



Portugal e a Ferrovia: Cinquenta e Dois Anos a Adiar o Futuro

Publicado em 2026-05-22 17:39:40



BOX DE FACTOS

- O caminho-de-ferro chegou a Portugal em 1856, com a ligação Lisboa–Carregado.
- Entre 1974 e 2023, quase 30% das linhas ferroviárias foram desactivadas, segundo a Pordata.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- Segundo a AM1, em 2023 predominavam ainda as linhas de via única: cerca de 76% da rede.
- Portugal passou de 66 km de auto-estradas em 1974 para 3.113 km em 2024.
- O Plano Nacional Ferroviário foi aprovado em 2025, mas a grande questão continua a ser a execução.
- O Tribunal de Contas apontou, em 2026, que as empreitadas do Ferrovias 2020 ultrapassaram em média o dobro do prazo previsto.

Portugal e a Ferrovia: Cinquenta e Dois Anos a Adiar o Futuro

Portugal não perdeu apenas comboios. Perdeu continuidade estratégica, disciplina de execução e uma parte séria da sua soberania económica. Durante décadas, o país asfaltou o território, encerrou ramais, abandonou ligações, esqueceu o interior e prometeu sucessivos renascimentos ferroviários. O problema é

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A ferrovia é uma daquelas áreas onde Portugal parece ter descoberto o futuro tarde, e depois ainda pediu autorização administrativa para pensar no assunto. Há planos, há mapas, há conferências, há anúncios, há fotografias de governantes junto a carris e há aquele vocabulário habitual da modernização: sustentabilidade, coesão, descarbonização, competitividade, interoperabilidade, transição energética. Palavras belas, sonoras, quase musicais. O problema é que, no fim, o comboio continua a não chegar.

A história ferroviária portuguesa começou com ambição. Em 28 de Outubro de 1856, foi inaugurado o primeiro troço de caminho-de-ferro em Portugal, entre Lisboa e o Carregado. A própria CP recorda esse momento como um dos grandes acontecimentos da época, nascido de um projecto que pretendia ligar Lisboa ao Porto e à fronteira, aproximando Portugal da Europa. Havia ali uma intuição civilizacional: o país só seria moderno se fosse capaz de vencer a distância.

Essa intuição perdeu-se, entretanto, no nevoeiro mole da política portuguesa. Durante décadas, sobretudo depois da explosão rodoviária, a ferrovia foi tratada como parente pobre do desenvolvimento. Enquanto se multiplicavam auto-estradas, nós assistíamos à amputação lenta da rede ferroviária. Segundo a Pordata, quase 30% das linhas de

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Isto não aconteceu por acidente. Foi uma escolha. Uma escolha política, económica, cultural e mental. Portugal escolheu o alcatrão como religião de Estado. A auto-estrada tornou-se símbolo de progresso, mesmo quando atravessava regiões sem indústria, sem população suficiente e sem estratégia produtiva. O carril, pelo contrário, foi envelhecendo como uma promessa antiga deixada numa gaveta húmida.

A tragédia não foi apenas financeira: foi mental

O maior erro português não foi apenas ter investido pouco na ferrovia. Foi ter perdido a cultura da continuidade. A ferrovia exige planeamento a vinte, trinta e cinquenta anos. Exige engenharia, estabilidade, compromisso nacional, gestão técnica competente e respeito pelos prazos. Mas Portugal vive frequentemente de ciclos eleitorais, vaidades ministeriais e anúncios reciclados. Cada governo quer inaugurar a sua própria intenção, mesmo que a intenção anterior ainda esteja à espera de visto, parecer, estudo ambiental, concurso, impugnação, despacho, rectificação e bênção burocrática.

A ferrovia não perdoa improvisação. Uma linha férrea não é uma ciclovia pintada à pressa, nem um painel de

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

dez anos, não se atrasa apenas uma obra. Atrasa-se uma geração.

O estado actual da rede mostra bem essa hesitação estrutural. A Infraestruturas de Portugal indica que a Rede Ferroviária Nacional tem cerca de 3.600 km de extensão total, mas apenas cerca de 71% se encontra em exploração. A AMT, no relatório estatístico sobre o transporte ferroviário em Portugal relativo a 2023, assinala que predominam as linhas de via única, cerca de 76%, e que a electrificação atinge cerca de 1.790 km, equivalentes a 71% da rede em exploração.

Estes números contam uma história simples: temos uma rede que existe no mapa, mas que nem sempre existe como instrumento moderno de desenvolvimento. Existe como memória, como ruína funcional, como promessa adiada, como espinha dorsal incompleta de um país que continua a falar de coesão territorial enquanto deixa o interior em jejum de mobilidade.

O país dos planos que não chegam à estação

Portugal tornou-se especialista em baptizar planos. Temos uma invejável capacidade para produzir designações solenes. Ferrovia 2020. PNI 2030. Plano Nacional Ferroviário. Alta

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

coerente quando está escrito. O drama começa quando é preciso executar.

O Plano Nacional Ferroviário foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025, publicada em Diário da República a 16 de Abril de 2025. O documento aprova o plano e determina à Infraestruturas de Portugal a avaliação de investimentos ferroviários prioritários, incluindo ligações como Terras de Santa Maria à Área Metropolitana do Porto, zona Oeste a Lisboa e ligações transfronteiriças entre Bragança/Zamora, Aveiro/Salamanca e Faro/Huelva.

A intenção é correcta. A visão é necessária. A questão é outra: Portugal já não sofre por falta de diagnósticos. Sofre por falta de consequência. O país tem uma perigosa tendência para confundir planeamento com acção. Acredita que publicar uma resolução é quase o mesmo que assentar carril. Não é. Publicar planos é fácil. O difícil é transformar papel em aço, orçamento em obra, promessa em serviço público.

O Tribunal de Contas, numa auditoria ao Programa Ferrovia 2020, tornou visível a anatomia do problema. Em 2026, apontou que os prazos de execução das empreitadas foram ultrapassados, em média, para o dobro do previsto, revelando problemas de planeamento dos processos

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

anunciou, contratou, atrasou, recalculou e falhou. E quando o Estado falha sistematicamente em obras desta natureza, não falha apenas perante os empreiteiros ou perante Bruxelas. Falha perante empresas, passageiros, regiões, exportadores, estudantes, trabalhadores, autarquias e gerações futuras.

A ferrovia como soberania económica

A ferrovia não é uma nostalgia de maquinistas, apeadeiros e carruagens antigas. É uma infraestrutura de soberania. Um país sem ferrovia moderna fica dependente da estrada, do gasóleo, do camião, do congestionamento, da importação energética, da fragilidade logística e da periferia atlântica. Fica mais longe da Europa, mesmo quando pertence formalmente à União Europeia.

Para um país periférico como Portugal, a ferrovia deveria ser uma obsessão estratégica. Não apenas para passageiros, mas para mercadorias, portos, indústria, exportações e ligação à Península Ibérica e ao centro da Europa. Sem corredores ferroviários eficientes, os portos portugueses ficam limitados, a indústria perde competitividade e o interior continua a ser tratado como uma paisagem para visitar ao fim-de-semana, não como território produtivo.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

parece cara a quem nunca calculou o preço do atraso.

O interior ficou à espera do comboio que nunca voltou

A desactivação de linhas não foi apenas um acto técnico. Foi uma mensagem política. Quando se encerra uma ligação ferroviária, diz-se implicitamente a uma região: sois periféricos, sois poucos, sois caros, sois secundários. Depois admiram-se que o interior envelheça, que os jovens partam, que as empresas não se instalem e que a coesão territorial seja apenas uma expressão simpática para discursos de domingo.

Um país ferroviariamente pobre é um país territorialmente desigual. A estrada individualiza o movimento; a ferrovia estrutura o território. A estrada leva cada um por si; a ferrovia cria rede. A estrada serve a lógica dispersa; a ferrovia exige centralidades, horários, articulação, planeamento. Talvez por isso Portugal tenha preferido a estrada: ela combina melhor com o improvisado nacional.

Mas o século XXI já não perdoa essa leviandade. A transição energética, a crise climática, a pressão sobre as cidades, o custo da habitação, a necessidade de

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

O problema não é sonhar pequeno. É executar pior.

Portugal não precisa de abandonar a ambição ferroviária. Pelo contrário: precisa de a levar finalmente a sério. Alta velocidade, ligações regionais, modernização de linhas existentes, transporte suburbano, mercadorias, portos, interoperabilidade com Espanha e Europa — tudo isto é necessário. Mas nada disto sobreviverá se continuarmos presos à cultura do anúncio.

O país precisa de uma autoridade de execução ferroviária com capacidade técnica, estabilidade plurianual, responsabilização pública, métricas claras, transparência contratual e independência face ao calendário eleitoral. Precisa de publicar trimestralmente o estado real das obras, com orçamento inicial, orçamento actualizado, prazo inicial, prazo revisto, percentagem física executada e identificação dos bloqueios. Sem teatro. Sem nevoeiro. Sem powerpointismo tropical.

Também é necessário distinguir projectos estruturantes de fantasias ornamentais. Nem tudo pode ser prioridade. Um país pobre em execução não pode comportar-se como milionário em promessas. O essencial deveria ser claro:

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

estacionamento periférico; comprar material circulante adequado; formar técnicos; e manter a infraestrutura antes que ela volte a apodrecer.

O futuro não se afia com ferrugem

A ferrovia portuguesa é uma metáfora cruel do país. Tivemos visão no século XIX, deslumbramento rodoviário no século XX e retórica verde no século XXI. Mas entre a visão e a execução abriu-se uma vala onde caíram décadas de oportunidades.

Portugal desinvestiu demasiado tempo na ferrovia. E o tempo, ao contrário do orçamento, não pode ser reprogramado. Cada década perdida empurrou empresas para a estrada, pessoas para o automóvel, regiões para o isolamento e o país para uma periferia ainda mais periférica.

O que está em causa agora não é apenas recuperar carris. É recuperar uma certa dignidade estratégica. Um país adulto não pode continuar a viver de planos que chegam sempre antes das eleições e de obras que chegam sempre depois da paciência.

Se Portugal quer mesmo futuro, tem de aprender a fazer aquilo que há muito desaprendeu: executar. Com método,

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Porque o comboio do futuro não espera eternamente por povos que confundem anúncio com destino.

Referências históricas e actuais

- CP — Cronologia da história dos caminhos-de-ferro em Portugal: <https://www.cp.pt/info/cronologia>
- Pordata — Quantos km de rede ferroviária tem Portugal? Comparação de 1974 a 2023: <https://www.pordata.pt/cinco-decadas-democracia-em-portugal/linhas-de-comboio>
- Pordata — Extensão da rede de auto-estradas no Continente: <https://www.pordata.pt/portugal/extensao-da-rede-de-autoestradas>
- Infraestruturas de Portugal — Rede Ferroviária: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/rede-ferroviaria>
- AMT — Transporte Ferroviário em Portugal 2023: <https://observatorio.amt-autoridade.pt/>
- Diário da República — Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025, que aprova o Plano Nacional Ferroviário: <https://diariodarepublica.pt/dr/>

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Programa Ferrovia 2020: <https://www.tcontas.pt/pt-pt/MenuSecundario/Noticias/Pages/n20260212-2.aspx>

Crónica de análise crítica por : Francisco Gonçalves

Crónica desenvolvida em colaboração editorial com **Augustus Veritas**, para o blogue *Fragmentos do Caos*.

Nota Editorial

O comboio e as infra-estruturas ferroviárias sempre foram sinónimo de progresso, artérias vivas de um país que deseja circular, produzir, ligar regiões, aproximar pessoas e abrir caminhos ao futuro. Onde chega o carril, chega também a possibilidade de desenvolvimento económico, coesão territorial, mobilidade limpa e ligação inteligente ao mundo.

Durante demasiado tempo, Portugal tratou a ferrovia como uma relíquia do passado, quando ela era, afinal, uma das grandes chaves do futuro. Desinvestir na ferrovia foi desinvestir no interior, na

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.


corpo com artérias bloqueadas: pode ainda respirar, pode ainda mover-se, mas perde vigor, velocidade, equilíbrio e destino. A ferrovia não é apenas transporte. É estrutura civilizacional. É inteligência territorial. É a diferença entre um país que se limita a remendar estradas e um país que aprende finalmente a organizar o seu próprio futuro.


Portugal não precisa apenas de mais planos ferroviários. Precisa de recuperar a capacidade moral, técnica e política de fazer chegar o comboio — e com ele o futuro — à estação certa.

- Francisco Gonçalves (2026)

 [GitHub Pages](#)

 [CodeBerg Pages](#)

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

 Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)