

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Como Portugal Deixou Morrer a Fábrica que Fazia Comboios

Publicado em 2025-12-10 18:12:33



BOX DE FACTOS

- Fundada em 1943, na Amadora, como peça central do plano de industrialização pesada do Estado Novo, inicialmente focada em equipamentos hidromecânicos para barragens.¹
- A partir dos anos 50 torna-se o principal construtor ferroviário português, com licença da norte-americana

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

trabalhadores e exporta para Europa, África, América Latina e Ásia.³

- Anos 80–90: reestruturações sucessivas, entrada da ABB, criação do grupo SENETE e integração na ADtranz, transformam a fábrica de construtor integrado em simples unidade de montagem.⁴
- 2001: Bombardier compra a ADtranz; a SOREFAME passa a Bombardier Transportation Portugal.⁵
- 2004/2005: encerramento da unidade da Amadora, num contexto de sobre capacidade europeia em material ferroviário e perda de encomendas nacionais – o fim de uma escola de metalomecânica pesada portuguesa.⁶



Fábrica que Fazia Comboios

Durante décadas, a SOREFAME transformou aço em movimento e desenhou, a golpes de soldadura e engenho, o esqueleto ferroviário de um país periférico que sonhava ser moderno. Depois, em silêncio burocrático, foi fatiada, revendida e encerrada. O que aconteceu não foi apenas o fim de uma fábrica; foi o desmantelamento deliberado de uma capacidade industrial estratégica que Portugal nunca mais voltou a recuperar.

1. De barragens a comboios em aço canelado

A história começa em 1943, em plena Segunda Guerra Mundial, quando o regime de Salazar decide que precisa de uma indústria pesada capaz de acompanhar o plano de construção de barragens e de dar um ar de modernidade a um país atrasado. Nasce assim, na então Porcalhota (Amadora), a **Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas**, SOREFAME para os amigos — uma aglomeração

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

barragens, a arte de domar água com aço. Depois, a partir dos anos 50, surge a viragem decisiva: Portugal compra carruagens em aço inoxidável à norte-americana Budd e, com elas, vem a patente e o know-how. A SOREFAME associa-se à Budd, recebe licença de fabrico e começa a produzir, na Amadora, carruagens em aço inox canelado — uma imagem que ainda hoje habita estações e memórias.⁸

Nos anos 60 e 70, das naves da SOREFAME saem automotoras, locomotivas, vagões e carruagens para a CP, para o Metropolitano de Lisboa, para o futuro Metro do Porto, para redes ferroviárias em África, no Brasil, no Paquistão e na América Latina.⁹ Era, em linguagem simples, **o coração da produção ferroviária portuguesa**. E era também uma escola de engenharia, metalomecânica pesada e ofícios qualificados que não se improvisam num fim-de-semana de “upskilling”.

2. O primeiro golpe: crise, revolução e gestão errática

A Revolução de 25 de Abril traz liberdade política, mas também uma turbulência económica que apanha a SOREFAME em cheio. O modelo de encomendas garantidas pelo Estado começa a baloiçar, os mercados externos tornam-se mais competitivos e a empresa entra numa fase de

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Ainda assim, a empresa sobreviveria se tivesse havido um verdadeiro **plano industrial nacional**, articulando CP, Metros, exportação e capacidade tecnológica. Em vez disso, seguiu-se o que Portugal sabe fazer demasiadas vezes: improviso político, remendos financeiros, ausência de rumo e, aqui e ali, a tentação de transformar um ativo estratégico em moeda de troca para negócios internacionais.

3. Privatizações em cadeia: da SENETE à ABB, da ADtranz à Bombardier

Nos anos 80 e 90, a SOREFAME entra na era das siglas globais. Reestrutura-se com a MOMPOR para formar a Sociedade de Montagens Metalomecânicas (SMM); depois, SMM, SOREFAME, MAGUE e SEPSA fundem-se no grupo SENETE, onde a suíça ABB passa a deter uma fatia importante do capital, chegando aos 70 % em meados da década de 90.¹¹

A seguir, a ABB funde a sua área ferroviária com a da Daimler-Benz, criando a **ADtranz**. Poucos anos depois, essa ADtranz é vendida à canadiana **Bombardier Transportation**, que herda a fábrica da Amadora. Em teoria, a integração em grupos globais deveria garantir mercados, tecnologia e escala. Na prática, a unidade

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Em 2001, já sob a bandeira Bombardier, decide-se que a Amadora será uma das últimas sete fábricas na Europa, mas sobretudo como reserva de capacidade de montagem, a usar “se necessário”. A frase esconde a realidade: menos engenharia própria, menos autonomia, menos poder de decisão. E, inevitavelmente, menos futuro.

4. A tesoura europeia: sobrecapacidade, concursos e deslocalização silenciosa

No início dos anos 2000, a Bombardier conduz uma reestruturação global: há excesso de capacidade de produção de material ferroviário na Europa e procura insuficiente para manter todas as fábricas abertas. Na análise fria de “spreadsheet”, algumas unidades tinham de cair — e a SOREFAME estava numa periferia conveniente. A fábrica é encerrada em 2004/2005, justificado com “procura limitada” e “sobrecapacidade” no sector.¹³

Mas essa explicação económica, embora real, é apenas metade da história. A outra metade está nas **decisões políticas** tomadas em Lisboa e em Bruxelas:

- **CP e Metro de Lisboa começaram a comprar material a consórcios estrangeiros, sem exigência**

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

bandeira da “concorrência aberta”, favoreceram grupos gigantes com forte poder de lobby, em detrimento de fábricas periféricas sem massa crítica.

- Não houve uma estratégia portuguesa para utilizar a procura interna (comboios suburbanos, regionais, modernização de linhas) como alavancas para manter e evoluir a capacidade industrial instalada na Amadora.

Sindicatos, trabalhadores e analistas críticos falaram, com razão, em “**assassinio da Sorefame**”: uma combinação de submissão às regras de mercado mais agressivas, ausência de visão estratégica nacional e a opção política de aceitar que Portugal seria comprador de comboios, não construtor.¹⁴

5. O fim físico: máquinas desmontadas, memória à porta da fábrica

O encerramento não foi um acto administrativo abstrato. Em 2005, enquanto se desmontavam máquinas no interior, trabalhadores mantinham vigílias à porta, tentando impedir a saída dos equipamentos que tinham operado durante décadas.¹⁵ Parte dos terrenos foi expropriada para formação ferroviária, outra parte vendida a uma empresa de vidros. As naves que um dia abrigaram o som metálico de comboios em construção foram, pouco a pouco, esvaziadas e

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

país, algumas em serviço, outras esquecidas em ramais mortos; ficaram fotografias em arquivos, exposições pontuais e maquetas em escala Ho que hoje tentam, em miniatura, reconstruir uma grandeza que o país deixou cair.¹⁶

6. Porque é que a SOREFAME acabou destruída?

Se condensarmos a história à pergunta essencial — **porque é que a SOREFAME acabou destruída?** — a resposta não cabe num único culpado nem numa frase simples. Mas pode ser vista como a convergência letal de cinco factores:

1. Perda de visão estratégica nacional

Portugal nunca tratou a SOREFAME como activo estrutural de soberania industrial, articulando encomendas públicas, exportação e desenvolvimento tecnológico. Tratou-a como mais uma empresa, descartável, na voragem das modas privatizadoras.

2. Integração desigual em grupos multinacionais

A entrada em grupos como ABB, ADtranz e Bombardier trouxe tecnologia e mercado, mas também centralização de decisões noutras países. Sem peso político e sem escala, a

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

industrial

A abertura dos concursos a nível europeu, sem contrapartidas fortes de incorporação local, funcionou como tapete vermelho para grandes fabricantes estrangeiros e como tapete puxado debaixo dos pés da indústria ferroviária portuguesa.

4. Gestão errática e subaproveitamento da capacidade técnica

De escola de engenharia e fabrico completo, a SOREFAME foi sendo reduzida a linha de montagem, desperdiçando o talento acumulado de engenheiros, desenhistas e operários altamente qualificados.

5. Desinvestimento político na indústria pesada

Ao longo de décadas, o país foi aceitando a narrativa cómoda de que Portugal deveria “apostar em serviços”, turismo e construção civil. A metalomecânica pesada, exigente e tecnicamente densa, foi sendo vista como peso morto em vez de plataforma de futuro.

O resultado é o que conhecemos: um país que, em 2025, continua a comprar comboios ao estrangeiro, a discutir atrasos de encomendas e a lamentar-se do estado da ferrovia — mas que já teve, em Amadora, uma fábrica capaz de

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A história da SOREFAME é, no fundo, um espelho ampliado da forma como Portugal tratou a sua modernidade industrial: com entusiasmo inicial, orgulho pontual, negligência persistente e, por fim, abandono. Num outro ramo do multiverso, a fábrica da Amadora teria evoluído para centro de excelência em comboios eléctricos, material para alta velocidade ou soluções híbridas, ancorando um cluster tecnológico ferroviário exportador.

No nosso ramo do tempo, sobraram terrenos repartidos, memórias dispersas e um vazio estratégico. Quando hoje se fala em investir centenas de milhões de euros numa nova fábrica de material circulante na região do Médio Tejo, o eco é inevitável: **já tivemos essa capacidade — e deixámos que a destruíssem.**¹⁸

Talvez a melhor homenagem à SOREFAME não seja apenas preservar carruagens em museus ou organizar visitas às ruínas da fábrica. Será, sobretudo, recusar repetir o erro: compreender que um país que abdica da sua indústria pesada abdica também de uma parte da sua liberdade. Porque quem não sabe construir os seus próprios comboios, um dia descobre que também já não sabe para onde vai.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Este artigo foi escrito com base em fontes fidedignas e o autor acompanhou de perto a ascenção e queda de um império industrial. E para que os mais jovens saibam o país que fomos, e ao que actualmente estamos reduzidos, como nação subserviente e dependente totalmente do exterior.

Fontes e referências

Este artigo foi elaborado com base em documentação histórica, testemunhos de trabalhadores, estudos académicos e registos públicos sobre a SOREFAME, a sua evolução e o processo que levou ao seu desmantelamento.

• Sociedades Reunidas de Fabricações

Metálicas (SOREFAME) – verbete enclopédico com cronologia detalhada da empresa, contratos, reestruturações e integração em grupos internacionais (Adtranz, Bombardier).

https://pt.wikipedia.org/wiki/Sociedades_Reunidas_de_Fabrica%C3%A7%C3%A3o%20es_Met%C3%A1licas

• “O assassínio da Sorefame ou a reescrita da história recente”

– artigo de análise política e económica sobre o processo de destruição da capacidade industrial da fábrica da Amadora e o enquadramento das opções governamentais.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Sorefame, o contexto económico da década de 1940 e o seu papel na metalomecânica pesada em Portugal.

<https://restosdecoleccao.blogspot.com/2014/12/sorefame.html>

• **Fundação Calouste Gulbenkian** –

“Sorefame” (Fotografias com História) – nota histórica e enquadramento da fábrica da Venda Nova no contexto da industrialização portuguesa, com registos fotográficos.

<https://gulbenkian.pt/biblioteca-arte/colecoes/galerias-e-exposicoes/fotografias-com-historia/sorefame/>

• **RTP Notícias** – **“Dois ex-trabalhadores da Bombardier dedicam tempo livre à luta pela reabertura da empresa”** – peça jornalística sobre o encerramento da unidade da Bombardier (ex-Sorefame) na Amadora e os impactos sociais sobre os trabalhadores.

https://www.rtp.pt/noticias/pais/dois-ex-trabalhadores-da-bombardier-dedicam-tempo-livre-a-luta-pela-reabertura-da-empresa_n55718

• **“Inside Sorefame in 1956: Complete Manufacture of a Metal Passenger Coach”** – documentário de época que mostra o processo completo de fabrico de carruagens na Sorefame, ilustrando o nível tecnológico e a organização

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.



Fragmentos do Caos: [Blogue](#) • [Ebooks](#) • [Carrossel](#)

👁 Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)