

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Meio Século de Travão de Mão: A Ferrovia Portuguesa Entre Capacidade Perdida e Promessa Reincidente

Publicado em 2026-02-14 12:57:22



BOX DE FACTOS

- A narrativa de “uma década perdida” é curta demais: o problema ferroviário português é estrutural e arrasta-se por várias décadas.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- **O colapso não foi instantâneo após 1974:** foi uma erosão progressiva, com descontinuidade de investimento e encerramentos posteriores.
- **Sem cadeia industrial robusta**, cada ciclo de atraso político custa mais caro, demora mais e reduz soberania técnica.
- **Planos existem**, mas o histórico de execução insuficiente legitima o cepticismo público quanto ao risco de “PowerPoints sem carris”.

Meio Século de Travão de Mão: A Ferrovia Portuguesa Entre Capacidade Perdida e Promessa Reincidente

Não foi uma década perdida. Foi meio século de hesitação estratégica: o país que tinha oficina, técnica e ambição aceitou viver entre anúncios, cativações e inaugurações de calendário.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

alternou entre promessas de modernização e ciclos de descontinuidade política, executando tarde, incompleto e sem visão sistémica de longo prazo.

1) A década de 70: havia trajectória, capacidade e um núcleo industrial vivo

Convém desfazer o mito cómodo de que “nunca houve base”. Houve. Nos anos 70, com todas as limitações do tempo, existia um ecossistema ferroviário com evolução técnica e uma indústria de suporte que não era meramente decorativa. A SOREFAME teve papel estruturante no fabrico, integração e transferência tecnológica, sustentando a capacidade nacional de responder às necessidades de material circulante.

Em linguagem simples: havia menos espectáculo e mais oficina. Menos slogan, mais aço. Menos “roadshow”, mais engenharia.

2) Depois de 1974: não caiu tudo num dia, mas foi caindo por camadas

A leitura historicamente séria exige nuance: não houve um colapso instantâneo no dia seguinte ao 25 de Abril. O que

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

inverter a tendência.

É, aliás, a pior forma de declínio: aquela que não choca num único momento dramático, mas que corrói silenciosamente a capacidade nacional até tornar o atraso “normal”.

3) SOREFAME e soberania técnica: quando se perde indústria, perde-se tempo histórico

Um sistema ferroviário robusto assenta em três pilares inseparáveis: infra-estrutura, operação e base industrial. Se um deles enfraquece, os outros dois ressentem-se. A perda de densidade industrial nacional no sector ferroviário aumentou a dependência externa, dificultou ciclos de renovação e reduziu margem estratégica do Estado.

Resultado: cada atraso administrativo transforma-se em atraso económico; cada decisão adiada multiplica custos; cada obra derrapada torna-se dívida de competitividade para a geração seguinte.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

linguagem de “reconstrução ferroviária”. Mas o problema nuclear continua a ser o mesmo: sem execução consistente, previsível e mensurável, o plano vale menos do que a tinta com que foi impresso. A história recente dos programas de investimento mostra, repetidamente, atrasos e desvios que alimentam a percepção pública de que o país anuncia mais do que entrega.

O cepticismo não nasce de cinismo gratuito; nasce de memória empírica.

5) Mercadorias: o elo perdido da competitividade portuguesa

O país não estagnou apenas por falta de velocidade no transporte de passageiros. Estagnou também porque nunca consolidou, com escala e fiabilidade, uma ferrovia de mercadorias competitiva no contexto ibérico e europeu. O resultado é conhecido: pressão rodoviária elevada, custos logísticos persistentes, menor atractividade industrial e maior vulnerabilidade energética.

Não há milagre económico sustentável com corredores logísticos do século passado.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

administrativo, a avaliação tem de ser feita por métricas duras, publicadas trimestralmente e auditáveis:

- **Execução física por corredor** (% real vs. previsto inicial e revisto).
- **Desvio médio de prazo** por empreitada e por programa.
- **Desvio de custo acumulado** com justificação técnica transparente.
- **Capacidade operacional adicionada** (comboios/dia, toneladas/ano).
- **Quota ferroviária efectiva de mercadorias** em trajectos relevantes.
- **Interoperabilidade internacional real** (não apenas projectada).
- **Fiabilidade do serviço** (pontualidade, cancelamentos, regularidade).
- **Produtividade do investimento** (euros por ganho efectivo de capacidade).
- **Taxa de conclusão com entrada plena em exploração.**

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

maquete, conferência, foto oficial, derrapagem, silêncio.

Epílogo

A ferrovia portuguesa não precisa de fé; precisa de método. Não precisa de hinos; precisa de cadência. Não precisa de frases solenes; precisa de obras concluídas, interoperáveis e úteis à economia real.

Se a década de 70 representava uma possibilidade de trajectória industrial, o meio século seguinte mostrou como um país pode trocar continuidade por intermitência. O futuro ainda pode ser resgatado — mas não por milagre. Só por trabalho público competente, memória histórica e responsabilidade política com data, número e resultado.

Referências nacionais e internacionais

Nacionais

- Diário da República — Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025 (Plano Nacional Ferroviário).
- Tribunal de Contas — Auditoria e comunicação pública sobre execução de investimentos ferroviários.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes — relatórios de monitorização sectorial.
- CP — documentação histórica e técnica sobre material circulante e evolução operacional.

Internacionais

- Comissão Europeia / Eurostat — estatísticas de modal split no transporte de mercadorias.
- Comissão Europeia / Eurostat — indicadores de transporte ferroviário de mercadorias.
- European Union Agency for Railways — enquadramento de interoperabilidade e desempenho ferroviário na UE.
- OCDE / ITF (International Transport Forum) — análises de competitividade logística e política de transportes.
- Fontes internacionais de economia e regulação com cobertura de reestruturações ferroviárias europeias.

Francisco Gonçalves • Coautoria editorial com **Augustus Veritas**

Fragmentos do Caos — Crónica de investigação crítica sobre política pública, memória industrial e futuro logístico nacional.



Blogue Fragmentos do Caos

A verdade nasce onde o pensamento é livre.



Fragmentos do Caos:

[Blogue](#)

•

[Ebooks](#)

•

[Carrossel](#)



Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)