

ARTIGO REF: 6304

PONTE MAPUTO-KATEMBE: CONSTRUÇÃO, DESAFIOS E PERSPECTIVAS

Silva J. Magaia^(*)

Empresa de Desenvolvimento de Maputo Sul, E.P., Maputo, Moçambique

^(*)*Email:* silva.magaia@maputosul.co.mz

RESUMO

A Ponte Maputo-KaTembe faz parte dum projecto orçado em USD 875 Milhões financiado através dum crédito concessional do Eximbank da China. O projecto inclui para além da ponte cerca de 180 km de estradas no extremo sul da Província de Maputo, que por sua vez incorporam pequenas pontes e viadutos no atravessamento de rios e vias férreas. Uma vez concluído, o projecto vai reforçar o turismo na região e as trocas comerciais com os países vizinhos no extremo sul, particularmente a África do Sul e a Swazilândia.

A ponte é constituída por dois viadutos de acesso em betão pré-esforçado, Figura 1, um em cada margem, com extensões que rondam pouco mais de 1 km. A parte central sobre a Baía de Maputo terá uma estrutura metálica com um vão livre de 680 metros, o que fará desta a maior ponte suspensa em África e a 53ª no Mundo. O tabuleiro central atravessa a baía deixando um gabarito de 60 metros a partir do nível das águas do mar, para não interferir com a navegação.



Fig. 1 - Vista geral da ponte Maputo-KaTembe

O caixão metálico que constitui o tabuleiro da ponte principal apoia-se em duas torres gigantes em cada extremidade, cada uma com mais de 135 metros de altura. A torre norte encontra-se apoiada sobre uma fundação de estacas que vão até à profundidade de 97 metros, enquanto na torre sul a profundidade das estacas é de 110 metros. O caixão metálico é sustentado por pendurais verticais amarrados na sua parte superior nos cabos de suspensão. Por sua vez, os dois cabos principais serão fixados em dois enormes blocos de ancoragem, um em cada margem.

Para além da descrição das componentes principais da ponte e dos progressos registados até à data, nesta apresentação descreve-se a metodologia de construção, o processo de controlo de qualidade e os desafios enfrentados. Importa destacar para além da complexidade tecnológica do projecto, os enormes desafios derivados da localização dos acessos à ponte num meio urbano fortemente ocupado, o que tornou a aquisição de áreas de trabalho numa verdadeira obra de engenharia. A presença de habitações maioritariamente espontâneas, de actividades económicas altamente sensíveis tais como o Porto de Maputo, o feixe ferroviário dos CFM, a faixa de aproximação ao Aeroporto Internacional de Maputo, bem como de infraestruturas e serviços públicos como condutas de água, cabos de fibra-óptica, linhas de energia de alta tensão e a instabilidade do talude da Malanga, tornaram-se em factores importantes a ter em conta na execução da obra.

A apresentação termina referindo-se às perspectivas de desenvolvimento regional que se prevê alavancar com a implementação deste grandioso empreendimento.

REFERÊNCIAS

- [1]-CRBC (2015), Mozambique Maputo-KaTembe and North Link Roads Project-Construction Documents Design.
- [2]-CRBC (2016), Method Statements for Mozambique Maputo-KaTembe and North Link Roads.
- [3]-SATCC, Draft Standard Specifications for Roads and Bridge Works, September 1998, Reprinted July 2001.
- [4]-SATCC, Draft Code of Practice for the Design of Roads, Bridges and Culverts, September 1998, Reprinted July 2001.
- [5]-FIDIC, Conditions of Contract for EPC/Turkey Projects, First Edition 1999.
- [6]-Magaia, S, Celebration of the Mozambique Engineers Society Day, 2016.
- [7]-Nzungu, B et al, Celebration of the 5th year of Maputo Development Company, 2015.
- [8]-Noticias Journal (2017), CRBC and Maputo Sul launches guide rope.