

Ponte rainha D. Amélia



A Ponte Rainha D. Amélia, também conhecida por Ponte D. Amélia, é uma antiga ponte ferroviária portuguesa, que foi convertida para uso rodoviário. Inaugurada em 14 de Janeiro de 1904, foi substituída, em 2001, pela Nova Ponte D. Amélia.

Caracterização

O seu nome é em homenagem à Rainha D. Amélia.

As peças metálicas da ponte foram feitas pela fábrica Fille Lilles, que também construiu as pontes de Muge e da Vala da Azambuja; A construção das peças foi supervisionada pelo engenheiro Audouard, que detinha uma boa reputação neste tipo de projetos.

O projeto original, datado de 1901, descreve a ponte como estando assente sobre 13 pilares e 2 encontros, formando 14 vãos de 60 metros, totalizando 840 metros.

O contravento foi previsto inferior e horizontal, e a sobrecarga utilizada baseou-se no peso de uma locomotiva e o seu tender correspondente. O coeficiente de resistência para os banzos foi calculado em 9, e, para as rotundas e carlingas, 7,5; O coeficiente de trabalho adotado ao lançamento foi 9. O cálculo dos momentos de flexão foi efetuado segundo o método de Clapeyron, e a curva involtória dos máximos momentos foi determinada pela construção das parábolas dos momentos, as secções transversais das madres, e os seus respectivos momentos de inércia e módulos de resistência. A viga foi verificada pelo processo do engenheiro Xavier Cordeiro.

Pilares e encontros

Os pilares, fundados a ar comprimido, com caixões de ferro preenchidos com formigão hidráulico composto por pedra calcária da quinta Subserra, de Alhandra, deveriam ter 10 metros acima da água, de forma a ultrapassar os níveis reportados nas cheias de 1876, que fizeram as águas subir cerca de 5 metros.

As alturas do soco, do fuste e do capitel são, respectivamente, 1,50, 8,065 e 0,50 metros; a espessura junto ao soco é de 3,064 metros e, no colo, de 2,50 metros, com um jorramento de 0,035 metros. O paramento das faces planas é composto por fiadas de enxilharia, tendo o revestimento sido construído com silhares e juntouros; o revestimento dos talhantes de secção semicircular foi feito com cantaria de almofadado rústico, e os encontros, de alvenaria hidráulica. Os cunhais e cimalha são compostos por cantaria, feita de calcário cinzento azulado das pedreiras de Rio de Mouro. A construção dos pilares e dos encontros foi executada pelo engenheiro Reynaud.

Tabuleiro

A viga do tabuleiro, em aço macio, em quádrupla rótula reforçada com prumos nos nós, encontra-se fixa no pilar central, podendo dilatar-se para os dois extremos, sobre os rolos respectivos; as duas madres, com 6,717 metros de altura, encontram-se distanciadas a 5,040 metros, e ligadas entre si por meio de contraventamentos, de forma a reforçá-las e evitar a sua deformação. O tabuleiro, inferior, inclui carlingas com 5,040 metros de largura e que se distanciam 3,333 metros entre si, e que estão travadas por longarinas, situadas a intervalos de 1,8 metros.

História

Planeamento, construção e inauguração

Esta estrutura veio substituir uma ponte de carácter provisório, de metal e madeira, que tinha sido construída aproveitando peças de uma antiga ponte da Linha do Norte, sobre o Rio Vouga.

Foi esboçada pelo engenheiro António de Vasconcellos Porto em 1901, tendo, em Julho de 1902, sido batida a primeira estaca, como ato cerimonial para o início da construção desta ponte; nos finais desse ano, as peças para o primeiro tramo já se encontravam a caminho de Lisboa, vindas das oficinas da sociedade Fille Lilles, e, nos inícios do ano seguinte, o quinto pilar já tinha sido entregue pela respectiva ponte construtora. Em Abril, já tinham sido colocados 8 pilares, e montadas 3 secções do tabuleiro; e, em Setembro, já se previa que a ponte estaria concluída em Novembro desse ano. Em Outubro, já tinham sido corridos os 11º e 12º tramos, encontrando-se em construção os dois seguintes, e, no mês seguinte, já tinha sido instalada a via desde a ponte até à Estação de Vendas Novas. Em Dezembro, já se tinham iniciado as inspeções de via em toda a Linha de Vendas Novas, tendo a abertura ao serviço sido prevista para 1 de Janeiro

A Ponte Rainha D. Amélia possuiu, na altura da sua construção, o título da ponte ferroviária mais extensa da Península Ibérica. O autor foi elogiado pelo Conselho Técnico de Obras Públicas, devido à perfeição com que elaborou este projecto. À inauguração, a 14 de Janeiro de 1904, assistiu o rei D. Carlos, esposo da patrona. A Linha de Vendas Novas, entre Setil, na Linha do Norte, e Vendas Novas, na Linha do Alentejo, entrou ao serviço em 15 de Janeiro de 1904.

Adaptação para uso rodoviário

Após a construção na década de 1980 de uma nova ponte ferroviária, que a substituiu, a reafecção desta ponte para uso rodoviário local foi repetidamente reclamada; no verão de 1996, o então secretário de Estado das Obras Públicas, Crisóstomo Teixeira, prometeu a obra para 1997. Previa-se em finais de 1996, ainda em fase de estudos, que a circulação fosse em via única semaforizada, estando por averiguar a capacidade de carga para trânsito pesado.

As câmaras envolvidas, Cartaxo e Salvaterra de Magos, previam gastar respetivamente 14 M\$ e 18 M\$ em acessos.

Em 2001 foi finalmente alvo de obras e reconvertida para tráfego automóvel e pedonal, ligando deste modo, Muge, no concelho de Salvaterra de Magos, e Porto de Muge, no concelho do Cartaxo, bem como a localidade de Valada, que, antes desta ligação, ficava frequentemente isolada em períodos de cheia.