. Para a sua construção em muito contribuíram as várias festas, campanhas, cortejos e outras iniciativas para a angariação de fundos.

A arquitetura exterior não fere a sensibilidade na arrogância ou futurismo das formas, mas apresenta-se plena de elegância e originalidade. Sobressai na fachada principal o hall exterior,

autentico guarda-vento, a farta escadaria e o conjunto escultórico bem definido: “Nossa Senhora e os Pastorinhos”. As imagens expostas, foram votadas pelos fiéis, Santa Ana, S. José e Santa Apolónia, com um pequeno comboio na mão e padroeira dos ferroviários.

(informação retirada do Guia Turístico CME)

Em forma de resenha histórica, apresentamos as principais datas relacionadas com o edifício do antigo Mercado Diário, actualmente encontra-se em obras, onde será criado um cluster de restauração.

- 1914: A Cooperativa de Ferroviários e Aderentes (S.C.F.A.) compra, a D. Maria Efigénia da Silva Rebelo, um olival situado em frente da sua sede, com intenção de que ali se concentrassem todos os pontos de venda (os vários mercados ao ar livre) que existiam espalhados pela povoação.

- 1921/22: A Câmara de Vila Nova da Barquinha envia um ofício à Cooperativa, propondo a cedência, por parte desta, do terreno acima referido onde ficaria instalado o Mercado do Entroncamento. Desta forma, as entidades oficiais sobrepõem-se aos planos de uma entidade particular – a Cooperativa.

- 16/05/1922: A Cooperativa respondo impondo as suas condições.

- 1923: Escritura Pública de cedência do terreno em questão entre a Câmara da Barquinha e a Cooperativa.

- 1924: A Comissão Financeira de Melhoramentos do Entroncamento, tendo à frente o vereador José Marques Agostinho e José Duarte Coelho manda efectuar um pavimento térreo no aludido terreno para se realizar a praça diária. A planta desse terrado foi efectuado pelos engenheiros da C.P., Aboim e Araújo.

- 17/06/1926: a dita Comissão estabelece os preços de aluguer do referido terrado.

- 25/08/1926: Com a criação da Junta de Freguesia do Entroncamento, a praça passou a ser administrada por esta entidade.

- 10/01/1930: Negociações da Junta de Freguesia do Entroncamento com a Casa Dargent para construção do edifício do Mercado Diário.

- 12/02/1930: A Junta do Entroncamento tomou conhecimento das condições pedidas pela referida firma para a cobertura do Mercado Diário, o que ficaria em 280 000$00.

- Fevereiro de 1930: Iniciam-se as obras do edifício do Mercado Diário, tendo-se a firma L. DARGENT L.DA, associado em colaboração com a EMPRESA CONSTRUTORA DE PEDROUÇOS, dirigida por António dos Santos Fonseca.

- 01/11/1930: Inauguração do edifício do Mercado pelas 08H00 da manhã. A construção contém 26 lojas e várias bancas no seu interior.

- 27/02/1931: Através de ESCRITURA DE TRANSFERÊNCIA DO MERCADO COBERTO DO ENTRONCAMENTO, a Câmara da Barquinha transfere a propriedade do edifício e todos os direitos sobre o Mercado para a Junta do Entroncamento.

- 16/07/1932: O Decreto Lei n.º 21471 Autoriza a Câmara da Barquinha a ceder gratuitamente à Junta de Freguesia do Entroncamento, uma parcela de terreno para nêle ser construído um mercado diário, isto já depois de o edifício ter sido inaugurado.

- 05/09/1932: Entregou a Junta à Casa Dargent a quantia de 300 mil escudos, o preço final da obra.

- 22/11/1945: No Decreto Lei n.º 35184, que cria o concelho do Entroncamento, aparece referido o edifício do Mercado Diário como uma das infra-estruturas existentes à data da criação da nova unidade administrativa.

- Maio de 1983: Encerramento do edifício do Mercado Diário devido à inauguração do Mercado Novo.

- 21/05/1984: A Memória Descritiva e Justificativa do G.A.T. de Torres Novas para adaptação do Antigo Mercado Municipal a Centro Cultural revela a importância e singularidade do edifício em causa.

- 1986/91: Obras de recuperação do edifício do antigo mercado tendo em vista a sua transformação em centro cultural.

- 24/11/91: Inauguração do Centro Cultural do Entroncamento integrada, nas comemorações do 46º Aniversário do Conselho do Entroncamento.

O Edifício do Mercado Municipal, Hoje, Centro Cultural do Entroncamento

(trabalho académico), por Luís Batista, 2000

Em Outubro de 1936, a Junta de Freguesia de Entroncamento iniciou a construção de um edifício que servisse de sede à mesma, uma vez que tal construção não existia. A compra do terreno para a execução de tal obra, juntamente com o terreno do campo da feira mensal de gados (situado entre a actual Câmara Municipal e o edifício do mercado diário) custou à Junta de Freguesia a quantia de 97.500$00.

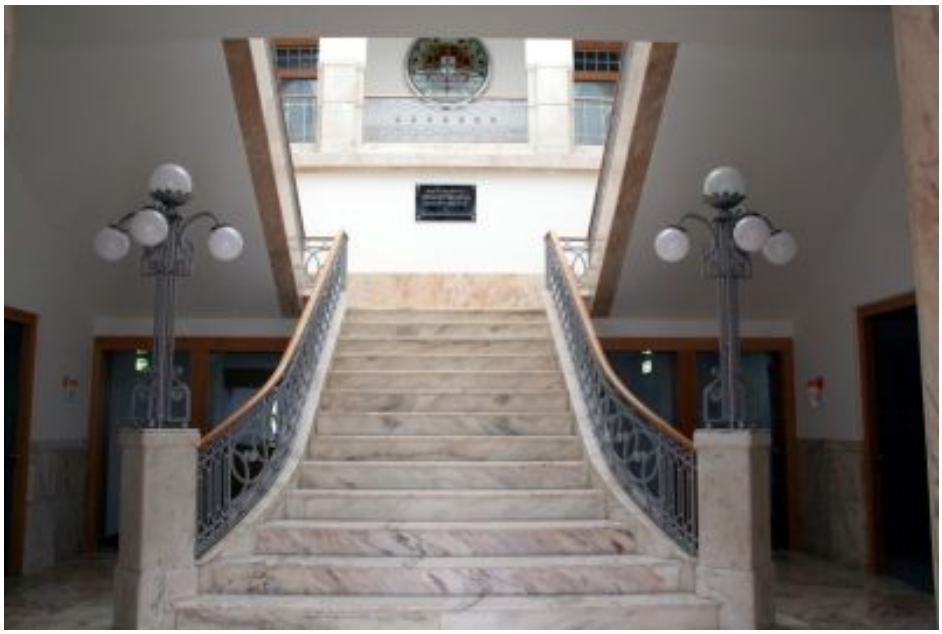
Devido, certamente, a carências de toda a ordem motivadas pelo grave conflito que o Mundo atravessava – a 2ª Guerra Mundial (1939-1945) – o edifício em questão só viria a ser concluído em 28/07/1946. Como nessa data, já existia o concelho do Entroncamento, o que aconteceu

em 24/11/1945, esse edifício passou, imediatamente, a ser a sede da Câmara Municipal. O projecto é da autoria do Engº Henrique Sequeira.

Pretendendo responder aos que o acusavam de megalómano, José Duarte Coelho, responde em acta da Junta que "Uma sede para a Junta de Freguesia; Corporação de Escoteiros e Bombeiros e Registo Civil, porque embora pareça á primeira vista um edifício de luxuosa aparência e exagerada grandesa, julga-se esta Junta no dever não só de atender ás futuras condições de desenvolvimento desta progressiva Vila, como de atender presentemente ás comodidades necessárias para, digo, aos organismos existentes que pelo seu conjuncto marcam nitidamente o valor de uma terra nova é certo mas que se impõe pelo seu trabalho." (Acta nº 117, 03/08/1933, Livro nº 1, p. 64).

Como curiosidade, refira-se que no local onde foi construída a Câmara existiu uma Fábrica de Refrigerantes (Bahia), que comercializava os célebres "pirolitos" (um refrigerante de garrafa com uma espécie de sobre-tampa de plástico, mas que deixava passar o líquido).

Texto de Luís Baptista.



Esta instituição, instalada num belo edifício mandado construir pela Junta de Freguesia, foi fundada em 9 de Maio de 1943. O custo do edifício, incluindo o mobiliário importou na quantia de 201.228$15.

Tinha por finalidade servir refeições diárias, almoços e jantares, a todos os necessitados que ali compareçam. Na sua fase inicial contabilizavam-se cerca de 260 refeições por dia.

Um pormenor bastante curioso é que as refeições eram servidas por um grupo de senhoras que semanalmente ali compareciam, em grupos que se revezavam. A instituição vivia de uma pequena quotização e do auxílio do Estado. Há que salientar um donativo da ilustre Casa Sommer, que desde o princípio contribui para a despesa do mês de Maio de cada ano.

A fundação desta benemérita instituição deveu-se a José Duarte Coelho, que foi, por assim dizer, o grande sustentáculo da modelar casa de caridade.

Já foi Lar da 3ª Idade e sede do Grupo nº 84 dos Escoteiros. Actualmente é a sede da Associação Filarmónica e Cultural do Entroncamento.

Adaptado do Jornal Ilustrado A Hora, Nº 65 - Novembro de 1968