

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Portugal: Os Carris abandonados e cobertos de ervas daninhas

Publicado em 2026-05-30 12:42:00



O caminho-de-ferro que o país deixou apodrecer, enquanto os camiões continuam a destruir as estradas.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Ensaio sobre o desinvestimento crónico na ferrovia de mercadorias, a transferência forçada para a estrada e o prejuízo económico e ambiental que pagamos todos os dias

Portugal gasta milhões em campanhas de electrificação, promete um futuro verde e paga subsídios para comprar carros eléctricos. Mas há um modo de transporte que, sendo o mais eficiente e menos poluente para mover mercadorias, foi sistematicamente abandonado. Falamos, claro, do caminho-de-ferro. **A ferrovia de mercadorias em Portugal definhou durante décadas, vítima de uma aposta cega na rodovia e de uma visão de país míope.** O resultado é o que vemos todos os dias: auto-estradas congestionadas por camiões de mercadorias que deviam viajar de comboio, custos de logística mais elevados para as empresas e uma pegada de carbono que não condiz com as metas climáticas que nos impomos. A hipocrisia, instalada.

Os números são brutais e escancaram o desastre. O caminho-de-ferro representa pouco mais de 12% do total da carga transportada em Portugal, um valor que mal se alterou em anos e que contrasta com a média europeia. Cerca de 88% das nossas mercadorias viajam por estrada,

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

irresponsável, dada a dimensão do fosso e a lentidão dos investimentos.



Pondé: a farsa do discurso ecológico que se esquece do modo de transporte mais ecológico de todos. Hipocrisia, chama-se.

Cinco décadas a desmantelar o país: as linhas que morreram



O legado de terra queimada nos mapas ferroviários

A história do abandono começa muito antes de se falar de agenda verde. Nos anos 80 e 90, no auge da construção das auto-estradas, decidiram que o comboio já não servia. Linhas inteiras foram encerradas, num processo que desfigurou o país. O exemplo mais paradigmático é o que aconteceu no Interior Norte e no Alentejo. A Linha

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

de investimento e modernização, não de encerramento», afirmou recentemente um dirigente do PCP, criticando as justificações baseadas na falta de rentabilidade e acusando os governos de «favorecerem o transporte rodoviário».

No Alentejo, a sangria não foi menor. Entre 1987 e 1990, pela mão de um governo PSD, encerraram-se importantes troços como Évora/Reguengos, Évora/Mora, Estremoz/Portalegre e Beja/Moura. A ideia de uma rede ferroviária coesa, capaz de servir o interior e transportar mercadorias do sul para o norte de forma eficiente, foi atirada para o lixo. Ficaram as estações a apodrecer, os carris a enferrujar e as populações isoladas. O país ficou mais pobre e mais dependente da estrada.



O preço do abandono em números (e em metros)

- **12,0%:** a quota do caminho-de-ferro nas mercadorias. Os camiões levam 88% de tudo o que circula em Portugal. O desequilíbrio é brutal.
- **30%/50%:** as metas ilusórias do governo. Queriam 30% para a ferrovia em 2030 e 50% em 2050. São números de um país paralelo.
- **2,1 milhões de toneladas:** o que a ferrovia

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

investimento da IP para 2025. Finalmente se fala em dinheiro, mas chega tarde e, para já, é muito mais para passageiros do que para a carga.

O estrangulamento da Linha do Norte: um país refém de um corredor

O abandono não se fica pelo interior. A rede que sobrou está sufocada. A Linha do Norte, a principal artéria ferroviária do país, construída no século XIX, é um dos maiores constrangimentos à competitividade nacional. É por ali que passam cerca de 92% de todos os comboios de mercadorias. Sim, leu bem: 92% da carga que viaja por via férrea em Portugal é forçada a usar um único eixo ferroviário, que serve também os comboios de passageiros e que, naturalmente, está no limite da sua capacidade. O resultado é o estrangulamento puro e duro: atrasos, falta de fiabilidade e custos acrescidos para os operadores logísticos, que acabam por desistir e voltar para a estrada.

Este dado é absolutamente escandaloso e demonstra a fragilidade do sistema. Um país que se quer moderno e

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

"descarbonização" dos transportes, tão badalada, torna-se uma miragem quando as condições para a ferrovia são estas.



“A ferrovia de mercadorias é um cadáver que o país insiste em manter na sala. Financiamo-lo, sim, mas para que não assuste. A aposta é a sério, essa, nunca chega.” — Sombra de Dúvida

FESTIVAL
ECO

“As autoridades em Portugal fecharam 1500 quilómetros de linha de caminho de ferro. Como é que eu posso aceitar a reforma dos transportes públicos se os governos dão cabo disto?”

António Barreto

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Durante décadas, a política de transportes foi uma política de betão. Construíram-se auto-estradas, pontes e mais auto-estradas, esquecendo que o comboio é o modo natural para médias e longas distâncias. O resultado é um país viciado em camiões, com estradas a rebentar por todos os lados e uma dívida ambiental que ninguém quer pagar.



2. Investimento que tarda e é desequilibrado

Os planos de investimento existem, mas chegam sempre tarde e focam-se quase em exclusivo nos passageiros. Miguel Rebelo de Sousa, director executivo da APEF, foi claro: «os planos para a ferrovia têm dado prioridade - o que é natural - às necessidades dos passageiros». As mercadorias continuam a ser a prima pobre, e enquanto assim for, o desequilíbrio manter-se-á.



3. O problema estrutural e a falta de visão

O problema não é apenas de investimento; é de falta de uma estratégia de país. A ferrovia de mercadorias precisa de ser encarada como um pilar da competitividade nacional, não como um apêndice. É preciso criar corredores dedicados, reduzir os custos de acesso à via e garantir que os investimentos sejam previsíveis e estáveis.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

isenções e de uma rede que foi construída com dinheiros públicos. É o princípio do "poluidor-pagador" a funcionar ao contrário. Para que haja uma transferência modal efectiva, é urgente repor a igualdade de condições, tributando a estrada pelo custo real que impõe à sociedade.

Conclusão: a ferrovia que nos falta é o espelho do país que não temos

O abandono do transporte de mercadorias por caminho-de-ferro é um dos maiores exemplos da miopia estratégica portuguesa. Preferiu-se o betão e o camião, ignorando a eficiência, a segurança e a pegada ecológica do comboio. Pagamos todos os dias essa factura: em estradas esburacadas, em trânsito infernal, em ar poluído e numa economia menos competitiva. A ferrovia de mercadorias é um cadáver que o país insiste em manter na sala, financiando-o apenas o suficiente para que não assuste, mas nunca o suficiente para que funcione a sério. Enquanto assim for, o discurso da "descarbonização" e da "mobilidade sustentável" será uma mera anedota. E Portugal, um país que gosta de se ver ao espelho, continuará a ser aquele que prefere a imagem do progresso ao trabalho de o construir.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

👉 Ensaio publicado em **Fragmentos do Caos** — cidadania, Portugal e o mundo. Texto em português de Portugal (AO 1990). Partilha livre com citação da fonte e do autor.

 [GitHub Pages](#)

 [CodeBerg Pages](#)



Fragmentos do Caos:

[Blogue](#)

•

[Ebooks](#)

•

[Carrossel](#)

👁️ Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)