



Prix Caquot 2007



**José Luis
Câncio Martins**

Jeudi 20 mars 2008

► José Luis Câncio Martins



José Luis Câncio Martins est né à Sintra au Portugal le 13 mars 1936.

Il est ingénieur civil, Directeur général du bureau J.L. Câncio Martins - Projectos de Estruturas Lda.

Il a également une activité universitaire ; il a enseigné le « module Ponts » à la Faculté de Sciences et de Technologie de l'Université de Coimbra.

José Luis Câncio Martins a été Membre du Conseil Supérieur des Travaux Publics rattaché au Ministère des Travaux Publics

En tant que concepteur, il a réalisé plus de 150 projets de ponts et viaducs, ainsi que des projets de structures à des fins industrielles, commerciales, sportives et résidentielles.

Projets les plus représentatifs :

[Pont international sur le fleuve Guadiana](#)



L'ouvrage permet le franchissement du fleuve Guadiana. Il établit la liaison routière entre le Portugal et l'Espagne.

Le pont du Guadiana est un pont à haubans en béton précontraint à cinq travées.

Le tablier est une poutre-caisson à deux âmes fortement inclinées de 35 cm d'épaisseur. La rigidité transversale du caisson est assurée tous les 4,50 m par quatre bracons en béton.



Pont de Viana do Castelo



L'ouvrage est un pont autoroutier qui franchit le fleuve Lima à proximité de la ville de Viana do Castelo.

Il s'agit d'un pont continu, doté de quarante-quatre travées dont quarante-deux ayant une portée de 50 m et deux travées de rive de 40 m.

Chaque travée est constituée de deux poutres espacées transversalement de 16 m, préfabriquées par éléments longs de 16 m assemblés par précontrainte après remplissage des joints entre les tronçons.

L'ouvrage est continu et ne comporte de joints de dilatation que sur les deux coulées.



Pont de l'Amitié sur la Mer de Chine



L'ouvrage est un pont autoroutier destiné à relier Macao à l'île de Taipa.

Totalisant une longueur de 4 300 m, le pont est constitué d'une succession de travées de 32 m de portée et d'un tablier comportant six poutres reliées entre elles par l'hourdis supérieur. Le franchissement des deux chenaux de navigation exige une travée trois fois plus large, ce qui a été réalisé avec la suppression de deux piles, remplacées par une structure haubanée d'appui des chevêtres.

Le manque d'espace pour l'installation du chantier a justifié l'option de la préfabrication en Chine.

Pont mixte sur le fleuve Lima à Viana do Castelo



L'ouvrage est un pont mixte rail-route permettant le franchissement du fleuve Lima.

Le pont a été construit par l'Entreprise G. EIFFEL & Cie et mis en service en 1878.

Il s'agit d'un pont à dix travées dont huit travées centrales de 58 m et deux travées de rive de 47 m.

Le tablier est un caisson en treillis de 7,5 m de haut et 5,3 m de large, en fer poudlé.

Pour faire face à l'augmentation des charges ferroviaires, les âmes ont été renforcées au moyen d'une précontrainte continue avec ancrages au sol. La précontrainte installée équilibre pratiquement les charges permanentes, ce qui permet une augmentation très considérable des surcharges.

Viaduc de Santa Apolonia



L'ouvrage permet le franchissement du faisceau de voies ferrées de la gare de Santa Apolónia à Lisbonne.

Le profil en travers comporte deux chaussées à deux voies de circulation et deux trottoirs.

Il s'agit d'un viaduc avec une seule travée haubanée construite par encorbellements successifs.

Pont Salgueiro Maia sur le Tage à Santarém



L'ouvrage est un pont autoroutier permettant le franchissement du Tage près de la ville de Santarém, à 100 km au nord de Lisbonne. Le pont se prolonge sur les deux rives en viaduc pour assurer l'évacuation des crues les plus importantes.

Le pont est un pont à haubans en béton précontraint à sept travées avec suspension axiale.

Le tablier du pont et les viaducs ont la même section.

Pont sur la rivière Douro à Entre-os-Rios

L'ouvrage est un pont autoroutier permettant le franchissement du fleuve Douro. Ce pont a été construit pour remplacer un pont métallique du XIXème siècle détruit par des crues exceptionnelles.

Il s'agit d'un pont continu à huit travées en béton précontraint construit par encorbellements successifs pour voussoir coulés en place.



Viaduc du Barranco da Vinha



Situé sur l'autoroute A2 près de l'Algarve, le viaduc assure le franchissement du Barranco da Vinha.

L'ouvrage est un pont en béton précontraint constitué de deux demi-tabliers indépendants construits avec un cintre auto-lanceur.

Chaque tablier, de hauteur constante, est constitué d'une dalle à deux nervures de 0,60 m d'épaisseur.

Viaduc du Loureiro



L'ouvrage supporte l'autoroute A10 sur la rivière du Loureiro à plus de 100 m de hauteur.

Le viaduc comporte deux ouvrages indépendants accolés, portant chacun une chaussée unidirectionnelle à trois voies de circulation. L'ouvrage est une structure continue, longue de 1 050 m, sans joint de dilatation entre les culées.

Dans les deux culées, des amortisseurs hydrauliques ont été installés pour limiter les déplacements et les efforts en cas de séisme.