A CP e o país que deixou encolher o caminho de ferro

Publicado em 2026-11-26 19:43:00



A CP e o país que deixou encolher o caminho de ferro

Crónica histórica de finais dos anos 60 a Outubro de 2026

> circulante e as consequências de uma rede que perdeu presença no território.

Guardo uma imagem do princípio dos anos 70 que nunca perdeu a força. Vivia na estação de Belmonte, na Beira Baixa, e por vezes ia com o meu pai às compras a Fuentes de Oñoro. Numa dessas viagens, assisti à troca de locomotivas de uma longa composição internacional: a diesel portuguesa saiu e, segundo a recordação que conservo, foram colocadas três máquinas a vapor, à frente, ao meio e na retaguarda, para o comboio prosseguir por Espanha.

A documentação da CP permite enquadrar essa memória. As locomotivas English Electric da série 1800 entraram ao serviço em 1969 e rebocavam o Sud Express pela Beira Alta até Fuentes de Oñoro. A cena mostrava uma vantagem tecnológica naquele serviço concreto. Hoje, recordo sobretudo a confiança que aquele caminho de ferro transmitia: Portugal tinha máquinas recentes, carruagens fabricadas no país e gente capaz de fazer funcionar um sistema exigente. [1]

em aço inoxidável, incorporando tecnologia internacional na produção portuguesa. Nas oficinas aprendia-se, produzia-se e transmitia-se experiência. Era uma base industrial sobre a qual o país podia continuar a construir. [2]

Convém olhar para essa época sem a transformar num paraíso perdido. A rede tinha limitações, havia material envelhecido e as condições de viagem estavam longe de ser uniformes. A comparação com Espanha também exige mais do que uma estação de fronteira. O que existia, apesar dessas insuficiências, era uma presença ferroviária extensa e uma capacidade industrial que tornavam possível ambicionar mais.

Da nacionalização à modernização desigual

Depois do 25 de Abril, a nacionalização da CP, em 1975, colocou a empresa sob responsabilidade directa do Estado. A ferrovia atravessou mudanças económicas e sociais profundas, com a expansão do automóvel e novas exigências de mobilidade. Essa transformação pedia decisões sobre o papel do comboio no desenvolvimento

Intercidades começou em 1988; a Beira Alta recebeu tracção eléctrica até Vilar Formoso em 1997; o Alfa Pendular iniciou o serviço comercial em 1999. A travessia ferroviária da ponte 25 de Abril abriu novas possibilidades de ligação entre as duas margens do Tejo. Estes investimentos provam que Portugal conservava capacidade para modernizar o caminho de ferro. [3]

Enquanto se melhoravam alguns eixos, outras ligações desapareciam. A própria cronologia da CP coloca no mesmo ano, 1988, o arranque dos Intercidades e a suspensão da exploração da Linha do Dão, além do encerramento do troço Pocinho–Barca de Alva. Havia uma ferrovia que ganhava velocidade e outra que deixava de chegar às populações. [3]

Uma rede que encolheu

Os números dão dimensão a essa contracção. Segundo o INE, nos dados publicados pela Pordata, Portugal tinha 3563 quilómetros de rede ferroviária explorada em 1970. Em 2025 eram 2525. A redução aproxima-se de 29%. A extensão da rede não mede, por si só, a qualidade dos serviços ou a capacidade de transporte, mas regista uma perda muito concreta de cobertura territorial. [4]

necessidades reais. O desequilíbrio surgiu na dificuldade de desenvolver, em paralelo, uma alternativa ferroviária suficientemente abrangente e útil. [5]

Quando uma localidade perde o comboio, o custo distribui-se pelas famílias e pelas empresas. Quem tem carro passa a depender mais dele. Quem não conduz fica sujeito à disponibilidade de terceiros ou de transportes alternativos. Uma estação encerrada pode significar uma oportunidade de emprego mais distante, uma deslocação hospitalar mais difícil ou uma actividade económica que deixa de encontrar ali condições para crescer.

O despovoamento e a redução dos serviços alimentam-se mutuamente. Uma região com menos habitantes tem maior dificuldade em sustentar transportes frequentes; uma região com piores acessos oferece menos razões para ficar. A política pública precisa de intervir nesse círculo. A conta de exploração de uma linha deve ser lida juntamente com os efeitos que a sua existência produz fora da bilheteira.

Em 1997, a criação da REFER separou a gestão da infra-estrutura da operação ferroviária. Em 2015, a REFER e a Estradas de Portugal deram origem à Infraestruturas de Portugal. Estas reorganizações alteraram responsabilidades e exigiram coordenação entre entidades. Para o passageiro, continuou a existir uma única viagem: uma falha na via, na frota ou no horário afecta o mesmo percurso. [3]

É nessa relação entre as partes que se encontra uma das nossas maiores fragilidades. Uma linha pode receber carris novos, sinalização moderna e electrificação e, ainda assim, oferecer um serviço insuficiente. A melhoria só se completa com comboios adequados, manutenção assegurada e horários que permitam trabalhar, estudar e regressar a casa. A inauguração de uma obra é uma etapa desse compromisso.

A Beira Baixa oferece um exemplo próximo da minha própria história. O troço Covilhã–Guarda, encerrado desde 2009, reabriu ao serviço comercial em 2 de Maio de 2021, depois de obras de requalificação e electrificação. A recuperação foi importante. Os doze anos de interrupção também contam: durante esse tempo, passageiros e actividades reorganizaram-se em torno de outras soluções. Reconquistar hábitos de utilização exige continuidade. [6]

Intercidades. Por isso, dizer que todo o material permaneceu igual durante sessenta anos apagaria trabalho técnico relevante. A questão está na regularidade da renovação e na capacidade disponível para responder às necessidades. [7]

Uma carruagem durar muitas décadas pode testemunhar a qualidade da construção e da manutenção. A dependência prolongada desse material, quando faltam alternativas, revela os limites do planeamento. Recuperar unidades é uma decisão sensata em muitas circunstâncias; precisa de fazer parte de um programa que também introduza novos veículos e prepare as oficinas para os manter.

A perda de capacidade industrial

A perda industrial agravou essa dificuldade. Em 2004 encerrou a produção ferroviária na antiga Sorefame, já integrada na Bombardier. A reportagem da Lusa sobre os trabalhadores afectados mostra a dimensão humana dessa decisão. Uma fábrica acumula conhecimentos que vivem nas equipas e nas rotinas de trabalho. Quando essas equipas se dispersam, reconstruir a capacidade produtiva torna-se mais demorado. [8]

dois países é diferente, mas o contraste permite colocar uma pergunta legítima: que continuidade demos às competências industriais e ferroviárias de que dispúnhamos? [9][10]

O transporte de mercadorias

Nas mercadorias, a história institucional também mudou. A aquisição da CP Carga pela MSC foi concluída em Janeiro de 2016; a empresa viria a operar com a marca Medway. O transporte ferroviário de bens prosseguiu com operadores distintos da CP de passageiros. Avaliar este percurso exige observar o conjunto da rede e da logística, em vez de atribuir todas as decisões à mesma empresa. [11] [3]

Para uma fábrica ou um porto, a ferrovia precisa de oferecer capacidade, regularidade e acesso aos terminais. A distribuição rodoviária continua a ter um papel essencial nas ligações finais. Uma política eficaz deve permitir que cada modo cumpra a parte do percurso em que oferece melhores condições, facilitando a passagem entre o comboio, o camião e o navio.

argumento forte para essa integração. Em Fevereiro de 2026, a Agência Europeia do Ambiente voltou a destacar a sua elevada eficiência energética e as baixas emissões, especialmente nas deslocações de média e longa distância. Na Europa, a persistente dependência da estrada continua a dificultar a redução das emissões dos transportes. [12]

Essa vantagem deve orientar escolhas concretas. A ocupação dos comboios, a origem da electricidade e o tipo de tracção influenciam os resultados; a construção e a manutenção da infra-estrutura também têm impactos. A ferrovia bem utilizada, sobretudo electrificada, oferece uma oportunidade importante para reduzir a pegada do transporte. A defesa ambiental do comboio exige planeá-lo para que as pessoas e as empresas o consigam usar. [12]

Na economia, o preço do bilhete ou do frete representa apenas uma parcela da comparação. O manual sobre custos externos preparado para a Comissão Europeia inclui efeitos como acidentes, poluição atmosférica, alterações climáticas, ruído e congestionamento. São encargos suportados pela sociedade, mesmo quando não aparecem integralmente no preço pago pelo utilizador. [13]

O comboio pode oferecer custos baixos por passageiro ou tonelada quando dispõe de procura, capacidade e

de um serviço como medida suficiente do seu valor conduz a decisões incompletas.

A meu ver, Portugal perdeu sobretudo continuidade. Sucessivos governos tiveram de decidir sobre frota, infra-estrutura e cobertura territorial, mas o resultado acumulado deixou o país com menos rede explorada e sem a antiga fábrica de material circulante. Houve investimentos importantes, separados por interrupções e insuficiências que dificultaram a construção de uma alternativa nacional coerente.

Os compromissos de 2026 e o futuro da rede

Em Outubro de 2026 existem razões concretas para exigir uma mudança de trajectória. A CP tem contratadas 153 automotoras à Alstom, com primeiras entregas previstas para 2029. A construção da unidade industrial Alstom/DST em Guifões arrancou em Junho de 2026, estando prevista a produção de 81 comboios. São compromissos relevantes, cuja execução deverá ser acompanhada ao longo dos próximos anos. [14][15]

para além de uma encomenda. A frota precisa de manutenção financiada. A rede precisa de horários coordenados e de ligações aos restantes transportes.

A alta velocidade pode aproximar grandes cidades e libertar capacidade noutros corredores. O seu valor para a coesão aumentará se houver uma rede convencional capaz de distribuir esses benefícios pelo território. O habitante de uma vila do interior precisa de chegar à estação, encontrar uma ligação útil e conseguir regressar. É nessa viagem completa que uma promessa nacional se torna uma melhoria de vida.

Continuo a recordar aquela composição em Fuentes de Oñoro e a presença do meu pai ao meu lado. A imagem pertence à minha história, mas a pergunta que hoje me deixa pertence ao país: que futuro demos à capacidade que então víamos passar sobre os carris?

Portugal ainda pode recuperar uma ferrovia mais útil para transportar pessoas e bens, reduzir custos ambientais e aproximar regiões. Isso exige uma persistência maior do que o calendário eleitoral. Uma estação com comboios regulares oferece a quem ali vive a possibilidade de partir, trabalhar, estudar e voltar. Manter essa possibilidade aberta é uma forma concreta de cuidar do país.

km em 1970 e 2525 km em 2025; menos 1038 km, cerca de 29%. [4]

- Encerramento da produção ferroviária na antiga Sorefame da Amadora: 2004. [8]
- Reabertura comercial do troço Covilhã–Guarda: 2 de Maio de 2021, após encerramento em 2009. [6]
- Contrato de 153 automotoras: primeiras entregas previstas para 2029; unidade industrial em Guifões prevista para produzir 81 comboios. [14] [15]

Nota Editorial

Esta crónica cruza o testemunho pessoal do autor com documentação histórica e estatística identificada nas referências. A cena de Fuentes de Oñoro é apresentada como memória pessoal. A identificação das locomotivas da série 1800 e a sua utilização no Sud Express encontram enquadramento na documentação da CP. A

extensão da rede ferroviária explorada no continente. A interpretação sobre as decisões políticas e a coesão territorial é assumida como reflexão crítica. As vantagens económicas e ambientais do comboio dependem da procura, da ocupação, da energia utilizada e da articulação com os restantes transportes. As publicações internacionais da Agência Internacional de Energia e da Agência Europeia do Ambiente fundamentam este enquadramento. [4][12][13][16][17]

A informação sobre os contratos e a unidade industrial de Guifões corresponde ao estado documentado em 15 de Outubro de 2026. As entregas anunciadas para 2029 são previsões, distintas de material já disponível para o serviço comercial. [14][15]

Investigação e colaboração editorial de Augustus Veritas — AI Assistant.

- [2] Fundação Calouste Gulbenkian — Sorefame
- [3] CP — Cronologia da história dos caminhos de ferro em Portugal
- [4] INE e Pordata — Extensão da rede ferroviária total explorada e desactivada
- [5] Pordata — Extensão da rede de auto-estradas
- [6] Governo de Portugal — Reaberta linha ferroviária Covilhã Guarda — 4 de Maio de 2021
- [7] CP — Carruagens Sorefame de segunda classe série 20 97 000
- [8] RTP e Lusa — Ex trabalhadores da Bombardier três anos após o fecho da fábrica — 24 de Maio de 2007
- [9] Adif Alta Velocidad — Renovação integral da linha Madrid Sevilha
- [10] CAF — About Us
- [11] MSC — Aquisição da CP Carga — Janeiro de 2016
- [12] Agência Europeia do Ambiente — Rail offers a major opportunity for Europe to cut transport emissions — 10 de Fevereiro de 2026 — Publicação internacional de Fevereiro de 2026 sobre a ferrovia e a redução das emissões dos transportes.

preparado para a Comissão Europeia.

- [14] Governo de Portugal — Visto à aquisição de 153 automotoras pela CP — 28 de Maio de 2026
- [15] Governo de Portugal — Construção da nova fábrica de comboios — 30 de Junho de 2026
- [16] International Energy Agency — The Future of Rail — Opportunities for energy and the environment — 29 de Janeiro de 2019 — Publicação internacional sobre eficiência energética, electrificação e articulação entre transporte de passageiros e mercadorias.
- [17] European Environment Agency — Transport and environment report 2020 — Train or plane? — EEA Report 19/2020 — Relatório publicado em 2021 sobre o desempenho ambiental comparado dos modos de transporte de passageiros.

Francisco António dos Santos Gonçalves

Fragmentos do Caos

FC-Chronic-News