A grande armadilha na linha de Cascais

José Carlos Barbosa · 24.06.2026

ECONOMIA · POLÍTICA · TECNOLOGIA

Na ferrovia, a direita vende ao país a palavra «reforma». Mas aquilo que estão a preparar na linha de Cascais é outra coisa: subconcessões para entregar a privados, grupetas de trabalho e mais oportunidade para instalar os seus.

A Linha de Cascais tem características muito particulares. Está historicamente segregada da restante rede ferroviária nacional, tem uma exploração quase autónoma, material circulante próprio e uma tensão elétrica diferente da generalidade da rede. Até agora, funcionava com catenária de 1,5 kV em corrente contínua, caso único no país, estando prevista a passagem para 25 kV, compatível com a restante rede ferroviária.

E convém não apagar a história. A Linha de Cascais já teve uma experiência privada, através da Sociedade Estoril. Quando essa experiência chegou ao fim, a CP herdou uma empresa falida, material circulante degradado e problemas reais na infraestrutura ferroviária. Na gíria, podemos dizer que a linha e os comboios estavam «presos por arames».

Apesar de todas as dificuldades, foi a CP que segurou a operação. Foi a CP que manteve os comboios a circular, com material velho aliás, muito velho, e que, ao longo dos anos, fez um trabalho notável de reengenharia, manutenção e adaptação para garantir um serviço essencial a milhares de passageiros.

> Quando [a experiência privada na linha de Cascais] chegou ao fim, a CP herdou uma empresa falida. A linha e os comboios estavam «presos por arames».

Por isso, é bom lembrar: quando o privado deixou de ter condições, foi o público que salvou a linha. E agora querem modernizá-la com dinheiro público para depois entregar a exploração como se o mérito fosse da concessão.

> Quando o privado deixou de ter condições, foi o público que salvou a linha.

A Linha de Cascais encontra-se em obras de modernização da via, da catenária, da alimentação elétrica e do Parque de Material Circulante de Carcavelos. Isto significa que, dentro de alguns anos, estará naturalmente em melhores condições: infraestrutura renovada, eletrificação compatibilizada com a restante rede e, previsivelmente, material circulante novo ou mais moderno.

E é aqui que entra a estratégia política: avançar agora com uma concessão para, mais tarde, apresentar como mérito dessa concessão aquilo que resultará, sobretudo, do investimento público já lançado ou

previsto.

A melhoria do conforto, da fiabilidade e da disponibilidade dos comboios não virá magicamente do modelo de gestão. Virá da renovação da infraestrutura e da substituição de material circulante que há muito devia ter acontecido. O próprio plano da Linha de Cascais já identificava que o material circulante das séries 3150/3250 tinha ultrapassado, há vários anos, o seu ciclo de vida útil.

> A melhoria do conforto, da fiabilidade e da disponibilidade dos comboios não virá magicamente do modelo de gestão. Virá da renovação da infraestrutura e da substituição de material circulante que há muito devia ter acontecido.

O Governo também já tem em curso o processo de aquisição de novo material circulante para a CP. No total 153 automotoras, das quais 98 urbanas e 55 regionais, um investimento de mil milhões de euros. Portanto, quando os novos comboios chegarem, será fácil dizer: «a concessão funcionou». Mas a verdade é outra: os ganhos decorrerão de decisões de investimento público, lançadas ou preparadas por governos do PS, e não da privatização ou da fragmentação da operação.

O risco é evidente. Pode criar-se uma empresa ou subconcessão à medida, eventualmente pública numa primeira fase, para abrir caminho a uma narrativa política: «a Linha de Cascais é o modelo». Depois, esse mesmo modelo poderá ser usado para justificar novas subconcessões noutros serviços urbanos, como Sintra/Azambuja, Sado ou Porto.

É este o esquema da Direita, engendrado por Miguel Pinto Luz, que tem de ser desmontado desde já.

> O risco é evidente. Pode criar-se uma empresa ou subconcessão à medida, eventualmente pública numa primeira fase, para abrir caminho a uma narrativa política: «a Linha de Cascais é o modelo». Depois, esse mesmo modelo poderá ser usado para justificar novas subconcessões noutros serviços urbanos, como Sintra/Azambuja, Sado ou Porto.

A Direita usa hoje palavras que têm algum efeito na comunicação social e na opinião pública: «reforma», «modernização» e «transformação do país». Mas o que se vê, na prática, é outra coisa: mais burocracia, mais estruturas, mais custos e dezenas de grupos e grupetas de trabalho. Já são 89 em apenas dois anos, com encargos de milhares de euros para o país.

Vamos, então, a esta história.

O atual ministro foi vice-presidente da Câmara Municipal de Cascais e, portanto, colega de vereação do atual presidente da Câmara. Esse mesmo presidente surge agora satisfeito com a eventual concessão da Linha de Cascais.

Onde encaixam aqui a tal reforma e a tal transformação?

Aparentemente, encaixam em mais uma estrutura pública onde quem nomeia são as câmaras, muitas delas ligadas há décadas ao PSD. Isto abre espaço para perpetuar pessoas em funções, criar lugares de acomodação política e alimentar verdadeiros espaços de influência partidária. Pode até vir a ser um porto de abrigo para o atual ministro que, mais cedo ou mais tarde, cairá com estrondo, como cairá este Governo incompetente.

> A Direita usa as palavras «reforma», «modernização» e «transformação do país». Mas o que se vê, na prática, é outra coisa: mais burocracia, mais estruturas, mais custos e 89 grupetas de trabalho em apenas dois anos.

Mas há um ponto essencial que não pode ser esquecido: a médio e longo prazo, uma Linha de Cascais integrada na CP terá sempre mais flexibilidade operacional.

Quando a linha estiver tecnicamente compatível com a restante rede ferroviária nacional, a CP poderá, em caso de necessidade, deslocar material circulante, reforçar a oferta, gerir avarias e ajustar recursos dentro de uma lógica nacional, pública e integrada.

> No fim, vendem ao país a palavra «reforma», mas aquilo que estão a preparar é outra coisa: mais fragmentação, mais custos, menos capacidade pública e mais oportunidades para a Direita instalar os seus.

Pelo contrário, se for criada uma concessão separada, sobretudo com regras próprias, frota própria e contrato fechado, essa flexibilidade diminui. A operação fica mais fragmentada, menos adaptável e mais dependente de contratos, compensações e equilíbrios financeiros.

No fim, vendem ao país a palavra «reforma», mas aquilo que estão a preparar é outra coisa: mais fragmentação, mais custos, menos capacidade pública e mais oportunidades para a Direita instalar os seus.

A grande armadilha é esta: confundir os ganhos da modernização pública com os supostos ganhos da concessão.

E essa narrativa tem de ser desmontada desde já.
