

Ponte Hercílio Luz: monumento “implicitamente tombado”¹

HELLEN MARTINS RIOS*²

A ponte Hercílio Luz é uma estrutura metálica, localizada entre as partes continental e insular da cidade brasileira de Florianópolis, em Santa Catarina. Foi projetada por David Steinman, construída na década de 1920 e ficou conhecida como “ponte tipo Florianópolis” na história da engenharia. Após ela, outras duas pontes, *Silver Bridge* e *Saint Mary’s Bridge*, foram construídas nos Estados Unidos com projeto semelhante. De acordo com o engenheiro mecânico Berend Snoeijer (1988)³ estas pontes “apresentavam uma característica nova, não pelo fato de serem pênséis, pois uma série delas já haviam sido construídas no mundo, mas pela característica de que os cabos de sustentação foram substituídos por barras de olhal, formando uma ligação do tipo corrente.” Esta modificação, de acordo com ele, também diminuía o custo da obra, comparada às pontes pênséis sustentadas por cabos de aço. Além do diferencial da sustentação, outra variação tecnológica foi a estrutura da torre que era formada por peças metálicas em forma de treliça, que, de acordo com o arquiteto Fernando Hayashi eram “muito mais leves do que as antigas torres de pedra” (2009, p.61) A ponte Hercílio Luz foi considerada um marco na engenharia e se tornou referência internacional.

Esta construção, feita entre 1922 e 1926, foi orientada por políticas modernizadoras que estavam sendo implementadas no país durante a Primeira República. Em Santa Catarina, o responsável por essa “adequação nacional” foi o então governador do Estado, Hercílio Pedro da Luz. A ponte Hercílio Luz é, inclusive, simbólica do período, representante do estadista, de quem emprestou o nome, e do almejo de modernidade e desenvolvimento catarinenses.

Para o historiador Hermetes Reis de Araujo (1989), a Primeira República em Santa Catarina se relaciona com transformações sociais articuladas por determinadas linhas de força que fizeram parte do novo quadro político que se instalou no Brasil após a Proclamação da República, mas que vinha se formando desde os anos anteriores à Abolição da Escravatura, em 1888. Este quadro, por sua vez, foi caracterizado fortemente por reformas urbanas e

¹ Expressão emprestada do então deputado estadual JulioTeixeira no Projeto de Lei n.089/96 da Assembleia Legislativa de Santa Catarina, que visava o tombamento estadual da Ponte Hercílio Luz.

*Mestranda em História Cultural pela Universidade Federal de Santa Catarina; bolsista Capes durante o mestrado (2013-2015).

³ Parecer sobre a ponte Hercílio Luz, 1988. Autoria Berend Snoeijer. (integrante do processo constante no Iphan-SC)

sociais. Dentre elas, pode-se elencar a mudança de nome da capital que, de Nossa Senhora do Desterro, alcunha trazida desde o século XVII que relacionava a cidade à imagem de que o lugar já havia sido região de exílio (não bem vista pelas elites locais), para Florianópolis em 1894, visando em homenagem a Floriano Peixoto, após a vitória do mesmo na Revolução Federalista⁴; e obras de remodelação urbana como: rede de água encanada (1909), iluminação pública por energia elétrica (1910), rede de esgotos (1913-1917), drenagem e aterramento, calçamento de ruas, construção e reforma de edifícios públicos, etc. Duas, em especial, estão inseridas no segundo e terceiro mandatos do ex-governador Hercílio Luz (1918-1924), os quais foram caracterizados por obras na capital. Elas são a Avenida e a Ponte Hercílio Luz, finalizadas em 1922 e 1926, respectivamente. De acordo com Silva (1997), jornais de circulação estadual, principalmente o *A República*, que era partidário de Hercílio Luz, noticiavam com entusiasmo os feitos do estadista, possibilitando a construção da percepção social de que este governador tem mais destaque no período em que as políticas modernizadoras estão em voga.

A historiadora Djanira Maria Martins de Andrade produziu o primeiro trabalho acadêmico sobre a ponte Hercílio Luz, na Pós Graduação da Universidade Federal de Santa Catarina, quando fez parte da primeira turma de mestrado em História da instituição⁵. A dissertação foi defendida em 1978, e, posteriormente, em 1981, um livro foi publicado pela editora da mesma universidade. Interessante notar que este trabalho foi elaborado no que poderíamos chamar de “período de transição” da utilidade da ponte e, conseqüentemente, de uma representação e uma memória coletiva⁶ construídas a partir dela.

No final de década de 1960, a *Silver Bridge*, uma das pontes estadunidenses construídas sob a inspiração da ponte Hercílio Luz, no início do século XX, ruiu, devido à ruptura de uma das duas barras de olhal que a sustentava, matando diversas pessoas (COELHO, 1997). Como consequência deste desastre, a *Saint Mary's Bridge* foi desmontada para que o mesmo não acontecesse também com ela. Os olhares mundiais se voltaram, então,

⁴ Cabe indicar que esta nomenclatura condiz com um tipo de política implementada e também possui discordantes sobre a representação que ela mobiliza.

⁵ Em 1970, acontecia o “1º Encontro dos Governadores de Estado, Secretários Estaduais da Área Cultural, Prefeitos de Municípios Interessados, Presidentes e Representantes de Instituições Culturais”. O encontro, do qual resultou o documento, conhecido como Compromisso de Brasília, trazia à tona, dentre outras competências, a necessidade de mobilização do Estado para produção de monografias sobre os aspectos sócio-econômicos regionais que dissessem respeito ao patrimônio cultural.

⁶ Memória coletiva entendida aqui como uma representação, “um enunciado que membros de um grupo vão produzir a respeito de uma memória supostamente comum a todos os membros desse grupo” (CANDAUI, 2011).

para a ponte Hercílio Luz, da mesma forma que os olhares brasileiros. A ponte Hercílio Luz, por sua vez, tinha característica estrutural diferente das duas outras: ela foi construída com quatro segmentos de barras de olhal, e não com dois segmentos, como as pontes estadunidenses⁷. Desta forma, sua estrutura tinha mais resistência e uma ruptura de um olhal não seria decisivo, como foi com aquela. Apesar disso, as ações mais imediatas tomadas pelo governo foram a construção de uma nova via de acesso à ilha-capital, concluída em 1975 (ponte Colombo Salles) e manutenção e inspeções na estrutura da ponte Hercílio Luz, a qual a esta altura, tinha a alcunha de “ponte velha”.

A importância e a circulação do trabalho de pesquisa de Andrade (1981) são dignas de nota, uma vez que é a partir dele (tanto em formato de dissertação quanto no de livro) que são construídos os embasamentos teóricos e pareceres⁸, os levantamentos históricos e as justificativas que levaram aos tombamentos da ponte, além de ele também ser fonte para as pesquisas acadêmicas que se sucederam a ele e reportagens de periódicos que tratam da construção⁹. Ou seja, é a partir principalmente desta referência que as demais narrativas são também construídas, de forma a corroborar a pesquisa realizada e produzir um entendimento comum sobre os impactos, causas e consequências da construção desta estrutura. Seu discurso, portanto, é dotado de autoridade, diante do contexto em que ele está inserido – criação do Programa de Pós Graduação, linha de atuação do mestrado, tipo de historiografia, etc.¹⁰

Desenvolvimento e Monumento

Tanto para Andrade (1981) quanto para Araujo (1989), a Ponte Hercílio Luz está localizada na historiografia catarinense, principalmente, de forma com que sua importância seja vislumbrada como o ponto de ruptura entre duas eras: uma considerada do atraso e a

⁷ Isto significa que há quatro barras para cada lado em cada elo de corrente de sustentação.

⁸ A Justificativa estadual é a única que utiliza o livro e não a dissertação como bibliografia.

⁹ Parecer técnico n.01/91 para tombamento federal; Justificativa 004/96 para tombamento estadual (o único em que o livro é referenciado em detrimento à dissertação); Memorial Descritivo desenvolvido pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis; HERMETES (1989); COELHO (1997); COSTA (2002); SILVA (2007); reportagem “A história da ponte que ligaria ‘o nada a coisa alguma’” de 10 de maio de 1981, autoria de Celso Vickenzi do jornal *O Estado*. O fato de a dissertação de Andrade (1981) ser a base para pesquisas e pareceres posteriores empodera a universidade e o “novo intelectual” que surge com ela, da função de transmissor de conhecimento, como salienta Foucault (1969).

¹⁰ A área de concentração do Programa de Pós Graduação na época era “História Social e Econômica da América e do Brasil”.

outra, do futuro; além de estar intimamente relacionada ao governador que fez dela realidade: Hercílio Pedro da Luz. Porém, os dois se contrapõem quanto aos processos pelos quais a cidade de Florianópolis passava no início do século XX. Enquanto Araujo (1989) considerava que Florianópolis era uma pequena cidade, com baixo crescimento populacional e econômico em comparação com outras cidades nas quais os processos de modernização foram implementados, Andrade (1981) considera que a motivação para a construção da ponte Hercílio Luz está relacionada ao aumento populacional visto na cidade, que condiz com o que considera o “ambiente histórico-geográfico” (ANDRADE, 1981, p. 17). Ambos concordam, entretanto, com a ameaça à condição de capital da cidade de Florianópolis devido, principalmente, à dificuldade de acesso à ilha, sede da capital. Como não havia uma ligação terrestre entre o continente e a ilha, usavam-se embarcações privadas, e a travessia dependia tanto das condições climáticas e meteorológicas quanto das condições de manutenção das embarcações. Várias eram as reclamações quanto às condições dos barcos e lanchas e quanto à imprecisão do destino tomado por eles, de cujo vento favorável dependiam. Esses empecilhos foram considerados como justificativa por grupos políticos de expressão do Estado para a proposta de mudança da sede da capital, de Florianópolis para outra cidade¹¹ que fosse mais desenvolvida economicamente e possibilitasse maior integração com o restante do Estado. (ANDRADE, 1981; ARAUJO, 1989; COELHO, 1997; COSTA, 2002; SILVA, 2007). Desta forma, a maneira de possibilitar a facilitação do acesso sem transferir a capital seria a construção de uma ligação terrestre entre as duas porções de terra, ou seja, uma ponte, a “Ponte da Independência”, que viria a se chamar “Hercílio Luz”.

A construção desta ponte foi, então, a contrapartida necessária para evitar a mudança da capital, iniciativa que visava facilitar o acesso à ilha (e desenvolver economicamente a capital, que também vivia empecilhos dessa ordem devido ao acesso dificultado), além de procurar adequar a cidade às políticas de modernização vistas em todo o território nacional. Como consequência, gerou-se um processo de mutação urbano que foi sentido, gradativamente, nos anos seguintes à edificação da ponte. (COSTA, 2002).

¹¹ A cidade de Florianópolis no início do século XX era menos desenvolvida economicamente do que outras pelo Estado, como Joinville e Blumenau que tinham um significativo crescimento. Além disso, seu acesso também era dificultado por se tratar de uma ilha, cuja travessia era feita unicamente pelo mar, através de lanchas e balsas privadas, e ficava à mercê das adversidades do tempo, fosse maré ou vento. As medidas desenvolvidas pelo governo dizem respeito às rodovias, saneamento básico, luz elétrica, entre outros. (ANDRADE, 1981; COSTA, 2007).

Paralelamente, a gestão do governador Hercílio Luz também era evidenciada por esta análise historiográfica. Andrade (1981) trança reiteradamente a vida pessoal e profissional-política de Hercílio Luz, através da sequência de acontecimentos que levaram à construção da ponte (aspectos que indicaram a necessidade da ponte, detalhamento da contração de empréstimo¹², as etapas de construção) e das etapas de vida do ex-governador até sua morte, dois anos antes da inauguração da estrutura. Esta opção discursiva condiz com a construção social destes personagens (ponte e Hercílio Luz). Adalberto Ribeiro da Silva (2007), buscando dar luz à existência desta construção social, procurou estudar a forma com que o *Jornal República* noticiava tanto o processo de construção, como o governo de Hercílio Luz. Para ele, o *Jornal República* auxiliou na construção de um imaginário social que os destacava a ambos – o estadista e a sua obra (a ponte) - de forma eloquente, a qual corrobora a historiografia do período. A ponte foi utilizada pelo jornal como a obra fundamental para a “vinculação do projeto político republicano para consolidar a efetiva substituição do sistema monárquico em Santa Catarina, consolidado nos governos de Hercílio Pedro da Luz.” (SILVA, 2007, p.21), tratando-se, então, de uma obra e um idealizador representantes de uma cisão entre diferentes eras da história do Estado: a de atraso e a de progresso. De acordo com o historiador, o jornal mantinha o governador presente no cotidiano popular através da forma emblemática de representação, a fim de “ampliar a credibilidade do governo junto à opinião pública” para garantir a liderança de Hercílio Luz à frente do Partido Republicano Catarinense, buscando “consagrar sua marca às gerações vindouras” (SILVA, 2007, p.40) Esta construção auxiliada pelo jornal possibilitou que Hercílio Luz entrasse para a história, mitificado como lenda, sendo assim considerado também pela historiografia produzida posteriormente, como pode ser observado e acordado em manifestações de historiadores consagrados na História de Santa Catarina e também pela pesquisa de Andrade (1981). Assim

¹² Para as obras de modernização, foi necessária a contração de um empréstimo internacional, pois Santa Catarina não dispunha do montante necessário. Contraído esse empréstimo, a ponte, que foi projetada pela Byngton & Sundstron, pôde ter sua construção iniciada em 1922 (com atraso de 2 anos, justificado pela demora na chegada do dinheiro). A construção durou quatro anos e foi concluída em 1926. Nas referências pesquisadas há diferentes constatações sobre a empresa. Para Djanira Andrade, a empresa é americana e os engenheiros responsáveis eram Robinson & Steinmann. (1981, p.87). No parecer técnico n.01/91 contido no processo de tombamento federal, para Marcus Ribeiro, a empresa construtora é brasileira, fundada em São Paulo no início século XX, em sociedade estabelecida entre dois engenheiros americanos: Albert Byington e Alfred Y. Sudstrom. Os engenheiros responsáveis são os mesmos.

a ponte, gradativamente, foi se constituindo a “identidade”¹³ de Florianópolis e do Estado e, posteriormente, monumento de apelo turístico.

Esta representatividade positiva, que identificava a população a um passado próspero e desenvolvimentista, porém, não foi perene. Na década de 1960, como já foi visto, as duas pontes consideradas irmãs da Hercílio Luz tiveram problemas estruturais, o que fez com que as autoridades se preocupassem também com a segurança da ponte brasileira. Esta preocupação foi o início para o que vinte anos depois culminaria em uma função de “não-ponte” (COELHO, 1997), uma vez que a função primária da estrutura enquanto passagem e ligação entre duas porções de terra estaria abalada por causa da interdição, que aconteceu em 1982. Após esta data, salvo os anos entre 1988 e 1991¹⁴, a ponte se manteve fechada ao tráfego.

A “não-ponte”

A ponte Hercílio Luz trouxe modificações para a cidade de Florianópolis e para o estado de Santa Catarina. Dentre elas, a manutenção da capital é emblemática, pois conforme defendido por Djanira Andrade (1981), a ponte Hercílio Luz foi necessária no período porque “permitiu a comunicação fácil, necessária para a evolução da Grande Florianópolis”. (ANDRADE, 1981, p.162), aspecto reiterado como justificativa para a mudança da capital. Outra modificação defendida por ela é relativa ao aspecto econômico, condizente às melhorias (e construção) das vias para o transporte, tanto de pessoas, quanto de alimentos, e mercadorias para o comércio, que proporcionaram o desenvolvimento comercial de outras regiões dentro e fora da Ilha. Assim, de acordo com esta perspectiva, que é corroborada por Araujo (1989) a ponte teria vindo suprir uma necessidade, e juntamente a outras obras de modernização, proporcionaria à sociedade da época uma nova concepção econômica, social e política de cidade que deveria ser diferente da concepção anterior, ligada ao Império.

As principais modificações advindas com a construção se concentraram na área central da cidade de Florianópolis e arredores da ponte Hercílio Luz (COSTA, 2002), área que

¹³ Identidade que, embora seja mutante quando pensada enquanto identificação cultural, é aqui entendida e mobilizada holisticamente como representação quanto à origem, história e natureza de um grupo, neste caso “catarinenses”: “um marco, dentre outros, da identidade representada de um grupo” (CANDAUI, 2011, p. 26)

¹⁴ A ponte foi interditada em 1982 devido a corrosão do aço e à ruptura de uma das quatro barras de olhal que sustentavam a estrutura. Foi reaberta em 1988, para tráfego leve, ou seja, motocicletas, bicicletas, carroças e pedestres e foi definitivamente fechada em 1991, e assim permanece até atualmente. (2015).

compreende também a faixa continental mais próxima. Costa (2002, p. 106) salienta que “o desenvolvimento urbano de Florianópolis, Estreito e municípios circunvizinhos orientou-se para as vias terrestres que os ligaram à ponte.”, os quais foram tomados por estabelecimentos comerciais e residenciais, fazendo aumentar a circulação de pessoas. Municípios que se valiam do serviço de transporte marítimo, o qual não era mais utilizado em larga escala, mantinham sua população trabalhando no município, além de abrir a possibilidade de procura dos habitantes destes municípios por bens e serviços oferecidos pela Capital. Nesse contexto, as relações espaciais entre os municípios de Florianópolis, Palhoça, São José e Biguaçu começavam a se estreitar e se fortalecer. Para Sugai (2002, p.50), devido à maior acessibilidade, também consequência da criação de linhas de ônibus a partir de 1930 e da suspensão de pedágio para pedestres na ponte, ocorreu “um processo gradativo de integração do espaço intraurbano do Estreito com o núcleo urbano na península da Ilha”. Sugai (2002) esclarece ainda que, anteriormente à construção da ponte havia setores imobiliários, vinculados a estruturas de poder e oligarquias locais, interessados na exploração de terras da área continental, o que foi facilitado com a construção.

Em contrapartida, Coelho (1997) ressalta que a cidade não se desenvolveu tanto quanto o esperado justamente pela dificuldade nos acessos rodoviários e ferroviários; e Pereira (1984) indica que após a construção, a cidade entrou numa era de depressão, pois não ela alterou o panorama econômico da cidade. Estas perspectivas, que foram abordadas em pesquisas realizadas na década de 1980 e 1990, diante de outra realidade, apontam para um outro futuro da ponte, pois ela não teria vida eterna em sua função de passagem entre Ilha e Continente, modificando o traçado urbano e sendo monumento de orgulho público. O crescimento populacional da região, que gerou congestionamentos sobre a ponte Hercílio Luz, e os problemas com a manutenção da estrutura, que culminaram em sua interdição, seriam decisivos para que ela deixasse de reinar solitária, possibilitando reclames pela construção de novas vias, a fim de que os congestionamentos na ponte cessassem e a segurança da travessia fosse garantida.

Indo de encontro às conclusões de Andrade (1981) e às expectativas da construção da ponte, Lohn (2002) indica que a cidade de Florianópolis continuava não sendo considerada “integrada” ao restante do Estado ainda em 1950. Nesta data, porém, a falta de integração não era porque inexistisse ligação terrestre entre Ilha e Continente, como na década de 1920, mas, dentre os motivos, por haver apenas uma ligação, cuja integridade física não era garantida e

cujo fluxo de carros ela já não comportava. A preocupação urbana era presente em discussões sobre ações modernizadoras e de redefinição urbana através de um plano urbano, o Plano Diretor, cujo objetivo era o de conceber a cidade e o sistema viário. A ponte não comportava o crescimento, mas seu idealizador, Hercílio Luz, ainda era o representante do almejo de futuro pautado na modernização e seu trabalho como governador do estado ainda exemplo aos demais governantes. (LOHN, 2002).

A mudança da capital mais uma vez era cogitada e para que houvesse a manutenção do estatuto político na ilha, de acordo com Lohn (2002, p.143), “a estratégia era clara: valorizar Florianópolis por sua história e tradição e, ao mesmo tempo, lançar as bases para uma modernização que pudesse sustentar sua posição à frente do Estado.” Florianópolis experimentava períodos de modernização, os quais dependiam sempre de investimentos externos (PEREIRA, 1984) e do governo federal. De acordo com o Pereira (1984), somente após 1960 a cidade iria encontrar um caminho que visasse à modernização e ao desenvolvimento econômico mais uma vez necessários para a permanência da capital na Ilha. A partir da década de 1960, portanto, acompanhando o movimento de industrialização do país, Santa Catarina passou a ter sua economia planejada por órgãos governamentais expressamente destinados a essa finalidade. Florianópolis também acompanharia este processo, porém, com planejamentos que indicavam a indústria turística, uma indústria-sem-chaminé, considerada ideal para a cidade. Desta forma, Reinaldo Lohn (2002), de acordo com suas pesquisas, aponta o turismo como o carro chefe dos governos que se seguirão nesses anos.

Diante desta redefinição, a ponte Hercílio Luz, enquanto a “ponte velha” da cidade, dialogaria de que forma com esta nova concepção?

Na década de 1980, como consequência das gradativas preocupações estruturais enfatizadas na década de 1960, inspeções foram realizadas na ponte e o rompimento de uma barra de olhal - situação igual a que fez a *Silver Bridge* ruir – foi motivador da interdição da ponte para qualquer tipo de tráfego, por causa da possibilidade de, com isso, acontecer o mesmo acidente com a ponte brasileira. Uma vez interditada, iniciaram estudos para sua recuperação, através de estudos técnicos por empresas de engenharia e também para a obtenção do *status* de patrimônio cultural federal, através da solicitação de tombamento endereçado ao então Sphan pela Prefeitura Municipal em 1985.

Os estudos desenvolvidos pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo e pela americana Steinman (mesma empresa que projetou a ponte) indicaram intensa corrosão na estrutura metálica e necessidade de manutenção constante na estrutura que é localizada sobre o mar, e está permanentemente em contato com a salinidade e a umidade que deterioram o material. A corrosão faz com que a principal característica da ponte pênsil, a isosticidade, inexista, causando problemas na estruturação e sustentação. As barras de olhal que estão presas por pinos devem ter movimento de acordo com a temperatura. Se a ponte não distende com o calor e não encolhe com o frio – não se movimenta – corre o risco de romper quando acontece a mudança de temperatura. De acordo com Snoeijer (1988) provavelmente foi a falta de manutenção, que acarretou no comprometimento dos materiais que permitiam a movimentação das barras de olhal, que causou o rompimento da mesma. Assim, a ponte não ruiu como a *Silver Bridge*, porque havia mais três barras para sustentar a estrutura, enquanto a americana dispunha de apenas uma.

Enquanto interdita, para Coelho (1997), a ponte teria sua importância ao dar referência visual, simbólica e afetiva. Ela havia se tornado

apenas uma ponte para olhar, objeto de pura contemplação (...) paisagem, memória e imagem da cidade. (...) acabou se tornando uma ruína da modernidade. Um lugar cada vez mais distante da experiência de paisagem. Uma não-ponte. (1997, p.5)

Utilizando-se do conceito de Pierre Nora (1984), Coelho (1997, p.28) indica que ela se tornou “Um lugar sobre o qual todos podem contar uma história, da qual todos os habitantes locais já ouviram falar, um lugar da memória”, pois havia perdido sua função primária como local de passagem. Porém, não é apenas a função enquanto equipamento útil participante do sistema de estrada de rodagem que é ameaçada pela obsolescência da estrutura. Mas também a de ser um monumento, obra exemplar, representante e identificadora de um período histórico, de um regime de governo e de um governador. Apesar de a ponte Hercílio Luz ter sido reaberta entre os anos de 1988 e 1991, os problemas estruturais continuavam preocupando, considerava-se a possibilidade de ela ruir por seu próprio peso, quer dizer, o símbolo da modernização catarinense desaparecer.

Neste sentido, Kopytoff (2008, p.92) buscando refletir sobre a biografia social de uma “coisa”, perguntara “Como mudam os usos da coisa conforme ela fica mais velha, e o que lhe acontece quando a sua utilidade chega ao fim?” Interditada, definitivamente fechada ao tráfego até finalizar as obras de restauração, de acordo com os jornais, ela estaria “fadada” a

virar um monumento, quer dizer, ser tombada como patrimônio cultural para que, pelo menos, a função de representatividade se perpetuasse. Nesse sentido, mobilizar conceitos visando a perpetuação de valores e de uma determinada história a fim de preservar um patrimônio, pois para Gonçalves (1996, p. 89)

As práticas de preservação histórica nas modernas sociedades nacionais estão associadas a narrativas que se configuram como respostas a uma situação social e histórica na qual valores culturais são apresentados sob um risco iminente de desaparecimento.

A ponte Hercílio Luz, enquanto “não ponte”, diante de uma situação social e histórica na qual a representante da cidade de Florianópolis, do estado de Santa Catarina, um marco da engenharia mundial, estaria sob um risco de desaparecimento, se não houvesse mobilização que visasse seu tombamento e conseqüente proteção. De acordo com esta concepção, um monumento diante de seu emergente desaparecimento poderia ser realocado para se tornar patrimônio cultural legal, uma vez que ela já o era considerado implicitamente através da construção histórica representada.

Monumento legalmente tombado

Com a interdição, que fazia com que a funcionalidade dita “normal”, de ligação, da ponte não existisse mais, outras funções para aquela estrutura começaram a ser movimentadas. As solicitações para a integração da ponte à coleção (CLIFFORD, 1994) de patrimônio culturais (federal, municipal e estadual – nesta ordem)¹⁵ aconteceram após a interdição e as três partiram de instâncias políticas. De acordo com Elsa Peralta (2003) o patrimônio cultural tem três funções: de identificação coletiva, econômica e política. Para ela, a identificação coletiva é a que forma uma consciência e um sentimento de grupo, uma idealização produzida por sociedades sobre seus próprios valores. A função política é conduzida pelos meios políticos, constituídos ou não, que ativam o patrimônio ao recorrerem à memória coletiva, buscando veicular um determinado passado através da legitimação simbólica de ideologias que vão de acordo aos seus programas políticos. Por fim, a função econômica, que é baseada, sobretudo, no uso turístico do patrimônio. Para Peralta (2003), a

¹⁵ Tombamento Federal (1985-1998); Tombamento Municipal (1990-1992); Tombamento Estadual (1996-1997).

função política é privilegiada em relação às demais, pois ela é sólida e legítima para atuar na preservação por ser a partir dela, com base no aspecto simbólico, que as ações se efetivam.

Para as instâncias políticas, a melhor “carreira” (KOPYTOFF, 2008) da ponte seria de fato o tombamento, pois era possível defender os critérios que a colocariam como “candidata” a patrimônio cultural, pois os proponentes, vereadores, deputados, prefeitos¹⁶, utilizando-se de expressões como “o tombamento é uma antiga reivindicação do povo catarinense”, “a ponte é nosso cartão postal”, “identificadora do povo catarinense”, “símbolo da nossa gente” e “patrimônio implicitamente tombado”, deixavam clara a intenção de trazer à tona o que seria a “identificação coletiva” da sociedade catarinense e florianopolitana, a qual, quando mobilizada para fins como o de patrimonialização, busca dar conta de certa realidade – condizente com suas intenções. Paralelamente, os pareceristas¹⁷, responsáveis pela justificativa técnica que viabiliza o tombamento do bem, reiteravam a historiografia eloquente aqui indicada, baseando-se, sobretudo, na dissertação de mestrado de Djanira Maria Martins de Andrade (1981), corroborando a construção história que “tomba implicitamente” a ponte Hercílio Luz.

Mas as solicitações consideradas “óbvias” se converteram em processos que demandaram a preocupação principalmente com os recursos para a eventual restauração e a responsabilidade sobre tal obra, uma vez que tombar implica na conservação do bem. Neste sentido, a situação da ponte interditada e a incerteza quanto à segurança da estrutura, permitiram que a restauração fosse decisiva e condicionante da efetivação desse *status*, tanto para mobilizar a opinião política para a atitude de solicitar o tombamento, quanto para as instituições de preservação efetivarem o mesmo. Como justificativa, a menção à importância do tombamento da estrutura para que pudesse haver a captação dos altos recursos necessários

¹⁶ A solicitação federal foi feita em 1985 pela Prefeitura Municipal e contou com mobilização política da Assembleia Legislativa de Santa Catarina e da Câmara de Vereadores do Município. A solicitação municipal foi feita em 1990 pela Câmara dos Vereadores e arquivada; a reabertura foi por iniciativa do executivo municipal. A solicitação estadual foi feita em 1996 pela Assembleia Legislativa de Santa Catarina; antes desta solicitação acatada, a Câmara dos Vereadores já havia feito dois pedidos anteriormente, mas sem resultado. Cabe indicar ainda que a solicitação para o tombamento estadual foi feita a partir de uma proposta de projeto de lei, “Torna monumento e patrimônio histórico e arquitetônico estadual a ponte Hercílio Luz” que visava tombá-la, de autoria do então deputado estadual César Souza.

¹⁷ Cabe indicar que os pareceristas elaboraram narrativas que fossem condizentes com os critérios e definições de patrimônio cultural das determinadas esferas. Enquanto os pareceres municipal e estadual, elaborados por arquitetas do quadro da instituição, concentraram-se principalmente nos aspectos locais e regionais, condizentes com a história de Santa Catarina e de Florianópolis, o parecer federal, elaborado por um engenheiro civil e historiador de arte, procurou localizar a ponte Hercílio Luz enquanto uma obra do início do século XX e enquanto marco da história da engenharia. Os três, no entanto, concordavam quanto às informações obtidas através da pesquisa em Andrade (1981), conforme já mencionada aqui.

a sua restauração foi feita nas três esferas, tanto em solicitações quanto na mobilização posterior à solicitação. Em contrapartida, as instituições de preservação, excetuando a estadual, indicavam a necessidade de restauração para que pudesse haver o tombamento.¹⁸

Esta disputa entre a restauração para o tombamento *versus* o tombamento para a restauração – vista principalmente no processo federal - também atua sobre uma memória coletiva (dentre tantas memórias individuais), enquanto uma representação, que pode ser considerada ambígua, relacionada à ponte. Enquanto ao buscar o tombamento se almejava repassar a representação persistentemente afirmada da ponte enquanto monumento símbolo da modernidade e digna de orgulho local, sua obsolescência e o longo processo de restauração com divulgação em periódicos estaduais de altos custos aos cofres públicos representavam um incômodo social.

O terceiro aspecto levantado por Peralta (2003), o econômico, aparece de forma enfática quando se trata da restauração, pois visa o usufruto posterior ao tombamento do monumento, o que poderia fazer com que o “fardo” representado pela dispendiosa restauração se tornasse um investimento. As comparações entre a ponte Hercílio Luz, o Cristo Redentor, no Rio de Janeiro e a Torre Eiffel, em Paris (França) são vistas nos discursos políticos, tanto de dentro das esferas executivas e legislativas quanto de dentro das instituições de preservação¹⁹. Curiosamente, parece haver a vontade política para que, de forma análoga às motivações da construção na década de 1920, houvesse a manutenção da capital em Florianópolis: neste caso, a adequação do uso da ponte como atrativo turístico para a cidade se manter como “capital turística do Mercosul”.

Desta forma, o *status* de patrimônio cultural legal explicita a importância histórica, arquitetônica ou paisagística sob a garantia das instituições que efetivaram a ação de tombamento. Esse *status* é utilizado também para fins econômicos, a fim de captação de recursos para sua manutenção e conservação para uso dentro do que seria o turismo cultural.

¹⁸ O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico do Município indicou que os custos da restauração seriam altos e o município não poderia arcar com esta despesa. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional indicou que a instituição federal não tinha condições de arcar com toda a restauração da ponte, além de considerar que ainda não havia estudo que indicasse a total segurança da estrutura. Desta forma o tombamento se realizaria quando houvesse certeza da viabilidade de restauração e segurança. A Fundação Catarinense de Cultura não fez menção à restauração enquanto impeditiva do tombamento, apenas quando indicou sua necessidade através da justificativa técnica.

¹⁹ Dalmo Vieira Filho em reportagem especial ao jornal *Diário Catarinense* em 13 de maio de 1996. Márcia Fantin (2000) faz menção à referência que a ponte Hercílio Luz tem para Florianópolis.

O processo que tombou a ponte Hercílio Luz na instância federal durou de 1985 até 1998; na instância municipal, de 1990 até 1992; e na estadual, de 1996 até 1997. O processo federal foi o que mais mobilizou entidades políticas e empresariais e o que condicionou o tombamento de forma mais enfática à necessidade de restauração. Apesar disso, a reiteração histórica é mobilizada em toda publicação jornalística, acadêmica ou técnica a fim de justificar como inegável tanto a efetivação de sua representatividade e valoração como patrimônio cultural do município, do estado e da União, quanto a necessidade de sua recuperação através da restauração – seja para que ela volte a representar um período histórico de desenvolvimento, ou para que ela volte a desempenhar sua função primária como ligação entre a ilha e continente.

Referências

Documentos de arquivo:

– *Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina*
Projeto de lei n.089/96 de autoria do deputado César Souza.

IPHAN/SC – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SC
Processo de tombamento federal de Ponte Hercílio Luz – Processo n.1137-T-85

IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis
Decreto n. 637/92 de 04 de agosto de 1992 – Tomba, como Patrimônio Histórico e Arquitetônico a Ponte Hercílio Luz.
Processo de Tombamento Municipal da Ponte Hercílio Luz – Processo n.03/92
Documentos avulsos (COTESPHAN diversos)

FCC – Fundação Catarinense de Cultura
Decreto n.1830 de 13 de maio de 1997 - Homologação do tombamento da ponte Hercílio Luz.
Processo de Tombamento estadual da Ponte Hercílio Luz – PFCC103/977

Bibliografias:

ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **A influência da Ponte Hercílio Luz no desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina**. Dissertação de mestrado. História. UFSC. 1978.

_____. **Hercilio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina**. Florianópolis, SC: Ed. da UFSC, 1981. 171p

ARANTES, Antonio Augusto (org.). **Produzindo o passado**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

ARAUJO, Hermetes Reis de. **A invenção do litoral**: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República. São Paulo (SP), 1989. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

CANDAU, Jöel. **Memória e Identidade**. São Paulo: Contexto. 2011.

CLIFFORD, James. Colecionando Arte e Cultura. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Brasília: IPHAN, 1994. n. 23 p.69-89.

COELHO, Mario Cesar. **Moderna ponte velha**: imagem & memória da Ponte Hercílio Luz /. Florianópolis, 1997. 172f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas.

COSTA, Sandro da Silveira. **Ponte Hercílio Luz: mutações urbanas em uma cidade insular (1890-1960)**. 2002. Mestrado em História UFSC. 193p.

FANTIN, Márcia. **Cidade dividida**: dilemas e disputas simbólicas em Florianópolis. Fpolis: Cid Futura, 2000.

FONSECA, Maria Cecília Londres. A prática de Tombamento: 1970-1990. In: **O Patrimônio em processo: trajetórias da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro; UFRJ: IPHAN, 1997, p.205-246

_____. Da modernização à participação: a política federal de preservação nos anos 70 e 80. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Brasília: IPHAN. n.24, p.153-163, 1996.

FOUCAULT, Michel. O que é um autor? **Bulletin de la Société Française de Philosophie**, 63º ano, nº 3, julho-setembro de 1969, ps. 73-104. (Société Française de Philosophie, 22 de fevereiro de 1969; debate com M. de Gandillac, L. Goldmann, J. Lacan, J. d'Ormesson, J. Ullmo, J. Wahl.)

GONÇALVES, Janice. Em busca do patrimônio catarinense: tombamentos estaduais em Santa Catarina. In: **Anais do XXVI – Simpósio Nacional de História – ANPUH**, 2011, São Paulo. p. 1-11. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308188681_ARQUIVO_anpuh_2011_janice.pdf>. Acesso em 29 de julho de 2013.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda:** os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; IPHAN, 1996.

HAYASHI, Fernando Augusto Yudyro. **Ponte Hercílio Luz:** caracterização do projeto, construção, intervenções e estado atual de conservação. 2012. 233 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2012.

KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. In: APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas** as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: EdUFF, 2008.

LOHN, Reinaldo Lindolfo. **Pontes para o futuro:** relações de poder e cultura urbana. Florianópolis, 1950 a 1970. Porto Alegre, RS. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em História. 2002

PERALTA, Elsa. O mar por tradição: o patrimônio e a construção das imagens do turismo. **Horizontes antropológicos** [on line], v.9, n.20, p. 83-96, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ha/v9n20/v9n20a04.pdf>> Acesso em 10 jun. 2015.

PEREIRA, Nereu do Vale. **Desenvolvimento e modernização** (Um estudo de modernização em Florianópolis). Florianópolis: Lunardeli, 1984.

POMIAN, Krzyszot. Coleção. In: **Enciclopedia Einaudi**. Porto: Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1984. v.1, p.51-86.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação de bens culturais:** o tombamento. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

SILVA, Adalberto Ribeiro da. **Ponte Hercílio Luz:** um olhar sobre o Jornal República (1920-1926) e sua relação com a construção da ponte e do mito. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação): UDESC, 2007.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa:** investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na área conturbada de Florianópolis. Tese (doutorado) Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USP, 2002

