



RIO+INFRA

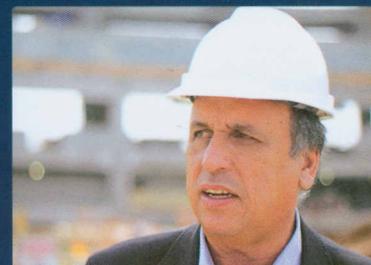
Boa relação entre as três esferas do executivo assegura os investimentos em infraestrutura que irão ficar como herança aos fluminenses, após os megaeventos internacionais. **Rodovias&Vias** foi conferir as principais obras e ações governamentais que prometem um novo Rio para o Brasil, uma vitrine para o mundo.



FERROVIAS
O AVANÇO DAS CONCESSÕES



TCU
AÇÕES EMERGENCIAIS EM DISCUSSÃO



EXCLUSIVA
LUIZ FERNANDO PEZÃO





Vias Concretas

Pavimentação com Sustentabilidade

BRASIL CONCRETAMENTE NOS TRILHOS

Autor: **Ronaldo Vizzoni**, Gerente de Infraestrutura
Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP)

A primeira ferrovia no Brasil data de 1854 e foi construída pelo Barão de Mauá, que participou de mais nove outras. Em 1858 inaugurou-se a segunda ferrovia brasileira, que ligava Cinco Pontas no Recife à Vila do Cabo. Daí para frente, diversas outras ferrovias foram sendo construídas.

Durante os anos da República Velha foi grande a expansão das ferrovias no País, chegando a 29.000 km, tendo o Estado de São Paulo, o maior crescimento, chegando a ter 18 ferrovias.

A tração elétrica embora tenha sido idealizada e planejada em 1922, só foi introduzida em 1930, e em 1938, entrou em operação a tração Diesel/Elétrica.

O transporte ferroviário brasileiro teve papel relevante até então, quando foi perdendo importância durante o Governo Vargas, que priorizou o modal rodoviário.

Em 1859 surgiu no Rio de Janeiro o primeiro bonde movido à tração animal, sendo que 1862 passou-

se a substituir a tração animal por máquinas a tração a vapor, e os bondes se espalharam pela cidade.

Trinta anos mais tarde, em 1892, inaugurou-se a primeira linha de bondes movida à energia (termo) elétrica, e em 1896 foram eletrificadas as primeiras linhas. A partir daí deu-se uma grande expansão dos bondes em diversas cidades, particularmente na cidade de São Paulo. Em 1968 esse meio de transporte público deu adeus às grandes cidades brasileiras.

Após uma ausência de quarenta anos, os bondes estão prestes a ressurgirem nas cidades brasileiras exceto que, agora sob a denominação moderna de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), presentes nos EUA, Canadá, Portugal e em diversos países da Europa e América Latina.

Essa volta vem acompanhada de um processo de construção igualmente moderno, usado em diversos países.

Trata-se de uma plataforma de concreto, onde são fixados os trilhos, por um processo desenvolvido pela ALSTOM, chamado APPITRACK.

Uma vibroacabadora de formas deslizantes vai à frente produzindo a plataforma de concreto, e logo atrás vem um equipamento desenvolvido pela ALSTOM, colocando no concreto ainda fresco, chumbadores que receberão os trilhos.



O processo é todo mecanizado, otimizando dessa forma, sua execução, num tempo muito menor que o sistema tradicional.



A sequência de fotos ilustra todo o processo.

