



Portugal - Transportes Gratuitos: A Festa Pública que Alguém Terá de Pagar

Publicado em 2026-07-01 18:15:00



BOX DE FACTOS

- Portugal desactivou quase 30% das suas linhas ferroviárias entre 1974 e 2023, segundo a Pordata.
- O país apostou durante décadas na estrada, no automóvel próprio e no transporte rodoviário, enquanto muitas ligações ferroviárias regionais e interiores foram desaparecendo.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

e comunidades intermunicipais.

- Na Área Metropolitana de Lisboa, o passe navegante mantém desde 2019 os valores de 30 euros municipal e 40 euros metropolitano.
- Existem gratuidades ou descontos totais para grupos específicos, como jovens até aos 23 anos e, em Lisboa, maiores de 65 anos em determinados títulos urbanos.
- Estudos internacionais alertam que transportes gratuitos aumentam passageiros, mas nem sempre retiram automóveis da estrada se a rede for fraca, lenta, insuficiente ou territorialmente desigual.



Terá de Pagar

Não há transportes gratuitos. Há transportes pagos por alguém. E, em Portugal, muitas vezes, quem paga é também quem não tem comboio, não tem autocarro decente, não tem alternativa ao automóvel e continua esquecido no mapa.

Portugal descobriu, com meio século de atraso, que os transportes públicos são importantes. A revelação, aparentemente súbita, chega agora embrulhada em discursos sobre ambiente, mobilidade verde, justiça social, descarbonização e passes gratuitos ou quase gratuitos. Tudo palavras belas, algumas mesmo necessárias. O problema é que, neste país, as palavras costumam chegar primeiro do que as linhas, as carruagens, os horários, as oficinas, os motoristas, os maquinistas e a inteligência estratégica.

Durante décadas, os governos abandonaram parte significativa da rede ferroviária, degradaram ligações regionais, deixaram o interior cada vez mais longe e

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

de portugueses para o automóvel próprio, agora fingem espanto por os portugueses usarem automóvel próprio.

Primeiro criaram a dependência. Depois passaram a moralizar contra os dependentes. É uma engenharia política notável: o Estado falha durante cinquenta anos, o cidadão adapta-se para sobreviver, e no fim o culpado é o cidadão porque não apanha um autocarro que não existe, um comboio que foi encerrado ou uma ligação que o obriga a perder duas horas de vida antes de chegar ao trabalho.

O erro começou muito antes do passe gratuito

O problema dos transportes em Portugal não começou com a gratuidade. Começou com o abandono. Abandonaram-se linhas férreas, apeadeiros, horários, oficinas, capacidade industrial, planeamento regional e ligação entre cidades médias. A ferrovia foi tratada como uma relíquia incómoda enquanto a estrada era vendida como modernidade. O automóvel tornou-se a prótese obrigatória de um país mal desenhado.

Segundo a Pordata, quase 30% das linhas de comboio foram desactivadas entre 1974 e 2023. Este número não é apenas estatística. É geografia amputada. É interior

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Ao mesmo tempo, as cidades cresceram muitas vezes sem densidade inteligente, sem corredores de transporte bem planeados, sem interfaces eficazes, sem articulação real entre habitação, emprego, escolas e mobilidade. Criaram-se periferias dependentes do carro e depois, décadas mais tarde, decidiu-se que seria bonito convencer as pessoas a regressar aos transportes públicos. Mas ninguém regressa ao que nunca teve em condições aceitáveis.

A gratuitidade como anestesia política

A redução tarifária pode fazer sentido. Transportes públicos acessíveis são importantes para estudantes, trabalhadores, idosos, famílias de baixos rendimentos e para todos os que vivem em zonas bem servidas por metro, comboio, eléctrico ou autocarro. Uma boa rede de transportes públicos reduz congestionamento, melhora a qualidade do ar, diminui custos familiares e aumenta liberdade de circulação.

Mas há uma diferença enorme entre tornar os transportes acessíveis e vender a ilusão de que podem ser gratuitos. A palavra “gratuito” é uma pequena fraude linguística. O utilizador pode não pagar no momento da

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Em 2026, o Programa Incentiva+TP prevê transferências de 449,20 milhões de euros para áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais, através do Fundo Ambiental. Este dinheiro não cai das nuvens em vagões dourados. Vem de receitas públicas, taxas, impostos e escolhas orçamentais. Quando se escolhe subsidiar mais uma área, escolhe-se também não financiar outra com a mesma força.

A gratuidade pode ser socialmente justa quando é bem desenhada, territorialmente equilibrada e financiada de forma transparente. Mas pode tornar-se injusta quando beneficia sobretudo quem vive nas zonas metropolitanas com melhor oferta, enquanto cidadãos do interior, sem alternativas reais, continuam a pagar impostos para financiar sistemas que dificilmente conseguem usar.

A injustiça dupla do interior

O cidadão do interior profundo vive muitas vezes num paradoxo cruel. Não tem metro. Não tem comboio. Não tem autocarros frequentes. Não tem hospital próximo. Não tem serviços públicos robustos. Não tem emprego diversificado. Não tem escola superior à porta. Não tem horários compatíveis com uma vida normal. Mas tem impostos.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Mas a solidariedade não pode funcionar sempre no mesmo sentido: o interior paga, o litoral decide; o interior perde, a metrópole acumula; o interior envelhece, a cidade recebe subsídios de mobilidade apresentados como progresso universal.

Esta é a injustiça dupla: primeiro retiraram ao interior as ligações que lhe permitiam viver; depois pedem-lhe que ajude a financiar a mobilidade barata de quem vive em territórios muito mais servidos. É como fechar a única mercearia da aldeia e depois cobrar aos habitantes uma taxa para subsidiar supermercados urbanos com estacionamento subterrâneo.

A política pública deveria começar por uma pergunta simples: antes de oferecer transportes quase gratuitos onde já existe oferta razoável, que garantias mínimas de mobilidade existem para quem vive fora das grandes áreas metropolitanas? Quantas pessoas continuam dependentes do automóvel não por capricho, mas por abandono? Quantos idosos não se deslocam porque não há transporte? Quantos jovens saem porque a distância se tornou destino?

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

do utilizador-pagador. Pagam-se portagens porque se usa a estrada. Pagam-se taxas moderadoras porque se usa o sistema de saúde. Pagam-se tarifas porque se usa o serviço. Pagam-se licenças, taxas, contribuições e coimas com uma criatividade fiscal que faria corar um alquimista medieval.

Mas quando a política precisa de produzir efeito rápido, o princípio evapora-se. O utilizador deixa de pagar directamente, mas o custo não desaparece. Apenas muda de bolso e de nome. Passa a ser contribuinte-pagador, fundo-pagador, orçamento-pagador, município-pagador, dívida-pagador ou futuro-pagador.

A questão não é defender uma aplicação cega do utilizador-pagador. Há serviços públicos que devem ser solidários e há situações em que subsidiar é justo. A questão é a coerência. Se o Estado invoca o utilizador-pagador para justificar portagens, taxas e custos directos aos cidadãos, não pode depois fingir que a gratuidade em transportes é uma entidade metafísica sem factura.

O princípio correcto talvez não seja nem utilizador-pagador em bruto, nem contribuinte-pagador sem critério. O princípio correcto deveria ser: quem beneficia deve contribuir de forma proporcional; quem precisa deve ser protegido; quem não tem alternativa não deve ser

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

O que dizem as experiências internacionais

A experiência internacional é mais prudente do que a propaganda. A UITP tem mostrado que transportes gratuitos podem aumentar muito a utilização, mas que uma parte relevante das novas viagens pode vir de antigos passageiros, peões ou ciclistas, e não necessariamente de automobilistas. Ou seja: pode haver mais passageiros sem haver uma redução proporcional do trânsito automóvel.

A International Transport Forum, da OCDE, alerta também que, em cidades com oferta limitada e forte dependência do automóvel, sistemas de tarifa zero podem não produzir uma transferência modal significativa. A conclusão é simples: preço baixo ajuda, mas não substitui qualidade, frequência, cobertura, fiabilidade e integração.

O Banco Mundial, ao estudar subsídios ao transporte urbano, assinalou igualmente que certas políticas de subsídio nem sempre beneficiam os mais pobres como se pretende. Isto não significa que todos os subsídios sejam errados. Significa que subsídios mal desenhados podem ser caros, regressivos, ineficazes ou politicamente vistosos sem resolverem a raiz do problema.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

magicamente a frequência. Não fazem desaparecer a necessidade do automóvel onde não há alternativa. Gratuitidade sem rede é apenas publicidade com bilhete validado.

O verdadeiro custo da festa

A pergunta essencial continua a ser: quem paga? Paga o contribuinte. Pagam os municípios. Paga o Orçamento do Estado. Paga o Fundo Ambiental. Pagam empresas através de impostos. Pagam cidadãos através de taxas directas ou indirectas. Paga também aquilo que fica por fazer: a linha que não reabre, a estrada que não se repara, o centro de saúde que não ganha médico, a escola que não moderniza, a ferrovia regional que continua em lista de espera.

Em política pública, não há almoço grátis, nem passe gratuito, nem mobilidade sem custo. Há apenas custos escondidos, redistribuídos ou adiados. E Portugal tem uma longa tradição de adiar custos até eles regressarem com juros, bolor e comissão de inquérito.

A redução tarifária pode ser parte de uma política inteligente, mas só se vier acompanhada de investimento sério na oferta. Mais autocarros. Mais comboios. Mais frequência. Mais pontualidade. Mais integração entre

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

improvisação.

Caso contrário, estaremos apenas perante mais uma operação cosmética: baixar o preço de um serviço que continua insuficiente, desigual e territorialmente injusto. É como pintar de dourado uma estação abandonada e anunciar que se resolveu a mobilidade.

O automóvel como bode expiatório

Há ainda uma hipocrisia central neste debate. Durante cinquenta anos, o Estado e os municípios organizaram o território em torno do automóvel. Licenciaram urbanizações dispersas. Concentraram serviços. Encerraram escolas, tribunais, maternidades e serviços públicos. Deixaram morrer linhas ferroviárias. Permitiram que a vida quotidiana se tornasse dependente da deslocação individual.

Agora, o automóvel é tratado como inimigo moral. Mas para muitos portugueses, sobretudo fora das áreas metropolitanas bem servidas, o automóvel não é luxo, estatuto ou capricho ambientalmente criminoso. É sobrevivência. É ida ao trabalho. É consulta médica. É compras. É escola. É visita à família. É a única ligação possível entre a casa e o mundo.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

automóvel é apenas sarcasmo administrativo.

Uma política justa teria outra ordem

Uma política nacional séria começaria por definir um mínimo de mobilidade garantida para todo o território. Não igual em todo o lado, porque o país é diverso, mas digno em todo o lado. Nas metrópoles, passes acessíveis, redes densas, intermodalidade e redução do congestionamento. No interior, transporte regional fiável, ligações a hospitais, escolas, interfaces ferroviários, serviços a pedido e recuperação de corredores estratégicos.

Depois, sim, faria sentido discutir gratuidades selectivas: jovens, idosos, pessoas com baixos rendimentos, estudantes, desempregados, doentes crónicos, territórios vulneráveis. Mas a gratuidade universal ou quase universal, aplicada antes de resolver a qualidade e a cobertura, arrisca tornar-se uma política de aplauso fácil e justiça difícil.

O país precisa de transportes públicos fortes, não apenas baratos. Um transporte barato que não passa, não serve. Um passe gratuito para uma rede fraca é uma medalha sem peito. A verdadeira justiça não está apenas no preço: está na existência da alternativa.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Depois subsidia. Depois anuncia. Depois derrapa. Depois cria uma comissão. Depois recomeça o ciclo com outro nome, outro logótipo e a mesma factura.

Os transportes públicos são essenciais. Devem ser defendidos, financiados e modernizados. Mas a gratuidade não pode ser usada como cortina para esconder cinquenta anos de abandono ferroviário, caos urbanístico e injustiça territorial. Não basta perguntar quanto custa o passe. É preciso perguntar quanto custou destruir as alternativas.

A pergunta final é simples, brutal e necessária: quem paga estas festas todas? Pagamos todos. Uns pagam e usam. Outros pagam e continuam à espera de um autocarro que não vem, de um comboio que já não existe ou de uma política pública que se lembre finalmente de que Portugal não acaba na última estação do metro.

Portugal primeiro obrigou os cidadãos a comprar carro; agora quer culpá-los por o usarem. Primeiro desmontou os caminhos; agora oferece bilhetes baratos para redes que muitos portugueses nunca terão à porta.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

portuguesa de mudar a factura de bolso. E quando a factura chega, raramente pára na estação certa: passa pelo interior abandonado, pelas famílias sem alternativa, pelos contribuintes silenciosos e por todos aqueles que continuam a pagar por um país que insiste em esquecer metade do seu próprio território.

Referências e fontes consultadas

1. Pordata — “Quantos Km de rede ferroviária tem Portugal? Comparação de 1974 a 2023”: [Pordata](#).
2. Diário da República — Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de Março, que estabelece o regime jurídico do Programa Incentiva+TP: [Diário da República](#).
3. Diário da República — Portaria n.º 132/2026/1, de 30 de Março, valor do Programa Incentiva+TP para 2026: [Diário da República](#).
4. Navegante — “Em 2026, o preço do navegante não aumenta”: [Navegante](#).
5. TML — “A gratuidade jovem já é para todos até aos 23 anos”: [TML Mobilidade](#).

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Experiences and Impacts of Fare Policies , 2024: [ITF/](#)

[OECD](#).

8. UITP — “Full Free Fare Public Transport”, policy brief:

[UITP](#).

9. World Bank — “Affordability and Subsidies in Public

Urban Transport”: [World Bank Open Knowledge](#)

[Repository](#).

10. OECD — “Distributional effects of urban transport policies to discourage car use”, 2023: [OECD](#).

Artigo da Autoria de :

Francisco Gonçalves

Fragmentos do Caos — onde a factura pública também apita antes de partir.

Com a colaboração editorial de **Augustus Veritas**.



GitHub Pages



CodeBerg Pages



Fragmentos do Caos:

[Blogue](#)

• [Ebooks](#)

• [Carrossel](#)



Esta página foi visitada ... vezes.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.