



Engineering Structures for Life



TRANSPORTES - ESTRADAS

Terceira Circular de Trípoli

SOBRE

A Terceira Circular de Trípoli consiste num anel rodoviário da capital da Líbia, de vital importância para as comunicações do tráfego ligeiro e pesado da cidade.

O projeto desenvolve-se numa extensão aproximada de 24 km e visa estabelecer a ligação com o segundo anel rodoviário (2nd Ring Road), no lado oeste de Trípoli e a Al Fatah Road, estrada marginal na zona nordeste de Trípoli. A plataforma viária corrente comporta 2x3 vias, perfazendo um total de 30,60 m de largura.

O âmbito inicial dos trabalhos consistiu em coordenar e reformular o projeto de execução existente, nas suas diversas especialidades, no sentido de otimizar as soluções no sentido da economia, de exequibilidade e da funcionalidade. Entre as alterações pretendidas, destaca-se a reformulação das Obras de Arte para utilizar elementos pré-fabricados, em betão, e a utilização de sistemas alternativos para os muros de suporte.

Projeto das Obras de Arte

As obras de arte, estruturalmente, dividem-se em dois grupos: obras correntes e viadutos. As obras correntes são compostas por 3 ou 4 vãos e por pilares de secção retangular, constante em altura. O tabuleiro é composto por vigas pré-fabricadas pré-esforçadas I160 ou I90, com vãos até 30 m e pré-lajes pré-fabricadas. Nos viadutos, recorreu-se igualmente a soluções pré-fabricadas para o tabuleiro. O número de

FACTOS

Ano: 2007-2011

Cliente: LBCD – Lybian-Brazilian Construction & Development (Odebrecht e UDHC)

Serviços: Projeto de execução, Engenharia de estruturas, Projeto de fundações, Pontes e Viadutos, Projeto Rodoviário, Pavimento, Sinalização, Iluminação, Engenharia geotécnica, Estudos geológicos e geotécnicos, Escavações e Terraplenagens, Coordenação geral das especialidades, Consultoria e assistência técnica em obra

EQUIPA

António Campos e Matos
Sérgio Cunha
Ricardo Leite
Miguel Domingues

LOCALIZAÇÃO

Trípoli, Líbia

vãos varia entre 7 e 11, tendo-se aplicado pré-esforço de continuidade. Os pilares assumem uma geometria singular, especificamente desenvolvida para proporcionar uma marca comum a todo o projeto. As fundações são sempre indiretas, por estacas.

Os nós IC12 e IC13, de ligação à via de acesso ao aeroporto, bem como o trecho que os une, são elevados e exigiram cerca de 100.000 m² de tabuleiro, distribuídos por múltiplas estruturas. O viaduto IC13-2, com 7 vãos e 334 m de extensão, destaca-se dos restantes ao recorrer a vigas caixão *in situ*, com vãos até 52 m. A importância desta obra, no desnivelamento da TRR com a via de acesso ao aeroporto, foi sublinhada por uma solução estética particular para os pilares.

Todos os elementos de betão pré-fabricado foram produzidos no estaleiro da obra, construído especificamente para o efeito.

MAIS IMAGENS

