



Portugal: Como se Enterrou a Ferrovia para Coroar o Império do Pneu

Publicado em 2026-04-28 09:35:00



BOX DE FACTOS

- Portugal teve uma rede ferroviária muito mais capilar, com transporte de passageiros, mercadorias, correio, pequena carga e ligação efectiva ao território.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- O abandono progressivo de linhas, ramais, oficinas, logística ferroviária e transporte de mercadorias fragilizou a economia nacional.
- A União Europeia continua a identificar os transportes como uma das grandes fontes de emissões, sendo a rodovia dominante no transporte de mercadorias.
- Portugal substituiu uma lógica ferroviária integrada por uma dependência crescente da estrada, do camião, do combustível importado e da manutenção rodoviária pesada.



Coroar o Império do Pneu

*Do país dos carris, oficinas e mercadorias
ferroviárias ao reino do camião, da auto-estrada,
da dependência energética e da memória curta.*

Houve um tempo em que Portugal não era apenas um país encostado ao mar, esperando que o futuro lhe chegasse por contentor, camioneta ou milagre administrativo. Houve um tempo em que o país possuía uma rede ferroviária que atravessava regiões, servia populações, ligava economias locais, transportava passageiros, mercadorias, correio, gado, matérias-primas, produtos agrícolas, madeira, cereais, vinho, cimento, carvão, peças industriais e esperança.

No final da década de 70, apesar de todas as limitações económicas do país, Portugal tinha ainda uma ferrovia com presença nacional efectiva. Não era perfeita, não era moderna em todos os troços, não era uma jóia suíça sobre carris. Mas existia. Tinha ramais, estações, apeadeiros, oficinas, pessoal técnico, cultura ferroviária, conhecimento acumulado e uma função estratégica: ligar o território.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

tornou-se uma referência nacional na construção de carruagens, automotoras e equipamentos metálicos pesados. Portugal não se limitava a comprar comboios; sabia fazê-los, mantê-los, adaptá-los, compreendê-los. Havia metal, engenharia, desenho, oficina, soldadura, electricidade, mecânica e orgulho técnico.

O país que tinha carris antes de ter visão

Durante décadas, a ferrovia portuguesa não serviu apenas para levar passageiros de uma cidade a outra. Serviu para estruturar o país. Uma estação não era apenas um edifício com horários pregados na parede. Era um ponto de encontro entre economia, mobilidade, comunicação e território. Era onde chegavam mercadorias, onde partiam encomendas, onde o interior ainda mantinha algum diálogo físico com o litoral.

O modelo era, em muitos casos, racional: a ferrovia fazia o grosso do percurso; a rodovia fazia o último troço. O chamado *last mile*, hoje redescoberto por consultores de gravata e apresentações em PowerPoint, já existia de forma prática. O comboio transportava volumes pesados em longas distâncias; o camião ou a carrinha completavam a entrega local. Simples. Eficiente. Civilizado.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

adiamento, desinvestimento, incompetência, subserviência ao alcatrão e ausência absoluta de pensamento estratégico.

O erro fatal: trocar uma rede por um vício

Depois do 25 de Abril, Portugal tinha de modernizar-se. Tinha de democratizar-se. Tinha de industrializar-se melhor. Tinha de abrir-se à Europa. Mas em vez de olhar para a ferrovia como uma infra-estrutura de soberania, olhou para ela como se fosse um resto antigo, uma coisa de guardas de passagem de nível, bilhetes de cartão e apitos ao longe.

A partir daí, a política pública foi escorregando para uma religião nova: a estrada. A auto-estrada passou a ser sinónimo de progresso. O camião passou a ser sinónimo de flexibilidade. O automóvel passou a ser sinónimo de liberdade. E a ferrovia passou a ser tratada como um parente pobre, daqueles que se escondem na cozinha quando chegam visitas importantes.

Fecharam-se linhas. Abandonaram-se ramais. Deixaram-se estações ao vento e à erva. Suprimiram-se serviços. Reduziu-se a capilaridade territorial. Encolheu-se a ferrovia regional. Desmontou-se a lógica da carga ferroviária dispersa. O transporte de mercadorias passou progressivamente para a estrada, como se meter milhares de

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

com os seus tributos: mais importação de combustíveis, mais desgaste de estradas, mais emissões, mais acidentes, mais dependência logística, mais congestionamento, mais custos ocultos e menos racionalidade económica.

Mercadorias: a grande derrota silenciosa

A maior tragédia não foi apenas perder comboios de passageiros em certas regiões. A maior tragédia foi perder a ferrovia como sistema nacional de mercadorias.

Um país com portos, indústria, agricultura, exportações, importações, zonas logísticas e ligação ibérica deveria ter feito da ferrovia uma arma económica. Em vez disso, Portugal permitiu que a mercadoria se tornasse quase sinónimo de camião. Os carris foram perdendo tráfego; as estradas foram ganhando peso; o território foi ficando mais caro, mais poluído e mais dependente.

A lógica ferroviária deveria ter sido esta: portos ligados por ferrovia eficiente; plataformas logísticas interiores; ligação a Espanha e à Europa; comboios de mercadorias competitivos; terminais intermodais; transporte pesado fora das estradas sempre que possível; rodovia reservada ao complemento local. O que se fez foi o contrário: glorificou-se

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

intermodalidade, de transferência modal, de corredores ferroviários, de mobilidade sustentável e de redução das emissões dos transportes. Mas Portugal já teve parte dessa inteligência prática e deixou-a apodrecer. É a nossa especialidade nacional: abandonar uma solução antes de descobrir, cinquenta anos depois, que afinal ela era moderna.

A Sorefame e a morte da capacidade industrial

A história da Sorefame simboliza uma das feridas mais profundas deste processo. Portugal não perdeu apenas linhas. Perdeu indústria. Perdeu conhecimento. Perdeu oficina. Perdeu capacidade de fabricar material circulante. Perdeu engenheiros especializados, operários qualificados, métodos, memória técnica e autonomia.

Uma nação que abandona a sua ferrovia e a sua indústria ferroviária não está apenas a fechar apeadeiros. Está a fechar possibilidades. Está a amputar futuro. Está a dizer aos seus próprios técnicos que o país não precisa deles, porque prefere comprar feito, importar soluções, contratar consultorias e fingir que soberania tecnológica é uma expressão bonita para pôr em discursos.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

nacional, descobre-se tarde demais que a dependência sai cara, atrasa, limita e empobrece.

O falso progresso do alcatrão

O país encheu-se de estradas. Algumas necessárias, outras redundantes, outras politicamente convenientes, outras financeiramente ruinosas. A estrada tornou-se uma espécie de altar nacional. Cortava-se uma fita, inaugurava-se um nó, prometia-se desenvolvimento, apareciam fotografias, discursos e sorrisos de circunstância. Depois, anos mais tarde, ficavam portagens, dívida, manutenção, abandono ferroviário e interiores mais vazios.

A estrada tem o seu papel. Ninguém sério defende um país sem rodovia. O problema foi outro: Portugal não construiu uma política integrada de transportes. Construiu uma monocultura rodoviária. E toda a monocultura, seja agrícola, económica ou mental, empobrece o solo onde cresce.

Enquanto outros países europeus preservavam, modernizavam ou repensavam a ferrovia como elemento estratégico, Portugal deixou que a ferrovia se tornasse uma discussão de horários, greves, atrasos e material velho. O debate público raramente tocou o essencial: sem ferrovia

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

O interior ficou mais longe

Fechar uma linha ferroviária no interior não é apenas retirar comboios. É retirar tempo, presença, ligação, dignidade e futuro. Uma linha abandonada é uma aldeia mais isolada, uma vila menos atractiva, uma empresa com pior logística, um estudante com menos mobilidade, um idoso com menos autonomia, um território com menos argumentos.

O discurso oficial gosta muito da palavra “coesão”. É uma palavra redonda, confortável, muito usada em cerimónias com microfone e água engarrafada. Mas a coesão não se proclama: constrói-se. E constrói-se com escolas, saúde, comunicações, emprego, cultura e transportes. Sem transporte ferroviário, muitas regiões ficaram dependentes do automóvel individual e da camioneta intermitente. Isto não é coesão. É abandono com folheto institucional.

O custo ambiental da cegueira

A Agência Europeia do Ambiente tem vindo a alertar que os transportes continuam a ser uma das grandes fontes de emissões na União Europeia. O transporte rodoviário mantém um peso dominante no sistema de mercadorias, tornando difícil reduzir emissões e impactos ambientais. Este dado deveria fazer corar qualquer decisor que, durante

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

integrada, é uma das formas mais eficientes de transportar grandes volumes de pessoas e mercadorias. Não resolve tudo, mas resolve muito. E sobretudo reduz a estupidez de meter milhares de toneladas em motores individuais a circular por estradas saturadas, quando poderiam seguir em composições ferroviárias organizadas, previsíveis e energeticamente mais eficientes.

Portugal fala hoje de transição energética, neutralidade carbónica, sustentabilidade e inovação. Mas durante décadas sabotou uma das ferramentas mais evidentes dessa transição. É como passar cinquenta anos a partir pratos e depois criar uma comissão para estudar a escassez de loiça.

O erro que quase ninguém assumiu

O mais grave é que esta tragédia raramente teve responsáveis. Em Portugal, os erros estratégicos aparecem sempre órfãos. Ninguém fechou. Ninguém abandonou. Ninguém decidiu. Ninguém deixou degradar. Ninguém preferiu a estrada. Ninguém cedeu a pressões. Ninguém falhou planeamento. Foi tudo uma espécie de fenómeno meteorológico: choveu desinvestimento, nevou incompetência e soprou uma brisa de alcatrão.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

visão de décadas; a pequena política portuguesa gosta de inaugurações antes das próximas eleições. O comboio precisa de continuidade; o carreirismo político precisa de fotografia.

E assim se hipotecou uma infra-estrutura estratégica. Não por falta absoluta de dinheiro, mas por falta de inteligência colectiva, coragem política e respeito pelo território.

O que deveria ter sido feito

Portugal deveria ter protegido a sua rede ferroviária essencial, mesmo nos troços de menor procura imediata, porque uma linha ferroviária não é apenas uma conta de exploração anual. É reserva estratégica. É potencial logístico. É instrumento territorial. É soberania.

Deveria ter mantido e modernizado ramais de mercadorias ligados a portos, zonas industriais, plataformas agrícolas e centros logísticos. Deveria ter criado uma verdadeira rede intermodal. Deveria ter investido em material circulante, sinalização, electrificação, interoperabilidade ibérica e europeia, estações de carga, oficinas e competências técnicas. Deveria ter preservado uma indústria nacional ou, pelo menos, uma forte capacidade de manutenção, reabilitação e engenharia ferroviária.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

território, economia, energia, logística e tempo.

A recuperação possível

Ainda é possível recuperar parte do erro. Mas não com remendos, anúncios e obras arrastadas. É preciso uma política ferroviária nacional séria, com metas de longo prazo, financiamento estável e integração efectiva com portos, aeroportos, plataformas logísticas, indústria, cidades médias e interior.

Portugal precisa de comboios de passageiros modernos, sim. Mas precisa também, e talvez ainda mais, de comboios de mercadorias competitivos. Precisa de retirar carga pesada da estrada. Precisa de criar corredores ferroviários com Espanha e a Europa. Precisa de recuperar linhas estratégicas. Precisa de olhar para a ferrovia como estrutura económica e não como museu ambulante com atrasos.

E precisa de voltar a formar técnicos, engenheiros, operadores, maquinistas, especialistas de sinalização, manutenção e logística ferroviária. A ferrovia moderna não é passado. É futuro com memória.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

por submissão à política curta e por uma incapacidade crónica de pensar o país como sistema.

Durante meio século, os sucessivos governos permitiram que o caminho de ferro perdesse espaço, função, indústria, mercadorias, prestígio e futuro. Chamaram progresso ao alcatrão, modernidade ao camiã e eficiência à dependência. Hoje, quando se fala de descarbonização, mobilidade sustentável e reindustrialização, convém recordar que parte da solução já existiu — e foi deixada a enferrujar.

Portugal não perdeu apenas linhas de comboio. Perdeu linhas de pensamento. Perdeu linhas de soberania. Perdeu linhas de futuro.

Um país que arranca carris para venerar pneus não está a modernizar-se. Está apenas a trocar destino por trânsito.

Referências

- European Environment Agency — *Greenhouse gas emissions from transport in Europe*: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

systems-2025/freight-transport-activity

- European Environment Agency — *Sustainability of Europe's mobility systems 2025*: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems-2025>
- Infraestruturas de Portugal / Plano Ferroviário Nacional — *Transporte Ferroviário de Passageiros e de Mercadorias: Uma Visão Global*: https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/inline-files/Transporte%20Ferrovi%C3%A1rio%20de%20Passageiros%20e%20de%20Mercadorias%20-%20UMA%20VIS%C3%83O%20GLOBAL_o.pdf
- História e documentação pública sobre a Sorefame — fabricante português de material circulante ferroviário e equipamento industrial pesado.

Autor: Francisco Gonçalves

Co-autoria editorial e apoio analítico de : **Augustus Veritas.**

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Nota editorial

Eu fui uma testemunha desse progresso que foi o caminho de ferro. Vi, desde dentro da vida simples das estações, aquilo que muitos decisores nunca compreenderam a partir dos seus gabinetes: a ferrovia não era apenas transporte. Era ligação, economia, território, trabalho, disciplina técnica, mobilidade, mercadorias, encontros, partidas, regressos e futuro.

Nas estações da Beira Baixa, nos apeadeiros, nos comboios que levavam passageiros e carga, havia uma ordem silenciosa que servia o país. Os comboios não transportavam apenas pessoas; transportavam produtos, encomendas, abastecimentos, possibilidades. O caminho de ferro aproximava vilas, dava vida ao interior, ligava famílias, empresas e regiões. Era uma artéria nacional.

Por isso, quando hoje vejo a forma como Portugal deixou degradar linhas, fechar ramais, abandonar estações, perder mercadorias ferroviárias e entregar quase tudo ao camião e à estrada, não vejo apenas um erro técnico. Vejo uma amputação histórica. Vejo um país que destruiu parte da sua própria inteligência territorial.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Hoje, quando se fala de descarbonização, mobilidade sustentável e reindustrialização, convém recordar que parte da solução já existiu — e foi deixada a enferrujar.

Portugal não perdeu apenas linhas de comboio. Perdeu linhas de pensamento. Perdeu linhas de soberania. Perdeu linhas de futuro.

- Francisco Gonçalves



GitHub Pages



CodeBerg Pages



Fragmentos do Caos:

[Blogue](#)



[Ebooks](#)



[Carrossel](#)



Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)