Há viagens em que o destino é o elemento mais importante e outras em que, muito antes da chegada, percebemos que a verdadeira experiência começou no caminho. Viajar de comboio pertence, talvez, a esta segunda categoria. Uma estação ferroviária é simultaneamente um espaço de mobilidade e um lugar de encontros, despedidas e transições. Pessoas chegam e partem, malas atravessam plataformas e os relógios recordam que toda a viagem acontece também no tempo. Quando as portas se fecham e a paisagem começa lentamente a deslocar-se diante da janela, inicia-se uma experiência particular: avançamos no território sem deixarmos de observar aquilo que atravessamos. Num mundo em que a velocidade se tornou frequentemente sinónimo de eficiência, o comboio propõe uma relação diferente com o espaço e com o tempo. Permite chegar, mas também observar, conhecer e interpretar. É precisamente esta combinação que ajuda a compreender por que razão algumas das grandes viagens ferroviárias do mundo ultrapassaram a sua função original de transporte e se transformaram em experiências turísticas, culturais e patrimoniais, adquirindo simultaneamente uma importância crescente no debate sobre mobilidade sustentável.

Poucos meios de transporte permitem acompanhar de forma tão contínua a transformação de um território. Num avião, a paisagem é observada à distância; num automóvel, a atenção encontra-se inevitavelmente condicionada pela estrada e pela condução. No comboio, pelo contrário, o passageiro pode assumir plenamente o papel de observador. As cidades transformam-se em campos, as montanhas dão lugar a vales e pequenas localidades surgem entre destinos mais conhecidos. Esta continuidade espacial permite conhecer não apenas os grandes centros turísticos, mas também territórios intermédios que habitualmente permanecem afastados dos principais circuitos de visitação. A International Union of Railways (UIC, 2025a) enquadra precisamente o turismo ferroviário como uma atividade capaz de articular transporte, património, paisagem, cultura e desenvolvimento dos destinos. O comboio deixa, assim, de constituir apenas o meio utilizado para chegar a determinado lugar: o próprio percurso passa a integrar o produto turístico.

Alguns dos grandes comboios do mundo demonstram claramente esta diversidade. Na Suíça, o Glacier Express e o Bernina Express transformaram a travessia dos Alpes numa experiência turística internacional em que a paisagem constitui parte essencial da viagem. Na Austrália, The Ghan, entre Adelaide e Darwin, e o Indian Pacific, entre Sydney e Perth, permitem compreender a extraordinária dimensão geográfica do continente através de longas travessias terrestres. No Canadá, os percursos ferroviários pelas Montanhas Rochosas

aproximam transporte, turismo e natureza. Na África do Sul, o Blue Train representa outra dimensão deste mercado, associando a ferrovia ao turismo de luxo, enquanto o Maharajas' Express, na Índia, combina referências históricas e culturais com serviços de elevada qualidade. O imaginário do Orient Express acrescenta ainda uma dimensão simbólica: a sua presença na literatura, no cinema e na cultura popular demonstra que um comboio pode ser simultaneamente transporte, património e narrativa. Esta capacidade de transformar deslocação em experiência ajuda a explicar a renovada atenção internacional dedicada ao turismo ferroviário (UIC, 2025b).

Contudo, falar dos comboios do mundo não significa falar apenas de nostalgia. Se algumas linhas preservam a memória ferroviária, outras representam claramente o futuro da mobilidade. O Shinkansen japonês tornou-se uma referência mundial da alta velocidade, associando rapidez, capacidade de transporte e eficiência operacional. Na Europa, redes como o TGV francês modificaram igualmente a geografia das deslocações entre grandes centros urbanos. Esta transformação deverá intensificar-se nos próximos anos. Em novembro de 2025, a European Commission (2025) apresentou um plano para acelerar o desenvolvimento da alta velocidade ferroviária europeia, melhorar as ligações transfronteiriças e reduzir significativamente os tempos de viagem. Entre os exemplos apresentados encontram-se a ligação Berlim–Copenhaga em aproximadamente quatro horas até 2030, Sófia–Atenas em cerca de seis horas até 2035 e o desenvolvimento de melhores ligações entre Paris, Madrid e Lisboa. A estratégia demonstra que a ferrovia é entendida não apenas como infraestrutura de transporte, mas como instrumento de integração económica, territorial e ambiental.

A dimensão ambiental é particularmente importante. O turismo necessita de mobilidade, mas a mobilidade produz impactos que não podem ser ignorados. Neste contexto, o transporte ferroviário apresenta vantagens relevantes, sobretudo quando integrado em redes eletrificadas e utilizado em percursos com procura suficiente. A UIC (2025c) tem reforçado o papel da ferrovia na promoção de formas de mobilidade e turismo mais sustentáveis, salientando a necessidade de combinar eficiência operacional, experiência do passageiro e redução dos impactos ambientais. Isto não significa que qualquer viagem de comboio seja automaticamente sustentável. Construir linhas, túneis, pontes e estações exige materiais, energia e ocupação territorial; produzir eletricidade também pode gerar emissões; e manter redes ferroviárias complexas requer investimento permanente. A sustentabilidade deve, por

isso, ser analisada considerando todo o sistema. Ainda assim, a capacidade de transportar elevados volumes de passageiros de forma energeticamente eficiente torna a ferrovia uma componente estratégica da transição para modelos de mobilidade de menor intensidade carbónica.

Mas o verdadeiro impacto do turismo ferroviário não termina quando o passageiro sai do comboio. Uma estação pode transformar a relação de uma localidade com os visitantes. Uma linha bem integrada pode levar turistas a pequenas cidades, regiões rurais, áreas naturais e comunidades normalmente afastadas dos grandes fluxos turísticos. Restaurantes recebem novos clientes, alojamentos encontram procura, produtores locais alcançam novos mercados e elementos do património cultural ganham visibilidade. O valor económico da ferrovia deve, portanto, ser observado para além da venda de bilhetes. Neste sentido, turismo, mobilidade, gestão e empreendedorismo encontram-se profundamente relacionados. A UIC (2025b) identifica mudanças nos estilos de vida dos turistas, preocupações ambientais, tecnologias de informação, acessibilidade das estações, intermodalidade e sistemas tarifários como fatores determinantes para o desenvolvimento futuro do turismo ferroviário.

Gerir um produto ferroviário contemporâneo implica, consequentemente, gerir uma experiência completa. A viagem começa antes de entrar no comboio. Inicia-se quando o potencial passageiro procura inspiração e informação, continua durante a reserva e a compra do bilhete e prolonga-se na chegada à estação, no embarque, na experiência a bordo, na ligação ao destino e nas atividades realizadas posteriormente no território. Cada etapa influencia a satisfação do viajante. Uma paisagem extraordinária pode perder parte do seu valor turístico quando o sistema de reservas é demasiado complexo; uma ligação ferroviária eficiente pode tornar-se menos atrativa quando não existe informação clara sobre transportes complementares; uma estação pode ser tecnicamente funcional e, simultaneamente, pouco acessível para determinados passageiros. A qualidade do turismo ferroviário depende, por isso, da articulação entre infraestrutura, serviço, informação e experiência.

A transformação digital acrescenta uma nova dimensão a esta realidade. A inovação ferroviária já não acontece apenas nos motores, nas carruagens ou nas linhas de alta velocidade; acontece também no telemóvel do passageiro. Informação em tempo real, bilhética digital, aplicações móveis, sistemas de previsão da procura e ferramentas baseadas em inteligência artificial estão progressivamente a alterar a relação entre viajantes e

operadores. No Future Rail Tourism Workshop, realizado em 2025, a UIC destacou a digitalização da informação, a integração entre diferentes meios de transporte e a utilização de inteligência artificial e ferramentas inteligentes para adaptar produtos turísticos aos diferentes perfis de viajantes (UIC, 2025d). A tecnologia pode, assim, reduzir algumas das principais dificuldades das viagens ferroviárias internacionais, incluindo sistemas tarifários complexos, informação fragmentada e ligações entre operadores distintos.

Contudo, inovar não significa retirar a humanidade da viagem. Pelo contrário, a melhor tecnologia poderá ser precisamente aquela que quase não percebemos que existe: reduz filas, simplifica reservas, antecipa problemas, melhora a acessibilidade e permite que o passageiro utilize o seu tempo naquilo que verdadeiramente interessa: viajar. Esta ideia torna-se especialmente relevante perante o crescimento do interesse pelo slow travel. Existe uma aparente contradição entre investir em comboios cada vez mais rápidos e, simultaneamente, valorizar formas de turismo em que o percurso recupera importância. Mas talvez não exista contradição alguma. Queremos velocidade quando precisamos de chegar rapidamente; queremos tempo quando desejamos verdadeiramente viajar.

Um comboio de alta velocidade pode substituir determinadas deslocações aéreas e aproximar cidades. Um comboio panorâmico pode transformar algumas horas de percurso numa experiência turística. Uma pequena linha histórica pode preservar a memória de uma comunidade. Um comboio noturno pode permitir ao passageiro adormecer num país e acordar noutro. São respostas diferentes para diferentes necessidades de mobilidade, demonstrando que o futuro ferroviário não precisa de escolher entre rapidez e contemplação, mas pode integrar ambas.

Esta diversidade adquire especial relevância no contexto das políticas internacionais contemporâneas. Em 2026, a UNESCO e a UN Tourism reforçaram a sua cooperação para promover um turismo mais sustentável, inclusivo e resiliente, relacionando o desenvolvimento turístico com a proteção do património cultural e natural, a criação de emprego de qualidade e o fortalecimento da resiliência das comunidades (UNESCO, 2026). Quando adequadamente planeado, o turismo ferroviário enquadra-se particularmente bem nesta visão, porque pode estabelecer pontes entre mobilidade, território, cultura, inovação, património e desenvolvimento sustentável.

Talvez seja esta a principal lição dos grandes comboios do mundo. O progresso não significa

necessariamente eliminar o tempo existente entre a partida e a chegada. Pode também significar, atribuir-lhe maior valor. Num mundo marcado por aeroportos, autoestradas, reuniões virtuais, notificações permanentes e decisões instantâneas, continua a existir uma janela diante da qual podemos simplesmente sentar-nos. Lá fora passam montanhas, rios, aldeias, cidades e pessoas que provavelmente nunca voltaremos a ver. O comboio continua, lembrando-nos de que viajar devagar não significa andar para trás. Significa reconhecer que nem todos os minutos passados entre dois lugares representam tempo perdido. Alguns são precisamente aqueles de que nos iremos lembrar.

Referências Bibliográficas

European Commission. (2025). Connecting Europe through high-speed rail. European Commission.

International Union of Railways. (2025a). TopRail tourist-friendly awards. UIC.

International Union of Railways. (2025b). Future Rail Tourism (FRT 2025). UIC.

International Union of Railways. (2025c). UIC TopRail kicks off its 2025 roadmap for rail tourism. UIC.

International Union of Railways. (2025d). Future Rail Tourism Workshop. UIC.

UNESCO. (2026). UNESCO and UN Tourism sign new agreement to boost cooperation on sustainable travel. UNESCO.