

ORESUND – A JUNÇÃO DINAMARCA-SUÉCIA

PRIMÓRDIOS DO PROJETO - Em 1991, os governos da Dinamarca e da Suécia acordaram em construir uma ponte para conectar os dois países pelo estreito de Oresund. Posteriormente os dois parlamentos ratificaram o acordo e aprovaram o projeto a ser completado até 1994. A conexão Oresund com 16 km de extensão entre a Suécia e a Dinamarca está agora concluída. Às 6 horas da manhã de 14 de agosto de 1999, foi colocada a secção final da ponte pelo guindaste flutuante "Svanen". Seis horas depois, a Princesa Real Victoria da Suécia e o Príncipe Frederik da Dinamarca se encontraram na ponte para consolidar o grande acontecimento, um marco para o fato de que Dinamarca e Suécia mais uma vez estavam unidas, 7.000 anos depois da Idade de Gelo quando elas eram um mesmo território. A Ponte de Oresund é a única das grandes pontes do mundo que permite o tráfego rodo-ferroviário.

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

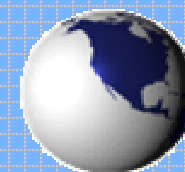
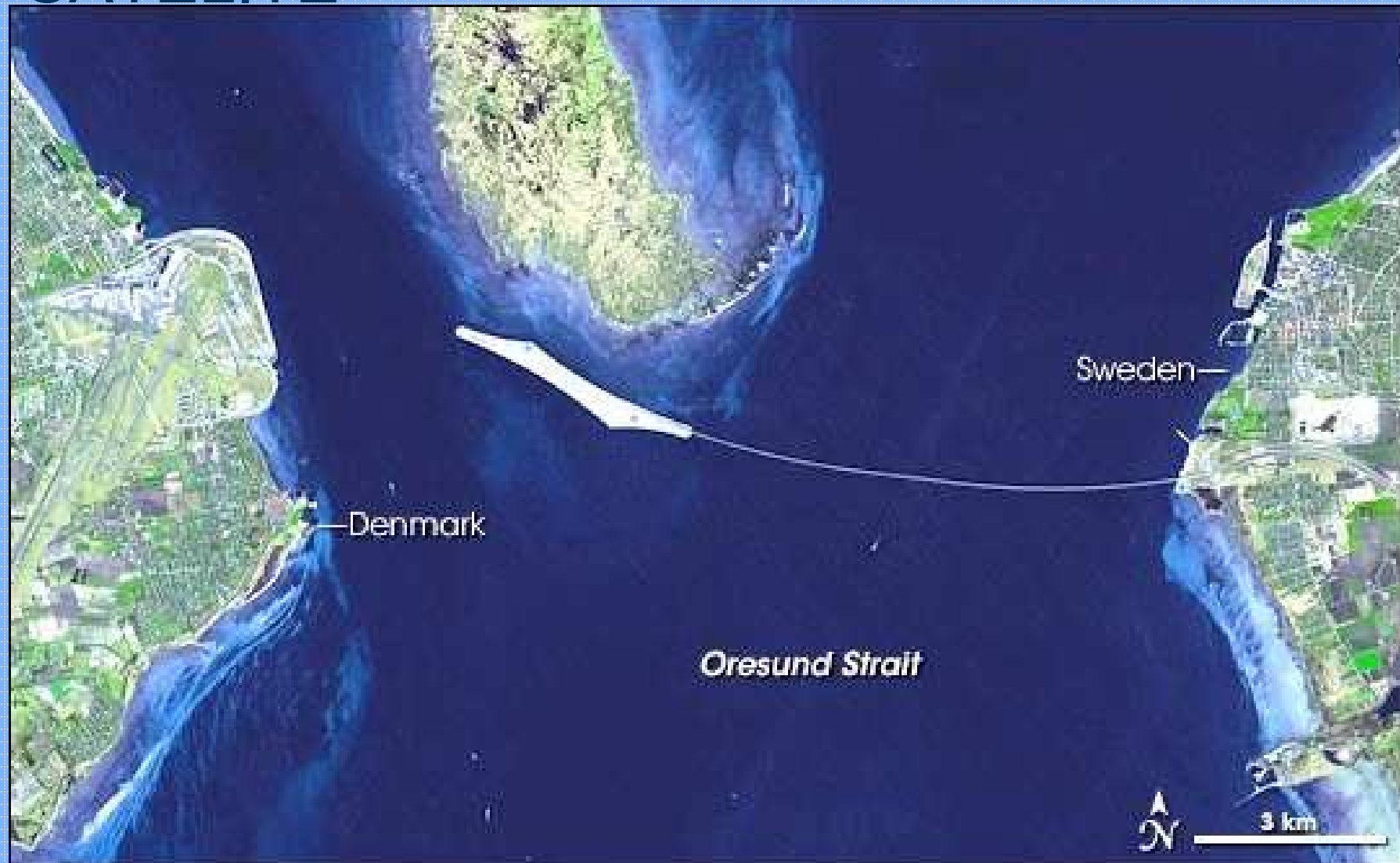


IMAGEM DE SATÉLITE





No ano 2000 foi posta em operação a VIA de comunicação de 16 Km. entre as cidades de Copenhague (Dinamarca) e Malmö (Suécia), através do estreito de Øresund, tornando realidade um sonho de mais de um século.

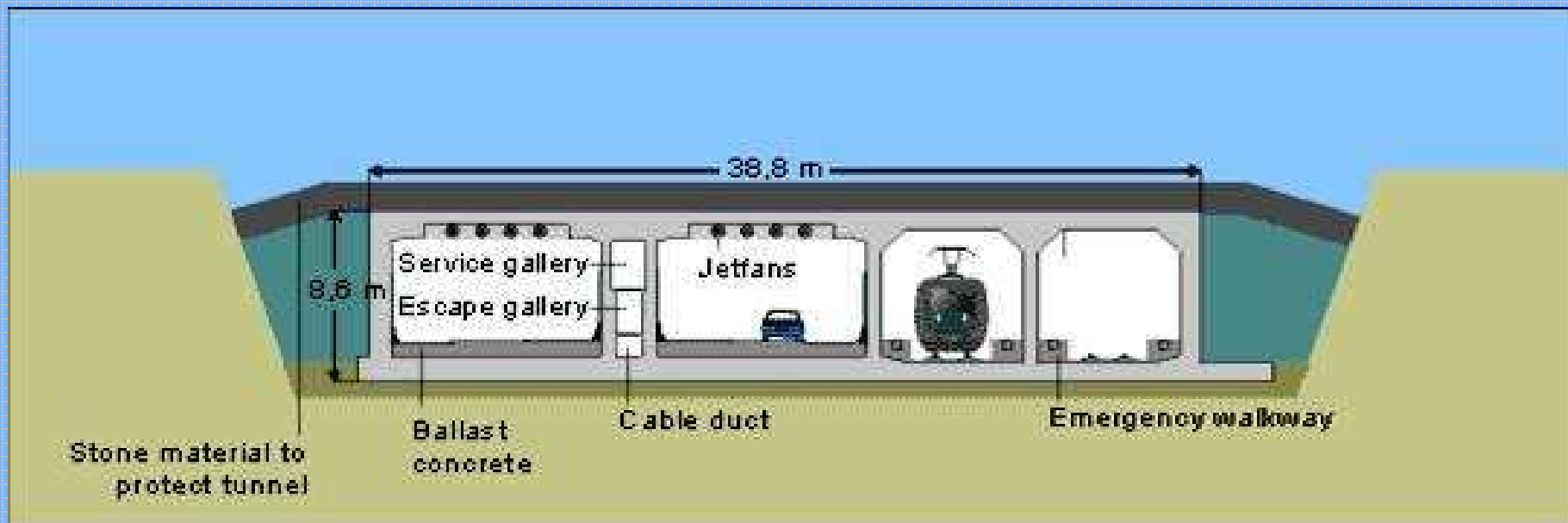


A ponte, ou deveria chamar-se túnel,
passa por baixo do mar para permitir o
tráfego de embarcações na superfície.
Metade dela encontra-se submersa.
Esta vista panorâmica, foi tomada a partir
da Suécia.

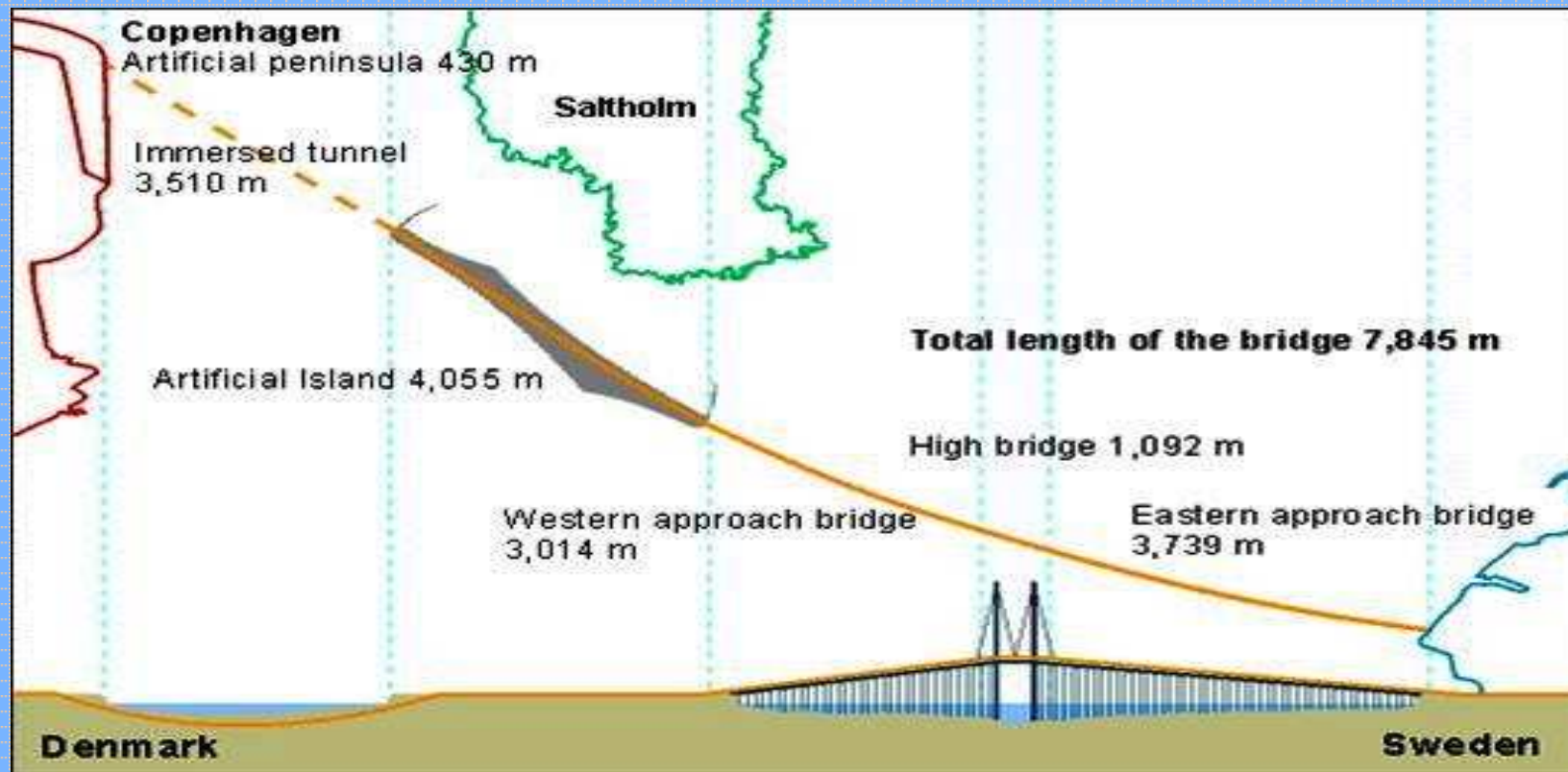


Com um custo total de 1.500 milhões de dólares, o grandioso projeto teve sua execução iniciada em 1991 com um acordo 50/50 entre os dois países, e concluído em apenas 9 anos.

Foi desenvolvida uma inovadora técnica na construção, desenhada para minimizar as adversas condições climáticas escandinavas. Foram construídos 20 imensos segmentos de túnel, com 176 metros de comprimento, com 38,65m. de largura e 8,55m. de altura. Os segmentos de túnel foram rebocados desde o pátio de fabricação. Uma vez posicionado cada segmento com precisa exatidão, mediante a tecnologia GPS, procedia-se a imersão do mesmo, colocando-o sobre uma base granular previamente preparada e nivelada no fundo do mar. Desta forma uma parte reta de 3.520 m. estava construída. Uma vez vedadas as juntas por mergulhadores, progressivamente foi procedida a secagem do interior do conduto.



A estrada contém uma auto-pista e uma ferrovia, e consiste de um conjunto de ponte de 6.7 Km., com estrutura mista de aço e concreto protendido. O projeto se baseou na mais avançada tecnologia, visando garantir uma durabilidade de 100 anos sob as mais severas condições ambientais. A Øresund também tem um trecho em túnel submerso de mais de 4 Km., e outro trecho intermediário construído sobre uma grande ilha artificial.



clique



FASES DA CONSTRUÇÃO











Este conjunto foi projetado para suportar temperaturas inferiores aos 20° graus negativos, a alta salinidade imposta pela atmosfera marinha e a possível colisão de navios ou de impactos do gelo. O emprego da mais alta tecnologia e de um concreto especial, o H-50, deverá garantir uma prevista vida útil de cem anos no agressivo ambiente climático existente nos mares do Norte e Báltico. Para tais condições extremas, com tais baixas temperaturas, recorreu-se para a tecnologia espanhola. Os 49 tabuleiros que constituem a totalidade dos vãos de aproximação para a ponte, foram construídas no ensolarado povoado de Real Porto. A empresa espanhola Dragados Offshore foi a encarregada de construí-los e transportá-los por via marítima até a costa sueca.





Copyright 2000 © Øresundsbro Konsortiet

bridgephoto.dk



Bridgephoto.dk







www.finnholler.dk - copyright



© BridgePhoto.dk



INTERIOR DO TÚNEL



© BridgePhoto.dk





O ESTREITO DE ØRESUND -
1870

Imagens : internet/google

formatação : komar

Hospedado por: www.guiadaobra.net

20 de agosto de 2007