



Portugal: O País que Desmontou os Carris e Depois Descobriu que Precisava deles

Publicado em 2026-06-03 14:20:00



BOX DE FACTOS

- Portugal desactivou quase 30% das suas linhas ferroviárias entre 1974 e 2023, segundo a Pordata.
- A Sorefame, criada em 1943, tornou-se uma referência nacional na construção de material circulante e metalomecânica pesada.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- Parte das unidades CP 2620 foi produzida pela antiga Sorefame, na Amadora, sob licença da Alstom, entre 1987 e 1989.
- A antiga unidade Bombardier/Sorefame da Amadora foi desactivada em 2004, deixando centenas de trabalhadores afectados.
- O Plano Ferroviário Nacional, aprovado em 2025, reconhece a ferrovia como instrumento de coesão territorial, crescimento económico e descarbonização.

O País que Desmontou os Carris e Depois Descobriu que Precisava de Caminho

Portugal não perdeu apenas linhas férreas. Perdeu oficinas, engenheiros, operários especializados, memória industrial, cultura técnica e uma forma

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Há erros nacionais que não fazem barulho quando acontecem. Não explodem, não caem, não produzem uma manchete única e definitiva. Vão apenas corroendo, ano após ano, como ferrugem lenta. O abandono da ferrovia portuguesa foi um desses erros. Não foi um acidente. Foi uma escolha prolongada, uma negligência organizada, uma espécie de suicídio logístico cometido com o ar respeitável dos planos sectoriais, das promessas ministeriais e das inaugurações de auto-estradas com fita cortada e sorriso institucional.

Durante décadas, Portugal tratou o caminho-de-ferro como uma relíquia do passado, quando, na verdade, ele era uma das poucas infra-estruturas capazes de dar coerência ao território. A ferrovia não era apenas transporte. Era ligação entre regiões, capacidade de escoar produção, mobilidade social, indústria, engenharia, escola técnica, soberania logística e visão de país. Um carril não é apenas aço: é direcção.

O país que hoje se lamenta da desertificação do interior esqueceu-se, durante demasiado tempo, de que a desertificação começa quando se retiram caminhos. Primeiro fecha-se uma estação. Depois reduz-se a frequência. Depois a linha torna-se “pouco rentável”.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

burocrático nacional no seu esplendor: destruir a ponte e depois criar uma comissão para estudar a travessia.

O país que já soube fabricar futuro

Portugal não partiu sempre do atraso. Convém dizê-lo, porque uma parte da narrativa nacional parece gostar de nos convencer de que fomos sempre apenas consumidores de tecnologia alheia. Não fomos. Tivemos indústria metalomecânica, oficinas ferroviárias, conhecimento acumulado e empresas capazes de produzir equipamento pesado. A Sorefame — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas — nasceu em 1943 e, a partir dos anos 50, entrou na construção de material circulante, acompanhando o plano de electrificação da rede ferroviária nacional.

A Sorefame não era uma pequena oficina romântica perdida na paisagem industrial. Era uma expressão concreta de capacidade técnica portuguesa. Fabricou carruagens, material para metropolitano, estruturas metálicas, equipamento pesado e participou na produção de material ferroviário que marcou gerações. Quando falamos da Sorefame, falamos de um país que ainda acreditava que uma nação devia saber construir coisas difíceis.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

uma referência da ferrovia nacional. As primeiras unidades foram construídas pela Alsthom, em França, mas nove locomotivas foram produzidas pela antiga Sorefame, na Amadora, sob licença da Alsthom, e entregues entre 1987 e 1989.

Isto significa que Portugal não estava condenado a ser apenas comprador. Tinha pelo menos uma base industrial capaz de aprender, adaptar, produzir e manter conhecimento. Não era ainda plena autonomia tecnológica, mas era uma plataforma. Era uma raiz. E uma raiz, quando é bem tratada, pode tornar-se floresta. O problema é que Portugal tem uma estranha paixão histórica por cortar raízes e depois importar vasos decorativos.

A longa vitória do asfalto

Depois veio a era do asfalto. A estrada tornou-se ideologia. A auto-estrada passou a ser sinónimo de modernidade, mesmo quando ligava rotundas, zonas comerciais e periferias sem estratégia produtiva. O automóvel individual foi transformado em símbolo de liberdade; o camião tornou-se o animal de carga dominante; a ferrovia foi empurrada para a condição de velho parente incómodo, bom para fotografias nostálgicas, mas não para pensamento estratégico.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

não é apenas o número absoluto de quilómetros; é a geografia da perda. Muitas linhas desaparecidas eram precisamente as que ligavam territórios frágeis, regiões interiores, pequenas cidades e economias locais que dependiam de acessibilidade.

Quando se encerra uma linha no interior, não se encerra apenas uma infra-estrutura. Encerra-se uma possibilidade. A aldeia fica mais longe. A vila fica menos competitiva. A fábrica potencial deixa de nascer. O jovem que poderia ficar parte. O idoso que poderia deslocar-se fica dependente. A mercadoria passa para o camião. A estrada ganha tráfego. O país ganha emissões. A economia ganha custos invisíveis. E depois, décadas mais tarde, chamamos a isto “assimetria regional”, como se fosse um fenómeno meteorológico e não uma consequência de decisões políticas.

A morte lenta da competência

A maior perda, porém, não foi apenas física. Foi humana. Linhas podem ser reconstruídas, ainda que a custos absurdos. Pontes podem ser lançadas de novo. Túneis podem ser escavados. Mas o conhecimento industrial perdido é mais difícil de recuperar. Quando uma fábrica fecha, não desaparecem apenas paredes e máquinas. Dispersam-se equipas, perdem-se hábitos de produção,

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

A desactivação da produção de material ferroviário na antiga Bombardier Portugal, herdeira da Sorefame, em 2004, foi mais do que um episódio laboral. Segundo a RTP/Lusa, a desactivação da fábrica da Amadora deixou cerca de 400 profissionais afectados e 50 trabalhadores despedidos colectivamente à espera de reintegração. Mas o verdadeiro despedimento colectivo foi o da inteligência industrial acumulada.

Portugal aceitou perder uma fileira estratégica no preciso momento histórico em que a Europa começava a perceber que a ferrovia voltaria a ser central para a mobilidade sustentável, para o transporte de mercadorias e para a transição energética. Foi uma daquelas decisões que parecem contabilisticamente racionais no trimestre e historicamente desastrosas no século.

A redescoberta tardia da ferrovia

Agora, subitamente, a ferrovia voltou a estar na moda. Fala-se de alta velocidade, de corredores europeus, de descarbonização, de coesão territorial, de ligação a Espanha, de mercadorias por comboio, de mobilidade sustentável. O Plano Ferroviário Nacional, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025, afirma que o transporte ferroviário é estruturante para o território,

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

silencioso: tarde. Percebeu-se tarde. Planeou-se tarde. Investiu-se tarde. Formou-se pouco. Fabricou-se menos. Conservou-se mal. E agora Portugal quer recuperar em duas décadas aquilo que deixou degradar durante meio século. É possível fazer alguma coisa? Claro que sim. Mas já não partimos do mesmo sítio. Partimos com menos indústria, menos técnicos, menos oficinas, menos autonomia e mais dependência externa.

O Banco Europeu de Investimento anunciou em 2025 financiamento para a linha de alta velocidade Lisboa-Porto, incluindo 875 milhões de euros para o troço Porto-Oiã, dentro de um pacote total aprovado de 3 mil milhões de euros. O projecto promete reduzir a viagem Lisboa-Porto para cerca de 1h15 e servir milhões de passageiros por ano. É importante. É necessário. Mas não resolve, por si só, o problema estrutural da ferrovia portuguesa.

Uma linha de alta velocidade entre grandes centros pode ser estratégica, mas a coesão territorial não vive apenas de eixos rápidos entre metrópoles. Vive de rede. Vive de capilaridade. Vive de ligações regionais, interfaces logísticas, transporte suburbano decente, ramais de mercadorias, horários fiáveis, bilhética simples, manutenção competente e uma visão integrada entre comboio, autocarro, porto, aeroporto e indústria.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

com substituição. Modernizar não era abandonar a ferrovia em favor da estrada. Modernizar teria sido electrificar, renovar via, melhorar sinalização, criar material circulante moderno, desenvolver transporte regional, articular mercadorias com portos e plataformas logísticas, preservar conhecimento industrial e preparar a ligação à Europa ferroviária.

Em vez disso, o país preferiu a facilidade aparente. A estrada parecia mais flexível, mais rápida de inaugurar, mais visível politicamente. A ferrovia exige planeamento longo, continuidade técnica, disciplina financeira e paciência estratégica. Quatro qualidades que raramente sobrevivem ao calendário eleitoral português, esse pequeno roedor que se alimenta de futuro.

A literatura académica sobre investimento ferroviário em Portugal mostra também a dimensão da opção política. Um estudo publicado em 2024 sobre investimento em infra-estrutura ferroviária em Portugal refere que, entre 1980 e 2018, apenas 19,2% do investimento em infra-estruturas de transporte foi dedicado à ferrovia, equivalente a 20,5% do total investido em ferrovia e rodovia. No mesmo período, a rodovia absorveu uma fatia muito superior da prioridade pública.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

mais vulnerável. Quando tudo depende do camião, qualquer crise energética, greve, falha logística ou aumento de combustíveis transforma-se rapidamente num problema nacional.

A ferrovia como soberania técnica

A ferrovia não deve ser vista apenas como uma política de transportes. Deve ser vista como política industrial, política energética, política territorial e política de soberania. Um país que não consegue mover pessoas e bens de forma eficiente dentro do seu próprio território é um país amputado. Um país que não consegue manter, reparar, projectar e produzir parte da sua infra-estrutura crítica é um país dependente.

A questão não é defender uma nostalgia ferroviária, com cheiro a óleo antigo e bancos de madeira. A questão é perceber que a ferrovia moderna é uma tecnologia de futuro: eficiente, eléctrica, escalável, compatível com descarbonização, adequada ao transporte massivo de pessoas e mercadorias, e essencial para ligar economias regionais a mercados nacionais e europeus.

Enquanto a Europa discute corredores transeuropeus, interoperabilidade, sinalização comum e transferência

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

preciso reconstruir uma cultura ferroviária nacional. E, acima de tudo, é preciso não repetir o velho vício português: começar com ambição, continuar com atraso e terminar com derrapagem.

O interior não precisa de compaixão: precisa de caminhos

Durante anos falou-se do interior como se fosse um paciente terminal a quem se enviam flores institucionais. Fala-se de incentivos, fundos, eventos, roteiros, turismo rural e discursos emocionados. Mas o interior não se salva com retórica. Salva-se com acesso, emprego, serviços, conectividade digital, energia, escolas, saúde e transporte. E o caminho-de-ferro, onde fizer sentido, deveria ser uma espinha dorsal dessa estratégia.

Não é preciso que cada aldeia tenha uma estação. Isso seria romantismo barato. Mas é preciso que as regiões interiores estejam integradas em corredores eficientes, com ligações fiáveis a cidades médias, portos, plataformas logísticas e centros universitários. A ferrovia deve servir pessoas, mas também deve servir economia. Sem mercadorias, sem indústria, sem logística e sem

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

porque se tornou difícil viver, trabalhar, circular, produzir e permanecer. A ferrovia não resolveria tudo, mas teria ajudado a manter ligações vivas. E as ligações, num país pequeno, são quase tudo.

Epílogo: os carris também têm memória

Portugal está hoje perante uma oportunidade tardia. Ainda pode reconstruir parte da sua rede, recuperar ligações estratégicas, investir em material circulante, formar técnicos, criar oficinas modernas, integrar portos e ferrovia, apostar em mercadorias e pensar o território para além da lógica Lisboa-Porto. Mas para isso precisa de mais do que dinheiro europeu. Precisa de continuidade, competência e visão.

O dinheiro compra obras. Não compra cultura técnica. O financiamento lança projectos. Não garante estratégia. A alta velocidade aproxima cidades. Não ressuscita, por si só, uma indústria. O verdadeiro desafio é mais profundo: Portugal tem de voltar a acreditar que pode construir, manter e dominar sistemas complexos. Não apenas comprá-los como quem compra electrodomésticos com bandeira europeia na embalagem.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

lento. Agora descobriu que precisa de carris. Ainda vai a tempo de corrigir parte do erro. Mas já não vai a tempo de fingir que não o cometeu.

Um país que desmonta os seus caminhos acaba sempre por perder mais do que mobilidade. Perde destino.

Referências e fontes consultadas

1. Pordata — “Quantos Km de rede ferroviária tem Portugal? Comparação de 1974 a 2023”, infografia actualizada em 15/01/2025: [Pordata](#).
2. Fundação Calouste Gulbenkian — “Sorefame”, Biblioteca de Arte, referência histórica à criação da empresa e ao início da construção de material circulante: [Gulbenkian](#).
3. CP — “Locomotivas eléctricas séries CP 2600/2620”, informação institucional sobre as primeiras locomotivas polivalentes de velocidade elevada em Portugal: [CP — Comboios de Portugal](#).

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

5. Diário da República — Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025, aprovação do Plano Nacional Ferroviário: [Diário da República](#).
6. Banco Mundial — indicador “Rail lines, total route-km”, base World Development Indicators: [World Bank Data](#).
7. Rodrigues, P. G.; Pereira, A. M.; Pereira, R. M. — “Railroad infrastructure investment and economic performance in Portugal: An industry-specific analysis”, *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 2024: [Repositório da Universidade de Lisboa](#).
8. European Investment Bank — “Portugal signs concession and first tranche of financing for new Lisbon-Porto high-speed line”, 29/07/2025: [European Investment Bank](#).
9. Eurostat — “Freight transport statistics — modal split”, dados europeus sobre transporte de mercadorias: [Eurostat](#).

Francisco Gonçalves

Fragmentos do Caos — onde os carris ainda transportam memória, crítica e futuro.

Blogue Fragmentos do Caos





A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Portugal não abandonou só a ferrovia: abandonou uma parte da sua inteligência industrial. E agora anda, como tantas vezes, a tentar comprar no estrangeiro aquilo que deixou morrer em casa. Uma tragédia nacional com bilhete de ida, atraso acumulado e sem informação sonora na estação.

 [GitHub Pages](#)

 [CodeBerg Pages](#)

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

 Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)