

# Infra-Estruturas de Portugal importa de Itália 6,4 milhões de euros em carris

**Ferrovias**  
Carlos Cipriano

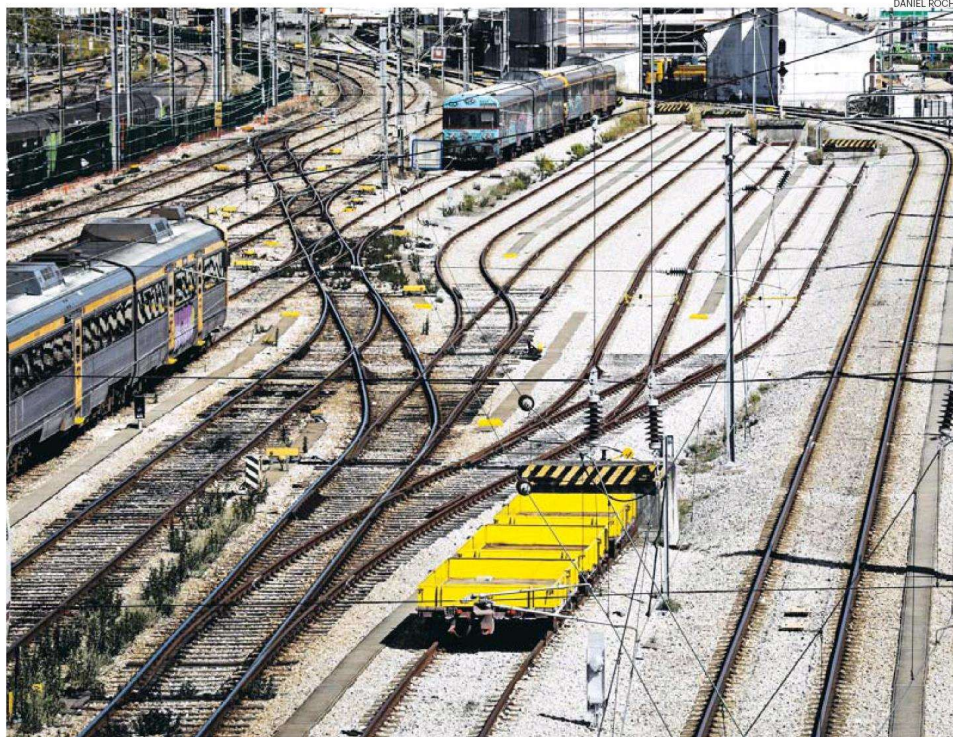
Descarga e transporte de 8600 toneladas de carris obriga a uma complexa operação logística no porto de Lisboa

O primeiro dos três navios aos quais foi adjudicado o transporte de 8600 toneladas de carris chegou esta segunda-feira ao Porto de Lisboa, onde está a proceder à descarga de 3500 toneladas daquele produto que vai ser transportado, em comboio, para o Centro Logístico do Entroncamento, a cargo da Infra-Estruturas de Portugal. Esta operação implica a realização de três comboios durante uma semana.

O segundo navio, que transportará o maior volume de carga, com 4850 toneladas de carril, deverá atracar no Beato (Lisboa) a 26 de Outubro, seguindo-se, a 20 de Janeiro, uma terceira descarga de 1250 toneladas. Os carris serão transportados para o Entroncamento, numa operação a cargo da Medway, que, de acordo com uma fonte da empresa, recorrerá a duas circulações diárias de 12 vagões cada. Serão comboios de aproximadamente 240 metros de comprimento que transportarão 460 toneladas de carril. Está prevista a realização de oito comboios para o transporte do total da carga do primeiro navio.

Em comunicado, a Infra-Estruturas de Portugal faz notar que “se trata de uma operação logística de elevada complexidade, nomeadamente na movimentação dos vagões e recepção técnica do carril”. Além da IP, do Porto de Lisboa e da Medway, está também envolvida a empresa Andrade & Ramos Lda, que é o transitário responsável pela operação logística.

Estas 8600 toneladas de carril correspondem a uma importação no valor de 6,4 milhões de euros, por parte da Infra-Estruturas de Portugal e destinam-se à reabilitação e manutenção da rede ferroviária nacional. O início deste processo foi realizado ainda pela Refer, em 2014, com consulta às empresas Arcelor Mittal Espanha SA, à British Steel France Rails SAS (anteriormente designada por Tata Steel



DANIEL ROCHA

Carris importados destinam-se à reabilitação e manutenção da rede ferroviária nacional

**A designação 54E1 significa que estas barras de aço por onde circulam os comboios pesam 54 quilos por metro. Ao todo são 160 quilómetros de carris que, dispostos lado a lado, perfazem apenas 79,5 quilómetros**

France Rail) e JSW Steel Piombino SpA (que antes se chamava Aferpi – Acciaierie e Ferriere di Piombino SPA). Entre Espanha, França e Itália, a opção recaiu sobre a empresa italiana.

Portugal não fabrica carris e a importação destas pesadas barras de aço para a ferrovia tem custos elevados, pelo que há todo o interesse em beneficiar de economias de escala ao comprar grandes quantidades. Foi isso que a Infra-Estruturas de Portugal fez, fornecendo-se assim de carris suficientes para as suas obras de substituição e reabilitação de vias férreas para os próximos anos.

Desta forma a empresa fornece o carril mais barato aos próprios empreiteiros a quem adjudica as obras do que se estes tivessem de o importar em pequenas quantidades para simples trabalhos de conservação.

É precisamente para obras de conservação que estas 8600 toneladas de carril E54 vão ser utilizadas. Segundo a Infra-Estruturas de Portugal, estas barras de aço serão

aplicadas numa empreitada de reabilitação na linha do Douro, entre Pinhão e Tua, na linha do Alentejo entre Poceirão e Bombel e na linha do Algarve entre Loulé e Faro. Serão também utilizadas para substituir as linhas secundárias da estação de Gaia, bem como na beneficiação da superestrutura em alguns troços da linha de Cascais perto de Algés, Paço de Arcos e Santo Amaro.

Nenhum deste carril se destina ao Ferrovias 2020, mas sim às obras de manutenção pesada que a Infra-Estruturas de Portugal prevê realizar no resto da rede ferroviária.

Fica para o fim o mais interessante. Quanto medem as tais 8600 toneladas de carris, transportados de Itália em três navios? A designação 54E1 significa que estas barras de aço por onde circulam os comboios pesam 54 quilos por metro. Ao todo são 160 quilómetros de carris que, dispostos lado a lado (separados por 1668 milímetros que é a distância da bitola ibérica), perfazem apenas 79,5 quilómetros. Numa via dupla, não chegariam para 40 quilómetros.