



## Linha férrea das Beiras - O Comboio que Deixou de Conhecer a Sua Própria Linha

Publicado em 2026-05-01 22:31:18



### BOX DE FACTOS

- A Linha da Beira Baixa foi inaugurada entre Abrantes e a Covilhã em 6 de Setembro de 1891.
- A chegada à Guarda ocorreu em 11 de Maio de 1893, após atrasos ligados à crise financeira portuguesa de 1891-1892.

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

- Durante décadas, a manutenção ferroviária dependia fortemente de equipas locais, chefes de lanço, cantoneiros e vigilância permanente da via.
- Em 2021 foi reaberto o troço Covilhã–Guarda, depois de obras de requalificação e electrificação avaliadas em cerca de 77 milhões de euros.
- Em Fevereiro de 2026, a linha voltou a ser interrompida na sequência de aluimentos e deslizamentos provocados por intempéries.
- A interrupção prolongada levanta uma questão maior: Portugal terá trocado a manutenção contínua pela lógica intermitente das empreitadas?

## O Comboio que Deixou de Conhecer a Sua Própria Linha

*A Linha da Beira Baixa não deixou de conhecer o caminho; foi o país que deixou de conhecer a sua linha.*

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

Não é apenas aço, travessas, balastro e postes de catenária. É uma artéria antiga, aberta ao país quando o comboio ainda era promessa de futuro, progresso e mundo novo. Foi inaugurada em 6 de Setembro de 1891 entre Abrantes e a Covilhã, numa obra difícil, rasgada entre Tejo, serras, túneis, pontes e encostas severas.

A chegada à Guarda viria apenas em 11 de Maio de 1893, atrasada pela crise financeira que atingiu Portugal em 1891 e 1892. Mesmo nessa origem, portanto, já havia a marca do país que sonha grande e depois tropeça nas contas, nos governos, nos atrasos e nas fatalidades administrativas.

Mas, apesar de tudo, a linha nasceu. E durante décadas viveu. Viveu com chuva, com cheias, com quedas de pedras, com taludes teimosos, com invernos duros e verões de pó. Viveu porque havia uma cultura ferroviária de presença. Havia homens da via. Havia chefes de lanço, cantoneiros, guardas de passagem de nível, capatazes, equipas que conheciam a linha como quem conhece uma horta, uma vinha ou o rosto de um filho.

A Beira Baixa não era uma abstracção num relatório. Era território vivido.

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

trabalhos, de reparações, de marchas cautelosas. Mas dificilmente se lembra de meses de paralisação por causa de um talude.

A linha tinha problemas, mas continuava a ser linha. Havia resposta. Havia prontidão. Havia essa velha sabedoria ferroviária que hoje parece ter sido substituída por plataformas, contratos, pareceres, subempreitadas e comunicados escritos numa língua onde a realidade entra sempre atrasada.

O chefe de lanço conhecia os pontos perigosos. O trabalhador da via sabia onde a água corria mal. O guarda de passagem de nível percebia quando a terra mudava de comportamento. Havia uma intimidade com a infraestrutura que não se aprende em PowerPoint, nem se contrata por ajuste directo com nome pomposo.

Era conhecimento de botas no balastro.

## **A modernização que não substitui o cuidado**

A Linha da Beira Baixa foi sendo modernizada. Recebeu electrificação por fases, sistemas de sinalização, intervenções de renovação e requalificação. Em 2021, celebrou-se a reabertura do troço Covilhã–Guarda, depois de cerca de doze

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

para o Interior, como reposição de uma continuidade ferroviária histórica e como reforço da ligação da Beira Baixa ao resto do país e à rede europeia. E, em teoria, tudo isto deveria inspirar confiança.

Mas em Fevereiro de 2026, a velha linha voltou a calar-se.

Na sequência das tempestades que atingiram o país, deslizamentos de terra e aluimentos danificaram a infraestrutura. A interrupção da circulação na Linha da Beira Baixa voltou a colocar passageiros em autocarros de substituição e regiões inteiras numa espera que parece sempre mais fácil de impor ao Interior do que ao litoral.

Tecnicamente, compreende-se que uma plataforma ferroviária comprometida exija prudência. Ninguém sensato quer comboios a passar sobre um talude instável. A segurança não é negociável. Uma linha férrea não é uma estrada de terra onde se põe uma placa a dizer “circule com cuidado” e se entrega o resto à providência.

Mas a pergunta que fica não é apenas técnica.

A pergunta verdadeira é histórica, política e moral:

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

modernizada e celebrada como eixo estratégico, fica meses paralisada por riscos que sempre fizeram parte da sua geografia?

## O país das empreitadas mil

A resposta talvez esteja numa das doenças mais persistentes da administração portuguesa: a confusão entre obra e cuidado.

Obra é visível. Dá fotografia. Dá cerimónia. Dá placa comemorativa. Dá comunicado. Dá discurso. Dá inauguração com fita, sorriso e capacete branco.

Cuidado é outra coisa.

Cuidado é limpar valetas antes da chuva. É vigiar taludes antes de eles cederem. É ter equipas locais que conheçam a linha pelo cheiro da terra molhada. É saber que numa ferrovia entre rio, pedra e encosta, a drenagem não é detalhe técnico: é sobrevivência.

Portugal tornou-se exímio na linguagem da modernização. Fala-se em conectividade, resiliência, coesão territorial, corredores atlânticos, interoperabilidade, sustentabilidade, transição ecológica e mobilidade verde. As

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

é convidada para os palcos.

O drama das “empreitadas mil” está precisamente aí: cada intervenção aparece como solução definitiva, mas a infra-estrutura continua a precisar de presença contínua. Uma linha férrea não vive apenas no dia da inauguração. Vive todos os dias. Vive nas madrugadas de chuva. Vive nos muros que começam a abrir. Vive nos drenos que entopem. Vive na água que se infiltra. Vive na pedra que cede. Vive no olhar de quem passa e percebe que algo mudou.

## **A linha como memória de um país**

Durante décadas, o comboio foi para o Interior mais do que transporte. Foi ligação à escola, ao trabalho, ao hospital, ao quartel, à emigração, ao regresso, ao correio, às mercadorias, às pequenas estações onde a vida parecia obedecer ao apito da locomotiva.

A linha era o relógio colectivo de muitas terras. Quando o comboio passava, o mundo ainda se lembrava delas.

Hoje, quando a linha fecha durante meses, o que se diz às populações é quase sempre o mesmo: esperem. Esperem pelo projecto. Esperem pelo concurso. Esperem pela adjudicação.

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

A Linha da Beira Baixa nasceu no século XIX como promessa de futuro. Sobreviveu ao século XX com trabalho, manutenção e gente da via. Entra no século XXI como corredor estratégico europeu, mas tropeça no velho vício nacional: fazer obras grandes, cortar fitas, publicar planos, e depois esquecer que a infra-estrutura vive todos os dias, mesmo quando não há ministro, fotografia ou conferência de imprensa.

No fundo, a linha não pede retórica. Pede respeito.

## **O que a Beira Baixa nos ensina**

A Linha da Beira Baixa não precisa apenas de betão, microestacas, concursos e projectos. Precisa de uma política ferroviária que compreenda que a manutenção permanente é mais importante do que a empreitada episódica.

Precisa de equipas locais reforçadas. Precisa de vigilância geotécnica continuada. Precisa de drenagens a sério. Precisa de sensores onde forem úteis, mas também de botas no balastro. Precisa que o Tejo, a serra e a pedra sejam tratados como velhos adversários conhecidos, não como surpresas meteorológicas de última hora.



# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

Hoje parece fazer-se por concurso.

## Epílogo — A linha que ainda espera

Talvez a pergunta mais importante não seja porque demorará tanto a reabrir a linha. Talvez a pergunta seja mais funda, mais incómoda, mais difícil de colocar nos gabinetes onde se administram territórios a partir de mapas limpos.

A pergunta é esta:

Como é que deixámos morrer a cultura ferroviária que impedia estas paralisações prolongadas?

Portugal trocou demasiadas vezes a manutenção contínua pela empreitada intermitente. Trocou o homem da via pelo gestor do procedimento. Trocou a prontidão ferroviária pelo calendário administrativo.

E, no entanto, a linha continua lá. Ferida, silenciosa, suspensa entre o Tejo e a memória. Continua à espera que o país volte a compreendê-la. Não como traço num plano de mobilidade, mas como artéria de vida, de território e de dignidade.

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

**A Linha da Beira Baixa não deixou de conhecer o caminho; foi o país que deixou de conhecer a sua linha.**

## **Referências históricas e documentais**

- CP — História institucional da Linha da Beira Baixa:  
<https://www.cp.pt/info/w/institucional/a-linha-da-beira-baixa>
- Governo de Portugal — Reabertura da ligação ferroviária Covilhã–Guarda:  
<https://portugal.gov.pt/gc22/comunicacao/noticias/reaberta-linha-ferroviaria-covilha-guarda>
- Infraestruturas de Portugal — Intervenção no troço Covilhã–Guarda:  
<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/principais-investimentos/linha-da-beira-baixa-troco-covilha-guarda>
- Infraestruturas de Portugal — Estabilização de taludes na Linha da Beira Baixa:  
<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/>

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*

Linna da Beira Baixa:

<https://www.cp.pt/info/w/linha-beira-baixa>

- Jornal Notícias da Covilhã — Informação sobre o deslizamento e previsão de reabertura:

<https://noticiasdacovilha.pt/linha-da-beira-baixa-so-reabre-na-totalidade-em-setembro/>

- Todas as Beiras — Esclarecimento sobre concurso de estabilização de taludes:

<https://todasasbeiras.pt/2026/04/15/obras-de-estabilizacao-de-taludes-na-linha-da-beira-baixa-previstas-no-concurso-publico-do-passado-dia-9-nao-estao-relacionadas-com-a-intervencao-que-esta-a-ser-effectuada-para-repor-a-circulacao-ferro/>

---

## Crónica de Francisco Gonçalves

Com co-autoria editorial de **Augustus Veritas**, para o projecto Fragmentos do Caos.

Uma reflexão sobre memória ferroviária, manutenção pública e o abandono silencioso das infra-estruturas do Interior.

# Blogue Fragmentos do Caos



*A verdade nasce onde o pensamento é livre.*



GitHub Pages



CodeBerg Pages



**Fragmentos do Caos:**

[Blogue](#)

•

[Ebooks](#)

•

[Carrossel](#)



Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)