



PONTE NO RIO SÃO FRANCISCO / PAULO AFONSO
ARCO TRIARTICULADO EM TRELIÇA
Établissements Eiffel - 1959

Prof. Eduardo C. S.
Thomaz
Notas de aula

1868 - CACHOEIRA DE PAULO AFONSO RIO SÃO FRANCISCO



*CACHOEIRA DE PAULO AFONSO. RIO S. FRANCISCO (CHEIO)
PROV. DE ALAGOAS
BRAZIL.*

PHOT. DE A. RIEDEL.

PHOT. DE A. RIEDEL.

*CACHOEIRA DE PAULO AFONSO. RIO S. FRANCISCO (CHEIO)
PROV. DE ALAGOAS
BRAZIL.*

1859 - VISITA DE DOM PEDRO II

1869 - PLACA da PROVÍNCIA DE ALAGOAS



PHOT. DE A. REDEL

*MEMORIA DE S.M.O IMPERADOR. (CACHOEIRA DE PAULO AFFONSO)
PROV. DE ALAGOAS
BRAZIL.*

**MEMORIA DE S.M.O IMPERADOR. (CACHOEIRA DE PAULO AFFONSO)
PROV. DE ALAGOAS
BRAZIL.**

ZOOM



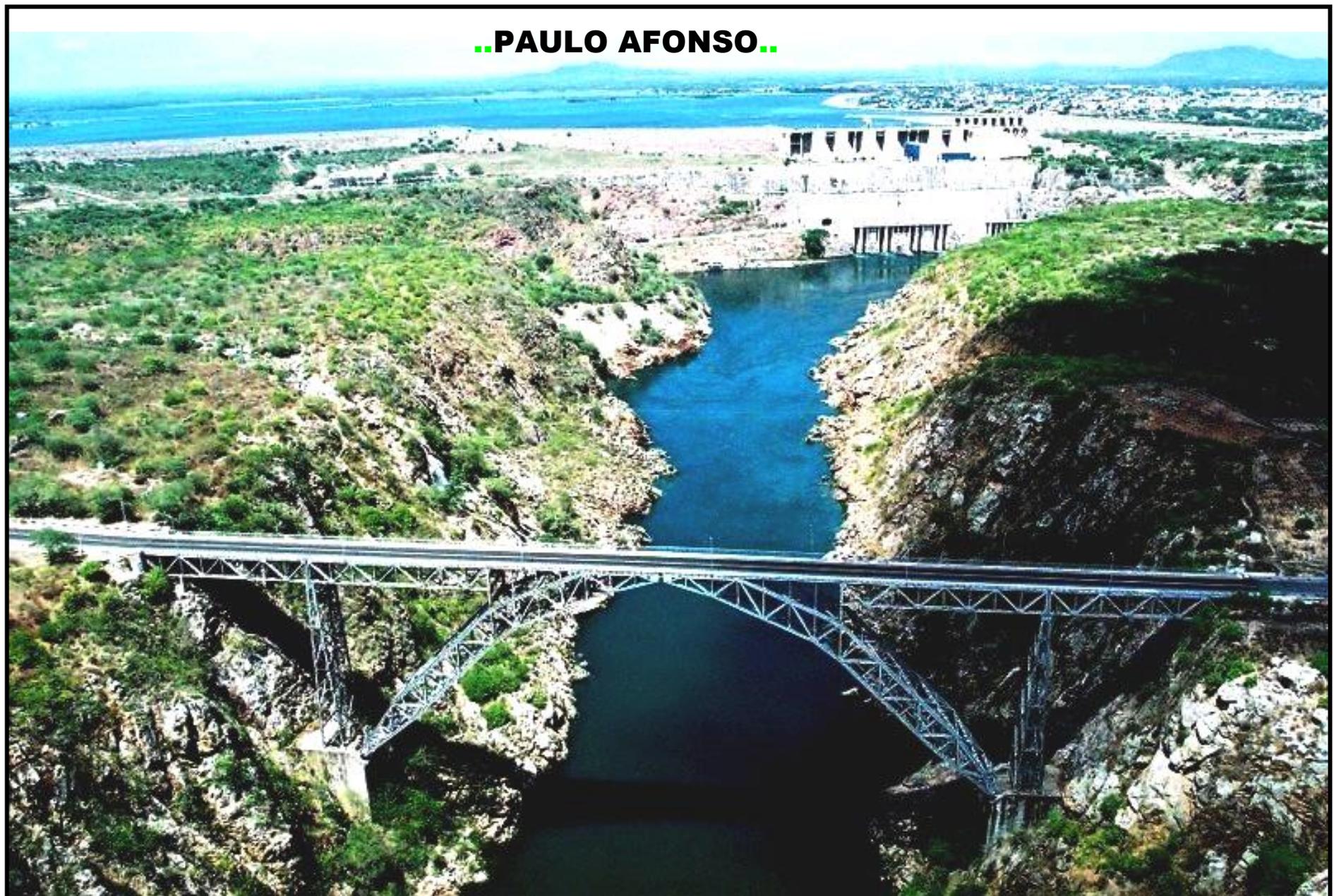
PONTE NO RIO SÃO FRANCISCO - ARCO TRIARTICULADO - 1959

PRÓXIMO DA USINA DE PAULO AFONSO

ESTRUTURA METÁLICA EM TRELIÇA projetada e fabricada na FRANÇA em 1948
pela firma Établissements Eiffel , só foi montada em 1958 / 1959 .

Comprimento = 240m ; Vão do Arco = 144 m

Flecha do arco = 49 m ; Largura = 10,40m

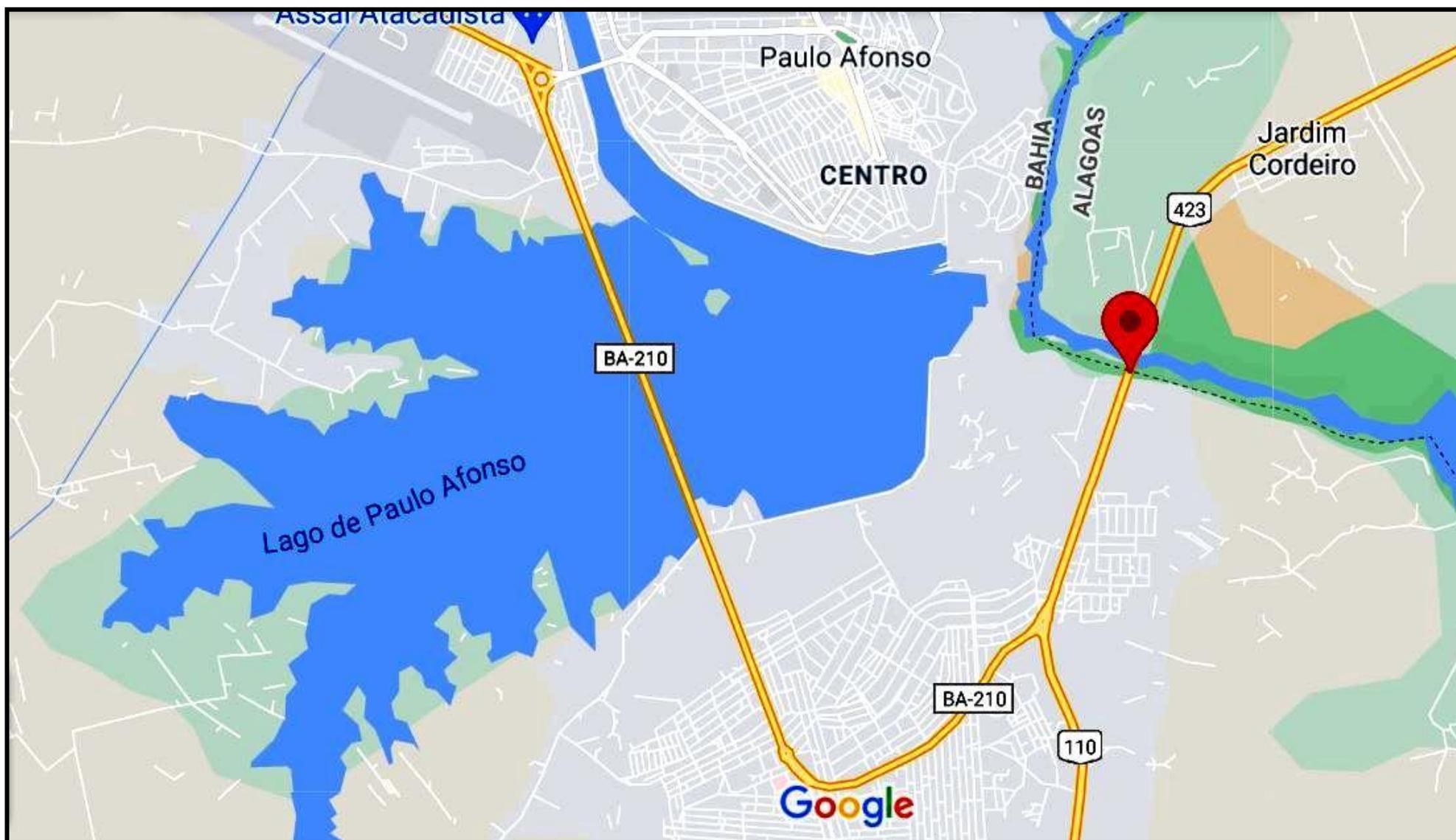


..PAULO AFONSO..

PONTE NO RIO SÃO FRANCISCO - ARCO TRIARTICULADO - 1959

Localização

COORDENADAS = 9 25 15.13 S 38 11 53.48 W



PONTE NO RIO SÃO FRANCISCO - PRÓXIMO da USINA DE PAULO AFONSO

COORDENADAS = 9 25 15.13 S 38 11 53.48 W



PONTE NO RIO SÃO FRANCISCO - ZOOM



Foto Ricardo Drummond

PONTE NO RIO SÃO FRANCISCO - ZOOM



Olhando da Ponte para a Usina de Paulo Afonso



FOTO GOOGLE 2018

VÍDEOS

<https://www.youtube.com/watch?v=D5HsXY3Z-fA>

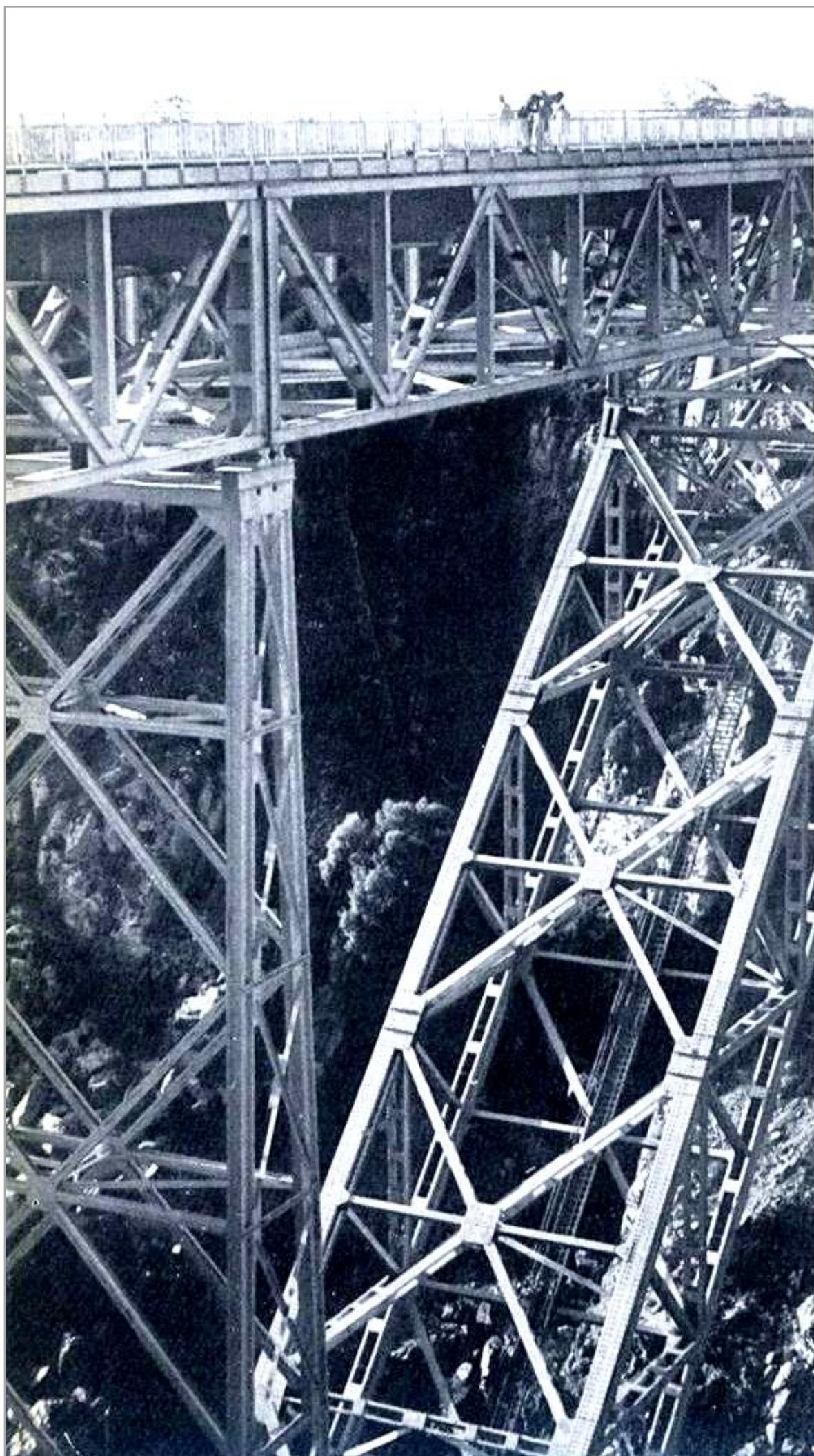


<https://www.youtube.com/watch?v=1J0WG9Im0-0>



1960 - REVISTA " BRASIL CONSTRÓI "

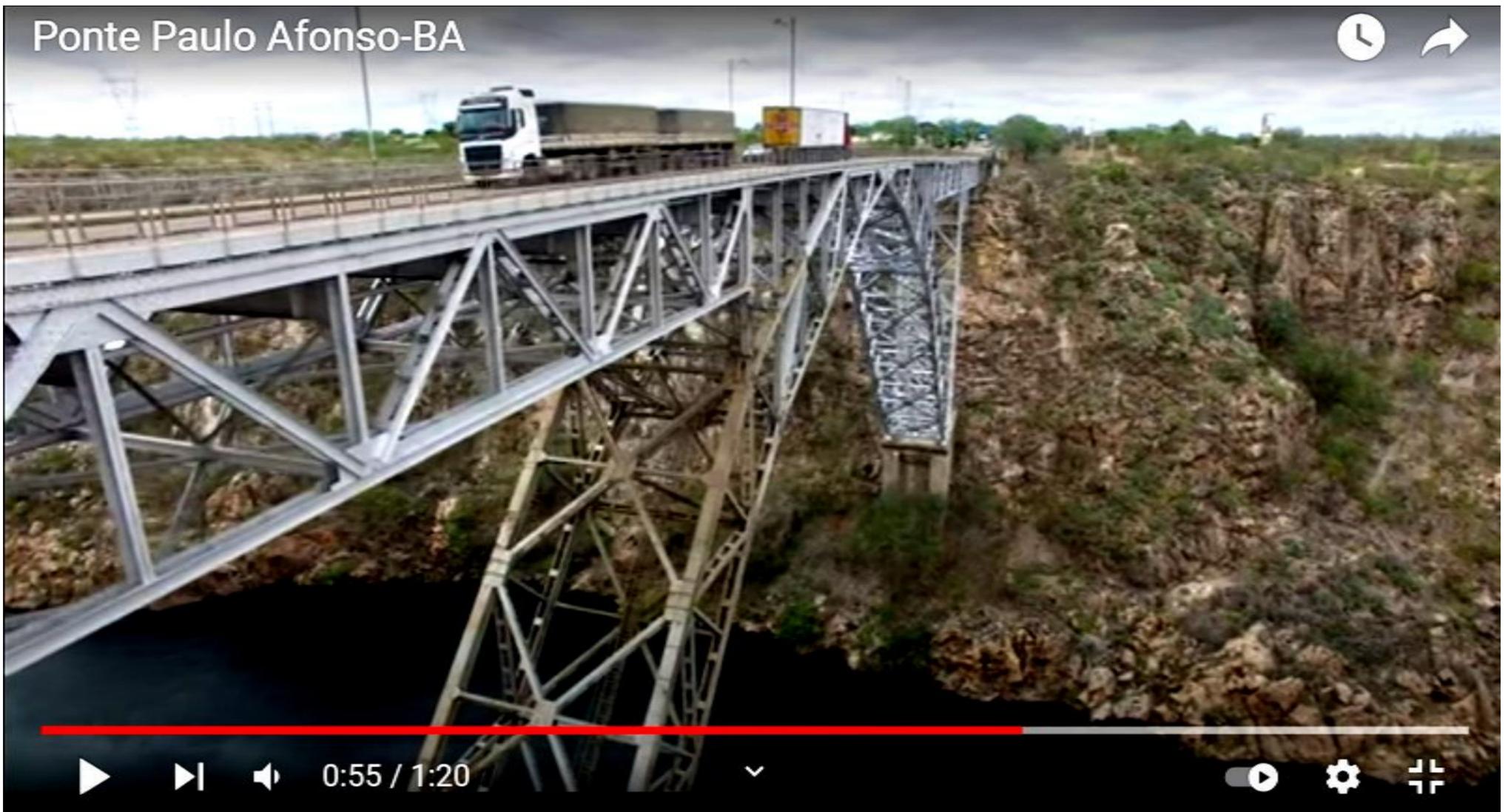
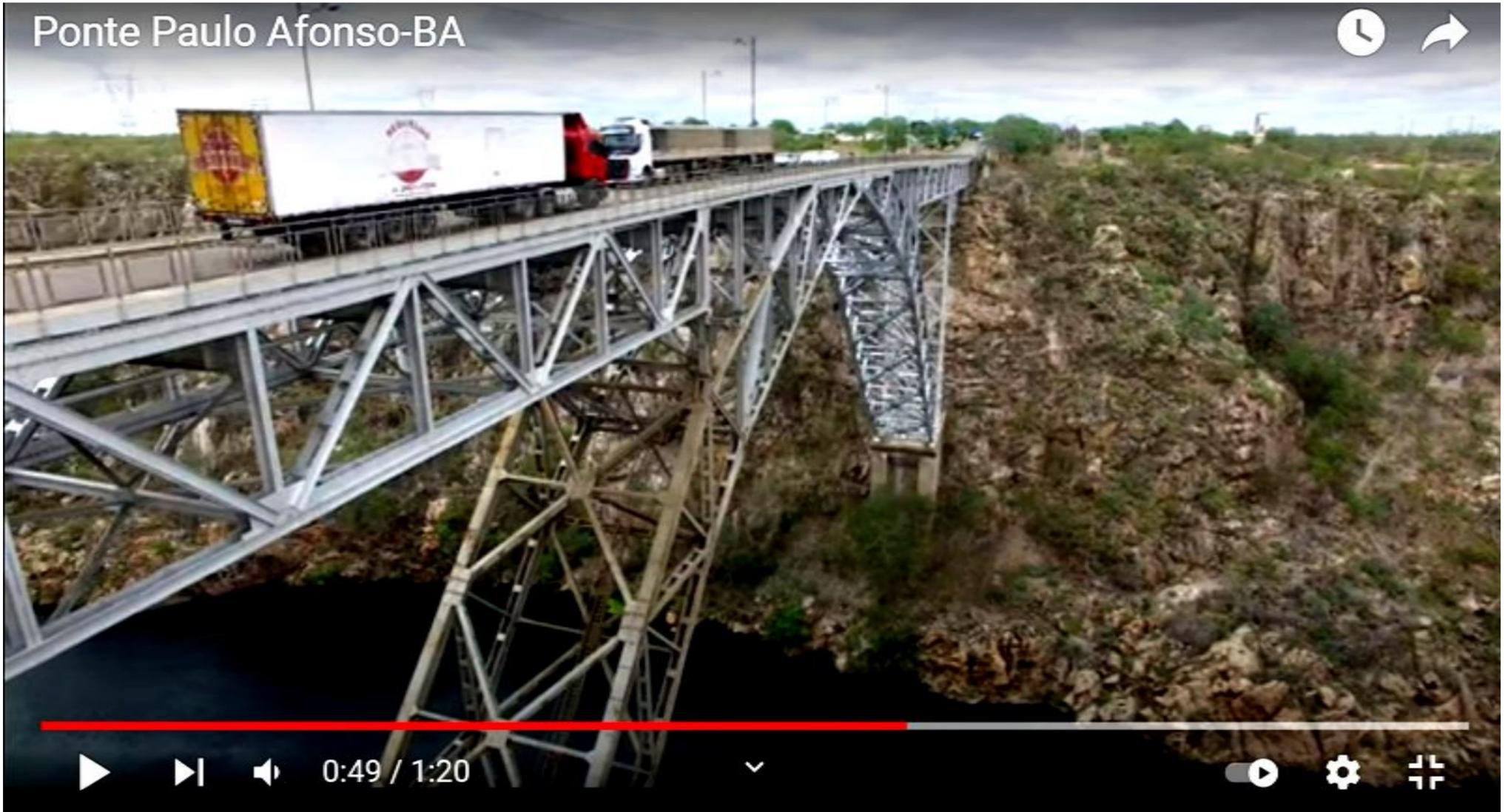
Estrutura metálica da moderna ponte rodoviária sobre o Rio São Francisco, à jusante da cachoeira de Paulo Afonso.



UM APOIO DO ARCO - JUMP



TREM TIPO = UMA CARRETA EM CADA PISTA NO CENTRO DA PONTE



REBITES



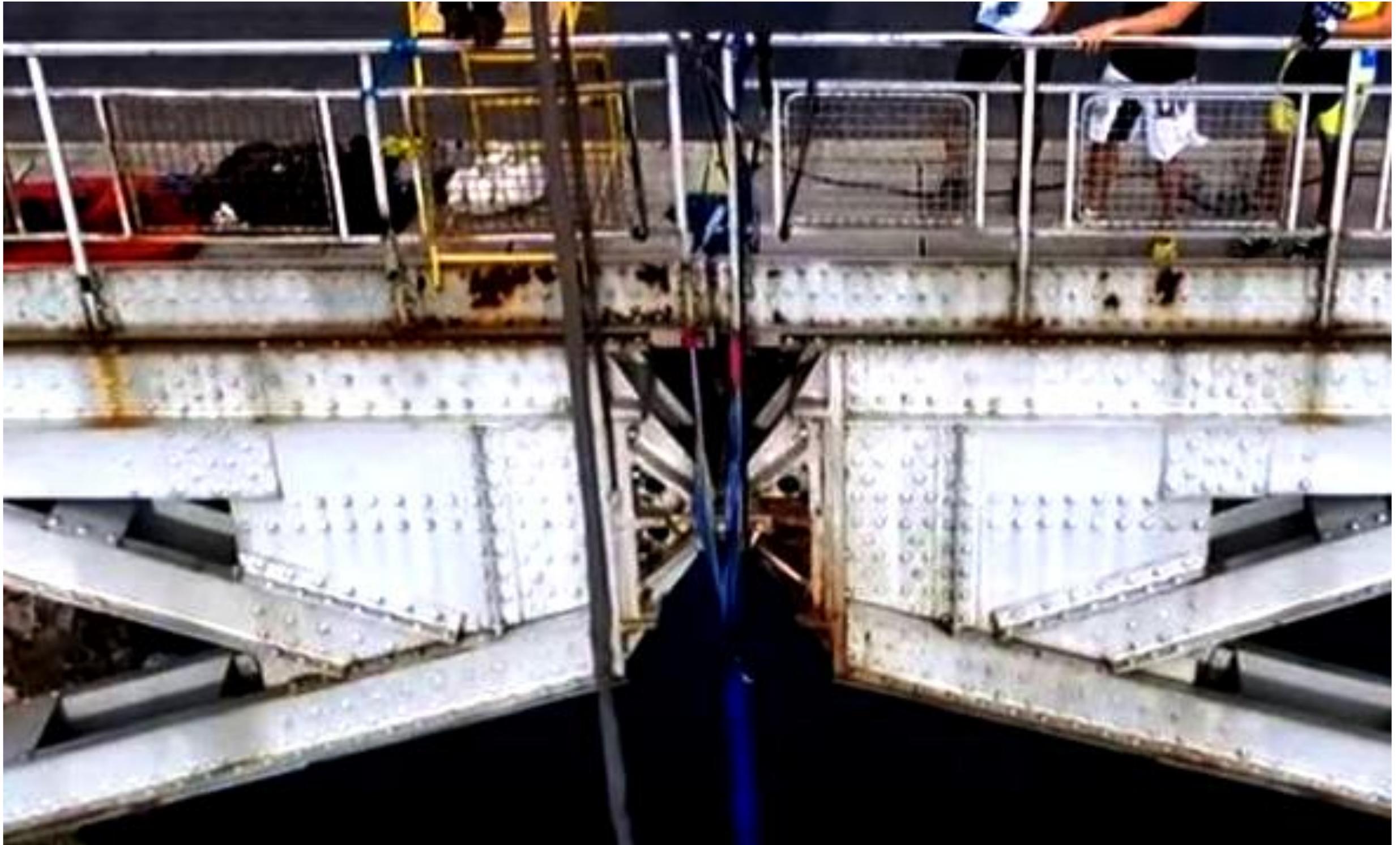
RÓTULA CENTRAL - <https://www.youtube.com/watch?v=XuxeTuSUZRI>



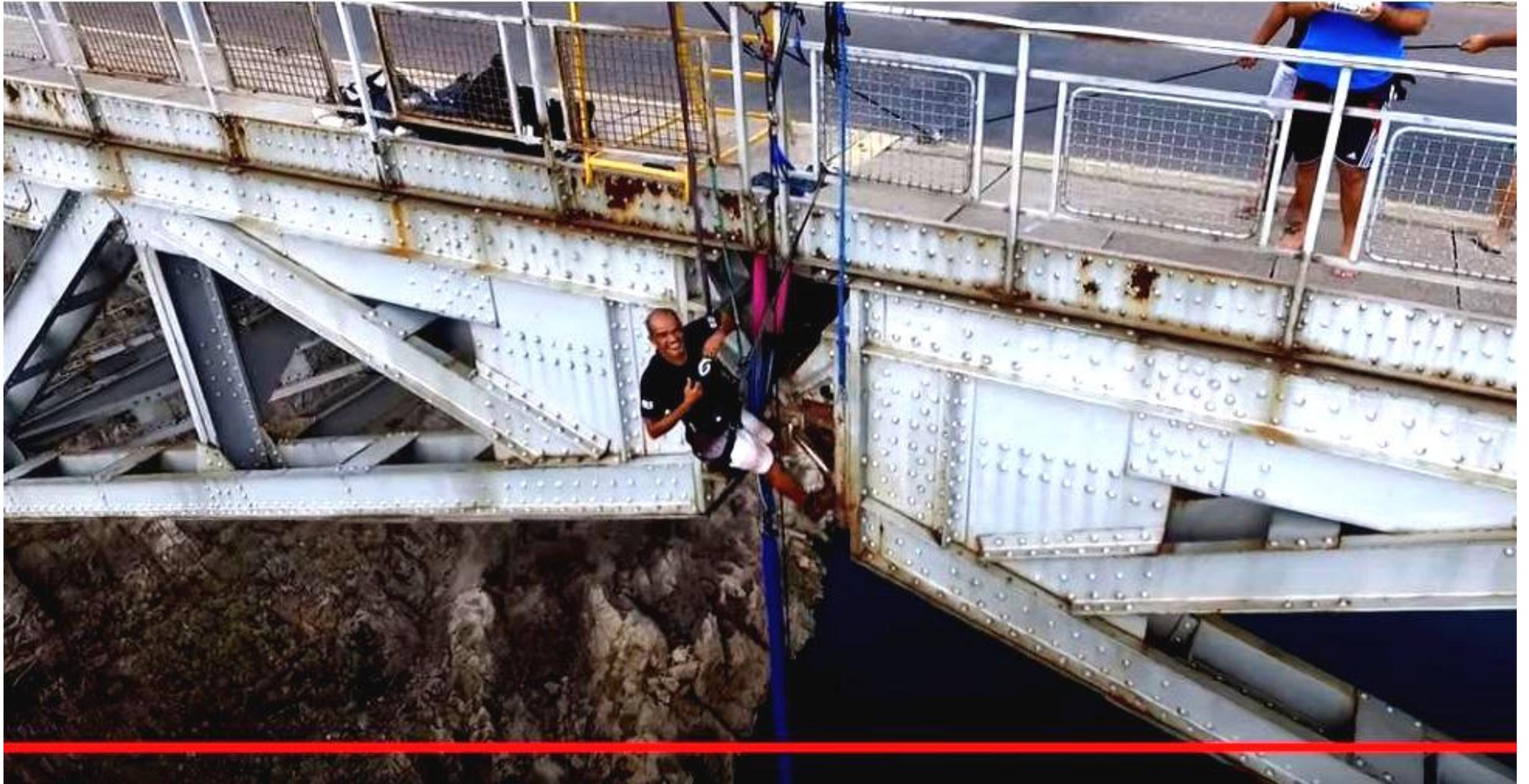
RÓTULA CENTRAL - ZOOM



ZOOM ZOOM



REBITES + BUNGUEE JUMP



PAULO AFONSO - PONTE SOBRE O RIO SÃO FRANCISCO = REBITES + OUSADIA



1959

PONTE SOBRE O RIO SÃO FRANCISCO

ARCO TRIARTICULADO

EM TRELIÇA

Établissements Eiffel

INFORMAÇÕES

Informações do Prof. Eng. ERNANI DIAZ em 18/11/21

[<ernani.diaz@uol.com.br>](mailto:ernani.diaz@uol.com.br)

Ponte sobre o Rio São Francisco

“

Veja como essa ponte em arco se assemelha com as pontes em arco projetadas pelo Gustave Eiffel e Maurice Koechline em Portugal

Ponte D. Maria Pia e Ponte Garabit.

Trata-se de um arco tri-articulado

É um exemplo clássico e perfeito de uma ponte de aço em arco e projetada e fabricada pela firma Établissements Eiffel ([Gustave Eiffel](#) , projetista da Torre EIFFEL).



Muito bem concebida e fabricada pelos engenheiros franceses.

A ponte deveria ser considerada uma obra a ser tombada.

Tem 60 anos de vida depois da montagem.

A ponte foi montada em 1959.

Participei como estagiário e durante férias na montagem em 1958.

”

A ponte do Rio São Francisco não foi projetada pelo Gustave Eiffel.

A torre Eiffel de Paris foi construída e montada talvez em 1888.

A ponte de Paulo Afonso foi montada em 1960, mas fabricada e entregue bem antes.

Gustave Eiffel morreu em 1923.

Pelo que me lembro a Ponte de Paulo Afonso foi projetada e fabricada pela firma Établissements Eiffel, firma francesa.

Talvez tenha ainda os desenhos originais da ponte.

Com certeza esta firma foi sucessora, como outras firmas, da firmamãe do Gustave Eiffel.

Para saber exatamente como foi contratada a fabricação da estrutura de aço da obra teríamos que consultar o DNER da época de construção da Usina de Paulo Afonso.

A ponte talvez iria servir para ajudar a travessia do rio São Francisco quando da construção da Usina de Paulo Afonso, o que não aconteceu (de 1950 a 1955).

Quando a montagem da ponte começou as peças da ponte estavam espalhadas pela região ao relento e sem controle de inventários das peças.

Foi um milagre como se conseguiu reunir todas as peças para a montagem.

Coisas do Brasil. Ernani

A firma que montou a ponte (Sobemec), com pouco know-how de montagem de estruturas desse vulto, poderia ter problema de ajustar as tensões para um arco bi articulado.

O arco tri-articulado é de execução mais fácil, pois não precisa de ajustes especiais.

É evidente que os arcos têm as seguintes características.

Arco tri-articulado. Fácil de montar. Detalhes das articulações mais difíceis de projeto. = Ponte de Paulo Afonso.

Arco bi-articulado. Mais difícil de montar. Articulações somente nas bases = Ponte Maria Pia e Ponte Garabit

Arco bi-engastado. Momentos elevados nas bases na montagem. Sem articulações. = Veja um exemplo moderno de dois arcos bi-engastados na Austrália, de uma passarela.



Elizabeth quay pedestrian bridge in Western Australia.

Localção = 31 57 33.28 S 115 51 20.69 E

Informações do Prof. Eng. "Henrique Lindenberg Neto"

Engenheiros de Estruturas, Brasil <calculistas-ba@googlegroups.com>

Imagino que a ponte sobre o rio São Francisco, embora projetada e fabricada pela empresa Établissements Eiffel, não tenha sido pessoalmente projetada pelo Eng. Gustave Eiffel.

Eiffel morreu em 1923, e suponho que quando o projeto da ponte sobre o rio São Francisco foi feito ele já não era vivo.

Mesmo em vida, Eiffel em geral não fazia o cálculo estrutural das incríveis obras que seu escritório projetava e construía.

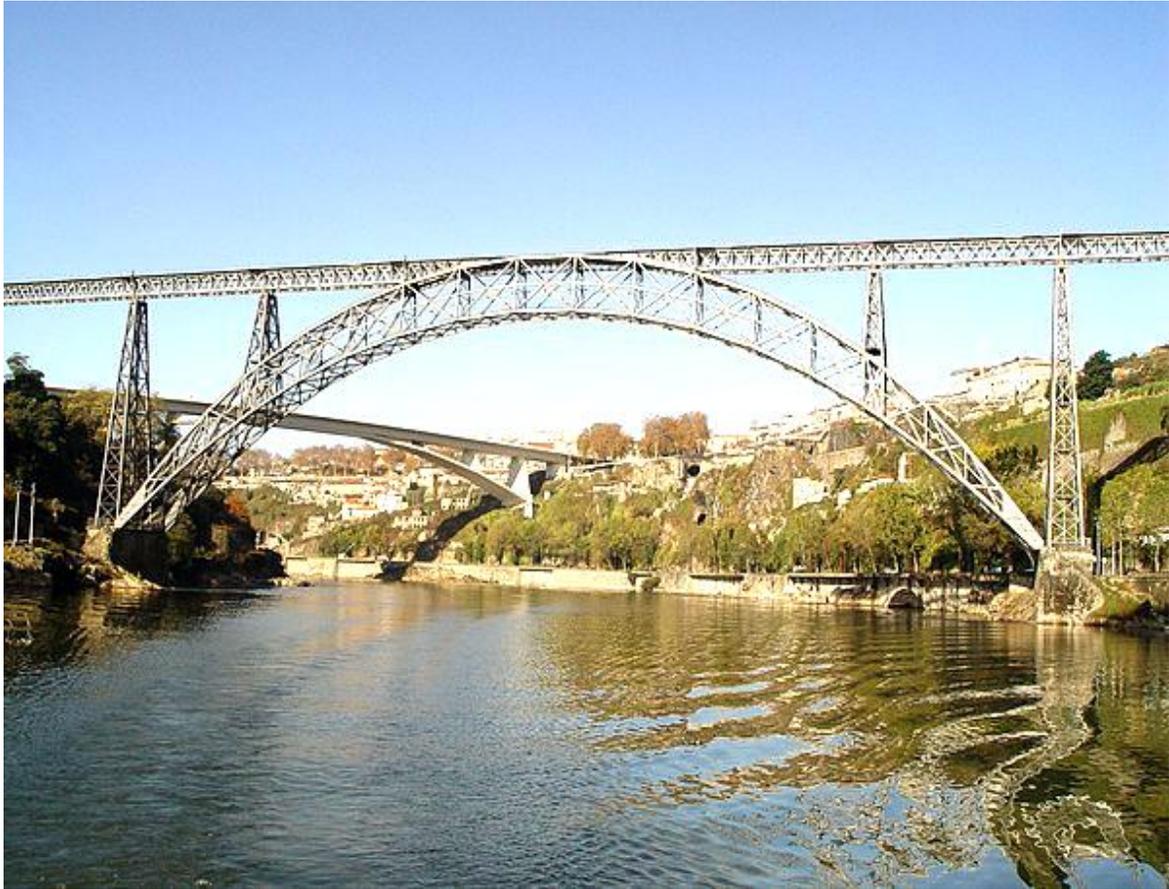
A empresa Établissements Eiffel foi uma das sucessoras da empresa G. Eiffel et Cie., fundada por Eiffel.

A última delas, Eiffel Company, encerrou as suas atividades em 1975.

Henrique Lindenberg Neto

+ + +

https://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_de_D._Maria_Pia



https://en.wikipedia.org/wiki/Garabit_viaduct



Ponte sobre o Rio São Francisco



NOTÍCIAS EM JORNAIS

**QUATRO PORTOS SERVIRÃO À USINA
ELETRICA DE PAULO AFONSO**

so. O Departamento Nacional de Estrada de Rodagens e o orgão estadual já assentaram medidas para os melhoramentos necessários, a fim de deixar a estrada em boas condições de tráfego.

Com essas providências, pela margem esquerda do rio São Francisco já se pode fazer o transporte de Salvador até o lugar das obras. E esse caminho está sendo usado pelo Ministério da Agricultura para a construção da Usina de Forquilha, logo abaixo de Paulo Afonso. Esta usina alimentará, assim que pronta, os trabalhos da hidro-elétrica.

Uma ponte

A utilização dos portos de Recife e Maceló — pela margem direita do rio São Francisco — exige a construção de uma ponte nas proximidades da Cachoeira.

Informou-nos, em seguida, que durante a viagem feita em companhia do engenheiro Saturnino Braga, diretor do D. N. E. R., foi escolhido o local da construção da ponte na cachoeira chamada do Viado, dois quilômetros distante da de Paulo Afonso.

Caminhos livres

OBRAS COMPLEMENTARES À INSTALAÇÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DO S. FRANCISCO

Em face do interesse manifestado pela Companhia Hidrelétrica do São Francisco para imediata execução de obras complementares à sua instalação, o presidente da República recomendou ao Ministério da Viação tomasse as providências necessárias, tendo o engenheiro Souza Lima informado ao sr. Getúlio Vargas que

a ponte a ser montada sobre o Rio São Francisco, à jufante de Paulo Afonso, já foi adquirida na França e se encontra no Brasil, mas não pode ser montada enquanto não se realizarem as obras indispensáveis à sua fixação, as quais, por sua vez, dependem de concessão de verba. Quanto às obras da rodovia ligando Paulo Afonso a Alagoas e Pernambuco, solicitou o ministro da Viação a concessão de verba para a sua execução.

22 OUTUBRO 1951

DIARIO DE NATAL

Fundado em 18 de Setembro de 1939

N.º 2710

NATAL — Segunda-feira, 22 de Outubro de 1951

ANO XII

Ponte sobre Paulo Afonso e conclusão da rodovia P. Afonso-Mata Grande-Garanhuns

Apelo dirigido por parlamentares nordestinos ao pres. Getulio Vargas — Integra dos telegramas

RIO. 29 (Meridional) — Quarenta deputados nordestinos enviaram um telegrama ao presidente da Republica, formulando um apelo no sentido de que seja sancionada a lei que abre credito para a construção de uma ponte sobre Paulo Afonso e concluida a rodovia Paulo Afonso-Mata Grande-Guaranhuns.

Diz o telegrama enviado ao sr. Getulio Vargas o seguinte: "Na qualidade de representantes dos Estados do Nordeste na Camara Federal, vimos apelar a V. Excia., no sentido de sancionar o decreto, acompanhado da mensagem 221 do Senado, que autoriza o Poder Executivo abrir um credito de 29.150.000.00 destinado ao acabamento da ponte

sobre o Rio São Francisco, em Paulo Afonso e pagamento dos empreiteiros da rodovia Paulo Afonso - Mata Grande - Guaranhuns, cujas medições finais já se encontram no DNER. As obras da ponte são da maior relevancia para as comunicações brasileiras e se encontram inteiramente paralizadas, com graves onus para o Tesouro Nacional, que as vem custeando, e por outro lado, os empreiteiros e operarios da rodovia mencionada, se debatem, ás portas da miseria, pela falta de pagamento de serviços já prestados. Confiamos no patriotismo e esclarecida visão de V. Excia. no atendimento a este apelo. Respeitosas saudações: Magalhães

Melo. Manoel Novais, Jarbas Maranhão Pedro Souza, Vasco Filho, Leite Neto, Nilo Coelho, Sá Cavalcanti, Arruda Camara, Humberto Moura, Dix-huit Rosado, João Roma, Heraclio Rego, Pontes Vieira, Dias Lins Pereira Diniz, Ferreira Lima, Alencar Araripe, Mendonça Junior, Medeiros Neto, Eustaquio Gomes, Ari Pitombo Muniz Falcão, Leão Sampaio Otavio Correia, Mendonça Braga, Luiz Garcia, Orlando Dantas, Carvalho Neto, José Gaudêncio, Osvaldo Trigueiro, André Fernandes, Aldo Sampaio, Viana Ribeiro dos Santos, Elpidio Almeida, Dantas Junior Demervão Lobão, Ulisses Lins Walfredo Gurgel e Dioclecio Duarte".

1954

- JORNAL DO BRASIL -

SABADO, 4 DE DEZEMBRO DE 1954

PONTE SÔBRE O RIO SÃO FRANCISCO

O Presidente Café Filho autorizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a adjudicar a firma "Sobemec Ltda." as obras para montagem da ponte sobre o Rio São Francisco, a jusante da Cachoeira de Paulo Afonso. A referida empresa venceu a concorrência publica pedindo, para execução do trabalho, a importancia de Cr\$ 20.957.605,00 e mais 9.532 dolares americanos, para aquisição de peças.

1954

TRIBUNA DA IMPRENSA

Rio de Janeiro, 4-5 de dezembro de 1954

VAI ser montada a ponte sôbre o rio São Francisco, logo abaixo da cachoeira de Paulo Afonso. Será a maior ponte da América do Sul e faz parte de um plano de turismo do governo. Essa ponte vai ser construida em duas partes e montada sôbre o rio, juntando-se as duas parte no meio exato da cachoeira. Ganhou a concorrência para a construção a firma "Sobemec Ltda.", que pediu Cr\$ 20.957.605 para a montagem e mais US\$ 9.532 para a aquisição de peças não fabricadas no Brasil.

Ligação rodoviária do Nordeste com o Sul

Ponte sôbre o rio São Francisco — Arco de 90 metros

De acôrdo com o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias, um dos mais importantes setores do programa de metas do govêrno do presidente Juscelino Kubitschek, várias obras de vulto estarão concluídas nesses próximos meses, possibilitando a ligação de diferentes zonas do país. Sôbre o Rio São Francisco, cujas águas serão controladas pela barragem das Três Marias, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem iniciou a construção de uma ponte metálica, que teve concluído o fechamento do arco em agosto passado.

LOCALIZAÇÃO E ESTRUTURA

A ponte está situada no eixo da BR-12 a juzante 4 Km. da Cachoeira de Paulo Afonso, entre os Saltos de Cangambá e dos Veados. Não toca na água, estando as extremidades dos arcos, bem como os suportes do vão, apoiados em bases de concreto armado dispostos nas duas barrancas gramíticas do rio. Constituem a sua estrutura dois arcos paralelos tri-articulados,

em treliça de aço, com vão teórico de 144 metros e uma flecha de 49 metros e, de cada lado dos mesmos, um conjunto de duas vigas em treliças de aço constituída por dois vãos, simplesmente apoiados, de 41,40 metros de extensão cada um. O estrado de concreto armado terá 240 metros, a largura de 7,20 metros de plataforma de rolamento e dois passeios laterais de 1,25 metros cada um.

PROJETO E TÉRMINO DAS OBRAS

Dentro das normas de trabalho adotadas pelo D.N.E.R., o projeto da ponte foi encomendado à firma francesa "Entreprise Metropolitaine et Coloniale" e a respectiva montagem está sendo executada pela firma brasileira Sobemec constituída e dirigida por engenheiros brasileiros. A inauguração está prevista para fevereiro de 1959, quando o Nordeste e o Sul estarão ligados por uma moderna estrada de rodagem.

Metrocolex (Métropolitaine et Coloniale d'Entreprises)

MÉTROPOLITAINE ET COLONIALE d'ENTREPRISES

Part de Fondateur - Paris 1953



1959

CORREIO DA MANHÃ,

Quinta-feira, 12 de Fevereiro de 1959

PONTE METÁLICA SÔBRE O RIO SÃO FRANCISCO

Segundo comunicações recebida pelo ministro Lúcio Meira, titular da Viação, foi concluída a construção de uma ponte metálica, com 248 metros de extensão, sôbre o Rio São Francisco, tendo sido iniciada imediatamente a concretagem da lage. Essa ponte faz parte da BR-12, rodovia Natal-Salvador.

PRONTA A NOVA PONTE SÔBRE O SÃO FRANCISCO

COM a entrega ao tráfego da ponte metálica sobre o rio São Francisco ficam ininterruptamente ligados, via rodoviária, o Nordeste, o Leste, o Sul e o Centro-Oeste, sendo eliminada a última travessia utilizando balsas.

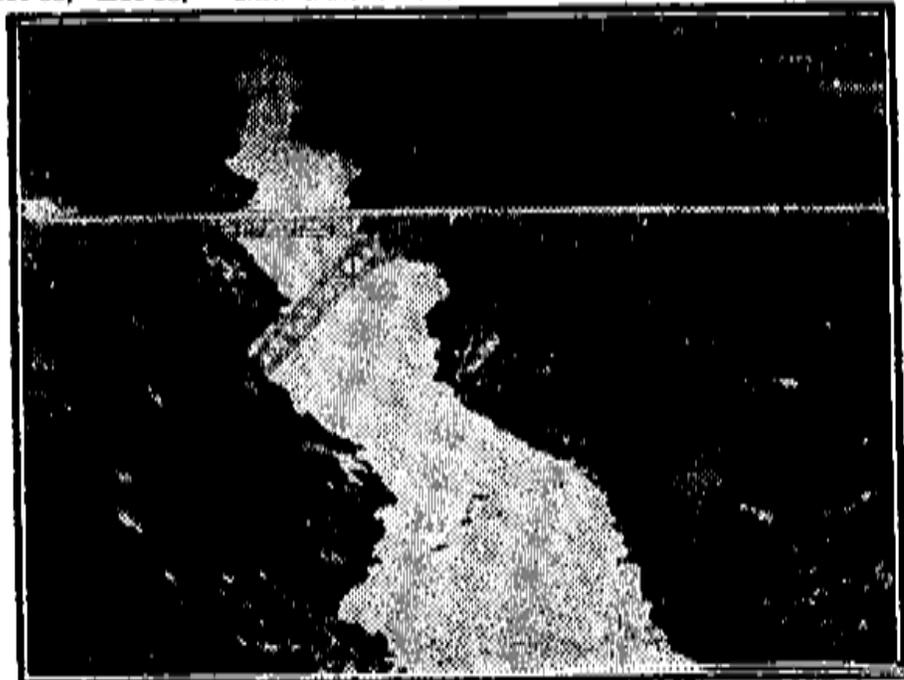
Situada a 3 quilômetros da cachoeira de Paulo Afonso e na transposição do rio pela BR-12 (Natal-Arcoverde-Paulo Afonso-Salvador) a ponte sobre o São Francisco é também o ponto inicial da BR-65, (Paulo Afonso-Garanhuns-Caruaru). O sistema federal de estradas de rodagem, através das BR-53, BR-58,

Constata-se a importância da ponte sobre o rio São Francisco, uma vez que esse grande curso d'água seccionava a interligação rodoviária dos grandes eixos do Norte e do Sul. Compreende-se também por que foi ela incluída no Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias 1956-1960, possibilitando a entrega ao tráfego de uma obra de maior significação econômica, política e estratégica, cuja construção vinha sendo entorpecida pela ausência ou exiguidade dos recursos que lhe eram destinados.

A ponte sobre o rio São Francisco constitui-se de uma estrutura de aço, lançada sobre o grande canyon fluvial que, no local da transposição, apresenta 210m de largura na cota 218 e 140m na cota 170. Implanta-se toda a ponte entre escarpas rochosas elevadas, circunstância que lhe impôs um vão central triarticulado, em treliça de aço, com 144m de vão e 49m de flexa; de cada lado do vão central existe um conjunto de duas vigas, em treliça de aço, constituído por dois vãos simplesmente apoiados de ... 41,40m cada um. A extensão total da ponte é de 240m e, a largura, de 10,40m. A pista de rolamento foi pavimentada com lajes de concreto armado. O estrado fica a cerca de 90m de nível média das águas. Para a montagem foram usados telegórficos e cabos de aço especiais, caminhando de cada margem um semi-arco. O peso total da estrutura de aço é da ordem de 1.800t. Foi construída em 1948, na França (Volta Redonda ainda não estava aparelhada para tarefa semelhante), constituindo seus pagamentos e transporte até ao local uma grande dificuldade no que diz respeito às verbas à mesma atribuída? Durante alguns anos os serviços resultaram morosos devido à carência de recursos. A inclusão da ponte sobre o rio São Francisco no Plano quinquenal de Obras Rodoviárias removeu todos os óbices e essa notável obra de arte pôde cumprir a sua finalidade. Os pilares, começados em julho de 1956 tiveram sua conclusão em maio de 1957 (margem baiana) e agosto de 1957 (margem alagoana); o arco triarticulado iniciou-se em dezembro de 1957, sendo fechado a 5-8-58; a plataforma começou a 15-4-57 entre as margens e os pilares e foi concluída em março de 1959 (inclusive a concretagem da pista de rolamento).

A ponte sobre o rio São Francisco fica localizada a jusante da cachoeira de Paulo Afonso, entre os saltos de Cangonibá e Veados, aliando à sua importância um interessante partido paisagístico de muita utilidade para os objetivos do Parque Nacional que se encontra em instalação no local. Com efeito, sobre o abismo vê-se soberba paisagem: a montante, a ca-

choeira dos Veados, a menos de 500m de distância e, a jusante, o canyon do rio, a perder de vista. Construída pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, seu custo elevou-se a 48 milhões de cruzeiros, aos quais devem ser adicionados 60 milhões das obras de acesso, ou



A ponte sobre o São Francisco, em foto tirada na fase de conclusão das obras.

sejam 56km da BR-12 entre Petrolândia e Paulo Afonso e 80 quilômetros da BR-65 entre a BR-26 e Paulo Afonso, equivalendo a um dispêndio de 108 milhões de cruzeiros. Nessas rodovias foram construídas as pontes sobre os rios Moxotó (152m), Carié (80m) e Canapi (80m).

CÂMARA DE VEREADORES

Crítica ao Sistema de Ensino no Brasil

AO iniciar-se a segunda discussão do projeto de lei que dispõe sobre a criação do Conselho Municipal de Educação, o sr. Gladstone Chaves de Melo pronunciou longo discurso que mereceu os aplausos do Plenário, abordando pontos fundamentais do problema do ensino. Para que o representante do PDC pudesse desenvolver seu raciocínio, foi a sessão da Câmara Municipal prorrogada por mais de meia hora.

Começou o orador dizendo que o projeto entra em pauta no momento em que a educação no Brasil chega a uma fase de crítica aguda, consequência do aumento de taxas, da greve dos professores e dos estudantes. Disse que essa situação resulta do fato de há 30 anos haver-se instaurado o princípio errado do estatismo educacional. «A verdade — acentuou — é que a educação cabe, por direito natural, primário e inalienável, à família e jamais ao Estado. A escola é um complemento e uma delegação da família e por isso os educadores, os professores, exercem a função de educar como uma delegação de confiança da família. Educação, no sentido próprio e alto da palavra, é obra de amor e obra de respeito da pessoa humana».

DADOS DO PROBLEMA

Proclamou o sr. Gladstone Chaves de Melo que os dados do problema neste momento de crise são: os pais não podem suportar o peso do custo do en-

sinho e deveres. As escolas recebem um tanto em determinada época do ano para não perturbar o ritmo do pagamento aos professores, e no fim do ano prestam rigorosa conta do que receberam.

LIBERTAÇÃO DO CURSO SECUNDÁRIO

Disse o sr. Gladstone de Melo que o curso secundário é, no Brasil, a banheira carrapaticida do ensino, bem como o purgatório do curso superior. Somente com a restauração de sua autonomia, com o seu desvinculamento do curso superior é que se dará redenção do ensino em nossa terra. Há necessidade de liberdade para o ensino secundário, de forma que cada região do país, tão diversas entre si, pudesse ter o seu tipo de ensino secundário, objetivando aque a finalidade de dar a cultura geral básica e o desenvolvimento harmônico das faculdades do adolescente. «É preciso que se respeitem tan-

NORTE E SUL DO PAÍS LIGADOS PELA PONTE NO RIO SÃO FRANCISCO

Com a entrega ao tráfego da ponte metálica sobre o rio São Francisco ficam ligados, via rodoviária, o Nordeste, o Leste, o Sul e o Centro-Oeste, sendo eliminada a última travessia com uso de balsas. A 3 km. da cachoeira de Paulo Afonso e na transposição do rio pela BR-12 (Natal-Arcoverde-Paulo Afonso-Salvador), a ponte sobre o São Francisco é também o ponto inicial da BR-65, (Paulo Afonso-Garanhuns-Cuararú). O sistema federal de estradas de rodagem, através das BR-53, BR-58, BR-27, BR-26, BR-25, BR-23, BR-22 e BR-11, está diretamente ligado às BR-12 e BR-65, que atingem Paulo Afonso. Ainda o mesmo sistema, através das demais BR em tráfego, para o Norte e para o Sul, estabelece as conexões com a densa rede rodoviária nordestina. Todas as Capitais de Estados, excetuadas Belém e Manaus, têm, em caráter definitivo, suas comunicações via rodoviária asseguradas através da ponte ora entregue ao tráfego sobre o São Francisco.

A importância da ponte sobre o rio São Francisco, é digna de nota, uma vez que o curso d'água seccionava a interligação rodoviária dos eixos do Norte e do Sul.

A PONTE

A ponte constitui-se de uma estrutura de aço, lançada sobre o grande canyon fluvial que, no local da transposição, apresenta 210 metros de largura na cota 218 e 140 metros na cota 170. Implanta-se entre escarpas rochosas elevadas, circunstância que lhe impôs um vão central triarticulado, em treliça de aço, com 144 m de vão e 49 m de flexa; de cada lado do vão central existe um conjunto de duas vigas, em treliça de aço, constituído por dois vãos simplesmente apoiados de 41,40 m cada um. A extensão total da ponte é de 240 m; e a largura de 10,40 m. A pista de rolamento foi pavimentada com lajes de concreto armado. O estrado fica a cerca de 90 m do nível médio das águas. Para a montagem foram usados telescópio e cabos de aço especiais, caminhando de cada margem um semi-arco. O peso total da estrutura de aço é da ordem de 1.000 t. Foi construída em 1948, na França (Volta Redonda ainda não estava aparelhada para tarefa semelhante), constituindo seus pagamentos e transporte até o local uma grande dificuldade no que diz respeito às verbas a mesma atribuída. Durante alguns anos os serviços resultaram morosos devido à carência de recursos. A inclusão da ponte sobre o rio São Francisco no Plano Quin-

quenal de Obras Rodoviárias removeu os óbices e essa notável obra d'arte pôde cumprir a sua finalidade. Os pilares, começados em julho de 1955, tiveram sua conclusão em maio de 1957 (margem balana) e agosto de 1957 (margem alagoana); o arco triarticulado iniciou-se em dezembro de 1957, sendo fechado a 5-8-58; a plataforma começou 15-4-57 entre as margens e os pilares e foi concluída em março de 1959, inclusive a concretagem da pista de rolamento.

A ponte sobre o rio São Francisco fica localizada a jusante da cachoeira de Paulo Afonso, entre os saltos de Cangombá e Veados, aliando à sua importância um interessante partido paisagístico de muita utilidade para os objetivos do Parque Nacional que se encontra em instalação no local. Com efeito, sobre o abismo vê-se soberba paisagem: a montante, a cachoeira dos Veados, a menos de 300 m de distância e, a jusante, o canyon do rio, a perder de vista.

O CUSTO

Construída pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, seu custo elevou-se a 48 milhões de cruzeiros, aos quais devem ser adicionados 60 milhões das obras de acesso, ou sejam 46 km da BR-12 entre Petrolândia e Paulo Afonso e 80 km da BR-65 entre a BR-26 e Paulo Afonso, equivalendo a um dispêndio de 108 milhões de cruzeiros. Nessas rodovias foram construídas as pontes sobre os rios Moxotó (157 m), Carié (80 m) e Canapi (80 m).

DESPEDIDA DO EMBAIXADOR DO PAQUISTÃO

A fim de apresentar despedidas ao presidente da República, por ter de regressar ao seu país estêve, na manhã de ontem, no Palácio das Laranjeiras, sendo recebido pelo chefe do governo, o embaixador do Paquistão, sr. Mohammad Abdulla Khan.

O NOVO TRATADO DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO BRASILEIRO-ARGENTINO

1959

Quinta-feira, 12 de março de 1959 — DIÁRIO CARIOCA — 5

LIGAÇÃO SUL-NORTE DO BRASIL



A ponte sobre o rio São Francisco que o presidente J. K. inaugurará ainda este mês

2 DE ABRIL DE 1959

DIARIO DE PERNAMBUCO

Ponte sôbre Rio São Francisco já entregue a tráfego

RIO, 1 (Meridional) — Com a entrega ao tráfego, da ponte metálica sôbre o rio São Francisco, ficam ininterruptamente ligadas as rodovias do Nordeste, leste, sul e centro-oeste, eliminando-se a última travessia em que se utilizavam balsas. Situada a 3 quilômetros da Cachoeira de Paulo Afonso e na transposição do rio pela BR-2 (Natal, Arcoverde, Paulo Afonso e Salvador), a ponte sôbre o São Francisco é também ponto inicial da BR-65 (Paulo Afonso, Garanhuns e Caruaru). O sistema federal rodoviário através das BR-54, 27, 26, 23 e 11, está diretamente ligado às BR-12 e 65, que atingem Paulo Afonso. Ainda o mesmo sistema, através das demais BR em tráfego para norte e sul, estabelece conexões e condensa a rede rodoviária nordestina. Tôdas as capitais dos Estados, excetuadas Belém e Manaus, têm, em caráter definitivo, suas comunicações asseguradas através da nova ponte. Construída pelo DNER, seu custo elevou-se a 48 milhões de cruzeiros, sem contar com as obras de acesso, com as quais atinge 108 milhões.