

Universidade Federal de Santa Catarina

Curso de Mestrado em História

**A Influência da Ponte Hercílio Luz
no desenvolvimento
da Ilha de Santa Catarina**

Tese submetida à Universidade Federal de Santa Catarina
para a obtenção do grau de Mestre em História

DJANIRA MARIA MARTINS DE ANDRADE

Florianópolis, 1978

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE MESTRADO EM HISTÓRIA

A INFLUÊNCIA DA PONTE HERCÍLIO LUZ
NO DESENVOLVIMENTO
DA ILHA DE SANTA CATARINA

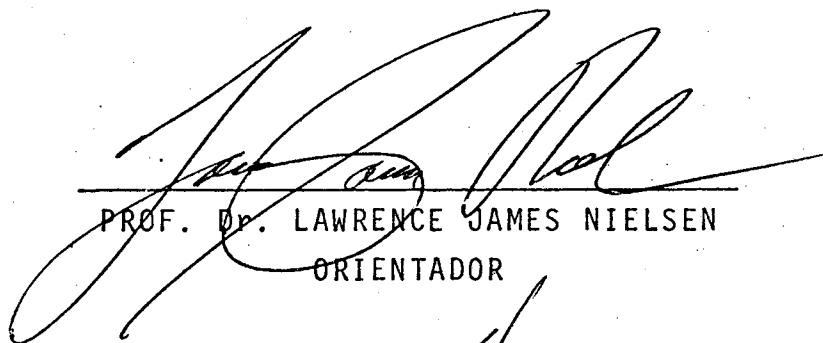
TESE SUBMETIDA À UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRA EM HISTÓRIA

DJANIRA MARIA MARTINS DE ANDRADE

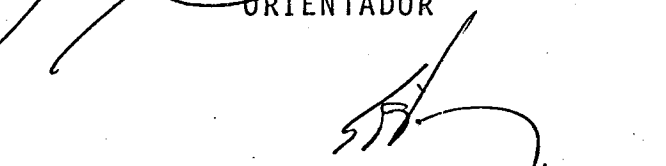
FLORIANÓPOLIS, 1978.

A INFLUÊNCIA DA PONTE HERCÍLIO LUZ
NO DESENVOLVIMENTO DA ILHA DE SANTA CATARINA

DJANIRA MARIA MARTINS DE ANDRADE

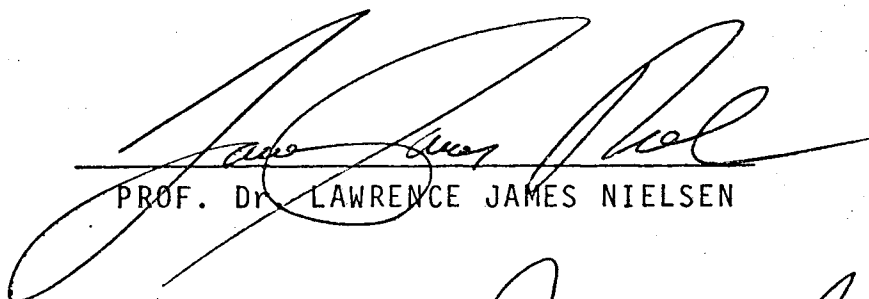


PROF. Dr. LAWRENCE JAMES NIELSEN
ORIENTADOR




PROF. Dr. WALTER FERNANDO PIAZZA
COORDENADOR DO CURSO

BANCA EXAMINADORA:



PROF. Dr. LAWRENCE JAMES NIELSEN



PROF. Dr. Vitor A. PELUSO JÚNIOR



PROF. Dr. WALTER FERNANDO PIAZZA

Dedicada ao meu esposo:

Cezar Alves de Andrade

e filhos:

Christiany Martins de Andrade e

Cezar Alves de Andrade Filho

Agradecimento especial a
meus pais e sogra.

A G R A D E C I M E N T O S

Manifesto meus sinceros agradecimentos às seguintes pessoas e instituições:

- ao Prof. Dr. Lawrence James Nielsen, pela eficiente e segura orientação dada no transcorrer de todo o trabalho.

- aos Professores Dr. Vitor Antonio Peluso Júnior e Dr. Walter Fernando Piazza, da Universidade Federal de Santa Catarina, pelo apoio dado na execução do trabalho.

- aos parentes e amigos, especialmente Eloisa C. Lenzi, Nalita Maria Kleis, João Sepetiba, pelo estímulo e amizade.

- ao diretor do Arquivo Público do Estado, Dr. Wilmar Pacheco e ao Sr. Abelardo Souza, pela colaboração.

- à Eloisa C. Lenzi e Ione Matos Schelemberg, pelo auxílio na datilografia.

- a todas as pessoas que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.

R E S U M O

A importância da Ponte Hercílio Luz, e o estudo do desenvolvimento da Ilha no contexto estadual no período de 1920 a 1977. O estudo foi iniciado com o histórico da cidade anterior a 1920, abrangendo os aspectos: geográfico, econômico e político.

Portanto, no período de 1920 a 1926 era governador Hercílio Pedro da Luz, o mesmo encontrou o Estado numa situação bastante precária, financeiramente. Para conseguir realizar o seu intento, a PONTE, necessitou de recorrer ao estrangeiro. Com isto, o projeto pôde ser elaborado e executado.

A construção da ponte transcorreu em ritmo acelerado, porém, em 1924 morre seu idealizador. Apesar do ocorrido, a construção não parou. Portanto, o seu sucessor a concluiu e a inaugurou.

Após o estudo da época de 1920 a 1926, foram apresentadas as influências da Ponte nos aspectos: geográfico, social, econômico e político. Desta forma, procurou-se provar, com base no exposto, que a PONTE provocou o desenvolvimento da Ilha.

A B S T R A C T

This work examines the history of the Hercílio Luz Bridge in terms of its importance to the development of the City of Florianópolis, Capitol of Santa Catarina, and its neighboring municipalities. The study begins with a review of the historical and geographic factors that contributed to the necessity of building this bridge, then places it within the context of the developmental programs of Governador Hercílio Pedro da Luz, and subsequently follows the story of the financing, construction, and impact of the bridge upon the Greater Florianópolis Region. The central thesis that serves as the structure for elaborating the history of the Hercílio Luz Bridge, is that without the Bridge, the Island capitol of Santa Catarina, Brazil, would have encountered economic and social problems of such a nature that it would have been shorn of its political importance, and thus lost its status as capitol to another city with greater possibilities for economic growth. The planning and construction of the bridge were important programs in the successive governments of Hercílio Pedro da Luz, who succeeded in building the structure, in spite of the serious economic problems faced by his and other governments. As was foreseen by Hercílio Luz and his political companions, the bridge succeeded in improving the life of the Capitol by giving it better means of communications with the rest of the state, and therefore saved the city from losing its importance as the center of political life in Santa Catarina.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I - A Necessidade de Uma Ponte.

I:1 - O Início do Povoamento de Santa Catarina.

I:2 - O Contexto Geográfico e Sua Influência.

I:3 - A Evolução da Capital e Sua Ralação com as Comunidades Vizinhas, até 1920.

CAPÍTULO II - Hercílio Pedro da Luz.

II:1 - Resumo da Vida e Carreira Política de Hercílio Pedro da Luz.

CAPÍTULO III - Financiamento da Ponte.

CAPÍTULO IV - Construção da Ponte.

IV:1 - Preparativos para a Construção, Avaliação das Plantas e a Teorética da Ponte.

IV:2 - Início da Construção até a Saída do Governador Hercílio Pedro da Luz.

IV:3 - A Doença, a Saída e a Morte de Hercílio Pedro da Luz - Um Intervalo.

IV:4 - Término, Inspeção Final e Inauguração da Ponte.

CAPÍTULO V - A Ponte e Sua Influência.

V:1 - A Ponte e a Evolução Urbana da Área da Grande Florianópolis.

V:2 - Impacto Social - Econômico.

V:3 - A Mudança da Posição Estratégica da Capital, devido à Ponte Hercílio Luz.

CAPÍTULO VI - EPILOGO - (1970-1977)

VI:1 - A Ponte Hercílio Luz: Patrimônio Público e Histórico.

VI:2 - A Ponte e os Desastres Americanos.

VI:3 - A Construção de Uma Nova Ponte.

CAPÍTULO VII - CONCLUSÃO

BIBLIOGRAFIA.

INTRODUÇÃO

A Ponte Hercílio Luz foi um fator de maior importância para a vida econômica, social e política de Florianópolis. Anteriormente, o processo de comunicação - Desterro e Continente - era feito através de barcos, o que tornava difícil, caro e demorado o intercâmbio comercial, bem como dificultava grandemente a mobilidade dos habitantes de ambos os lados.

Devido às dificuldades de comunicação entre a Capital e o restante do Estado surgiu, no Governo de Felipe Schmidt, um movimento, vindo do interior do Estado, procurando tirar a Capital de Florianópolis. O principal argumento para isso era o de que a cidade não tinha condições de se desenvolver. Na verdade, tal afirmação não era inverídica pois, a cidade de nada produzia; tudo vinha de fora e tinha de ser transportado por embarcações vindas do continente¹. Os barcos faziam a travessia do canal, transportavam pessoas que iam do continente para a ilha, ou vice-versa. Havia também as lanchas, para o transporte de carroças, animais e carros.

Vários problemas eram encontrados para a travessia: o forte vento sul impedia que os barcos atravessassem onde habitualmente o faziam, pois, próximo ao centro da cidade foi construído o Trapiche Municipal servindo para o atracamento dos barcos. Mas não era nesse trapiche que os barcos atracavam em dias de vento sul; eles o faziam para o lado da Baía Norte, onde atualmente está localizada a Avenida Beira Mar Norte; lá havia uma grande praia chamada Praia de Fora. Neste local havia um trapiche que permitia o desembarque das pessoas e dos produtos.

¹ CALDAS FÓ, Raul "E a ponte foi construída" O Estado, Fpolis, 31 de maio de 1978, p.5; VIEIRA, Carlos e PACHECO, Dorival "Parabéns, o cartão-postal completa cinquenta anos" O Estado, Fpolis, 16 de maio de 1976, p.21 "Ponte Hercílio Luz completa 52 anos" O Estado, Fpolis, 13 de maio de 1978, p. 16; PELUSO Jr, Vitor A. "Comentários", Boletim Geográfico do Departamento de Geografia e Cartografia. DEGC, 1:1, janeiro de 1947, p.81 a 83.

A população dependia muito dos horários das embarcações. As lanchas funcionavam, normalmente, das quatro da madrugada até a noite, transportando de tudo. Apesar do grande movimento, nunca se soube de nenhum acidente com as lanchas. Ha via apenas atrasos nos dias de vento sul, e eventuais quedas n'água de pessoas, em horas de embarque e desembarque.

Com o passar dos anos, face o aumento populacional, foram surgindo mudanças econômicas e sociais e se tornou necessário fazer um melhor entrosamento entre a Ilha e o Continente. Para isto, tomaram-se medidas imediatas para uma melhor projeção da Capital, integrando-a no contexto catarinense e brasileiro. Isto só seria possível com a construção de uma ponte. Para contruí-la era preciso muito dinheiro, o que o Estado não possuía; tal detalhe, entretanto, não serviu para desestimular o Governador, que levou a idéia para frente.

Hercílio Pedro da Luz conseguiu o dinheiro para a realização da obra a que se proporia, através de empréstimos. O dinheiro referente ao primeiro empréstimo demorou a chegar, tendo que ser feito um segundo, o que atrasou o início da obra, de meados de 1920 para novembro de 1922. Isso, provavelmente, serviu para as vozes maledicentes (adversários da obra) que apregoavam que aquela realização faraônica nunca chegaria ao fim. Hercílio Pedro da Luz enfrentou, também, uma série de críticas ao projeto.

Tiveram início as obras em novembro de 1922, com a sondagem do subsolo da ilha e do continente, nos locais que seriam construídos os pilares de apoio ao vão central. Durante esta fase, Hercílio Luz acompanhou atentamente os trabalhos, chegando, inclusive, a dar a sua opinião. No decorrer das Obras, Hercílio Luz adoece, tendo que procurar recursos no exterior. A pesar de seu afastamento, a obra não parou; em 1924 morre o seu idealizador.

A ponte foi inaugurada a 13 de maio de 1926. Com a sua conclusão possibilitou-se uma maior densidade populacional na Ilha. Esta densidade foi provocada pela mobilidade populacional, vinda do continente.

Pela própria situação econômica e onde o comércio varejista progredia, além dos meios de transporte desenvolverem-se aceleradamente, a população se fixava no centro da cidade. À medida que a população crescia, aquela menos abastada se afastava para as periferias da cidade.

Face o exposto, ressaltariam as seguintes questões: a) Como era o desenvolvimento da Ilha?; b) Quais os meios de comunicação?; c) Por que foi necessária uma ligação Ilha-Continente mais eficaz?; d) Como se desenvolveu a vida política de Santa Catarina, no período de 1920 a 1977?; e) Quais os entendimentos mantidos pelo governo do Estado, com firmas construtoras, referentes à construção da ponte?; f) Como se desenvolveu a construção?; g) Como se processou o aumento populacional?; h) Quais as mudanças econômicas e sociais, trazidas pela ponte?

Para realizar a pesquisa e estudar a problemática da construção da Ponte Hercílio Luz, usaram-se as técnicas tradicionais de análise e fichamento documental, para reconstruir a história global da referida ponte, além das metodologias e técnicas de história oral, para preencher as lacunas dos documentos existentes. No decorrer da pesquisa documental foram encontrados alguns problemas, como: a falta de documentos e a não catalogação dos mesmos. Mesmo assim, consultou-se a documentação da Biblioteca Pública do Estado, e também todas as coleções de jornais do período de 1916 a 1977; no Arquivo Público analisaram-se a coleção de Falas, Mensagens e também os Relatórios do período anterior e posterior ao Governo de Hercílio Pedro da Luz, livros de engenheiros e outros documentos avulsos que foram colocados à disposição da pesquisa. Pesquisou-se ainda em bibliotecas particulares. Entretanto, foi notória a falta de documentação sobre o financiamento da ponte e da atual forma de pagamento das prestações, o que criou muitas barreiras para o feliz andamento e análise da pesquisa. Muita documentação do poder público, a respeito da ponte, por razões políticas, se não destruídas, não foram disponíveis para a pesquisa. Entretanto, o que se conseguiu está apresentado neste trabalho, e fica-se ciente que futuramente as conclusões desse trabalho poderão ser modificadas, com a documentação que não

pôde ser consultada.

Para expor os resultados da pesquisa sobre a problemática acima dividiu-se o trabalho nos seguintes capítulos:

- a) Capítulo I - Trata do ambiente histórico-geográfico em que evoluiu a necessidade da ponte.
- b) Capítulo II - Trata da política da ponte e sua relação com a carreira política de Hercílio Pedro da Luz.
- c) Capítulo III - Trata da parte financeira referente à ponte.
- d) Capítulo IV - A construção da ponte.
- e) Capítulo V - As influências e o impacto causado pela ponte.
- f) Capítulo VI - Epílogo - A ponte no quadro histórico atual.
- g) Capítulo VII - Conclusão.

CAPÍTULO I

A NECESSIDADE DE UMA PONTE

Não se pode entender a história da Ponte Hercílio Luz sem se ter uma noção básica de seu contexto no tempo e no espaço catarinense, e, em especial, aquele que se refere à área geográfica em que foi construída. Assim sendo, neste capítulo, trata-se inicialmente do povoamento da área, o contexto geral geográfico e, em particular, a evolução dos povoados e vilas da área, até chegar ao ponto em que o abastecimento da Capital, e a comunicação entre a Ilha e seu continente fronteiriço exigiam a construção de uma ponte. Será necessário, algumas vezes neste capítulo, desobedecer à cronologia, estritamente falando, especialmente quando se trata da geografia, e para explicar mudanças no nome da Capital.

I:1 - O início do povoamento de Santa Catarina

A bibliografia histórica já existente sobre Santa Catarina indica que, desde o período do descobrimento do Brasil, a Ilha de Santa Catarina era conhecida pelos navegantes que empreenderam as viagens de descobrimento e exploração para as nações da Europa que, naquela época, estavam em plena expansão. No entanto, o povoamento desta Ilha, que mais tarde se tornaria num ponto estratégico para a conquista e domínio português no Sul, só teve seu início no século XVII.

No século XVII, os paulistas que contribuíram para o desbravamento de tantos outros pontos do território brasileiro, interessaram-se pelo litoral catarinense. Neste período, fundaram três povoados, um no atual município de São Francisco do Sul, outro em Santo Antônio dos Anjos de Laguna, e, por último, o de Nossa Senhora do Desterro. Destes três, Desterro se tornaria a Capital da Capitania quando esta foi criada em 1738. Quase dois séculos mais tarde, a Capital do então Estado de Santa Catarina teria seu antigo nome modificado, pela lei estadual nº 11, de 1º de outubro de 1894, para Florianópolis.

polis, em homenagem ao vitorioso Presidente Floriano Peixoto².

O povoamento da Ilha iniciou-se na primeira metade do século XVII com as atividades do Bandeirante Paulista, Francisco Dias Velho e seus familiares. Há controvérsias sobre a data, e alguns autores têm inventado lendas e estórias sobre a fundação do primeiro povoado na Ilha. Até sair um trabalho futuro que examine o povoamento da Ilha, com maior gabarito do que já foi feito, não se pode dizer com certeza quando se iniciou este povoamento³.

Apesar de não se saber com certeza a data exata da fundação de Desterro, os documentos existentes indicam que desde a sua fundação fora uma ilha privilegiada. Teve uma vida muito tranqüila, até que Dias Velho, para agradar seus superiores portugueses, combateu alguns piratas e os mandou, juntamente com seus navios, para Santos, à espera da Justiça. Os portugueses, porém, se apoderaram dos navios e das armas e deixaram livres os salteadores, que voltaram para atacar o povoado de Nossa Senhora do Desterro, matando, nessa ocasião, seu fundador. Após sua morte, o povoado entrou em fase de decadência.

²CABRAL, Oswaldo Rodrigues. História de Santa Catarina. Florianópolis, 1968, p.35, 36, 47, 49, 55; PELUSO Jr, Victor A. Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia. Florianópolis, DEGC, 1:1, 1947, p.81-82; CABRAL, Oswaldo R. Notícia. Nossa Senhora do Desterro. v. 1, Florianópolis, 1971, p. 19-19; PAULI, Evaldo. A Fundação de Florianópolis, 1973, p.145.

³Existem controvérsias quanto à fundação do povoado de Desterro. Alguns autores afirmam que Dias Velho tinha sido desterrado, porém, existem correntes contrárias a esta afirmação. BOITEUX, Lucas. Notas para a História Catarinense. Fpolis, 1912; CABRAL, Oswaldo R. História de Santa Catarina. p. 18 e 19; PAULI, Evaldo. Fundação de Florianópolis. p. 145; CABRAL, Nossa Senhora do Desterro. Florianópolis, Imprensa Universitária, 1971, p. 11 a 12; VALENTE, César. "Florianópolis, 250 anos: O Nome da Cidade quase foi Ondina, Redenção ou Exiliópolis". O Estado. Florianópolis, 23 de março de 1976, p.16.

Estes contratemplos, entretanto, não acabaram com o povoamento que, depois de certo tempo, começou a crescer lentamente⁴.

Por volta de 1720, a Ilha passou ao Comando-de-Ordenanças do Capitão-Mor Manoel Manso de Avelar, considerado como o segundo povoador, pois reiniciara o que estava em decadência.

Nesta época (1720), o povoamento se fazia em torno das quatro fontes de água existentes. A primeira, "fonte da Palhoça", situava-se na atual rua Vidal Ramos; a segunda, "fonte da Carioca", situava-se na Praça Pio XII, local que já foi conhecido como Largo Fagundes e Largo do Bragança; a terceira, "fonte da Pedreira", localizava-se na Saldanha Marinho, na altura do antigo Instituto Estadual de Educação; a quarta e última, situava-se onde já foi campo do Manejo, atual Mauro Ramos e atual I.E.E.

A vila cresceu em torno da atual Praça XV de Novembro; as casas ao redor e os caminhos levando até as quatro fontes, sem qualquer planejamento urbano⁵.

No dia 23 de março de 1726 Nossa Senhora do Desterro foi desvinculada do território de Laguna e elevada à categoria de vila. Teve seus limites, o atual Garopaba, no sul e o Morretes, no norte, sendo que a vila só contava com 150 habitantes. O Frei Agostinho da Trindade, preocupado com o crescimento da vila, seguiu para Lisboa, a fim de conseguir alguns portugueses para aumentar a população da Ilha. Conseguiu atrair alguns casais, principalmente açorianos (461 pessoas). Com a chegada destas pessoas, traçaram-se os primeiros caminhos, também chamados de "becos". Estes tiveram aspectos rudimentares e tortuosos, e foram a origem das primeiras ruas da vila⁶.

⁴VALENTE, Op. cit: CABRAL. História de Santa Catarina. p.37-38.

⁵VALENTE. Op. cit: CABRAL. História de Santa Catarina. p.43-44.

⁶Ibid; CABRAL. História de Santa Catarina. p. 56-57. PIAZZA, Walter Fernando. A Igreja em Santa Catarina - notas para sua história, Florianópolis, IOESC, 1977, p. 53 a 55.

Estes casais que vieram com o Frei Agostinho da Trindade foram os precursores da segunda fase de povoamento de Santa Catarina. Nesta segunda fase, vieram milhares de imigrantes, principalmente açorianos, para ocupar o litoral catarinense, que ainda era um deserto com uns poucos povoados encravados como formigueiros na vastidão deste litoral.

Devido à preocupação da coroa portuguesa, com o despovoamento de seus territórios que acompanhou o descobrimento das ricas jazidas de ouro em Minas Gerais, não foi fácil conseguir permissão para levar imigrantes para o Brasil, nesta época. Antes da ida de Frei Agostinho da Trindade para Lisboa, o Governador de São Paulo, Dom Rodrigo César de Menezes, em 1722, fez uma solicitação para que imigrantes açorianos povoassem a costa sul. Frei Agostinho conseguiu somente alguns casais, como já foi anotado, em 1726. Em 1742, Silva Paes insistiu para que o pedido de Frei Agostinho e de Dom Rodrigo fossem atendidos. Entretanto, só em 1745, o Conselho Ultramarino despachou favoravelmente, concedendo permissão para imigrantes partirem, em maior número, para o sul do Brasil. A partir de 1745, todo navio com destino ao Brasil e que tocasse nos Açores, poderia transportar até cinco casais⁷.

Um ano após, ou seja, 1746, os habitantes do arquipélago dos Açores, pediram ao rei permissão para emigrar para o Brasil. A alegação baseada na super população do referido arquipélago, e a falta de alimentação, devido à baixa produção, justificavam o seu pedido. Mediante o exposto, o rei atendeu à solicitação em 8 de agosto. Em 31 do mesmo mês, o Conselho Ultramarino fixou os editais abrindo inscrições para os que desejassem emigrar.

O transporte, de acordo com o edital, era gratuito a apenas cinco mil pessoas. Os casais emigrantes receberam também ajuda de custo, conforme o número de dependentes, além de ferramentas, armas, animais e farinha. Os homens foram

⁷CABRAL. História de Santa Catarina. p. 57.

isentos do serviço militar e receberam terras para cultivar⁸.

Em 1747, já havia 2585 pessoas inscritas. O transporte dessas pessoas foi contratado por Feliciano Velho Oldemberg, em fevereiro de 1748. Como já foi citado, apenas 461 pessoas vieram para a Ilha de Santa Catarina. A viagem durou aproximadamente três meses, onde ocorreram mortes, devido às condições existentes para o transporte dessas pessoas, ou seja, as precárias condições de higiene e de alimentação. Apesar de vários autores terem estudado o fato, as opiniões variam. Levando em conta um estudo feito por Walter Fernando Piazza, baseado em documentos, podemos afirmar o seguinte:

Foram divididos em Companhias de Ordenanças: Em 1748, chega à Ilha de Santa Catarina o primeiro contingente de "casais", num total de 51, sendo 50 homens e 48 mulheres e 152 filhos e agregados, morreram em viagem, 36 e desembarcaram doentes 77. Em fevereiro de 1749, chega o segundo navio, com 47 "casais", com 44 homens e 43 mulheres, mais 102 filhos e agregados, mais, nesta viagem morreram, no mar, 73. Em março de 1749, estando no Governo da Capitania de Santa Catarina o Coronel Manuel Escudeiro Ferreira de Sousa, desembarcavam no Desterro, mais 98 "casais", com 509 adultos e 81 menores: vieram em dois navios. Em dezembro de 1750, são 326 "casais", num total de 1759 pessoas, das quais 1342 adultos e 204 menores. Em 1751, desembarcaram 1399 pessoas, de três navios, vêm acompanhados de um vigário e foram 279 "casais". Em março de 1753 chega, ainda, ao Desterro, mais um transporte de 126 "casais", com 615 pessoas vivas, pois 52 morreram em viagem....⁹.

Com a chegada dos açorianos, as necessidades de comunicação com o continente aumentaram. Estas necessidades, porém, não foram, na época, suficientes para a construção de uma ponte, mesmo porque, não havia tecnologia que tornasse possível a sua construção. Assim sendo, a vila dependia das vias aquáticas e, conseqüentemente, seu comércio e comunicação com as aldeias limítrofes e continentais dependiam de

⁸ Ibid., p. 57-58; PIAZZA, Walter Fernando. Atlas Histórico do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 1970, p. 22 a 24.

⁹ PIAZZA, Walter Fernando. Atlas Histórico, p. 22-23.

pequenas embarcações.

Com a permanência e fixação dos açorianos e também de outros imigrantes, forçou-se uma expansão, surgindo assim várias ruas que são: Livramento (Trajano); Quartéis Novos (Deodoro); Palhoça, depois Propósito e finalmente com o nome de Jerônimo Coelho; Vigário (Fernando Machado); Cadeia e Augusta (Tiradentes e João Pinto), foram as primeiras traçadas; e a da Lapa (Saldanha Marinho)¹⁰.

Os açorianos recém chegados (4929 pessoas até 1769), que não estabeleceram-se em Desterro, foram distribuídos nas pequenas comunidades de Ribeirão da Ilha, Lagoa da Conceição, Santo Antonio, Canasvieiras, São Miguel, São José, Enseada de Brito, Vila Nova, Garopaba do Sul e Laguna.

Destaca-se entre essas freguesias, pela sua importância, a de Ribeirão da Ilha, que já era bastante conhecida pelos espanhóis como Enseada do Ribeirão. Depois de 1748, um grupo de açorianos ali se instalou. Em 1763, a comunidade teve já suficiente população que, através de uma autorização episcopal, Manoel de Vargas Rodrigues instalou a capela no local, tendo como santa padroeira Nossa Senhora da Lapa.

Entretanto, somente em 1809, esta enseada foi elevada à categoria de freguesia e, em 31 de março de 1938, pela lei estadual nº 86, a então freguesia passou à categoria de vila¹¹.

Contava a mesma, em 1810, com uma população de 1436 habitantes; dos quais 423 eram escravos¹².

Outro grupo de açorianos estabeleceu-se no povoado da Lagoa da Conceição, que teve como fundador Dias Velho,

¹⁰ VALENTE, Op. cit.; PIAZZA, Walter Fernando. Atlas Histórico do Estado de Santa Catarina, p. 22 a 24; CABRAL. História de Santa Catarina, p. 58 e 59; CABRAL. Memórias-Nossa Senhora do Desterro. V. 1. Florianópolis, 1971, Ed. Imprensa Universitária, p. 11 a 22.

¹¹ PAULI. Op. cit. p. 148-149; IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. V. XXXII, Santa Catarina. Rio de Janeiro, 1975, p. 117

¹² CABRAL. História de Santa Catarina. p. 67.

que procurou com estas pessoas desenvolver a sua sesmaria. Este lugarejo foi elevado à categoria de freguesia, pela carta régia de 7 de julho de 1750, com o nome de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa. Mais tarde, foi desmembrada do então Distrito de Florianópolis pelo Decreto-Lei estadual nº 86, de 31 de março de 1938, quando sua sede foi elevada à categoria de vila¹³.

Um terceiro grupo estabeleceu-se num local já conhecido como Nossa Senhora das Necessidades, mais tarde, Santo Antônio de Lisboa. O povoado que seria Santo Antônio de Lisboa já existiu no século XVII, considerado por alguns autores como o mais antigo da Ilha. Em 1690, o padre Manoel de Leão e mais vinte casais para lá se dirigiram, aumentando assim sua população. O Sargento Manoel Manso de Avelar, com toda sua família, também ali se estabeleceu, dirigindo dali os negócios da Ilha¹⁴.

A população da freguesia, em 1810, era de 3.367 habitantes, sendo que 602 eram escravos¹⁵.

Esta freguesia foi criada pela carta régia de 26 de outubro de 1751 e pela resolução de 19 de janeiro de 1809, com o nome de Nossa Senhora das Necessidades de Santo Antônio¹⁶.

As pequenas comunidades que foram estabelecidas no continente fronteiriço tiveram uma história de desenvolvimento paralela àquelas da Ilha. São Miguel da Terra Firme já teve sua capelinha e foi povoado em 1747. São José da Terra Firme parece em 1751. Enseada de Brito, ao sul, também na mesma época, sua população aumentou com os açorianos que chegaram. Todos esses lugarejos iam crescer e fornecer elementos para a futura expansão demográfica da área, e para a criação de novas

¹³ Ibid.; IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, p. 117; VARZEA, Virgílio. Santa Catarina - A Ilha. V.1, Rio de Janeiro, 1900, p. 15.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ CABRAL. História de Santa Catarina. p. 67.

¹⁶ IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. p. 118.

comunidades. São Miguel e Enseada de Brito, depois de um certo período de importância econômica, decairiam e perderiam a sua importância perante os novos centros populacionais que deles saíam. Entretanto, serviriam como importantes centros de abastecimento para a Capital, e, como na Ilha, sua vida econômica, política e social seria, até certo ponto, influenciada pela geografia da área.

I:2 - O contexto geográfico e sua influência

No início, a Capitania de Santa Catarina, após seu desmembramento da Capitania de São Paulo, era subordinada ao governo do Rio de Janeiro e limitada à área geográfica incluída nas então vilas de Laguna, Nossa Senhora do Desterro e São Francisco do Sul. Seus limites para o interior eram mal definidos, pois o sertão era pouco conhecido. No século XIX, os Campos de Lages passaram à jurisdição da Capitania de Santa Catarina. Os seus limites atuais só foram definidos depois que o Brasil estabeleceu definitivamente seus limites com a Argentina, e resolveu a disputa sobre fronteiras, que existiu, por muito tempo, entre Santa Catarina e seu Estado vizinho, Paraná.

Comparada com os demais componentes da Região Sul, Santa Catarina é o que possui a mais modesta superfície territorial com 95.985 Km², representando apenas 16,6% da Região Meridional do Brasil¹⁷.

O Estado de Santa Catarina limita-se ao norte com o Estado do Paraná (desde as nascentes do Rio Negro até Porto União, das nascentes do Rio Jangada até o Peperiguaçu); ao sul, com o Estado do Rio Grande do Sul (desde o Rio Mampituba, Serra Geral, Rio Pelotas e o Rio Uruguai); a leste com o Oceano Atlântico, numa extensão de 531 Km, e a oeste, com a República Argentina, numa extensão de 246 Km, o Rio Peperiguaçu¹⁸.

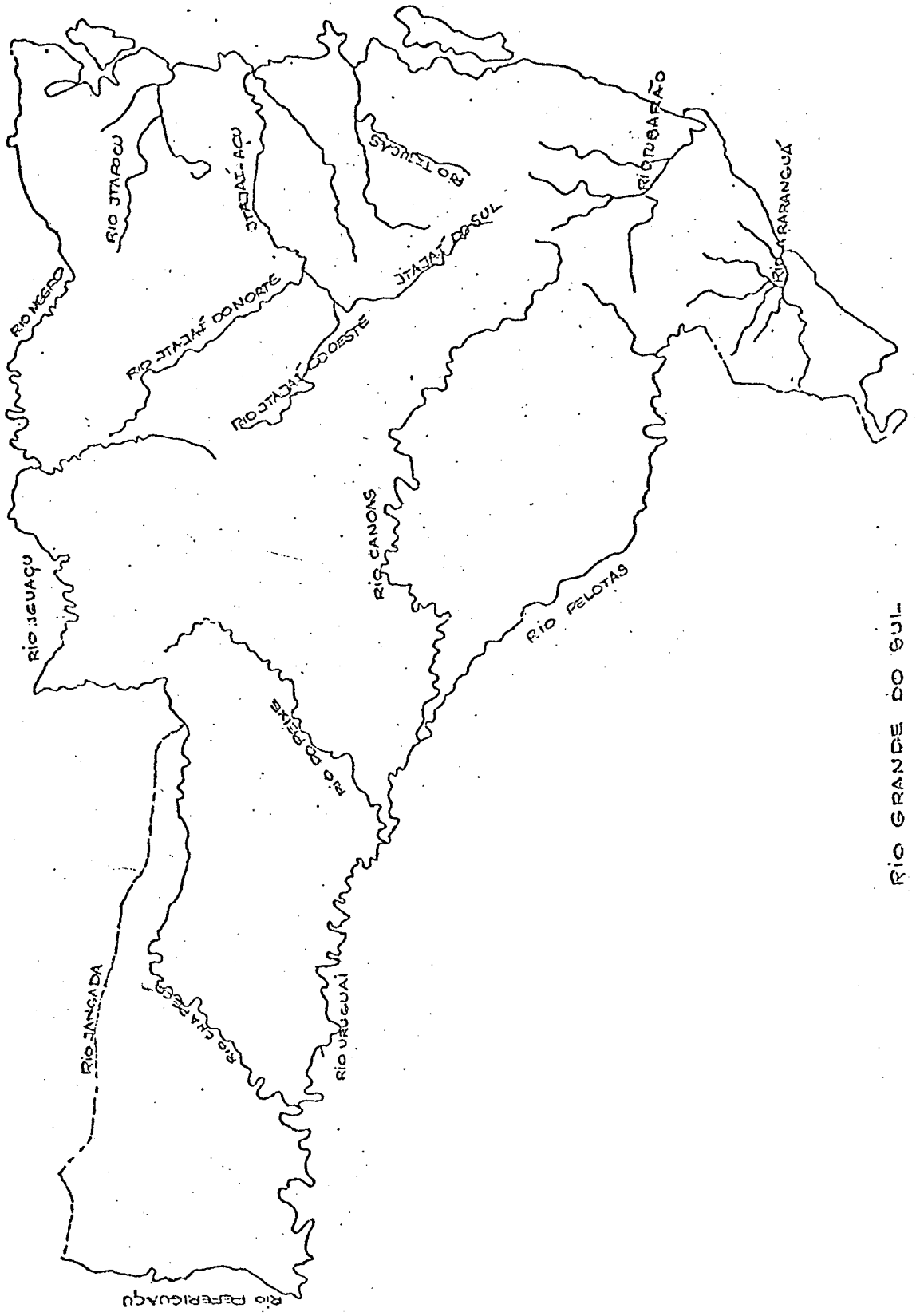
O mapa I:1 dá uma idéia dos atuais limites do Estado de Santa Catarina.

¹⁷LAGO, Paulo Fernando. Santa Catarina - Dimensões e Perspectivas. Porto Alegre, 1978, p.13.

¹⁸LAGO, Paulo F. Santa Catarina - A Terra - O Homem e A Economia. São Paulo, 1968, p. 14.

OCEANO ATLANTICO

PARANA



REPÚBLICA ARGENTINA

RIO GRANDE DO SUL

Com uma população de 2.930.411 habitantes em 1970, e apesar da pouca expressão de seu território, Santa Catarina se faz importante pela excelência da qualidade de recursos nela existentes.

A função climática em Santa Catarina está subordinada à dinâmica de quatro massas de ar, sendo mais atuantes a Polar Atlântica e a Tropical Atlântica, e da combinação das massas de ar predomina o clima mesotérmico úmido, com distribuição regular das chuvas durante o ano. Não existe uma estação seca, embora os índices pluviométricos decresçam nos meses de inverno¹⁹.

A temperatura varia moderadamente, no Estado, de 14° a 20°C. O relevo do planalto catarinense chega a provocar a queda de neve. As diferenças entre as temperaturas do planalto, do litoral e do extremo-oeste são notórias, se bem que não muito grandes.

Segundo o professor Victor A. Peluso Júnior, o clima dominante é de tipo chinês, onde as chuvas são regulares durante o ano, pois estas se repartem quase que igualmente, sem que apareça uma estação seca em demasia, apesar de bastante precipitações no verão.

Santa Catarina possui uma extensa área de 531 Km de costa.

A rede de drenagem está orientada para duas vertentes: a do Atlântico, através de reduzida extensão e a do Paraná, através de dois coletores, Iguçu e Uruguai²⁰.

O relevo do Estado de Santa Catarina, pode-se defini-lo como o território da vertente atlântica, situado entre os paralelos 25°57' e 29°21' sul, formado de um planalto inclinado para oeste e dissecado em formas tabulares, cujo limite oriental defronta área intensamente erodida em terrenos sedimentares e cristalinos, que ter

¹⁹ LAGO. Santa Catarina - Dimensões e Perspectivas. p. 23.

²⁰ Ibid. p. 25-81.

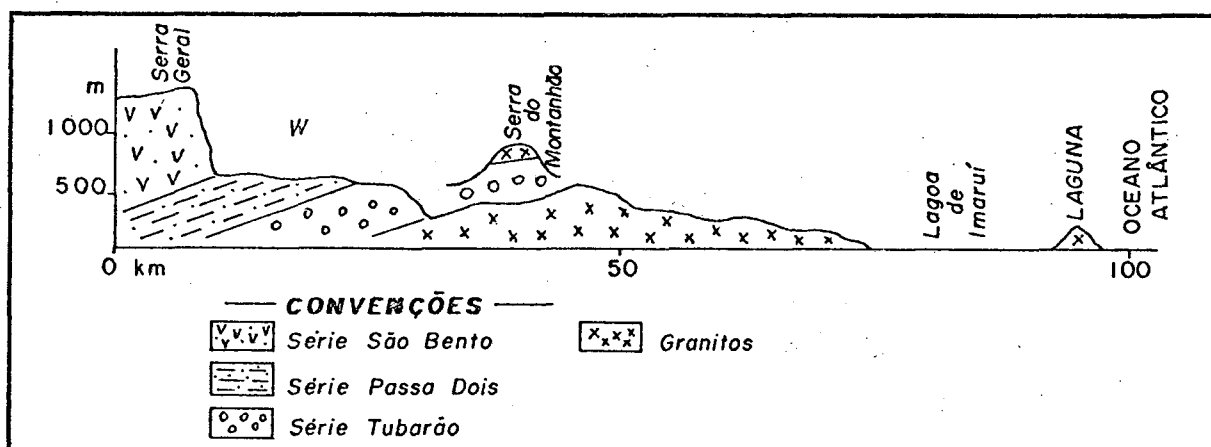
mina em litoral, onde são visíveis os sinais de submersão da costa²¹.

O relevo de Santa Catarina é bastante irregular e apresenta características essenciais; à primeira vista, reconhecemos três unidades tipográficas em nosso Estado:

- Planícies costeiras - largura variável, nunca ultrapassando os 70 Km de largura.
- Serras litorâneas - traçado irregular, dispostas obliquamente à linha da costa.
- Planalto Ocidental - alcançado através de uma escarpa, vai abaixando gradativamente para OW - SW.

Com base nas três unidades topográficas, que se apresentam no Estado, pode-se traçar o seu perfil.

PERFIL DE SANTA CATARINA



Fonte: ALMEIDA, Fernando F.M. de - Boletim Paulista de Geografia - Associação dos Geógrafos Brasileiros - nº 10 - São Paulo - 1952. p. 10.

As maiores altitudes são encontradas na borda do planalto (escarpa). No norte de Santa Catarina, a Serra do

²¹ PELUSO Jr, Victor A. O Relevo do Estado de Santa Catarina. Publicação 3, série I, do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, Florianópolis, 1952, p.5; CABRAL, Oswaldo R., CASCAES, Franklin e SOARES, Iaponan Di. "Os Açorianos". (Suplemento Especial) O Estado, Florianópolis, 14 de maio de 1976, p.4

Mar eleva-se a mais de mil metros (Pico Iquererim com 1516 metros), porém, as maiores elevações são registradas no trecho sul da Serra Geral (Campos dos Padres com 2000 metros; e o Pico da Igreja com 1800 metros). As altitudes de maior ocorrência são as que vão de 600 a 1000 metros²².

Esta topografia bastante acidentada impedia, até certo ponto, a fácil comunicação entre os centros de povoação. Como é notório, na história da ocupação do espaço catarinense, no início, as povoações foram estabelecidas ao longo do litoral. A razão disso era a fácil comunicação por vias marítimas. No interior, os paulistas tiveram os seus lugarejos e fazendas do gado ao longo do caminho que ligava Sorocaba com os pastos do Rio Grande do Sul. Mas, a comunicação entre estes e os povoados do litoral era difícil, devido ao perfil montanhoso entre o planalto ocidental e o litoral. Até os tempos atuais, essa massa de montanhas impede a fácil comunicação entre o planalto e as cidades do litoral. No entanto, apesar destes impedimentos topográficos, algumas picadas, chamadas estradas, foram abertas entre Lages e o Litoral. Com a construção destas estradas, juntamente com a exploração e ocupação dos vales dos rios que ofereceram também uma certa facilidade de comunicação entre as comunidades pioneiras que se estenderam até o sertão, teria um impacto sobre o meio ambiente que estava sendo invadido.

A expansão do povoamento e as atividades humanas, durante três séculos, provocaram modificações sensíveis no quadro original da vegetação em Santa Catarina. A presença da mata das araucárias é sem dúvida o fator que mais se distingue no aspecto geral da vegetação de toda a Região Sul, inclusive Santa Catarina.

Podemos distinguir, no território catarinense, as seguintes formações vegetais:

²²MATTOS, Fernando M. Santa Catarina - Nova Dimensão. Florianópolis, Edeme Indústria Editorial Gráfica Ltda, 1973, p. 108 e 109.

- a) Mata Tropical Atlântica ou floresta latifoliada tropical -
Resta pouco do aspecto natural desta floresta, visto que foi intensamente desbravada desde os primeiros anos da colonização.
- b) Mata Subtropical -
Aparece ao longo do Rio Uruguai e de seus afluentes. Devido à grande quantidade de matéria orgânica, os solos desta região se prestam admiravelmente para a agricultura.
- c) Mata das Araucárias -
É a formação vegetal que ocupa a maior área do nosso Estado. Além do pinheiro do Paraná, encontram-se nesta floresta o cedro, a imbuia e a erva-mate. O extrativismo vegetal, nessa região, foi, e ainda é intenso, sendo as espécies mais prejudicadas o pinho e a erva-mate.
- d) Campos Limpos -
Aparecem no planalto catarinense. Os campos ocupam maior área na região de Lages, São Joaquim, Campos Novos e Curitibanos. Nestas áreas desenvolve-se intensa criação de gado.
- e) Vegetação Litorânea -
Sob este título, incluem-se as diferentes e variadas formações vegetais do litoral. Esta vegetação é altamente influenciada pela salinidade e pelos ventos marítimos^{2 3}.

Os rios do nosso Estado dirigem-se para duas vertentes: a vertente atlântica e a vertente do Rio da Prata. Os rios da zona de São Francisco, Bacia do Itajaí, Litoral de Florianópolis e Litoral de Laguna se dirigem diretamente para o mar, enquanto que os rios das zonas do planalto de Canoinhas, Alto Rio Negro, Campos de Lages, Meio Oeste e Extremo-Oeste pertencem à Bacia Platina^{2 4}.

^{2 3} PELUSO Jr, Victor A. O Relevo do Estado de Santa Catarina. Publicação 3, série I, do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, Florianópolis, 1952, p. 36 e 37.

^{2 4} Ibid. p. 38.

O regime dos rios catarinenses é pluvial, sendo que alguns deles apresentam cheias periódicas, o que dificulta a vida econômica-social do Estado.

O relevo e a hidrografia do Estado de Santa Catarina são favoráveis ao estabelecimento de vias de comunicações divergentes.

O litoral, por apresentar a série de vales, no sentido oeste-leste; o planalto porque os rios conduzem para pontos diversos do Estado do Paraná e do Rio Grande do Sul. Tal disposição não conduz ao estabelecimento espontâneo de um centro econômico que atenda aos interesses da comunidade Catarinense²⁵.

Quanto às redes hidrográficas, aquela que corre para o Atlântico facilita, até certo ponto, a ligação entre o centro irradiador - a Capital - e o Estado, elemento que virá influenciar a construção da ponte, pois trará a população para a área litorânea.

O município da Capital situa-se na zona de Florianópolis, uma das oito zonas fisiográficas em que está dividido o Estado de Santa Catarina, ocupa toda a ilha do mesmo nome e uma pequena parte do continente fronteiro, incluída nos limites urbanos e suburbanos da sede municipal, que é também capital do Estado.

Convém salientar que existem divergências entre os dados geográficos sobre a Ilha de Santa Catarina. O IBGE apresenta os seguintes dados:

A capital de Santa Catarina situa-se geograficamente a 27°35'22" de latitude sul e 48°34'16" de longitude W.Gr., e é uma das três capitais estaduais insulares. Dista em linha reta, 1309 Km de Brasília e 758 do Rio de Janeiro.

O município compreende toda a Ilha de Santa Catarina, mais uma parte do continente, conhecida como Estreito, na microrregião de Florianópolis, e limita-se com os municípios de São José, Biguaçu, Palhoça, Governador Celso Ramos e com o Oceano Atlântico.

²⁵ Ibid. p. 41.

A ilha possui uma área de 410 Km², e com uma costa aproximada de 172 Km², completa a área municipal de 451 Km²²⁶.

O Boletim nº 92, de autoria de Paulino Franco e Carvalho e de Estevam Alves Pinto, apresenta os seguintes dados sobre a Ilha de Santa Catarina, que coincidem com aqueles do então Capitão Vieira da Rosa, no seu livro A Ilha de Santa Catarina, editado em 1916.

A Ilha de Santa Catarina, na qual está situada a capital do Estado, mede 53 Km na sua maior extensão, que é do norte para o sul, e 18 Km na sua maior largura. O seu perímetro é, aproximadamente, de 170 Km e sua área é de 504 Km².

Os dados acima muito se assemelham com aqueles fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), só que o referido órgão não inclui a área compreendida pelo Estreito, perfazendo uma área total de 451 Km², enquanto que a área total apresentada no Boletim, acima citado, é de 504 Km², incluindo a área compreendida pelo Estreito.

O continente está separado da ilha na parte norte, numa distância de 600 metros, onde passa um canal, sobre o qual foi contruída a ponte pênsil Hercílio Luz, que é objeto deste estudo.

Em suma, a Ilha de Santa Catarina, juntamente com a pequena parte continental com cerca de 12,5 Km² de área é a cidade de Florianópolis e capital do Estado de Santa Catarina. Esta possui cerca de 531 Km de extensão junto ao Oceano Atlântico.

Florianópolis foi a capital desde os tempos coloniais, pois ficava no meio da costa de Santa Catarina, uma costa extensa, e a situação da Ilha era guarnecedora

²⁶ IBGE. "Monografia Municipal - Florianópolis". Folha avulsa; DIAS, Wilmar. "Florianópolis - Ensaio de Geografia Urbana". Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia - IBGE, ano 1, nº 1, Florianópolis, 1947, p.68 e 69. Impresso em Multilith 50, na Seção Mecânica do DEGC.

de duas baías, uma ao norte e outra ao sul²⁷.

Existem na Ilha duas lagoas: uma alongada, de água salobra e que tem comunicação com o oceano por uma estreita barra e que tem o nome de Lagoa da Conceição; a outra, mais na parte sul da Lagoa da Conceição, de formato circular, com água doce e que se comunica com o oceano por um canal, denominada Lagoa do Peri.

A Ilha de Santa Catarina é formada por dois maciços cristalinos, com a mesma estrutura e fôsseis topográficos da Serra do Mar. Esses dois maciços cristalinos, um ao norte e outro ao sul, estão separados pela baixada aluvial do Rio Tavares. As elevações que os compõem não excedem a 600 metros de altitude e orientam-se segundo a direção geral da Serra do Mar - NE - SW.

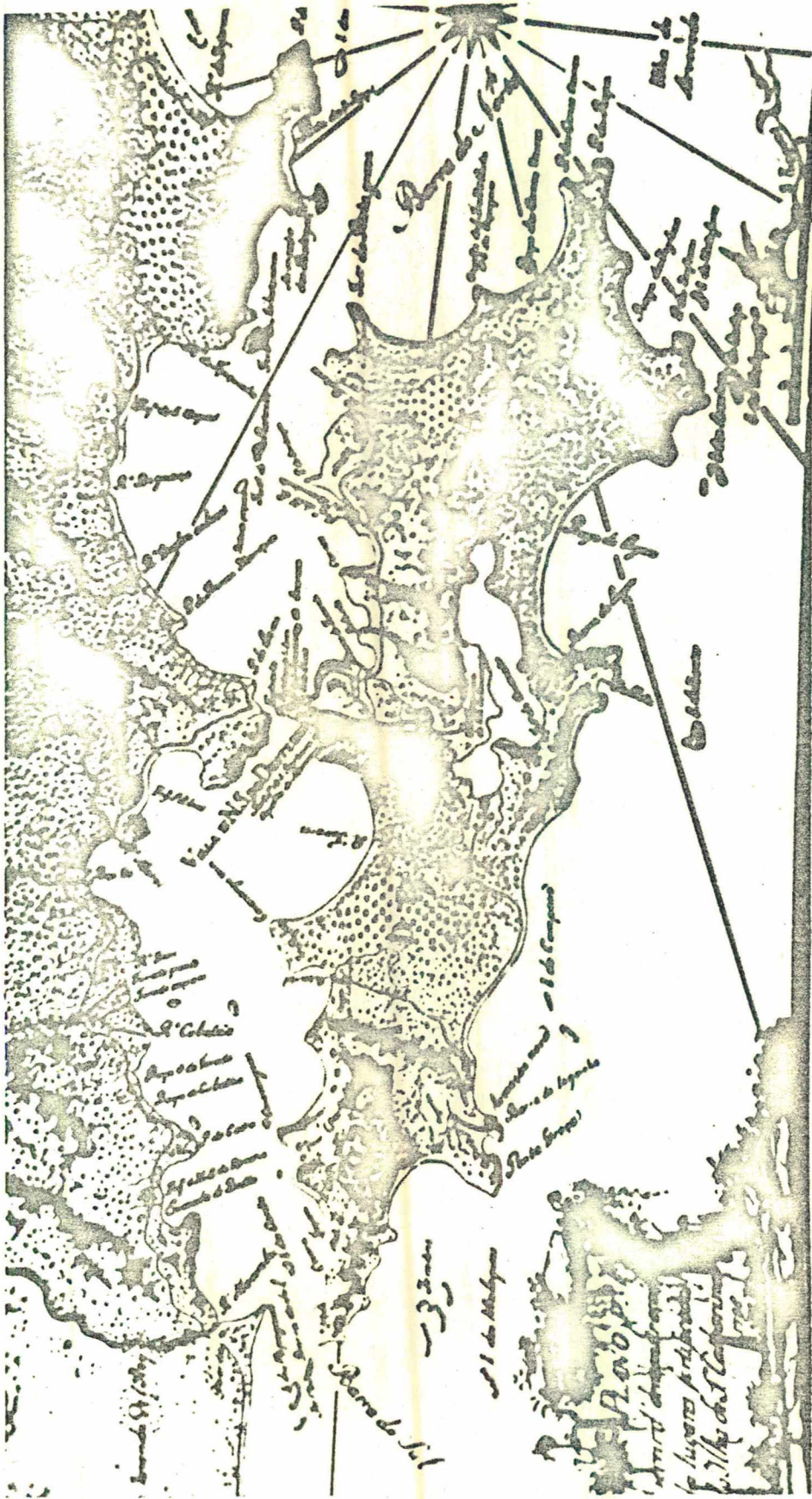
As rochas predominantes são granitos e sienitos, intercalados de pórfitos e esquitos, cortados por numerosos diques de pegmatito e de diabásio, com direção SE²⁸.

Não encontramos sedimentos consolidados na Ilha, somente aluviões ligando pontas e revestindo recôncavos e formando os vales dos pequenos rios que a irrigam. Isto indica que não houve regressão marinha que pusesse a descoberto possíveis terraços sedimentários²⁹.

²⁷Entrevista do Professor Oswaldo Rodrigues Cabral. DIAS, Wilmar. Florianópolis, "Ensaio de Geografia Urbana". Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia - DEGC, ano 1, nº 1, Florianópolis, p. 69. Impresso em Multith 50, na Seção Mecânica do DEGC.

²⁸DIAS, Wilmar. "Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana". Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia - IBGE, ano 1, nº 2, Florianópolis. Impresso em Multith 1250 na Seção Mecânica do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, julho de 1947, p. 2 a 8.

²⁹CARVALHO, Paulino F. de e PINTO, Estevan Alves. "Reconhecimento Geológico no Estado de Santa Catarina". Boletim 92, do Serviço Geológico e Mineralógico do Ministério da Agricultura, Florianópolis, 1938, p. 9.



FONTE: Folha avulsa. Arquivo Particular do Sr. Abelardo Souza.
Mapa de localização da Ilha de Santa Catarina, no ano de 1786.

A geografia da Ilha influenciaria no desenvolvimento físico da capital. Florianópolis tem por sítio a planície triangular, cuja projeção para o continente divide, em duas baías desiguais, o braço de mar que separa a ilha do continente.

A cidade se apresenta irregular em seu traçado urbano, com ruas de declives mais suaves ou bruscos, terminando em escada, o que constitui um entrave à circulação fácil e desimpedida.

Segundo Vieira da Rosa, em uma de suas publicações, informa de que fez um minucioso levantamento da Ilha, percorrendo a mesma em todas as direções, e constatou que não existem outros sedimentos, a não ser aluviões³⁰.

Pode-se dizer que o relevo influenciou bastante no traçado urbano de Florianópolis que apresenta modelo topográfico acidentado. Suas ruas cresceram a esmo, obedecendo preliminarmente à preocupação de ordem comercial, não admira assim, que ainda hoje se apresentem estreitas, irregulares, tortuosas e sem ordem ou nexos.

Como cidade marítima, obedecendo à linha da costa e às origens portuguesas, a catedral ergueu-se sobre uma colina, sendo elemento gerador do plano. Com efeito, os primeiros estabelecimentos se alinharam ao longo da praia, em torno da praça ou largo, fronteiro à igreja. A linha da praia determinou o traçado das primeiras ruas e influenciou na forma da praça, hoje XV de Novembro, apresentando uma forma irregular, mais estreita na orla do mar e mais larga no topo da colina, forma que influenciou fundamentalmente no traçado geral da cidade³¹.

Em geral, a expansão verificou-se sem obediência a traçado ou sistema algum, seguindo unicamente os impul-

³⁰ DIAS, Wilmar - Boletim Geográfico do Departamento de Geografia e Cartografia - ROSA, Capitão Vieira. A Ilha de Santa Catarina. p. 4 e 5.
Editado pelo Gab. Typ. d' "O Dia", Florianópolis, 1916, p. 12.

³¹ DIAS, Wilmar. Boletim Geográfico do Departamento de Geografia e Cartografia. 1.2, Florianópolis, julho de 1947, p. 27-28.

sos individuais e ajustando-se ou fugindo às dificuldades que o acidente da topografia apresentava. Nos morros, o traçado é bastante desordenado.

Quanto ao clima, Florianópolis, apresenta as características inerentes ao litoral sul brasileiro: excessiva umidade relativa; precipitação média anual abundante e igualmente distribuída e temperatura média anual superior a 20 graus centígrados³².

Apesar de ser uma cidade marítima, Florianópolis está rodeada por montanhas de diferentes altitudes, o que faz com que suas peculiaridades climáticas sejam diferentes das demais cidades marítimas sul-brasileiras. Duas estações são claramente distintas: o verão, de novembro a abril, e o inverno, de maio a outubro; no verão, o clima assume feição tropical³³.

A temperatura apresenta-se elevada com a média compensada do mês mais quente (fevereiro) atingindo 24^o,6C (fevereiro)³⁴.

As chuvas no verão não são contínuas, caindo geralmente à tarde ou à noite, nos dias de evaporação intensa, em aguaceiros fortes de curta duração. Os ventos dominantes são os de direção norte e nordeste, quentes e carregados de umidade, alternados com ventos de direção sul e sueste (o conhecido pampeiro).

O inverno é bastante úmido e ameno. A temperatura média mantém-se constantemente abaixo de 20^o centígrados, sendo julho o mês mais frio. As chuvas de inverno prolongam-se em dias, quando não em semanas mas, ainda assim, são menos frequentes que no verão. Os ventos mais frequentes são o norte e o sul, este último provocando o fenômeno de quedas de temperatura bruscas e sensíveis³⁵.

³²Ibid. p. 17

³³Ibid.

³⁴Ibid. p. 18

³⁵Ibid. p. 18-19

Para os que passam sobre a Ponte Hercílio Luz e não sabem distinguir a posição dos ventos é só atentar para o mar. Quando o vento é sul, o mar do lado esquerdo da ponte está agitado e do lado direito calmo; quando o vento é nordeste, nota-se o contrário, ou seja, lado esquerdo calmo e lado direito agitado, isso supondo-se que a pessoa esteja saindo da Ilha.

Como já foi dito acima, e como se pode verificar nas páginas seguintes, estes aspectos climáticos e topográficos ou fisiográficos da Ilha e seu continente limítrofe teriam um impacto muito importante sobre o desenvolvimento da região, e quando sua evolução chegou até certo ponto, seria e foi necessário construir-se uma ponte, ou a Capital teria perdido a sua importância para outros centros, então em formação.

I:3 - A evolução da Capital e a sua relação com as comunidades vizinhas até 1920

Depois do seu crescimento desorganizado, nas primeiras décadas de sua existência, Nossa Senhora do Desterro teve seu primeiro traçado urbano organizado em 1741. Estes planos baseavam-se nas ordenações portuguesas. As praças teriam 400 palmos de largo, as ruas, dispostas de forma perpendicular às praças, com 40 palmos de largura. No ponto principal da praça ficaria a matriz, seguida pela casa do governo e câmara e outras repartições importantes. As cadeias sempre localizadas no porão da câmara. As residências, de preferência perto da orla marítima, para facilitar o despejo de dejetos fecais no mar, serviço que era executado pelos escravos³⁶.

Em 1763, Desterro já possuía 150 casas, localizadas no centro da vila, e à margem das ruas. Já em 1783, segundo La Pérouse, o número de casas era de 400, com seus 3000 habitantes.

³⁶VALENTE, César. "Florianópolis, 250 anos: O Nome da Cidade quase foi Ondina, Redenção ou Exiliópolis". O Estado, Florianópolis, 23 de março de 1976, p.16; BERTOLDI, Bonifácio. "A Origem do Caos". O Estado, Florianópolis, 26 de março de 1976, p. 16.

A vila de Desterro, por força da franquia de seu porto, e da sua situação, no século XVIII foi, aos poucos, adquirindo os foros de capital de uma Capitania subalterna, para onde eram mandados os governadores e onde se faziam concentrações de tropas e de povoadores que deveriam ser distribuídos ao longo da costa³⁷.

Desterro, a capital, em 1810, contava com 5250 habitantes e, nas freguesias do interior da ilha, com 7233 moradores. No continente, desde Tijucas até Massiambu, espalhavam-se 7920 habitantes, incluindo as vilas de São José e São Miguel³⁸.

Em 1821, ano anterior à independência, a capitania contava com 21811 habitantes, sem contar a população do planalto³⁹.

Em 24 de fevereiro de 1823, Desterro, por decreto imperial foi elevada à categoria de cidade. Feita cidade após a independência, desenvolveu-se não só por concentrar a sede do governo e o ponto das atividades administrativas e política, mas também porque o nosso porto continuava a ser cada vez mais freqüentado pelas embarcações, nacionais e internacionais⁴⁰.

As estradas, tanto na ilha quanto no continente, eram apenas caminhos abertos que ligavam as freguesias, sem que por ali fosse transportada nenhuma mercadoria, pois o transporte tornava-se demorado e caro. A via marítima, para as localidades próximas, era a maneira mais rápida e barata para se fazer transporte.

Em 1803, as ruas, pouco a pouco, foram melhorando de aspecto apesar de serem ainda bastante estreitas. Nesse tempo, já existiam duas ruas plenamente traçadas, sendo elas, rua Augusta e rua da Cadeia, atuais rua João Pinto e Tiradentes.

³⁷ CABRAL, Oswaldo R. História de Santa Catarina. p. 88.

³⁸ Ibid. p. 100.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid. p. 108.

O calçamento das mesmas deu-se somente após 1816⁴¹.

Uma planta da cidade datada de 1819, já mostrava 34 ruas e uma praça central, traçadas de acordo com Provisão Real de 1748. Pelo que foi aqui exposto, pode-se notar que durante mais de um século, o crescimento da cidade de Florianópolis, foi para o norte, em sentido contrário àquele em que a cidade nasceu⁴².

Em 1820, a Praça da Matriz, atual Praça XV de Novembro, dividia a cidade em duas partes desiguais, desde a ponta da Capitania do porto até Rita Maria, somente na parte baixa. Desta forma, podemos afirmar que a cidade desenvolveu-se mais acentuadamente na parte baixa. A igreja de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito foi construída na rua que dividia a cidade do norte (atual rua Marechal Guilherme)⁴³.

Em 1831, os proprietários dos lotes com as respectivas casas, foram obrigados a calçar a frente de seus prédios que, pouco a pouco foram dando novo aspecto à cidade. Nessa época, as casas em sua grande maioria, eram de tijolos ou pedras, cobertas com telhas e cercadas com taipas, obedecendo a um alinhamento. Eram também, bem conservadas, caiadas, envidraçadas e construídas a gosto. Na porta da frente, sustentavam uma argola de metal para amarrar os cavalos das pessoas que ali moravam ou dos visitantes⁴⁴.

Até 1837, não havia iluminação pública e a sujeira tomava conta da cidade. Foi nesta época que a câmara preocupou-se em cuidar de iluminar as principais ruas da cidade com

⁴¹ Ibid. p. 165; PELUSO Jr, Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e A Expansão de Florianópolis". Revista Santa Catarina Filatélica, 2:7, Florianópolis, maio de 1951, p. 11-12.

⁴² Ibid. p. 11.

⁴³ DIAS, Wilmar. Boletim Geográfico do Departamento de Geografia e Cartografia. p. 8 a 27, 27 a 32; VALENTE, Cesar. Op. cit.

⁴⁴ Ibid.

oitenta lampiões. Devido à má situação econômica da Ilha, a câmara não teve condições de realizar a iluminação em toda a cidade prejudicando, desta forma, sua melhoria.

Em 1841, porém, a cidade já tinha sua iluminação pública, feita através de lampiões de azeite de peixe. As casas de esquina deveriam ter uma pedra furada, a uma certa altura, para serem pendurados os lampiões. Os escravos eram encarregados de acender os lampiões, mas havia um empresário para fiscalizar o serviço. Mesmo assim, eram constantes as reclamações⁴⁵.

Nos dias de luar e de vento sul, os lampiões não eram acesos por se achar desnecessário e perigoso. Após três anos, tentou-se usar outro combustível que seria o azeite de nabo. Contudo, não houve diferença alguma e, em 1868, este foi substituído pela querosene, usada até 1880. Neste mesmo ano, o velho sistema foi substituído pelo gás-globo, com 150 combustores.

... As ruas das vilas, segundo informações, eram mais ou menos limpas; não havia nelas lama, sendo algumas empedradas junto às casas...⁴⁶

Dos planos elaborados para o planejamento urbano, muitos ficavam sô no papel e, devido a isso, o crescimento urbano foi, de maneira geral, desordenado.

Nas últimas décadas do século XIX, a população, sua vida econômica e social, tinham evoluído a tal ponto que era necessário regularizar o transporte de mercadorias e de pessoas, com a contratação de serviços de balsas. Evoluíram também as técnicas de construção que permitiriam a construção da futura ponte. Convém esclarecer, porém, que a população ainda não pensava em pontes mas tão-somente em regularizar o serviço de balsas e o transporte aquático⁴⁷.

⁴⁵CABRAL, Oswaldo Rodrigues. História de Santa Catarina. p. 165.

⁴⁶Ibid. p. 87.

⁴⁷PELUSO Jr, Victor A. A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis. Revista Santa Catarina Filatélica. p. 11.

Ao final do século XIX, algumas obras de grande vulto foram iniciadas, como o aterro e o cais na praia da Figueira que teria como principal função a desobstrução da rua do Príncipe que se iniciara da ponta do carvão até o prolongamento da rua Sete de Setembro.

Na mesma época, para facilitar a atracação dos vapores aos trapiches da cidade, foi executada a dragagem numa faixa ao longo do litoral, desde a Arataca até a parte fronteira ao largo Badaró, onde havia o embarque e desembarque de passageiros e cargas⁴⁸.

Entre os passageiros que desembarcaram na Capital, muitos eram imigrantes que vieram estabelecer-se nas comunidades vizinhas da Capital e nas colônias do interior. Ao fundar suas comunidades e desenvolver suas atividades agrícolas, reclamaram por melhorias nas vias de comunicação para poderem levar os seus produtos aos mercados da Capital, ou para o porto da mesma, com a finalidade de exportação. Foram construídas novas estradas e as antigas foram melhoradas. Os produtos dos municípios vizinhos começaram a chegar com mais facilidade aos pontos de embarque até o porto da Capital. Este movimento favorecia o crescimento de São José, Palhoça, do Estreito, locais onde se concentravam os produtos que seriam transportados para a Ilha. De todos os gêneros de produção agropecuária que foram embarcados para a Capital, o gado, ainda vivo, talvez provocou as situações mais difíceis e interessantes. No Estreito onde esperavam condições para a travessia do mar, o gado era arrebanhado para a difícil travessia a nado⁴⁹.

A travessia do gado era feita da seguinte maneira: No continente faziam uma enorme mangueira, com uma espécie de sangradouro até dentro do mar; ali o gado ficava trancado até a hora de ser transportado para a Ilha. Na hora em que os

⁴⁸ RICHARD, Gustavo. Mensagem do Governador do Estado, apresentada ao Congresso Representativo, 5 de agosto de 1907, p. 28.

⁴⁹ Entrevista com o Prof. Oswaldo R. Cabral; DIAS, Wilmar, "Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana". Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, p.2 a 8.

bois tinham que entrar na água para fazer a difícil travessia, várias canoas, geralmente alugadas e previamente preparadas para fazer a difícil travessia, acompanhavam os bois enxotados para a água; os canoeiros pegavam em seus chifres, não precisando remar. Vinham em direção ao forte Sant'Ana onde havia outra mangueira em que ficava o gado⁵⁰.

Os produtos vindos das colônias e a carne de boi eram vendidos nas feiras livres, realizadas ao lado da Alfândega, onde é hoje o mercado público, todas as terças-feiras.

Os produtos dessas feiras vinham principalmente de Santo Antônio, Antônio Carlos, Palhoça, Biguaçu, Ribeirão, Ganchos (mariscos), Saco dos Limões (laranjas e berbigão), Coxa Funda⁵¹.

Essas mercadorias, importadas de terra firme para a cidade, aumentavam a seleção de gêneros produzidos na Ilha, uma vez que esta produzia grande quantidade de mandioca e outros produtos.

Nesta época, o meio de transporte usado para transportar as mercadorias do continente para a ilha eram as lanchas que partiam do Trapiche Municipal, ontem Miramar, hoje aterro, e tinham seu terminal no Trapiche Dutra, onde era instalada a Florestal, hoje Caça e Pesca.

⁵⁰ Ibid. p. 71 e 72

⁵¹ LOPES, José Lupércio. São José - Palhoça. Florianópolis, 1926, p. 195 a 197; PELUSO Jr, Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis". Revista Santa Catarina Filatélica. 2:7, Florianópolis, maio de 1951, p. 11-12; dados coletados em entrevistas com o Prof. Oswaldo R. Cabral; DIAS, Wilmar. "Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana". Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia. p. 71 - nota-se divergência quanto ao dia da feira, pois o referido autor diz que a mesma realizava-se nas quartas-feiras.

No continente, estes produtos eram transportados de carroças até o local de embarque, Palhoça ou São José. Todas essas cargas, como já foi dito, eram transportadas por intermédio de lanchas.

Outras mercadorias vinham de longe, através de navios que atracavam em nossos portos ilhéus, bem mais freqüentados na época.

Ainda sobre as feiras semanais, sabe-se que estas não se realizavam em dias de tempestade, sendo transferidas para o primeiro dia de tempo bom...⁵².

Com o século XX, surgiram melhoramentos estéticos e no modo de vida urbana, como por exemplo, a luz elétrica, praias usadas para banho, serviço de água e esgoto. Em 1906, foram plantadas mudas de figueira na Praça XV de Novembro e na Avenida Trompowski, para melhorar o aspecto da cidade.

"Nesta época, a expansão da cidade deu-se para o norte, ocupando as duas baías, sem tendências a expandir-se para o este"⁵³.

Na direção oeste estava localizado o cemitério e por isso havia dificuldade de expansão neste sentido. O Estreito também, por sua vez, permanecia estranho à cidade.

Depois de anos de campanhas políticas e queixas sobre o velho cemitério, foi inaugurado o novo, a 17 de novembro de 1925, no lugar denominado Três Pontes. Este novo local já era aspiração desde 1888, tanto pelos higienistas, quanto pela população que, ao entrar pela barra do norte, sentia penosa impressão, uma vez que estava situado no ponto mais pitoresco da ilha - atual cabeceira da ponte Hercílio Luz. Quando desta mudança, o povo costumava dizer:

⁵²Dados coletados em entrevista com o Prof. Oswaldo R. Cabral.

⁵³PELUSO Jr, Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis". Revista Santa Catarina Filatélica. 2:7, Florianópolis, maio de 1951, p. 14.

"Para o cemitério das Três Pontes eu não vou não, nem de carro, nem de carroça e nem de caminhão..."⁵⁴.

Com a transferência, a cidade começa a expandir-se para oeste. Esta expansão acumulada com o crescimento, militava por melhoramentos nos meios de abastecimento da capital e da comunicação entre a crescente população distante e p^ovoas vizinhas.

Os habitantes que vinham do continente para a capital (ilha) e vice-versa, usavam, como meio de transporte as lanchas motorizadas, canoas à vela, baleeiras à vela e botes. Esses meios de transporte, muitas vezes, eram prejudicados pelos ventos fortes. Quando o vento era sul, as lanchas saíam do Estreito e se deslocavam para o trapiche (que caiu a pouco tempo) onde é hoje a avenida Beira-Mar. Devido a essas condições climáticas, as embarcações iam parar em Santo Antônio ou Ratonés, onde enfim era possível aportarem.

Quando o vento era nordeste, as embarcações aportavam no Trapiche do Municipal. hoje aterro...⁵⁵.

Vários acidentes e transtornos ocorriam no serviço de transporte, entre a ilha e o continente, durante a travessia pelo mar e, por esta razão, a população rogava por soluções tais como:

"Solicitamos das empresas de passagem do Estreito maior regularidade no serviço de balsas que, segundo fomos informados, está sendo feito de um modo bastante prejudicial aos interessados..."⁵⁶.

⁵⁴ Ibid. p. 11 e 12; SOUZA, Augusto F. Relatório do Presidente da Província de Santa Catarina. Folha avulsa, 19 de setembro de 1888. Mudança do cemitério para ponto mais afastado. "Inauguração do Cemitério das Três Pontes" O Estado. Florianópolis, 17 de novembro de 1925.

⁵⁵ Dados coletados em entrevista com o Prof. Osvaldo R. Cabral; RICHARD Gustavo. Mensagem do Governador do Estado, apresentada ao Congresso Representativo, 5 de agosto de 1907, p. 22.

⁵⁶ "Dois Desastres". O Estado, Florianópolis, 16 de abril de 1924.

As balsas eram rebocadas nas lanchas, para facilitar e diminuir o tempo da travessia que, além de ser demorada, era cara, o que dificultava o seu aperfeiçoamento. E o povo tinha, às vezes, que competir com o gado por um espaço nas balsas, pois, nesta época, era também transportado pelas mesmas balsas, para ser abatido nos matadouros da capital, ou ser vendido para trabalhos no campo⁵⁷.

A travessia do canal, que separava o continente da Ilha de Santa Catarina, desde épocas antigas, já era baseado em leis e governado por contratos. Desses, podemos citar o termo de contrato feito no mês de junho de 1877, na cidade de Desterro (capital da Província de Santa Catarina), no prédio (casa) em que funcionava a Tesouraria da Fazenda Provincial⁵⁸.

A concorrência da passagem do canal foi feita, porém, as bases desta concorrência seriam através de lances. Ganharia aquele que maior quantia oferecesse.

O cidadão Theóphilo de Vasconcellos Cabral ganhou a concorrência devido seu alto lance.

Após os entendimentos, foi colocado em Hasta Pública, nos dias 26, 27 e 28 do mesmo mês, conforme os anúncios publicados no periódico O Conservador⁵⁹.

Este contrato passaria a vigorar nos primeiros dias de julho do próximo ano (1878). Como vemos, o contrato tinha duração de apenas um ano.

⁵⁷ Ibid.; JUSTO, Máximo. "A Passagem do Estreito". O Estado. Florianópolis, 19 de maio de 1923. Encaminhado ao Sr. Capitão do Porto.

⁵⁸ JUSTO, Máximo. "A Passagem do Estreito". O Estado, Florianópolis, 22 de maio de 1923. O que diz o Sr. Capitão do Porto.

⁵⁹ Termos das condições do Contrato da Passagem do Estreito, entre a Ilha e a Terra Firme, celebrado com o cidadão Theophilo de Vasconcellos Cabral, por tempo de um ano. Folhas avulsas. 1878. Arquivo Público do Estado.

Para a realização do contrato propriamente dito, Theóphilo teve que apresentar um fiador que deveria ser uma pessoa idônea e aceita pela Junta da Tesouraria. Esta pessoa foi João Custódio d'Andrade. Além disso, Theóphilo teve que depositar na Tesouraria da Fazenda a quantia de 150\$000 réis, em moeda corrente, como garantia pelas multas que pudessem ocorrer e pela conservação do material pertencente àquela Tesouraria^{6º}.

O contratante foi obrigado a cumprir as seguintes condições impostas pela Tesouraria da Fazenda Provincial:

Iº: Obriga o pagamento, na Tesouraria da Fazenda Provincial, da quantia de 1251\$000 réis (um conto duzentos e cinquenta e um mil réis), dividido em 12 letras, sendo o vencimento de cada uma delas no último dia de cada mês, a contar da data do contrato. Cada parcela no valor de 104\$250 réis (cento e quatro mil duzentos e cinquenta réis).

IIº: Todas as letras devem ser endossadas pelo fiador, João Custódio d'Andrade, como principal pagador e garantia deste contrato em todas as suas cláusulas.

IIIº: O serviço da passagem do canal deve ser diariamente, desde o amanhecer até as oito horas da noite, isto no inverno. No verão, o serviço terminaria às nove horas da noite.

IVº: O preço de cada passagem será de acordo com a tabela, que deve ser fixada em lugar visível em ambos os lados do canal que separa a Ilha do continente. As pessoas que quiserem atravessar o Estreito, fora dos horários mencionados na terceira condição, deverão pagar o preço solicitado pelo contratante, além da tabela.

Vº: Desde a Ponta do Leal até Coqueiros, no Continente, nenhuma pessoa poderá dar passagens para qualquer ponto da Ilha ou vice-versa, a não ser que esta pessoa seja o contratante. Este, poderá fazer o embarque ou desembarque em outros locais, além desses citados, mediante pagamento conforme a tabela.

^{6º} Ibid.

§ Iº: Caso outros tentarem fazer esta travessia, serão multados em 2\$000 réis (dois mil réis) pela primeira vez, em quatro mil réis pela segunda vez, em doze mil réis pela terceira e, se continuarem, serão julgados pelas autoridades competentes.

§ IIº: A importância arrecadada pelas multas serão divididas entre a Tesouraria da Fazenda e o contratante.

§ IIIº: As pessoas que transitarem em embarcações de sua propriedade, serão isentos das multas; porém, se embarcarem ou desembarcarem nos locais citados acima, e também no telheiro pertencente à Fazenda, deverão pagar ao contratante a metade do preço fixado na tabela.

VIº: O contratante não pode demorar o transporte de passageiros, bem como de animais de montaria, que são passarão nas balsas caso não haja risco; havendo o perigo, o transporte será feito sob a responsabilidade do proprietário.

§ Iº: À noite não passarão animais.

§ IIº: Os animais a reboque são passarão no intervalo do trajeto das embarcações que transportam passageiros.

§IIIº: Os animais bravos poderão ser transportados, sob os cuidados de seus donos, mediante pagamento duplo.

VIIº: Desde o amanhecer, até as horas mencionadas na terceira condição, o contratante deverá manter um lampião aceso em ambos os lados do Estreito, um lampião de cor branca e outro de cor vermelha.

VIIIº: A passagem das malas do correio e de empregados que provem urgência, deveria ser rápida e também gratuita. Além das mencionadas malas, as bagagens e animais dos referidos empregados.

IXº: O contratante deverá manter em bom estado de conservação os materiais de serviços, pois o mesmo deverá conservar em perfeita ordem para quando tiver de restituir à Fazenda.

Xº: A recuperação dos estragos deverá ser feita pelo contratante e, se isto não ocorrer, a presidência da Província marcará prazo para efetuá-los.

XI^o: Caso o contratante não respeitar as condições impostas no contrato, a presidência cobrará a multa de 5\$000 a 3\$000 réis e ainda poderá rescindir o contrato.

XII^o: As multas que o contratante deverá pagar, conforme o contrato, deverão ser de ação executiva de penhora, se o contratante negar a pagar amigavelmente⁶¹.

... Declarou o contratante, que aceita este contrato, obrigando-se a seu exato cumprimento, e que renuncia a todos os casos fortuitos, ordinários e extraordinários, cogitados ou não cogitados, sem deles poder valer-se para qualquer efeito que seja.

Para firmeza do que se lavrou o presente contrato, que designaram o Procurador-Fiscal e o contratante; eu Camillo Corral da Costa, o escrevi⁶².

TABELA I:1 PREÇOS DE PASSAGEM

NA BALANÇA OU BATELÃO	NA Balsa
POR PESSOA.....120200
POR PASSAGEM OU VOLUME.....100100
POR ANIMAL ARREIADO.....600
POR ANIMAL SEM ARREIOS.....500
POR ANIMAL A NADO SOLTO..... 80
POR ANIMAL A REBOQUE.....160

Fonte: Contrato - Folhas avulsas, pesquisadas no Arquivo Público do Estado, 1877.

Após a aceitação do termo das condições do contrato da passagem do Estreito, entre a Ilha e a terra firme, no Continente, por parte do contratante, o responsável pela Tesouraria da Fazenda Provincial de Santa Catarina mandou ao presidente da Província, o contrato para a aprovação, como se pode ver a seguir.

⁶¹ Ibid.

⁶² Ibid.

Tesouraria da Fazenda Provincial de
Santa Catarina, em 28 de junho de 1877.

Nº 58

Ilmo. Exmo. Sr.

De conformidade com o artigo 135, do regulamento desta tesouraria de 25 de maio de 1874, tendo a honra de submeter à aprovação de V. Excia., a inclusa cópia do contrato a celebrar-se com o cidadão Theóphilo de Vasconcelos Cabral, para a passagem do Estreito entre a Ilha e a terra firme, por tempo de um ano a contar do primeiro dia de julho próximo futuro a 30 de junho de 1878.

Deus guarde V. Excia.

Ilmo. Exmo. Sr. Doutor José Bento d'Araújo,
Presidente da Província.

O Inspetor Intro
Leopoldo Justiniano Estevez...⁶³.

A população de ambos os lados, Estreito e Ilha, estava insatisfeita com as irregularidades das barcas. Escreveram ao diretor do Jornal "O Estado" pedindo junto à Capitania dos Portos, a normalização das embarcações que fazem a travessia Ilha-Continente.

Venho à presença de V. S^a. não espocar a causa bovina, mas a causa humana, a nossa causa. Não são os bois os únicos a suportar o martírio da travessia do canal. Somos também desgraçados bípedes, que não tendo fôlego nem coragem de o vingar a nado, temos de sujeitar-nos ao capricho daqueles que exploram o Serviço de Condução entre o Continente e a Ilha⁶⁴.

⁶³ Ofício nº 58 da Tesouraria Provincial de Santa Catarina encaminha cópia do contrato aprovado, da passagem do Estreito, entre a Ilha e a Terra Firme - Folha avulsa, 1877. Arquivo Público do Estado.

⁶⁴ JUSTO, Máximo. "A Passagem do Estreito". O Estado, Florianópolis, 22 de maio de 1923. Encaminhado ao Sr. Capitão do Porto.

No início do século XX, para a travessia do canal, outrora feito por barcos a remo e a vela, são introduzidas lanchas a motor, movidas a gasolina, porém não ofereciam rapidez nem conforto. Além disso, havia concorrência entre as empresas de passagem e esta concorrência, como em qualquer negócio, beneficia o público, não ocorrendo, porém, tal fato, na questão da passagem.

Os que se acham já nas embarcações têm de se sujeitar, humildes e resignados, a esse duelo de badalados, arriscando-se a ficarrem surdos, e invejando os peixes lestos e luzídios que podem atravessar o canal quantas vezes queiram, sem terem de ouvir sinos e pragas e sem perder tempo que, afinal de contas, é dinheiro.

Sugere-se também, o estabelecimento de um horário oficial para as partidas das lanchas, e cuja observância deveria ser feita estritamente por ambas as empresas, incorrendo qualquer delas, pela infração do referido horário, em penalidade que S.S.^a. legalmente pré-fixaria...⁶⁵.

Para se conseguir um resultado positivo era necessário que fosse feita uma fiscalização bastante rigorosa. Caso não fosse aceita a sugestão, pediriam providências por parte da Capitania dos Portos, para que a população que fazia uso das lanchas, ficasse protegida contra os abusos das referidas empresas.

A correspondência referida, enviada ao Sr. Capitão do Porto, requeria uma resposta imediata à solicitação do Sr. Máximo Justino publicada no jornal do dia 19 de maio de 1923.

Segundo o Sr. Capitão do Porto, não havia possibilidade de melhorar a lastimosa situação criada pela concorrência entre as empresas de passagem. O mesmo tentou estabelecer um entendimento cordial e cavalheiresco entre os empresários, com a finalidade de fixar um horário para as partidas das lanchas de ambos os lados. O acordo, porém, não foi aceito e os empresários declararam:

⁶⁵ Ibid.

"Infelizmente, a legislação pela qual se rege a Capitania do Porto, não lhe dá poderes para impor um horário às empresas que exploram a passagem do Estreito, do contrário já teria procurado regularizar aquele serviço, em benefício público. Foram essas as informações que mandou fornecer ao Sr. Comandante Antônio Caracciolo, Capitão do Porto e publicando-as..."⁶⁶.

"O aparecimento do automóvel piorou a situação. Florianópolis, foi ligada por estradas às outras cidades. Continuou, porém, a baldeação obrigatória e a enervante, dispendiosa e perigosa travessia da baía. À baldeação, contudo, ressaltou a importância do trecho do continente fronteiriço à Ilha. O Estreito passou a desenvolver-se, constituindo um povoado que as lanchas incorporavam à cidade. Era mais um fator que exigia a construção de uma ponte, que se impunha à vista dos que presenciavam pesadas balsas atravessar o mar com os automóveis que voltavam das viagens através do Estado, ou que para o interior se dirigiam..."⁶⁷.

Os problemas de abastecimento da capital, com gêneros alimentícios e outras mercadorias, e o transporte entre a Ilha e o Continente, por meio de balsas de duvidosa qualidade e, acima de tudo, a chegada da era automobilística em Santa Catarina, militavam uma solução maior do que simples melhoramentos nos serviços de balsas e acordos com outros grandes homens. Uma solução que surgiu foi a construção de uma ponte, e o homem que empurrou o projeto da referida ponte foi Hercílio Pedro da Luz.

⁶⁶JUSTO, Máximo. "O que nos disse o Sr. Capitão do Porto". O Estado, Florianópolis, 22 de maio de 1923.

⁶⁷PELUSO, Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e A Expansão de Florianópolis". Revista Santa Catarina Filatélica. Florianópolis, maio, 1951. p. 11 - 12.

CAPÍTULO II

HERCÍLIO PEDRO DA LUZ

A história da construção da Ponte Hercílio Luz se integra na conjuntura histórico-política dos governos de Hercílio Pedro da Luz, pois este estadista preocupou-se com o desenvolvimento de todo o Estado. A Ponte foi apenas um dos muitos projetos de desenvolvimento dos sistemas rodo-ferroviários, de saúde pública e de modernização da vida catarinense.

Para se colocar a Ponte dentro de seu contexto histórico-político e desenvolvimentista, trata-se primeiro a profissionalização de Hercílio Pedro da Luz, dentro da área da Engenharia, e sua carreira política; em seguida, os seus projetos e realizações nas áreas de desenvolvimento e modernização do seu Estado.

2:1 - Resumo da vida e carreira política de Hercílio Pedro da Luz

Hercílio Pedro da Luz nasceu na cidade de Nossa Senhora do Desterro, no então Largo do Palácio, nº 20 (onde erguia-se a agência do Banco da Indústria e Comércio de Santa Catarina), a 29 de março de 1860. Foi o sexto filho do casal Jacinto José da Luz e Joaquina Ananias Neves da Luz. Ficou órfão de pai aos 8 anos de idade⁶⁸.

Seus primeiros estudos foram feitos no Desterro, no Ateneu Provincial. Seguiu para o Rio de Janeiro onde fez o curso de Humanidades. A maioria dos autores afirmam que Hercílio Pedro da Luz diplomou-se pela Universidade de Gand, em Engenharia Civil. No entanto, a pesquisa de Eddy Stols sobre os alunos brasileiros que cursaram Universidades belgas, descobriu que Hercílio Luz cursou a Faculdade de Ciências Agrônomicas

⁶⁸PIAZZA, Walter F. "Hercílio Pedro da Luz". Revista Santa Catarina Filatélica, Órgão Oficial da Associação Filatélica SC, ano II, nº 7, maio de 1951, p.51; SILVA, Zedar Perfeito da. "Hercílio Pedro da Luz". Revista Santa Catarina Filatélica. Florianópolis, ano II, nº 7, maio de 1951, p.40.

do Estado em Gembloux. Mas, sô constou o nome dele como aluno matriculado nos anos de 1881 a 1882. Não temos nenhuma evidência de que Hercílio Pedro da Luz tenha sido matriculado na Universidade de Gand. Assim, esta afirmação sobre a sua formação profissional merece mais estudos e que seja melhor documentado do que aqueles já feitos sobre a vida de Hercílio Pedro da Luz.

Terminado o curso, voltou para o Brasil. Em 1883 retorna à cidade natal para uma visita de um mês e meio. Provisoriamente, iria tentar emprego no Rio de Janeiro, pois as oportunidades não estavam fáceis na Província, uma vez que o domínio político estava com os liberais⁶⁹.

Em 1885, casou-se com Dona Etelvina Cezarina Ferreira que veio a morrer em 1914. Desse matrimônio, Hercílio Luz deixou numerosa descendência: 14 filhos. Já com sua segunda esposa, Corália (irmã mais moça de Etelvina) teve 5 filhos, quatro deles ainda vivos: Alda, Aldo José da Luz, Hercília Luz (tabeliã do catório Luz em Florianópolis) e Hercílio Pedro da Luz, atualmente residindo nos Estados Unidos.

Hercílio Pedro da Luz, entre outros assuntos, analisou a situação política dos "liberais" e "conservadores". Entre seus adversários políticos, os liberais da época, e futuros federalistas, estavam Eliseu Guilherme da Silva e o médico Abdon Batista (representando o norte da Província na Assembleia Legislativa). Antônio Pereira da Silva e Oliveira, Dr. Firmino Vidal Capistrano e Vidal Ramos Júnior, conservadores fora do poder e mais reservados, seriam os futuros companheiros re-

⁶⁹ PELUSO Jr, Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e A Expansão de Florianópolis". p. 13; PAULI, Evaldo. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 1976, p.32 e 33.; STOLS, Eddy. "Les étudiants Brésiliens en Belgique (1817-1914)" Revista de História, número Jubilar, V.L. tomo II, São Paulo, 1974, p. 681-682.

publicanos de Hercílio Luz.⁷⁰

"... Os primeiros cargos políticos de Hercílio Luz, em Santa Catarina, não são alcançados ao tempo em que o poder passava ao controle do partido conservador.

No país, os ministérios passavam aos liberais em 1878, permanecendo até setembro de 1885. Paralelamente, ocorre a mesma virada com os presidentes de Província, no meados pelo poder central.

Na Província de Santa Catarina, sucedem-se três presidentes conservadores, com os quais Hercílio Luz exercerá as primeiras funções: Dr. José Lustosa da Cunha Paranaguá (09-09-1884 a 22-06-1885) faz sua primeira nomeação, como juiz comissário; Dr. Francisco José da Rocha (1885 a 1889) que o exonera; Dr. Augusto Fausto de Souza (1888-1889), que o nomeia para o novo cargo de engenheiro da província, em que permanecerá até o início da República..."⁷¹

Com o advento da República, a figura de Hercílio Luz, começa a aparecer com destaque na política catarinense de Blumenau, onde exercia o cargo de engenheiro-chefe de Comissão de Terras, e liderou o movimento de oposição ao governador Manoel Joaquim Machado, nomeado pelo partido federalista.

Participou da expedição Argolo, no Paraná, tendo prestado relevantes serviços na defesa da heróica Lapa, onde foi distinguido com a patente honorária de Tenente-coronel, do exército.⁷²

⁷⁰PIAZZA, Walter F. "Hercílio Pedro da Luz". Revista Santa Catarina Filatélica, ano II, nº 7, maio de 1951, p. 46 a 51; CALDAS, Fº, Raul. "Uma Personalidade Contraditória". O Estado. Florianópolis, 30 de maio de 1978, p.9; PAULI. "Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 20 a 29; CALDAS Fº, Raul. "E A Ponte Foi Construída". O Estado. Florianópolis, 31 de maio de 1978, p. 5.

⁷¹PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível.p. 37.

⁷²Ibid. p. 38 a 46; "Cidade Homenageia Hercílio Luz ao lado de seu maior Monumento". O Estado. Florianópolis, 1974; RAMOS, Rubens. "Discurso do Dr. Rubens Ramos". Revista Santa Catarina Filatélica, ano II, nº 7, maio de 1951, p. 16 a 18.

O Dr. Hercílio Luz, além de engenheiro-chefe da Comissão de Terras, exerceu altos cargos na administração do Estado, como também na política federal. Como engenheiro das Obras Públicas, no final do Império e início da República, teve condições de estudar e planejar o sistema viário do Estado, o que facilitou quando do seu planejamento, como governador do Estado. Exerceu esta função durante três períodos no Estado. Eleito senador da República durante várias legislaturas, prestou, ao Estado, relevantes serviços que os catarinenses nunca poderão esquecer. Pode-se afirmar que quase toda a experiência legislativa de Hercílio Pedro da Luz se concentrava no senado.⁷³

Hercílio Luz foi eleito governador do Estado, pela primeira vez, sucedendo ao Coronel Moreira César, nomeado interventor desse Estado na época da revolução de 1893, e foi sucedido na sua administração pelo Coronel Felipe Schmidt e, posteriormente, pelo Dr. Adolfo Konder.⁷⁴

Pertencia ao Partido Republicano e, em setembro de 1894, foi eleito diretamente pelo povo, sendo este seu primeiro mandato constitucional. Tinha então a idade de 34 anos. Em primeiro de outubro, desse mesmo ano, recebeu de Floriano Peixoto (Marechal de Ferro), presidente da República na época, as seguintes palavras:

⁷³PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 37.

⁷⁴CALDAS Fº, Raul. "A Marcante atuação de Hercílio Luz nos primeiros Decênios do Século XX". O Estado, Florianópolis, 30 de maio de 1978, p. 9; RAMOS, Rubens. "Discurso do Dr. Rubens Ramos". p. 19; Suplemento Especial "Durante seis meses, a partir de 1893, Desterro foi a Capital da Revolução Federalista". O Estado, Florianópolis, 14 de maio de 1976, p. 16; PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. Florianópolis, IOESC, p. 166 a 180.

Cumpro o dever de felicitar o povo catarinense, após os cruentos dias que atravessou, entrando no regime da lei, colocando à frente de seus destinos um batalhador como vós que, educado na pura escola republicana, há de guiá-lo pelo caminho da paz, da ordem e do progresso.⁷⁵

Hercílio Luz foi um político nato. Ninguém poderia ter iniciado uma administração em piores condições. A situação financeira do Estado era precária e os serviços públicos desmantelados pela agitação política.

A habilidade de Hercílio Pedro da Luz, que, de começo viu os próprios correligionários se afastarem, salvou o Estado, ajudando a consolidar o regime e empreendendo uma vigorosa administração...⁷⁶

Após seu governo, houve uma divisão entre federalistas e republicanos, a qual Hercílio Luz contestou e procurou reconciliar.

Elegeu-se conselheiro municipal sendo escolhido presidente do conselho. Por várias legislaturas, representou o Estado no senado federal. Em 1918, exercendo ainda as funções de senador, candidatou-se ao cargo de governador à sucessão do general Felipe Schmidt. Seu rival político, o deputado Abdon Batista, não angariou simpatia do povo, mas, ao contrário, congregou o povo em favor de Hercílio Luz, principalmente após um pronunciamento feito por Abdon. Este último, representava o Partido Republicano.

A opinião pública catarinense, em se tratando de governador, estava unida em torno da figura de Hercílio Luz, não simpatizando, como já dissemos, com a pessoa de Abdon Batista.

Lauro Müller, como chefe do partido, prometeu apoio dos seus correligionários ao Sr. Abdon Batista, que se tornou, desde então, um candidato poderoso.

⁷⁵RAMOS, Rubens. "Discurso do Dr. Rubens Ramos". p. 18.

⁷⁶SILVA, Zedar Perfeito da. "Hercílio Pedro da Luz". idem nº 74, p. 41.

Hercílio Luz, por seu turno, se não tem correligionários tem o povo inteiro ao seu lado. Dispensa a solidariedade dos partidos por que conta com a solidariedade de todo o Estado...⁷⁷

Numa das últimas convenções do partido, em Florianópolis, Lauro Müller declarou: "o que sou, devo aos meus patrícios." Assim sendo, não pôde agora contrariar a própria opinião pública e resolveu apoiar o Sr. Hercílio, candidato feito pelo povo e apoiado pelo mesmo para ser seu representante no governo.

A convenção do partido, para a escolha do novo governador, foi marcada para o dia 27 de junho de 1918. Caso a escolha recaísse na figura de Abdon Batista, o povo passaria a hostilizar Lauro Müller, chefe supremo do partido. Nesta crise, gerada entre a opinião do partido e a opinião do povo, somente um conciliador poderia apaziguar, mais ou menos, as dificuldades de escolha. Assim, a convenção, ao invés de realizar-se no dia 27 de junho, foi adiada para o dia 28 do mesmo mês. Não se reuniria, porém, publicamente no lugar que lhe era costume reunir, permitindo ao povo prever de que algo contrário à sua opinião estava para acontecer. Porém, a solução conciliatória foi encontrada: Lauro Müller, candidato a governador, e Hercílio Luz, a vice-governador. Desta forma, foi conciliada a opinião popular e a opinião política, tendo o apoio do próprio governador e a aceitação do ex-candidato ao governo, Hercílio Luz.⁷⁸

Ao ser anunciada ao povo a notícia, revoltaram-se, estando prestes a rebelar-se, se não fosse a fibra e o pronunciamento de Hercílio Luz, aceitando o novo cargo. O povo compreendeu seu gesto e recebeu-o novamente como ídolo, apesar

⁷⁷ OLIVEIRA, João de. "Em plena democracia" - Hercílio Luz, Governador do Povo Catarinense. Orleães, Typ. da Gazeta Orleãesense, 1918-1922, p. 10.

⁷⁸ CALDAS FÓ, Raul. "A Marcante Atuação de Hercílio Luz Nos Primeiros Decênios do Século XX". O Estado. Fpolis, 30 de maio de 1978, p. 9; MEIRINHO, Jati e JAMUNDA, Teobaldo Costa. Nomes que Ajudaram a Fazer Santa Catarina. V. 1, Florianópolis, Edeme, 1972, p. 13 a 15.

de considerar a vitória parcial, isto é, apenas "venceu" e não "triunfou".⁷⁹

Depois da notícia, o povo pressionou e fez com que Felipe Schmidt defendesse, dali em diante, a posse do vice-governador, Hercílio Pedro da Luz, no exercício de suas funções como governador, em substituição e Lauro MULLER, que havia sido eleito mas que teve que desistir do cargo. Hercílio então assumiu o cargo governamental.⁸⁰

Quando governador, por várias circunstâncias, Hercílio Luz passava as funções governamentais, não raras as vezes, a seus sucessores. Desta forma, altera o poder administrativo, em virtude destas freqüentes mudanças, no período de 1918 a 1924:

Dr. Hercílio Pedro da Luz	- de 28/05/1918 a 24/04/1920
Cel. Raulino Júlio Adolfo Horn	- Presidente do Congresso - de 24/04/1920 a 28/05/1920
Dr. Hercílio Pedro da Luz	- de 28/05/1920 a 30/08/1920
Cel. Raulino Júlio Adolfo Horn	- Presidente do Congresso - de 30/08/1920 e 27/09/1920
Dr. Hercílio Pedro da Luz	- de 27/09/1920 a 31/10/1921 (18 meses)

Para poder candidatar-se à reeleição de governador, teve que ficar de licença num período de onze (11) meses. Desta forma, prosseguem os substitutos:

Cel. Raulino Júlio Adolfo Horn	- Presidente do Congresso - de 31/10/1921 a 12/08/1922
João da Silva Medeiros Filho	- Presidente do Tribunal de Justiça - de 12/08/1922 a 16/08/1922
Cel. Raulino Júlio Adolfo Horn	- Presidente do Congresso - de 18/08/1922 a 28/09/1922.

⁷⁹ PAULI, Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 234 a 333.

⁸⁰ Ibid.

Findo o período governamental, Hercílio Luz candidatou-se novamente, sendo que desta vez ao cargo de governador e tendo como vice-governador o Coronel Antônio Pereira da Silva e Oliveira. As eleições realizaram-se às 9 horas do dia 6 de agosto de 1922.⁸¹

No período de afastamento de suas funções, ajudou na campanha para eleição de presidente da República que seria em primeiro de março de 1922. Nesse mesmo ano, (28/09/1922), Hercílio seria eleito governador.

Hercílio Luz iniciou sua campanha política, propriamente dita, a 30/10/1921). Em solenidade, passou o cargo para o presidente do Congresso, o republicano Cel, Raulino Júlio Adolfo Horn. Este, por sua vez, nomeou o Dr. Abelardo Luz para Secretário do Interior e Justiça, continuando assim o mesmo sistema governamental hercílita.⁸²

Entregando o poder, o candidato desocupou a residência oficial, indo para sua chácara, na rua José Veiga (hoje Avenida Mauro Ramos). Sua segunda esposa, Dona Corália, juntamente com seus filhos, seguem para São Bento para veranejar. Hercílio Luz prepara seu roteiro de visitas, para sua propaganda política, passando por Tijucas, Nova Trento, Brusque, Blumenau, Jaraguá, chegando até São Bento onde encontra-se com a família. Em seguida, foi para Rio Negrinho. Na volta, passa por Joinville e, finalmente, faz sua campanha eleitoral na Ilha de Santa Catarina e municípios vizinhos.⁸³

A divisão partidária, existente na época, representava o desenrolar de um processo bi-partidário em Santa Catarina, conseqüentemente com repercussão para o futuro. A dissidência era coordenada pelo senador Vidal Ramos que governou o Estado entre 1910 a 1914.⁸⁴

⁸¹ Ibid. p. 334 a 339.

⁸² Ibid.

⁸³ Ibid. p. 335 a 339.

⁸⁴ Ibid. p. 302 a 304; OLIVEIRA, João de. "Em Plena Democracia" p. 9 a 13; PAULI, Hercílio Luz, Governador Inconfundível. Florianópolis, IOESC, 1976, p. 302 a 304.

A grande campanha de Hercílio, no interior do Estado Catarinense, foi abrilhantada com recepções em São Bento e Joinville. Na capital do Estado, foi recebido com homenagens no Trapiche Municipal, prossequindo, sua campanha, nas velhas freguesias da Ilha de Santa Catarina, indo depois para o Estreito, São José e Biguaçu.⁸⁵

O Imparcial, publicando os resultados das eleições, acrescentou:

O resultado, neste momento, atinge 15 mil votos pelo que têm sido felicitado os Srs. Hercílio Pedro da Luz e Pereira de Oliveira (Coronel Antônio Pereira da Silva e Oliveira). Nunca houve no Estado eleições tão concorridas.

Dia 18, o Supremo Tribunal de Justiça reuniu-se para organizar a homenagem ao Dr. Hercílio Pedro da Luz, por ocasião de sua posse no governo do Estado, no dia 28 de setembro...⁸⁶

Antes de tomar posse, Hercílio Luz viajou para a Capital do país, a fim de entrar em contato com algumas autoridades federais. Retorna em 8 de setembro de 1922, sendo a colhido com uma grande recepção. No dia exato de sua posse, 28 de setembro de 1922, foram feitas as seguintes homenagens: às 6 e 12 horas - salvas de 21 tiros e alvorada pelas bandas de música, em frente ao Palácio do Governo; às 8:30 horas - missa cantada na Igreja de São Francisco; às 13 horas - entrega de um anel de engenheiro civil, por um grupo de amigos e correligionários; às 17 horas - concertos pelas bandas de música, no Jardim Oliveira Bello; à noite - cinema ao ar livre e iluminação na Praça XV de Novembro e Avenida Hercílio Luz.⁸⁷

Após ter recebido o cargo, escolheu seus secretários: Secretário do Interior e Justiça - José Boiteux: Se-

⁸⁵ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 291 a 301 e 306 a 321.

⁸⁶ "A Eleição de Amanhã". O Estado. Florianópolis, 5 de agosto de 1922.

⁸⁷ "A Posse do Novo Governador". O Estado. Florianópolis, 26 de setembro de 1922.

cretário da Fazenda e Obras Públicas - Adolfo Konder; além do Chefe de Polícia e Ajudantes-de-Ordens.

Hercílio Luz foi eleito governador do Estado, no quadriênio de 28 de setembro de 1922 a 02 de janeiro de 1926, mas devido a problemas de saúde, governa apenas 16 meses, dos dois anos e um mês que ainda viveu. Foi substituído, duas vezes, nesse período. Seus substitutos, no cargo foram:

... Hercílio Luz	- de 28/09/1922 a 03/02/1923 (4 meses)
Pereira e Oliveira	- vice-governador - de 03/02/1923 a 12/06/1923
Hercílio Luz	- de 12/06/1923 a 09/05/1924 (12 meses)
Pereira e Oliveira	- vice-governador - de 09/05/1924 a 20/11/1925
Cel. Dr. Antônio Vicente	
Bulcão Viana	- Presidente do Congresso - de 20/11/1925 a 02/01/1926
Pereira e Oliveira	- de 02/01/1926 a 27/03/1926
Cel. Dr. Antônio Vicente	
Bulcão Viana	- de 27/03/1926 a 28/09/1926.

Desta forma, estava completo o quadriênio do período governamental de Hercílio Luz. O último substituto, foi quem inaugurou a ponte pênsil, o grande sonho do estadista catarinense...⁸⁸

II:2 - Os programas e realizações dos governos de Hercílio Pedro da Luz

Hercílio Luz, ao assumir o cargo de governador em 1894, escolhe para seus auxiliares homens com vontade e capacidade de trabalhar. Começou pelo vice-governador, Dr. Polidoro Santiago, que exerceu o cargo ativamente e não como eventual sucessor. A Secretaria do Governo foi ocupada por José

⁸⁸PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 339 a 348; CALDAS Fº, Raul. "E A Ponte Foi Construída". O Estado. Florianópolis, 31 de maio de 1978.

Artur Boiteux, homem de grande cultura, além de jornalista. Assumiu a Diretoria de Obras Públicas o engenheiro Emílio Gallois.⁸⁹

Hercílio Luz, como chefe administrativo, deu audiências todos os dias úteis, das 13 às 14 horas; viaja com frequência para o interior do Estado e também para o Rio de Janeiro.

Entre suas obras, pode-se citar a recuperação das finanças do Estado, a reforma da constituição e do sistema administrativo, construção de estradas, estímulo à agropecuária, incentivo ao ensino e à cultura, criação de serviços públicos de água, saúde e saneamento. Foi ele que, durante seus primeiros dias de governo, sancionou a lei de 19 de outubro de 1893, confirmando a denominação de "Florianópolis" à Ilha de Santa Catarina que, até então, tinha o nome de Desterro. Esta mudança, em homenagem ao Marechal Floriano Peixoto, faz parte de uma grande transformação política: a vitória florianista sobre a revolução federalista. Com essa vitória, surgem novas perspectivas no Estado.⁹⁰

Além da mudança do nome da Capital do Estado, criou também as Armas e a Bandeira, pelo decreto-lei nº 126, de 15 de agosto de 1895, cujos desenhos foram feitos, respectivamente, por Henrique Boiteux e José Artur Boiteux. O Hino de Santa Catarina, aprovado pelo decreto nº 132, de 21 de abril de 1891, é adotado pela lei nº 144, de 6 de setembro de 1895.⁹¹

Hercílio Luz fez também reformas no Palácio do Governo, e viajou muito ao interior do Estado, para melhor conhecer a situação. Participava de festas realizadas em locais

⁸⁹ Ibid. p. 335 a 339; CALDAS Fº, Raul. "A Marcante Atuação de Hercílio Luz, Nos Primeiros Décênios do Século XX". O Estado, Florianópolis, 30 de maio de 1978, p. 9; MEIRINHO e JAMUNDA. Nomes que Ajudaram a Fazer Santa Catarina. V. 1. p. 13 a 15.

⁹⁰ "Cidade Homenageia Hercílio Luz ao Lado de seu Maior Monumento". O Estado, Fpolis, 1974; PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 348 a 363.

⁹¹ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p.231 a 233.

próximos à capital, utilizando-se de barcos, uma vez que não existia, ainda, a ligação ilha-continente.

A inexistência de um sistema viário de interli-
gação foi uma das preocupações imediatas em abrir caminhos.⁹²

Como já se indicou a situação econômica do Estado estava em crise. Portanto com mãos de hábil administrador, Hercílio Luz consegue resolvê-la, em parte. Mesmo antes de tomar posse, pediu, através de telegrama, que sejam mantidas as verbas sobre a colonização, portos, viação e outras já existentes antes da revolução.⁹³

Santa Catarina foi devastada pela Revolução Federalista. Para que pudesse recuperar-se foi pedido o auxílio federal. Este foi solicitado em forma de empréstimo, mas, para esse auxílio foi necessária a interferência do Sr. Lauro Müller, que conseguiu a soma de 4000 contos de réis, devendo, essa quantia, ser dividida entre os dois estados atingidos, Santa Catarina e Paranã. O auxílio era destinado à construção de linhas telegráficas de interiorização, estradas e o Porto de Laguna. O empréstimo foi autorizado pelo decreto do governo federal, nº 270, de 31 de dezembro de 1894 e executado em fins de 1895. Este foi um dos fatores que comprovam o sucesso da administração do Dr. Hercílio Pedro da Luz, no período de 1894 a 1898. Ao final de sua gestão, esse mesmo empréstimo já havia sido repostado, em parte.⁹⁴

Hercílio mudou também o sistema tributário, e essa mudança baseava-se na arrecadação vinda do capital produtivo e não do mesmo produto. Defendeu o produto, especialmente o da lavoura, o qual, até então, sustentava o peso da administração pública.⁹⁵

Em 27 de julho de 1895, mandou a seguinte mensagem ao Congresso Representativo do Estado:

⁹² Ibid.

⁹³ Ibid. p. 222 a 228.

⁹⁴ Ibid. p. 213 a 221.

⁹⁵ Ibid. p. 217.

O sistema intolerável e retrógrado de constituir fonte de renda principal a exportação dos nossos produtos, nulificando com esta praxe, que tão arraigada está, os esforços da nossa pequena lavoura, que seja dito em homenagem a esta classe laboriosa e resignada, por si contribui com 50% para a receita do Estado, - não pode continuar. E confiando, pois, no espírito democrático e progressista do Congresso que chamo a vossa atenção para a transformação do nosso sistema tributário que, - a continuar como até o presente - só trará o estacionamento de nossa lavoura, senão o total desaparecimento de muitos dos seus principais produtos, o que importará o forçado decréscimo da receita pública.⁹⁶

Essa mudança foi um de seus grandes méritos e que teria novos desenvolvimentos quando assumiu novamente o governo em 1918.

A constituição do Estado também sofreu reformas através da representação republicana. Esta foi promulgada a 26 de janeiro de 1895 e teve as seguintes mudanças: O sistema administrativo adquiriu melhores condições de processamento; os municípios receberam maior autonomia administrativa.

Ainda na gestão de Hercílio Luz, criou-se a repartição de Obras Públicas, sujeita à aprovação do Congresso. Houve preocupação em reestruturar o ensino público. Foi o responsável pela criação do Trabalho Estatístico e preparou a carta topográfica do Estado que deveria substituir o mapa topográfico da Província de Santa Catarina.⁹⁷

No setor de colonização, que passou a ser da iniciativa dos Estados, estabeleceu um novo sistema de financiamento, através dos preços de vendas e das concessões em troca de serviços, geralmente de estradas, e obrigação de introduzir imigrantes, ocupando aos poucos o interior do Estado.

Hercílio Luz dedicou-se à reformulação das estradas, pois até então usava-se apenas o transporte aquático e

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Ibid. p. 218 a 224.

o de burros de carga. O nosso meio de transporte já preconizava as estradas de ferro e os caminhos para as grandes carroças e já se falava em tráfego motorizado.⁹⁸

O novo meio de transporte carroçável desenvolveu-se, inicialmente, na região colonial do norte e no Vale do Itajaí e dali se difundiram para todo o Estado, estimulando, desse modo, a opinião pública de Santa Catarina em estabelecer uma rede viária integrada. Na posição de governador, Hercílio sugeriu a oportunidade de planejar e realizar o sistema viário do Estado. Segundo alguns autores, nessa época já havia estradas na região colonial. Evaldo Pauli diz que mesmo que houvesse estradas regionais, as mesmas não eram ligadas entre si.⁹⁹

No setor de colonização, Hercílio Luz cooperou também no sul do Estado, com a colonização italiana, concedendo novas terras e construir também pontes, para interligar as estradas coloniais. Assim tiveram-se os seguintes melhoramentos: De Florianópolis a Tijucas, onde a nova estrada ligava com o Vale do Itajaí, através de Nova Trento e Brusque; de Blumenau a Itapocu, onde o sistema do Vale do Itajaí passou a ligar-se com a região de Joinville; e integrou-se o sistema viário do litoral para o planalto. A única via de penetração era, até 1894, a de Dona Francisca (Joinville - São Bento - Rio Negro) que era mantida e conservada pelo governo federal até 1896. Em 1895, Hercílio procurou fazer melhorias na picada de Rio do Rastro, acesso ao planalto, no sul do Estado. Como já foi dito, isso veio beneficiar a região da colonização italiana. Construiu-se também a ponte sobre o Rio Mãe Luzia no acesso à Nova Veneza, cuja estrada foi paga mediante concessão de terras, dando origem a novos povoados. Além dessa, é também construída a estrada de Braço do Norte a Tubarão, e deu-se continuidade à estrada de Blumenau a Curitibanos, juntamente com a construção de várias pontes. Nesta época, as comunicações fluviais de Blumenau desenvolveram-se com a abertura do banco de areia do Rio

⁹⁸ Ibid. p. 225 a 228. Entrevista com o Professor Oswaldo Rodrigues Cabral.

⁹⁹ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 226 a 228.

Itajaí, situado a altura de Gaspar, que teria surgido para atender Blumenau em épocas de pouca água, isto foi até o aparecimento do transporte terrestre.¹⁰⁰

As estradas, construídas no período governamental de Hercílio Pedro da Luz, se associa um projeto de um amplo sistema ferroviário. Além disso, não mediu esforços quanto à desobstrução dos portos, contando com o apoio de Lauro Müller, no Congresso Nacional. Em 1895, o porto de Florianópolis teve aberto seu canal, o que favoreceu grandemente à navegação da época.¹⁰¹

Em 1898, Hercílio Luz, finalizava o primeiro quadriênio governamental, com a estrada de Lages a qual estava em condições de ser transitada apenas no seu trecho inicial, isto é, aproximadamente 98 Kms, do Estreito a Taquaras, sendo que o restante ficaria para os próximos governos.

No período de 1894, Hercílio Luz concluíra a ligação telegráfica, do litoral com Lages, através do Vale do Itajaí e, em 1896, a ligação de Joinville e São Bento. Com essas ligações telegráficas, o Estado de Santa Catarina alcançou uma nova imagem.¹⁰²

No quadriênio de 1894 a 1898, do governo de Hercílio Luz, estava patente uma grande preocupação com referência à agricultura e à pecuária. Essa preocupação fez com que se criasse uma Estação Agronômica e de Veterinária, pela lei nº 166, de 28 de setembro de 1895. Nesse período de seu governo, projetou o ensino agrícola no Vale do Itajaí, se bem que sua instalação foi mais demorada, pois foi proposta por Hercílio em 1895, ao governo estadual. Sobre isso, escreveu:

"Acho de grande conveniência a criação de uma Escola Agronômica, para a difusão do respectivo ensino. Espero que consigneis na Lei Orçamentária, do ano futuro, verba que habilite o governo a dotar

¹⁰⁰ Ibid. p. 223 a 229

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Ibid.

o Estado com um estabelecimento nessas condições, cujas vantagens desnecessário será encarecer, tão positivas são elas"...¹⁰³

Apesar das solicitações, é criada, efetivamente, a Escola Agrônômica pela lei 232, de 20 de setembro de 1898.

No plano cultural, Hercílio Luz deu oportunidades excelentes aos intelectuais. Foi criado o Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, quando ainda não existia entidade semelhante nos Estados vizinhos. O formalizador da referida entidade foi José Artur Boiteux, secretário do governo de Hercílio Luz, em 1894.¹⁰⁴

Já quase no final de seu primeiro mandato governamental, através do serviço de canalização d'água para Itajaí, representa a interiorização do sistema. Hercílio Luz deu um grande impulso ao desenvolvimento daquela cidade e a população, agradecida, manda um telegrama com o seguinte teor:

"Dr. Hercílio. Florianópolis.

Abaixo assinados nome habitantes deste município, vem, na hora em que deixais governo, agradecer-vos benefícios extraordinários com que cumulaste este município, dotando melhoramentos importantes, satisfazendo seus interesses, lamentando não poderem mesmo abaixo assinados pessoalmente, num amplexo cordial, manifestar tais sentimentos. Saudações. Itajaí, 28/09/1898 - Tiago Fonseca, Antônio Schneider, Dorval Campos, João Gaya, G. Asseburg, Augusto Thiene, Cruz Coutinho, Samuel Heusi, Olímpio Cunha, Jacob Heusi, Arno Konder..."¹⁰⁵

Também no quadriênio de 1894 a 1898, Hercílio Luz executou a reforma do Palácio do Governo que era um casarão colonial que remontava aos anos de 1700. Podemos dizer que o Palácio foi reconstituído. A reforma foi geral, tanto no lado interno como no externo e, a partir de então passou a ser chamado de Palácio Róseo. Estátuas decorativas foram colocadas

¹⁰³ Ibid. p. 228 a 229.

¹⁰⁴ Ibid. p. 230.

¹⁰⁵ "Telegrama de agradecimento" A Verdade. Florianópolis, 1905, p.5.

no alto em todo o seu contorno; entre elas, destaca-se o deus Mercúrio, símbolo do comércio de Florianópolis, e também a deusa Anfitrite, sugerindo o comércio marítimo do Estado de Santa Catarina, uma vez que Anfitrite era a deusa do mar.

À frente do palácio, no alto, estava colocado o Escudo das Armas, do Estado, que foi criado também no seu governo. As obras da reforma tinham iniciado em novembro de 1895, portanto, no início da administração governamental, do primeiro quadriênio de Hercílio Luz. No entanto, essa reforma perdurou até o final do mesmo período. O palácio, totalmente reformulado, foi entregue a 28 de setembro de 1898, a Felipe Schmidt, seu sucessor.¹⁰⁶

Nessa época, a situação política pessoal de Hercílio Luz foi de tranqüila elegibilidade e continuidade. O governador, exposto aos inimigos e às intempéries, durante a Revolução Federalista, agora, com um governo de paz e de realizações do qual recebe elogios de seus amigos e de seus antigos adversários. Foi o primeiro governador eleito diretamente pelo povo e também a concluir, normalmente, um quadriênio, também estabeleceu uma tradição de métodos administrativos, com efeitos a longo prazo.

No final de seu governo, em 1898, continuou sua atuação política, como senador, pela questão dos limites entre Paraná e Santa Catarina. Portanto, juridicamente, não se consegue solucionar o problema.

Em 1912, o jornalista Catarinense Crispim Mira, propôs aos dois Estados, Paraná e Santa Catarina, um "acordo". Mas nesta mesma época, eclode uma luta armada, no Irani. Devido à situação política, o acordo proposto por Crispim Mira não teve aceitação.

Porém, em 1915, o Presidente da República Wenceslau Braz Pereira Gomes, convocou os dois governadores, General Felipe Schmidt de Santa Catarina e Dr. Carlos Cavalcanti

¹⁰⁶ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 232 a 233.

do Paran , para tentar solucionar a questão. Nos primeiros con-
tatos entre os representantes dos dois Estados, nada foi resol-
vido. Porém,

Sob a direta aço do Presidente Wenceslau
Braz, até que, a 20 de outubro de 1916, os
governadores Felipe Schmidt e Afonso Camar-
go, respectivamente de Santa Catarina e do
Paran , assinaram o "acordo": integrou-se
efetivamente, na comunidade catarinense, u-
ma área fértil que, hoje, vai dos "Campos
de Lages"  s Barrancas do Peperiguaçu...¹⁰⁷

Para esta decisão, muito se deve aos políticos
catarinenses Hercílio Pedro da Luz e Abdon Batista, pelo inte-
resse demonstrado na luta do Contestado.

Hercílio Luz novamente passou a exercer a admi-
nistra o do Estado, por mais quatro anos, de 1918 a 1922, em
substitui o a Lauro Müller. Ao tomar posse, ele fez as visi-
tas formais, para ter conhecimento das condi es políticas, ad-
ministrativas e econ micas das reparti es.¹⁰⁸

Apesar dos movimentos revolucionários e da ins-
tabilidade política do Estado, a situa o do Tesouro do Estado
era boa, graças   administra o de Felipe Schmidt.

Neste período, o término da Primeira Guerra Mun-
dial provocou um desenvolvimento dos países. Também o Estado
de Santa Catarina teve suas conseq ncias benéficas, pois li-
bertou-se da concorrência de outros mercados, aumentando assim
sua produ o, sem falar no acordo do Contestado, que permitiu
a amplia o das condi es financeiras do Estado Catarinense.

¹⁰⁷ CABRAL, Oswaldo R. Nossa Senhora de Desterro. Florianópolis,
Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1972,
p. 275; Suplemento Especial - "Durante seis meses, a par-
tir de 1893, Desterro foi Capital da Revolu o Federalis-
ta". O Estado, Florianópolis, 14 de maio de 1976, p. 16.
PIAZZA, W tter Fernando. Atlas Histórico do Estado de
Santa Catarina, Florianópolis, 1970, p. 65 a 72; MIRA,
Crispim - Confraterniza o Republicana - Rio de Janeiro-
1918, p. 13 a 64.

¹⁰⁸ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 305 a 326.

Como político de grande visão administrativa, Hercílio Luz viu que faltava somente instituir um sistema financeiro adequado ao desenvolvimento econômico do Estado, e financeiro do governo. Este sistema, preconizado pelo governador, era o sistema tributário, que consistia no imposto sobre o capital, inclusive da terra. Estas idéias já tinham sido de batidas no seu primeiro mandato governamental, em parte já executadas.¹⁰⁹

O governador encaminhou a reforma triburária para Adolfo Konder, Secretário da Fazenda e Obras Públicas, e este a dirigiu à Assembléia Legislativa, onde devia ser apreciada. Marcos Konder, como líder do governo, deveria defendê-la mas a reformulou conforme uma tentativa do ano anterior, apresentando um sistema que já era defendido pelos hercilitas. O deputado, representante de Itajaí, fez suas ponderações, dizendo:

...De todos os impostos existentes, exceto os que se revertem de um caráter proibitivo, como sejam as taxas sobre os artigos de luxo e de vício ou os que dizem respeito aos serviços especiais, diretamente prestados, - os únicos que merecem ser considerados, à face da doutrina exposta, são os impostos sobre a renda e o imposto territorial.¹¹⁰

Era de sua opinião que a aplicação do imposto sobre a renda era necessário para uma organização social mais perfeita e um povo com educação mais adiantada. Por isso, o imposto de mais fácil aplicação e de maior economia seria o territorial, criado pelo Congresso, em 1917.

Sua aplicação, na prática, muito deixou a desejar pois incidia, o imposto, sobre todas as propriedades rurais, ao invés de recair exclusivamente sobre a terra, livre

¹⁰⁹Suplemento Especial - "Durante seis meses, a partir de 1893, Desterro foi Capital da Revolução Federalista". O Estado, Florianópolis, 14 de maio de 1976, p. 16; PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 216 a 218 e 331 a 334.

¹¹⁰PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 332.

de melhoras, segundo o princípio estabelecido por Henry George.¹¹¹

Ao assumir o governo em 28 de setembro de 1918, Hercílio Luz encaminhou as reformas iniciais, sendo que muitas delas foram aprovadas pelo Legislativo. A reforma tributária foi aprovada num espaço de 30 dias: instituiu o imposto territorial, reduziu de 50% os direitos de exportação, sobre os principais produtos do Estado, acabou as restrições impostas à exportação dos artigos das lavouras e isentou, do imposto de capital, todas as benfeitorias rurais.¹¹²

A reforma tributária de Santa Catarina causou magnífica impressão na Argentina, tanto que o Sr. Alberto Alves de Lima, secretário geral do Comitê Sudamericano, para o imposto único, enviou uma carta ao Dr. Adolfo Konder, Secretário da Fazenda do Estado e organizador das bases da nova taxação, solicitando vários exemplares da Lei Estadual, para serem enviados a homens de governo de países sul-americanos, além de intendentess das províncias do oeste do Canadá e Austrália, por solicitação dos mesmos.¹¹³

A administração de Hercílio Luz, no período compreendido entre 1918 a 1924, se fez sentir principalmente na capital e foi devido às medidas enérgicas, tomadas por este notável administrador, que a capital permaneceu em Florianópolis, pois há muito era cogitada a mudança para outra cidade do Estado. Entre os melhoramentos que foram feitos tem-se: A criação da Avenida Hercílio Luz, ou Avenida do Saneamento, conforme a vontade do governador. O projeto teve por bases as obras de saneamento no Rio de Janeiro e começou a ser alvo de preocupação desde 1895, época do primeiro governo de Hercílio Luz. Em 1905, começaram as obras com pequenos amuramentos e depois de 1910 é constituído, com verbas federais, um cais que tinha início no Mar e terminava no Arroio da Bulha. Somente, em 1918, é concluída a obra, conforme o plano aprovado, com a desapropriação de

¹¹¹ Ibid. p. 331 a 334.

¹¹² Ibid.

¹¹³ Ibid., p. 330 a 334.

casebres que davam fundo para suas margens e também a canalização das águas por entre as duas muradas e pistas de ambos os lados. Foi a primeira avenida construída na capital, estendendo-se até a Baía Norte (rua Bocaiúva). Mais tarde, a parte norte foi retirada, surgindo a Avenida Mauro Ramos que contorna o Morro da Cruz, desde o Hospital de Caridade até a Baía Norte.¹¹⁴

A partir de 1920, o sistema viário passou realmente a ter um novo impulso.

Ainda sobre a avenida, cabe dizer, que por vontade do governador seria chamada de Saneamento, mas, por vontade popular, foi denominada Avenida Hercílio Luz, conforme a Lei Municipal nº 482, de 22 de outubro de 1918.

Além do saneamento, foi motivo de preocupação, o sistema de canalização da água potável, quando pediu auxílio à municipalidade. Somente em 1917 é inaugurada a adutora de Itacorubi (norte da cidade). Em 1920, foi criada a segunda adutora, no Rio Tavares (sul da cidade).

Foi no seu primeiro governo que o velho Mercado da Praça XV de novembro foi demolido, sendo o novo construído ao longo da rua Conselheiro Mafra, próximo ao edifício da Alfândega. Posteriormente à morte de Hercílio Luz, em 1928, o governador Adolfo Konder e o prefeito do município inauguram a segunda ala; com isto todo o conjunto foi conservado como demonstrativo dos governos republicanos, na transformação da cidade capital.¹¹⁵

Hercílio Pedro da Luz era um engenheiro de grandes qualidades e afã de modernização. Fez a primeira tentativa de criar um sistema de iluminação elétrica das cidades de Florianópolis, de Joinville e Blumenau. Esta tentativa começou em 1894, quando do seu primeiro governo, foi incumbido o engenheiro H. Coley, para realizar um estudo sobre o melhoramento da

¹¹⁴ Ibid., p. 348 a 350; PELUSO Jr, Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e A Expansão de Florianópolis". p. 11 a 15; Suplemento Especial - "Ponte Independência". O Estado, Florianópolis, 14 de maio de 1978, p. 18.

¹¹⁵ Ibid.

luz elétrica e esgoto. Foi criada uma sociedade, com a finalidade de lutar para conseguir tal feito, porém, nada foi conseguido, a não ser uma grande alteração, através da lei nº 67, de 1º de abril de 1899, com que passariam a ter luz de acetileno. Nesta época, Hercílio Luz não estava mais no governo.¹¹⁶

Hercílio Luz, desgostoso, viu entrar o novo século sem que a cidade de Florianópolis tivesse iluminação elétrica. O mesmo ocorreu em Joinville e Blumenau. Seu objetivo, porém, foi alcançado em 25 de setembro de 1910, data da inauguração oficial. No seu segundo mandato, tentou colocar bondes elétricos em Florianópolis e criar o sistema elétrico de Santa Catarina mas não conseguiu.

No segundo governo (1918 a 1924), Hercílio Luz continuou a política de povoamento, diante a concessão de terras, em troca de benfeitorias, de acordo com o processo aprovado no seu primeiro mandato governamental.

O governador preocupou-se com a colonização. Em Araranguá, fez doações na região da mata, para concessionários que teriam por obrigação levar imigrantes italianos de Criciúma e Nova Veneza, para as terras devolutas, existentes em Meleiro, Timbê, Jacinto Machado e Praia Grande. Esses concessionários deram, em troca, as benfeitorias, nas estradas de Criciúma e Nova Veneza.¹¹⁷

Com a solução dos limites, entre Paranã e Santa Catarina, surgiram novos povoamentos, como aquele ao longo da estrada de ferro do Rio do Peixe, onde já havia sido ocupada uma área de 15 Km ao longo das margens. Com isso, deu-se continuidade ao processo de concessão de terras mais para o interior.¹¹⁸

Para incentivar o povoamento, bem como promover o desenvolvimento econômico do Estado e também para construir estradas, Hercílio instituiu prêmios em terras para aqueles

¹¹⁶PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 354 a 356; BERTOLDI, Bonifácio. "A Origem do Caos". O Estado, Florianópolis, 26 de março de 1976, p.16.

¹¹⁷PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível.p. 354 a 357.

¹¹⁸Ibid. , p. 357 a 358.

que desejassem ser os pioneiros no povoamento. Na região de Chapecô, foram compradas terras do Sr. J. Raimundo Fortes, um grande latifundiário. Estas terras, então foram dedicadas também aos projetos de colonizar e povoar o interior. Para estas terras e outras regiões do Oeste, foram os excedentes das populações rurais do Rio Grande do Sul. Vieram principalmente da região colonial alemã e italiana.¹¹⁹

No setor rodoviário, Hercílio Luz, no segundo início do terceiro mandato governamental, apenas consolidou o que havia iniciado no primeiro quadriênio. Procurou resolver o problema da ligação entre a ilha e continente, e aumentar a rede rodoviária que mal ligava o oeste com o litoral.

Hercílio Luz, ao assumir o governo, em 1918, enviou o Secretário de Obras, Adolfo Konder, para examinar o traçado da estrada de Lages a Campos Novos, que o contratante já havia iniciado. Queria avaliar o que mais necessitava para o melhoramento desta via de comunicação. Ao mesmo tempo, inaugurou a estrada de Campos Novos ao Rio do Peixe, com a pretensão de atingir Limeira. Deu continuidade à construção da estrada de Joaçaba, que penetrava em direção de Chapecô e Xanxerê. Os recursos usados para esta realização provinham dos concessionários, devido aos compromissos mantidos por estes com o Estado.¹²⁰

Para a Capital e municípios circunvizinhos, o mais importante destes trabalhos de desenvolvimento rodoviários, foi o projeto de construção de uma ponte pênsil, ligando a Capital com o continente, para o que foi necessário achar meios de financiamento, e contratar uma firma construtora, capaz de construir a ponte.

O financiamento da ponte foi acrescido em empréstimos solicitados no exterior, que incluíram, não somente o propósito de custear a construção da ponte, mas também outros pro-

¹¹⁹ Ibid., 357 a 360.

¹²⁰ Ibid.

jetos públicos. Depois de conseguir os meios financeiros para construir a ponte, contratou-se uma firma de construção, estrangeira, para o empreendimento. Este contrato foi firmado entre o Estado e a Firma Construtora, no dia 27 de setembro de 1922. No capítulo que segue, examina-se o financiamento do projeto da ponte pênsil, passando-se, em seguida, à sua construção.

CAPÍTULO III

FINANCIAMENTO DA PONTE

Há muito tempo, Florianópolis estava prestes a perder a condição de Capital, pois havia uma forte corrente política defendendo sua transferência para outras cidades do interior do Estado. Já na segunda metade do século XVIII, o governador Coronel Manoel Escudero pretendeu mudar para o continente a sede da Capitania da Ilha de Santa Catarina, e na segunda década deste século, à pedido do governador Hercílio Pedro da Luz, foi elaborado um projeto da nova Capital que teria por local o planalto de Lages, às margens do rio Canoas. Argumentava-se, para tanto, que a cidade não tinha condições de se desenvolver, uma vez que Florianópolis não produzia nada (tudo vinha de outras cidades), que enfrentava dificuldades, principalmente na travessia do mar, através das lanchas.¹²¹

Hercílio Luz, sentindo o problema, resolve construir uma ponte que ligaria a Ilha ao Continente, permitindo, desse modo, a afirmação de Florianópolis como Capital. A construção desta obra não foi fácil, uma vez que as dificuldades eram muitas, principalmente no que dizia respeito à situação financeira. Na época da contratação dos financiamentos (1923), o orçamento de Santa Catarina era de 7 milhões, 274 mil e 326 contos de réis; praticamente a metade da dívida assumida. Pelos cálculos feitos o custo da obra, somados os empréstimos internos e externos, chegou a 14 milhões, 478 mil, 107 contos

¹²¹ PELUSO Jr, Victor A. "A Mudança de Capital do Estado". Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia. 1:1, Florianópolis, Impresso em Multilith 50 na Seção Mecânica do DEGC, janeiro de 1947, p. 81 a 88; VIEIRA, Carlos e PACHECO, Dorival. "Parabéns, o Cartão-Postal Completa Cinquenta Anos". O Estado, Florianópolis, 16 de maio de 1976, p. 20; "Ponte Hercílio Luz Completa 52 Anos". O Estado, Florianópolis, 13 de maio de 1978, p. 16; Entrevista com o Prof. Oswaldo Rodrigues Cabral.

e 479 rês.¹²²

Baseado nos cálculos acima citados, confirma-se que era precária a situação financeira do Estado para iniciar a obra. Porém, Hercílio Luz não se intimidou e demonstrou coragem para construir a ponte. Conseguiu dois empréstimos de cinco milhões de dólares, de banqueiros americanos. O primeiro empréstimo foi aprovado através da lei nº 1240, de 16 de agosto de 1919, que era constituída de quatro artigos e respectivos parágrafos.¹²³

"Artigo 1º - Autorização para contrair empréstimos interno ou externo de até 20 mil contos para as seguintes aplicações:

a- ligação Ilha - Continente (ponte ou ferry boats)

b- construção de tramways elétricos na capital e na ligação desta com os respectivos distritos

c- construção de uma estrada de penetração para o planalto serrano e ramais, ligando as colônias aos municípios vizinhos

d- saneamento da Ilha e dos Municípios do litoral, onde predomine anquilostomíase e impaludismo

Artigo 2º - O empréstimo será feito por emissão de títulos ouro ou papel, ao portador, ao tipo e os juros mais convenientes ao Estado, não podendo ultrapassar a taxa de 6% ao ano.

§ 1º - Os títulos serão resgatados ao par dentro do prazo mínimo de 20 anos.

§ 2º - O pagamento dos juros e da amortização será feito semestralmente.

§ 3º - O Governo, achando viável a conclusão da linha de penetração ao planalto serrano poderá elevar esse empréstimo a 30 mil contos.

Artigo 3º - Os títulos deste empréstimo além da garantia geral do Estado, terão a garantia especial do imposto territorial e

¹²² "Contrato de Conservação Firmado pelo Interventor Federal Ptolomeu de Assis Brasil com a Firma Contratada". Florianópolis, 1930, p.1 a 7. Folhas avulsas. Arquivo Público do Estado.

¹²³ SEARA, Arno. A Fabulosa Ponte Hercílio Luz. Florianópolis, Câmara dos Vereadores, 1976, p. 2; SEARA, Arno. "A fabulosa Ponte Hercílio Luz". Revista do Sul, nº 220, Editora Villani Filhos LTDA, Rio de Janeiro, 1973, p. 44 e 45.

qualquer outro, a juízo do Governo e dados como penhor para fiel execução do pagamento dos juros e da autorização do referido empréstimo.

Artigo 4º - Revogam-se as disposições em contrário".¹²⁴

Para a execução da obra foi feito o primeiro empréstimo a 3 de novembro de 1919, na cidade do Rio de Janeiro com os banqueiros da Imbrie & Co. de Nova Iorque. Arno Seara resumiu na seguinte forma a história do malogrado primeiro empréstimo:

Consumado o empréstimo, o Governador do Estado, começou a emitir cambiais contra os banqueiros Imbrie & Co. cambiais essas que eram vendidas pelo Tesouro a diversos, que as revendiam a terceiros. Nessas circunstâncias, foram vendidas um total de U\$ 1.541.060.72 que, traduzida em nossa moeda, rendeu U\$ 6.000,00 (seis mil cruzeiros novos) aproximadamente.

Ressalta-se que a 23 de setembro de 1920, o Governo do Estado sacou contra os seus banqueiros, Imbrie & Co., a importância de U\$ 1.000.000, emitindo a respectiva cambial a favor da Banca Italiana di Sconto, Rio de Janeiro. Essa importância destinava-se à compra da estrutura metálica da "Ponte Hercílio Luz". Os banqueiros Imbrie & Co. solicitaram moratória de 30 dias para atenderem à cobertura cambial. O prazo lhes foi deferido e, uma vez esgotado, foi requerido pelo Estado a falência dos banqueiros.

Face a esta circunstância, o Estado de Santa Catarina ficava devendo U\$ 5.000.000 (5 milhões de dólares) representada pelos seus títulos, em circulação nos Estados Unidos, tendo recebido apenas a quantia de U\$ 1,541.060,72.

Como um dos maiores credores da Imbrie & Co. o Governo do Estado fez-se representar, no processo de falência, pelo juriconsultor americano John Basset Moore. Mas a sentença do Tribunal Americano condenava o Estado no resgate dos seus títulos ou na sua substituição. A fim de dar cumprimento à sentença condenatória do Tribunal Americano, o Governo do Estado foi autorizado pela lei nº 1351, de 10 de setembro de 1921 a fazer um segundo empréstimo...¹²⁵

¹²⁴Ibid.

¹²⁵Ibid., p. 3.

A Lei nº 1351, de 10 de setembro de 1921, rezou:

"Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a realizar contratos ou ajustes para a efetivação do empréstimo de que trata a Lei nº 1240, de 16 de agosto de 1919, até a quantia de cinco milhões e quinhentos mil dólares, ou seu equivalente em outra moeda.

Art. 2º - A efetivação desse empréstimo será realizada nas condições do artigo 2º da Lei 1240, podendo, porém, os juros serem elevados à taxa máxima de oito por cento, continuando em vigor as demais cláusulas da referida Lei.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário."¹²⁶

Além dos contratemplos, relacionados ao empréstimo, Hercílio Luz enfrentou uma série de críticas ao projeto de construção (feitos por engenheiros americanos - Robinson e Steimann) que surgiram após sua publicação em jornais de todo país. Entre as críticas houve uma do engenheiro carioca João do Rego Barros, que mandou através de carta, uma afirmação que o projeto era quase uma cópia da ponte pênsil de Longeois, que já havia caído, bem como outras 5 pontes pênsis (da Hungria, Inglaterra e Estados Unidos) que haviam caído antes de completar 20 anos. Condenava a nova ponte pelo tamanho do vão central, 340 m., uma vez que, das pontes anteriormente citadas, o maior vão central media 250 m.¹²⁷

Mediante as críticas do projeto e as discussões geradas sobre a segurança que o mesmo oferecia, levaram à convocação dos técnicos Paulo de Frontin e Carlos Euler para opinarem sobre a ponte. Houve aprovação, e em seguida o começo do projeto.

A execução do projeto de Robinson & Steimann em nada foi alterado. A ponte possuiria as seguintes dimensões: 818 m. de comprimento; 10,5 de largura, 340 m. de vão central, 3,8

¹²⁶Folha avulsa fornecida pela Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina.

¹²⁷VIEIRA, Carlos e PACHECO, Dorival. "Parabéns, O Cartão-Postal Completa Cinquenta Anos". O Estado, Florianópolis, 16 de maio de 1976, p. 20.

de altura das pilastras, abaixo do nível da água e 69,76 m. de altura das torres sobre o nível médio da água.^{1 2 8}

O início da construção atrasou-se devido à demora dos empréstimo que ocorreu com a falência do primeiro projeto. Foi contratada, em 1919, a construtora Byington & Sundstron, para, em 1920, iniciar a construção, com um prazo de 24 meses para o término da obra. Somente com um novo empréstimo, que foi acertado em novembro de 1922, pôde-se edificar a ponte. O segundo empréstimo foi feito com os banqueiros americanos Halsey Stuart & Co.

O novo empréstimo, também de U\$ 5.000.000,00, foi assinado em Nova Iorque, a 14 de julho de 1922, comparecendo, de um lado, como representantes do Estado, o Sr. Alberto Byington - um dos contratantes da construção da Ponte Hercílio Luz - e do outro, os banqueiros acima mencionados.

Desse segundo empréstimo o Estado recebeu apenas a quantia U\$ 1.919.649,91, rendendo em nossa moeda atual U\$ 14.237,08. Somando-se o produto do primeiro empréstimo ao produto do segundo, tem-se:

1º empréstimo - Imbrie & Co.	U\$ 6.026,68
2º empréstimo - Stuart & Co.	U\$ 14.237,08
Total recebido	U\$ 20.263,76 ^{1 2 9}

Alguns trechos mais importantes do contrato do segundo empréstimo seguem:

... "Cláusula 2ª - Todas (não em parte) as apólices desta emissão, que estiverem em circulação, estão sujeitas ao resgate à opção do Estado, no dia 1º de fevereiro de 1932, ou dali em diante em qualquer dia de pagamento de juros, mediante aviso publicado sessenta dias antes, na Borough of Manhattan, cidade de Nova Iorque, e na cidade de Chicago, Illinois, pelo modo estabelecido

^{1 2 8} IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, V. XXXII SC, p. 142; VIEIRA e PACHECO. "Parabéns, O Cartão-Postal Completa Cinquenta Anos". p. 20.

^{1 2 9} SEARA, Arno. A Fabulosa Ponte Hercílio Luz. p. 4; SEARA, Arno. "A Fabulosa Ponte Hercílio Luz". Revista do Sul, nº 220, p. 44.

do no dito contrato de crédito, ao preço de cento e dez por cento do seu capital total e acrescentados os juros até a data do resgate.

Para o pagamento pontual e exato desta apólice, capital e juros, quando a mesma for vencida, de acordo com os termos desta e dos coupons a ela juntos, independentemente de qualquer garantia a honra e o crédito total do Estado são por meio desta penhorados irrevogavelmente.

Cláusula 3^a - A) Como segurança ou garantia do pagamento total do capital e juros das apólices, fundo de amortização e despesas decorrentes deste contrato ou do serviço do empréstimo, o Estado, por meio deste, designa ao Trustee, subordinado à preferência abaixo, o direito preferencial, em relação a quaisquer outros dos seus débitos presentes ou futuros, sobre a receita a ser arrecadada, decretada em suas leis e inclusa no seu orçamento, com as designações de imposto territorial, imposto de capital, imposto de exportação, imposto de transmissão de propriedade e imposto de selo até o cumprimento da execução do presente contrato e o pagamento total do empréstimo; e com o fim de fazer a dita garantia efetiva, o Estado concorda que, no caso de qualquer falta sua em pagar o capital, juros, fundo de amortização ou de qualquer prestação de tal fundo, ou no pagamento de qualquer outra importância pagável de acordo com este contrato, ele entregará a receita das anteriormente mencionadas taxas ao Trustee, sujeitos às preferências mencionadas aqui à diante como e quando arrecadadas, até que a importância assim entregue seja suficiente para pagar todas as quantias em falta. No caso de falta em qualquer de tais pagamentos, o Trustee pode propor ação direta contra o Estado, perante o poder Judiciário do Brasil, para arrecadação das importâncias em falta e fazer efetiva a segurança dos ditos impostos de indústrias e profissões, territorial, capital, exportação, transmissão e propriedades e selos, sem prejuízos a qualquer dos empréstimos externos de 1909 a 1911, mencionados aqui adiante na Cláusula III, letra B.

- E) O Estado concorda mais que, enquanto qualquer das apólices da emissão aqui referida estiver em vigor, não fará, ou mandará fazer de sua parte, outro qualquer empréstimo externo, sem o

consentimento do Agente Fiscal aqui nomeado.

Claúsula 4ª - ... O Agente Fiscal pode comprar deste modo as apólices com o dinheiro do Fundo de Amortização, quer enunciando, quer não, pedindo propostas escritas para venda de apólices, para esse fim, conforme ele determinar livremente a sua descrição, e independente de controle.

Claúsula 5ª - É reservado ao Estado o direito de no dia 1º de fevereiro de 1932, ou em qualquer dia de vencimento de juros dali em diante, e anteriormente ao vencimento das apólices, pagar e resgatar todas - (porém não uma parte) as apólices da emissão referidas aqui, em qualquer tempo em vigor, pelo preço de cento e dez por cento do valor ao par e acrescentados os juros até a data do resgate..."¹³⁰

Destas cláusulas do contrato, tiram-se algumas conclusões: O Estado teria direito a resgatar todas as apólices desta emissão, que estivessem em circulação no dia 1º de fevereiro de 1932 ou, após esta data, em qualquer dia de pagamento de juros. Para isso, deveria haver um aviso publicado 60 dias antes, nas cidades citadas na cláusula nº 2, ao preço de 110% de seu capital total e acrescentados os juros até a data do resgate.

O Estado deu ao Trustee o direito preferencial sobre a receita a ser arrecadada dos impostos de indústrias e profissões, territorial, de capital, de exportação, de transmissão de propriedade e de selo, como garantia para o pagamento total do empréstimo. Caso houvesse atraso desses pagamentos, o Trustee podia propor ação direta contra o Estado, através do Poder Judiciário do Brasil, para arrecadar a importância dos impostos acima citados. Isso, sem prejudicar qualquer dos empréstimos externos de 1909 e 1911.

O Estado também se comprometeria a não fazer qualquer outro empréstimo externo sem o consentimento do Agente Fiscal aqui nomeado. Este poderia comprar as apólices com o

¹³⁰ FONTES, Henrique. "O Empréstimo Americano". República, Florianópolis, 1933, p. 14 a 15.

dinheiro do Fundo de Amortização, independente de controle, anunciando ou não e pedindo propostas escritas para a venda das apólices.

Segundo Henrique Fontes, o Estado sô teria a lucrar com a forma de pagamento: 25 prestações anuais de \$500,00, sendo, \$ 400,00 de juros e \$ 100,00 para o fundo de amortização, pagamento, este baseado em juros de 8%.^{1 31}

A exatidão dos juros (5.000.000 vezes 8% = 400.000) não foi a mesma no tocante às parcelas das amortizações.

O empréstimo, baseando-se em cálculos feitos pelo mesmo, seria pago em 20 anos e 329 dias. Foi comunicado e deixado à apreciação dos banqueiros americanos; estes, porém, nunca contestaram e nem acusaram recebimento. Mesmo assim, o contrato teve sua tramitação normal, sendo aprovado e consequentemente liberado.^{1 32}

Esse empréstimo não se destinou totalmente à construção da Ponte Hercílio Luz, mas serviu também para outros projetos de desenvolvimento do Estado de Santa Catarina:

- Estudo da Estrada de Ferro Estreito-Lages.....	NCr\$	269,18
- Estudo para instalação de bondes elétricos....	NCr\$	545,81
- Empréstimo feito à Prefeitura da Capital.....	NCr\$	52,30
- Terrenos adquiridos em Angelina.....	NCr\$	24,75
- Estradas e cais de Ferrugem - Saco dos Limões.	NCr\$	46,25
- Obras do ajardinamento da Praça 17 de Novembro, hoje praça Getúlio Vargas.....	NCr\$	23,38
- Aquisição de Máquinas.....	NCr\$	56,93
- Fundação Rockefeller.....	NCr\$	47,77
- Desembaraço de mercadorias importadas.....	NCr\$	402,36
- Mão-de-obra da Avenida Hercílio Luz.....	NCr\$	975,43
- Das apropriações.....	NCr\$	305,73

^{1 31} Ibid. p. 2; PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 351.

^{1 32} Ibid., p. 2-3; MORAES, Antenor. "Desenvolvimento dos Trabalhos da Construção da Ponte Hercílio Luz". Revista Santa Catarina Filatélica, Florianópolis, p. 24.

- Captação da água do Rio Tavares.....	NCr\$	613,22
- Despesas com os empréstimos.....	NCr\$	123,50
- Honorários do Advogado John B. Moore.....	NCr\$	87,38
- Administração Pública do Estado.....	NCr\$	5.526,90 ¹³³

O pagamento dessa dívida fazia-se, até a Revolução de 1930, sem intermediários. Até então o Estado pagava diretamente aos banqueiros americanos. Pelo decreto Fed. 23.824, foi suspenso o pagamento dos empréstimos. A situação dos pagamentos, como se verá nos parágrafos que seguem, só foi solucionada com o decreto-lei nº 6019 de 23 de novembro de 1943, que altera a ordem de pagamento das dívidas externas, realizadas em libras e dólares, pelos governos da União, Estados, municípios e outros Institutos.

Com esse decreto, os empréstimos, bem como aqueles feitos para a construção da Ponte Hercílio Luz, passaram a ser pagos diretamente pela União e não mais pelos Estados e municípios.¹³⁴

Para o pagamento da dívida feita pelo Estado houve a cobrança de pedágio, comum na realização de grandes obras. Este pedágio foi bastante lucrativo para os cofres do Estado, pois até março de já havia pago a quantia de 2.850.000 dólares, do empréstimo externo, aos banqueiros Halsey Stuart S. Co.

¹³³SEARA, Arno. A Fabulosa Ponte Hercílio Luz. p. 4; SEARA, Arno. "A Fabulosa Ponte Hercílio Luz". p. 45-46.

¹³⁴Folha avulsa fornecida pela Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina; RAMOS, Nereu de Oliveira. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa de SC, em 16 de julho de 1936, pelo governador Nereu de Oliveira Ramos. Florianópolis, IOESC, 1936, p. 47.

O quadro abaixo nos mostra a arrecadação do pedã
gio:

TABELA Nº 3:1 - Receita da Ponte "Hercílio Luz" de 1926 a 1935.

1925	-
1926	130:097\$000
1927	205:943\$000
1928	214:837\$000
1929	238:616\$000
1930	250:000\$000 (1) ⁺
1931	236:592\$400
1932	233:655\$400
1933	225:513\$100
1934	163:823\$100
1935	173:337\$200
TOTAL	2.072:414\$200

(1)⁺ Baseado na arrecadação do primeiro trimestre, e determinado pelo cálculo do valor do primeiro trimestre em relação com o valor total para o ano anterior.

FONTES: "Quadro da Receita de 1925 a 1929" e "Quadro da Receita do Primeiro trimestre de 1929 e 1930", Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa, em 22 de julho de 1930, pelo General Dr. Antônio Bulcão Vianna, Presidente da mesma Assembléia, no exercício do cargo de Presidente da mesma Assembléia, no exercício do cargo de Presidente do Estado de Santa Catarina. (Florianópolis: Typ. Livraria Moderna, 1930)pp. 16-17; "Títulos da Receita Arrecadada em 1931, 1932, 1933, 1935 e 1935", Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa de Santa Catarina, em 16 de julho de 1936, pelo Governador Nereu de Oliveira Ramos.(Fpolis: Imprensa Oficial, 1936) p. 47.

Com o decreto federal 23.824, de 5 de fevereiro de 1934, que regularizou a situação criada pelo decreto, as verbas e comissões deixaram de ser pagas aos já referidos banqueiros, em consequência do plano do governo federal, o qual determinava que ficassem creditadas em conta especial, para serem liquidadas futuramente. A dívida atual deste empréstimo é de U\$ 71.906,30. Considerando que um dólar atualmente tem valor de Cr\$19,25, o montante da dívida se eleva a Cr\$ 1.304.196,28.¹³⁵

¹³⁵Folha Avulsa fornecida pela Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina.

CAPÍTULO IV

CONSTRUÇÃO DA PONTE

Com os contratos de financiamento do projeto da ponte firmados, o Estado estava pronto para proceder à construção. As empresas construtoras já haviam sido contratadas na época do primeiro e malogrado empréstimo. Com o sucesso do segundo, estas receberam o sinal verde para início da construção. No entanto, apesar de ser previsto um período de 24 meses para o projeto de construção este durou quatro anos. Antes de terminada a ponte seu autor viria a falecer, sem ver seu sonho realizado.

Neste capítulo, trata-se a fase de construção e os primeiros anos da Ponte Hercílio Luz, nos seguintes itens: Preparativos para a construção; o início da construção, até a saída de Hercílio Luz; a doença, saída, retorno e morte do mesmo; o término da ponte e sua inauguração; os primeiros anos da ponte e sua conservação.

IV:1 - Preparativos para a construção: avaliação das plantas e a teorética da ponte.

O projeto elaborado para a construção da ponte, pela firma Robinson & Steinmann, visava uma ponte com as seguintes características: A ponte suportaria o tráfego de trens elétricos, veículos e pedestres. Mediria 821 metros de comprimento e seria formada de dois viadutos. Teria dois pilares mestres, apoiados por dois pilares de ancoragem. Os trechos entre os pilares mestres e os encontros da ponte seriam, respectivamente, de 222 metros do lado do continente e 259 metros do lado da Ilha. O vão central, que seria livre, teria um comprimento de 339 metros; devido à extensão de seu vão, teria correntes de barra de aço, que seriam a suspensão para as vigas mestras. As torres suportariam as correntes; as correntes substituiriam os cabos, tradicionalmente utilizados em pontes de suspensão, para melhor enfrentar as vibrações causadas pela passa

gem de tráfego. A construção apresentaria a vantagem de fácil inspeção e conservação, o que não aconteceria com uma ponte com cabos metálicos.^{1 36}

Os anéis de aço, usados nas correntes, ofereciam resistência de tração três vezes maior ao esforço unitário do aço, devido ao seu processo de fabricação. Apesar do seu alto preço, na sua aplicação, seria, a longo prazo, mais prática, tanto na economia de tempo como na despesa da montagem.

Quanto às vigas mestras, teriam uma mudança radical, quando comparadas com as vigas de outras pontes suspensas, pois, as usadas na construção da Ponte Hercílio Luz exigiam maior rigidez, e as vigas mestras em sua metade central estavam diretamente ligadas aos anéis das barras. Eliminariam material supérfluo no cordão superior. Naquela época, as vigas empregadas nas pontes, por cabos metálicos, foram suspensas dos cabos em toda sua extensão. Assim, não ofereciam rigidez necessária.^{1 37}

Além da preocupação com a rigidez vertical, conseqüida com este tipo de vigas mestras, não se pode deixar de lado a rigidez horizontal, que seria determinada pelo sistema de contraventamento. Esta rigidez, contra a força do vento, seria aumentada pelas correntes de barra de aço, que seriam unidas diretamente às vigas mestras na metade central do vão suspenso. Este sistema de contraventamento era importante devido aos ventos fortes que passavam pelo canal, em certas estações do ano.

A Ponte Hercílio Luz seria a primeira ponte pênsil na América, com torres apoiadas sobre sapatas de aço fundido, sendo que a parte superior, isto é, a parte vista, apresentaria uma forma cilíndrica, permitindo às torres o movimento

^{1 36} PELUSO Jr, Victor A. "Uma Maravilhosa Obra de Engenharia". Revista Santa Catarina Filatélica. Florianópolis, maio de 1951, p. 52 a 57.

^{1 37} Ibid.

de berço e imitando os movimentos letores não sō nas torres, como também nos pilares de concreto que as suportariam.¹³⁸

Este tipo de torre é mais científico, eliminando assim material inútil, mas que era necessário para a construção de outras pontes, de tipo comum, para resistir aos movimentos de flexão.

As duas torres principais medem 75 metros de altura sobre a maré média, suportando as cadeias de elos das quais estão suspensas as vigas mestras. Esse tipo de cadeias de elos foi usado pela primeira vez na construção da ponte suspensa.

Os pilares mestres que suportam as torres principais foram construídos de concreto, numa profundidade de 16 metros abaixo do nível do mar.

Os pilares para ancoragem das correntes das barras de aço são igualmente de concreto com um volume de 3.500 metros cúbicos no lado da ilha e 5.000 no lado do continente.¹³⁹

Os planos indicavam que, teoricamente, se a ponte fosse construída de acordo com os mesmos dados, ela suportaria cargas que permitiriam trafegar com perfeita segurança:

- a. um trem de 50 toneladas e também por vagões de 30 toneladas.
- b. uma fila de carros de 6 toneladas.
- c. pedestres, acerca de 4 pessoas em cada metro ou 300 Kg. por metro quadrado.
- d. um encanamento de água potável com peso máximo de 650 K. por metro corrente.¹⁴⁰

Estas cargas citadas, foram caracterizadas como: cargas permanentes e cargas móveis.

Foram classificadas como cargas permanentes as seguintes:

¹³⁸ Ibid.

¹³⁹ Ibid. p. 55-56.

¹⁴⁰ SEARA, Arno. "A Fabulosa Ponte Hercílio Luz". p. 47.

- a. um soalho, por toda a extensão da ponte, pesando 20,7 libras por pé quadrado, isto é, 100 Kg. por metro quadrado aproximadamente.
- b. uma canalização d'água, com 600 Kg. por metro corrente.
- c. linha férrea com 30 Kg. por metro corrente, em cada fila, correspondendo ao peso do trilho com os seus respectivos acessórios.
- d. o peso da grade do guarda-corpo, 75 Kg. por metro corrente.
- e. ainda foi considerado o peso da super-estrutura. Segundo Robinson & Steinman, mesmo que as cargas admitidas pelo projeto venham a ultrapassar dentro de um certo limite, nada prejudicaria a solidez da Ponte Hercílio Luz.

Considerou-se como cargas móveis as seguintes:

- a. sobre o passeio, foi considerada uma carga de 300 Kg. por metro quadrado de superfície. Esta carga admitida dificilmente seria atingida em condições normais de trânsito sobre referida ponte.
- b. a linha férrea, atravessaria a ponte pela parte central do soalho, onde trafegariam trens com a bitola de 1 metro, com uma carga de 908 Kg. aproximadamente. (Porém pode-se notar que este peso acima citado é maior do que consta no projeto).
- c. circulação de veículos - ... "de estradas de rodagem, de tipo de carga móvel adaptado por Steinman e o de caminhões. Não encontramos, dado algum que nos permitisse conhecer a concentração máxima desses veículos admitida por Steinman sobre a ponte; acreditamos, porém, que ela tenha sido um pouco mais forte que a suposta para nossos cálculos. Nesta hipótese, os auto-caminhões distam entre si de 10 metros, contados de eixo a eixo das rodas mais próximas"...
- d. Impacto é a consequência da mobilidade dos pesos ou "impacto" foi considerado por Steinman a 50% do produzido pelo trem e 25% pelos auto-caminhões. Enquanto no vão pênsil o mesmo admitiu um impacto de 10% no cálculo das vigas de rigidez.
- e. Ação do vento - A pressão máxima admitida por Steinman foi de 125 vg. por metro quadrado sobre o vão pênsil e de 150 leg/m². sobre os viadutos.

f. Ação da temperatura - O projeto de Steinman supôs que as variações de temperatura estariam compreendidas entre limites distantes de 33^o,2 centígrados, informações estas colhidas do serviço de meteorologia.¹⁴¹

Após um longo estudo do projeto da ponte com as respectivas sondagens do solo, das instalações dos maquinários e inclusive dos canteiros de trabalho; estava pronto a iniciar a construção da Ponte.

IV:2 - Início da construção até a saída do governador Hercílio Luz

Como já foi dito, a Firma Empreiteira da construção da ponte, foi Byington & Sundstron, uma firma americana com sede em São Paulo. Esta contratou a U.S. Steel Products Co., de Nova Iorque, para montar a estrutura de aço que pesava 5.000 toneladas. A firma contratante da obra (Byington & Sundstron) tinha como engenheiros consultores dos serviços não somente os Srs. Robinson & Steinman, mas também os engenheiros Gulick & Henderson que eram inspetores junto à fábrica para supervisionar a fabricação da estrutura de aço. As tintas que seriam usadas para pintar a estrutura metálica foram fornecidas pela fábrica Joseph Dixon Crucible Co., dos Estados Unidos.¹⁴²

Depois de conseguir o financiamento e elaborar os planos finais da obra, o desenvolvimento dos trabalhos da construção da Ponte Hercílio Luz prosseguiu dentro de uma normalidade. Os engenheiros, Irmãos Corsini, chegaram a Florianópolis no dia 14 de novembro de 1922, como empregados da firma contratante e responsáveis pelo supervisionamento dos trabalhos.¹⁴³

¹⁴¹ MACHADO, Osmar da Costa e BELO, Mário de Faria. "Ponte Hercílio Luz". Relatório apresentado ao Governador do Estado de Santa Catarina, em 25 de abril de 1926.

¹⁴² Ibid.

¹⁴³ MORAES, Antenor. "Desenvolvimento dos Trabalhos da Construção da Ponte Hercílio Luz". Revista Santa Catarina Filatélica. Florianópolis, maio de 1951, p.23.

Uma semana depois, foram iniciadas as sondagens do subsolo onde iriam ser construídos os apoios do vão central, isto é, dentro d'água e os pilares de ancoragem, em terra firme, tanto no lado da Ilha como no Continente.

Porém estas sondagens já acusavam uma grande diferença comparando-se com as que já tinham sido fornecidas pelo Estado, quando este abrisse concorrência pública. Mediante isto, foram iniciadas sondagens definitivas e o resultado foi que a rocha viva, em vez de se encontrar a 9 ou 10 metros abaixo do nível médio da maré, achava-se entre 12 a 19 metros, isto no lado do continente. No lado da Ilha, acontecia coisa idêntica, pois a rocha sólida só foi encontrada em uma profundidade entre 15 a 17 metros.¹⁴⁴

No final do mês de novembro, provenientes dos Estados Unidos e de São Paulo, foram descarregados os primeiros materiais e máquinas para o início da construção da ponte. Um mês depois, dois guindastes no lado do continente já estavam montados. Também tinham iniciado a construção do primeiro trapiche no mesmo lado para a descarga do material pesado, que chegaria da Dinamarca. Deste país chegariam 4000 barricas de cimento em fevereiro do ano seguinte. Em fins de fevereiro já estavam com todas as instalações prontas, inclusive o canteiro de trabalho.¹⁴⁵

A instalação consistia no seguinte: a) um guindaste a vapor sobre trilhos com capacidade de 60 toneladas; b) guindaste "Stiff Leg Derrick" com capacidade de 12 toneladas; c) quatro guindastes "Travelle" para a capacidade de 10 toneladas; d) seis guindastes "Jinny Winch" para 6 toneladas, todos aparelhados com caçambas automáticas, martelos a vapor e ar comprimido, três compressores de ar comprimido, uma instalação completa de britadores com separadores e elevadores mecânicos, e uma instalação completa de pedreira para extração de pedras necessárias.¹⁴⁶

¹⁴⁴Ibid. p. 23-24.

¹⁴⁵Ibid. p. 24-25.

¹⁴⁶Ibid.

Foi recebido no início do mês de março de 1923, o primeiro carregamento das grandes bombas pulsômetros, estacas-pranchas e todo o material necessário para o início das fundações. Neste mesmo mês, já estavam distribuídos os elementos e os materiais nos devidos locais tanto no lado da Ilha como no Continente, para serem iniciados simultaneamente os trabalhos de fundação.

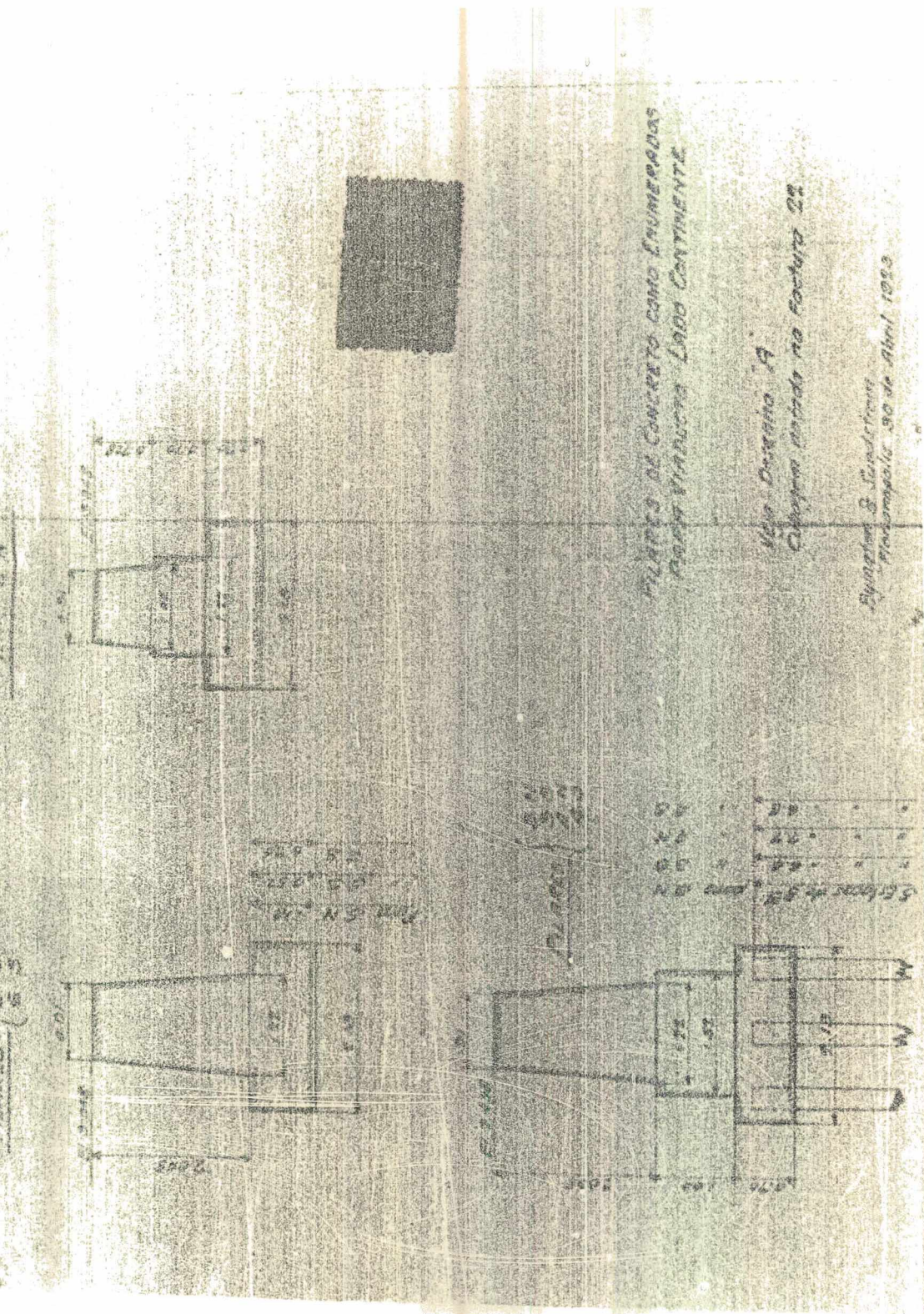
No lado do continente, na primeira semana de abril, foi colocada a primeira prancha de aço no pilar do vão central, porém houve problemas, pois as pranchas atingiram uma profundidade de 10 metros, que justamente era a cota concedida pelo Estado. No entanto, as pranchas desapareceram embaixo d'água, pois as rochas que pareciam ser vivas e compactas, eram enormes "boulders" que paravam sobre uma camada de conchas semi-petrificadas antes de chegar à rocha viva.

E o pilar de ancoragem estava sobre 400 estacas, enquanto na Ilha estava incrustado na massa granítica, conforme sondagens iniciais. Mediante o problema exposto, a firma contratante não tinha aparelhagens necessárias, devido à grande diferença entre as profundidades previstas e as realmente atingidas.

Depois de uma cuidadosa sondagem, a firma trouxe dos Estados Unidos todo o material necessário e o mesmo chegou a Florianópolis em fins de junho de 1923, mesmo assim o atraso foi pouco.¹⁴⁷

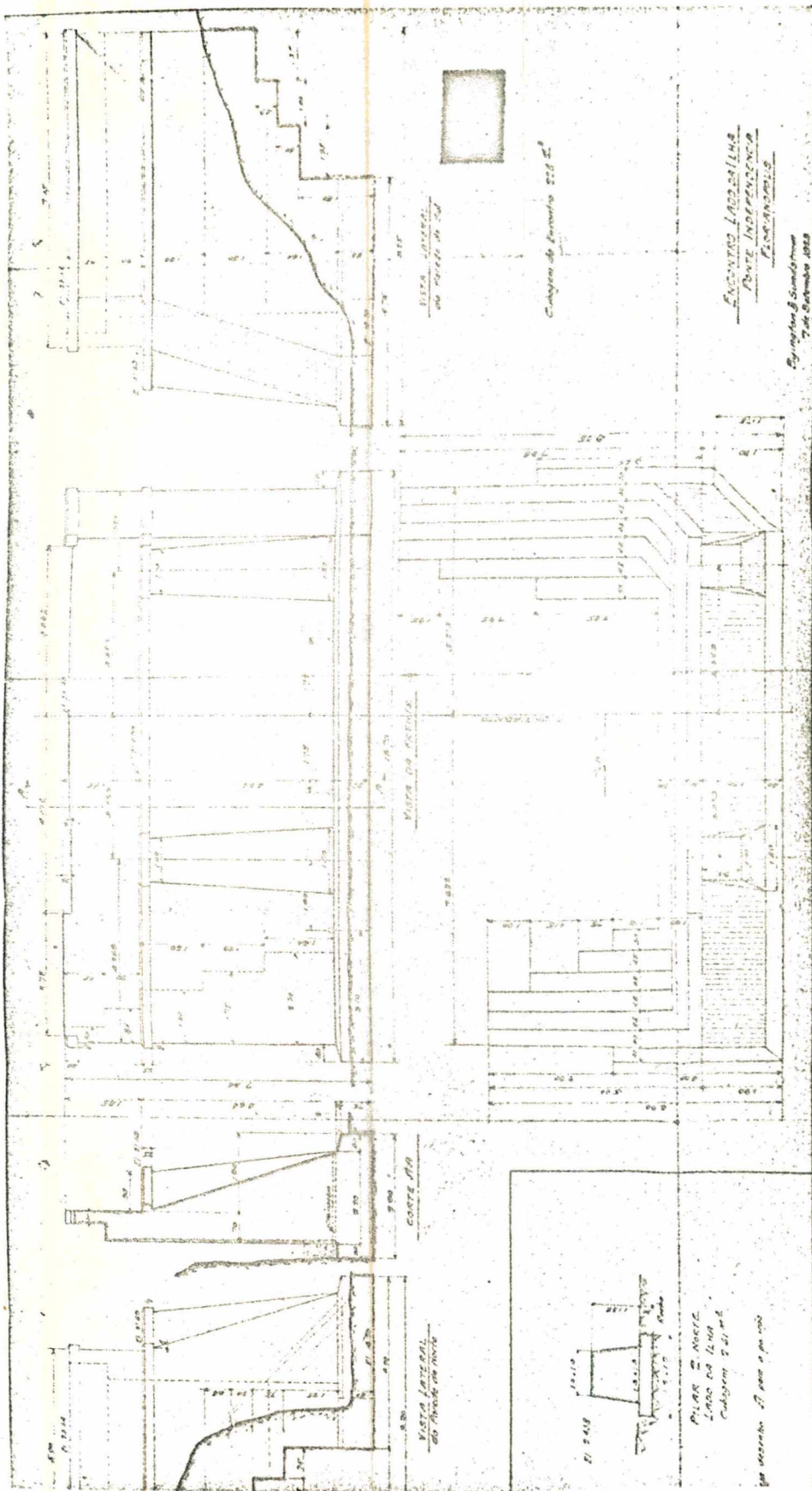
Todo o trabalho de fundações, incluindo pilares de ancoragem, pedestais e encontros, estavam concluídos a 20 de julho do mesmo ano. Foram feitos para as fundações da ponte, 14.350 metros cúbicos de concreto, para as quais foram empregados 29.000 barricas de cimento de 180 Kg. cada uma. Todos de "Portland Aalborg", para os pilares dentro da água foi utilizado um cimento especial, para resistir à ação corrosiva da água salgada.

¹⁴⁷Ibid. p. 28.



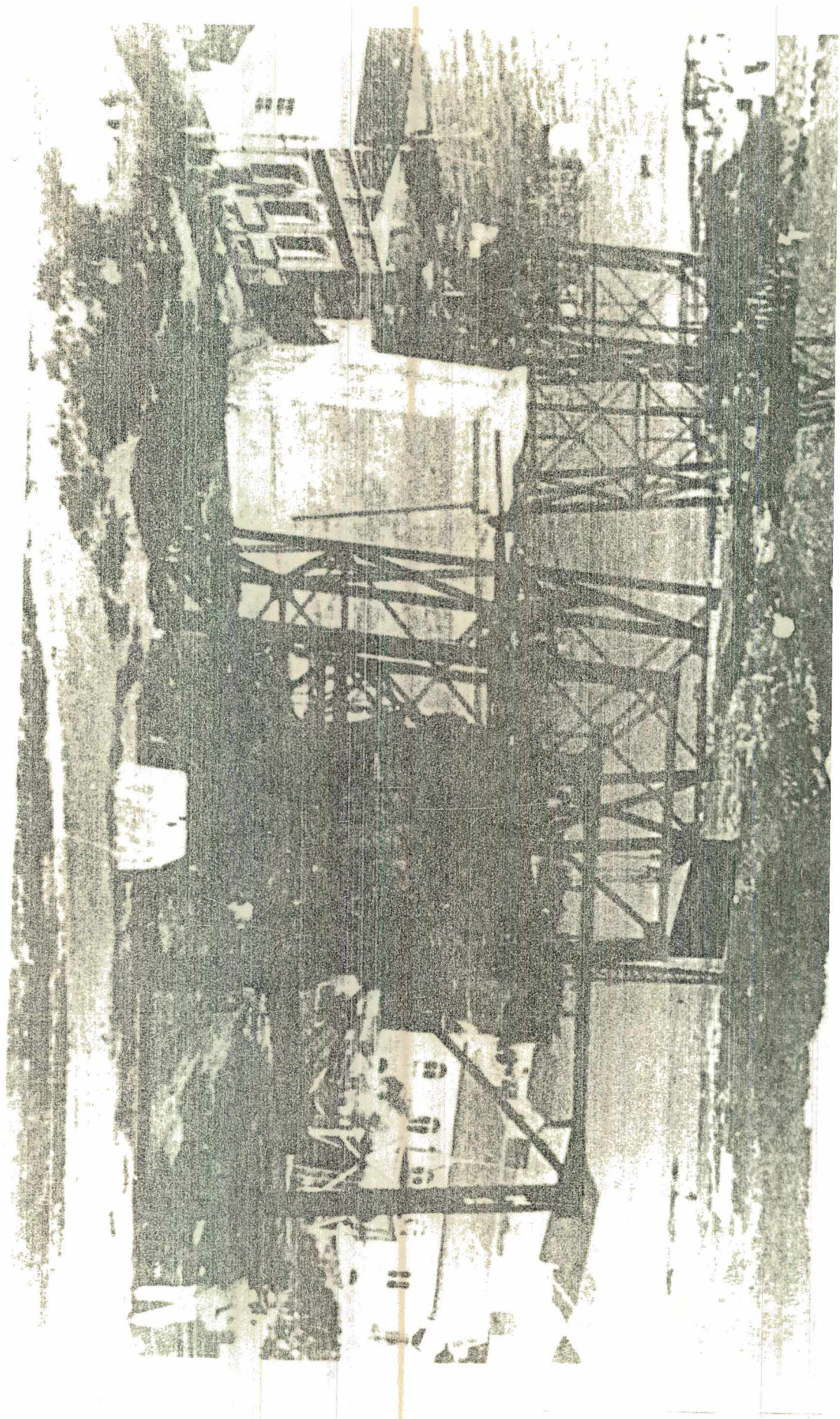
FONTE: Relatório do Projeto de Construção da Ponte. Arquivo Público do Estado, abr 1923.

Desenho dos Pilares de Concreto para o viaduto no lado do Continente.



FONTE: Relatório do Projeto de Construção da Ponte. Arquivo Público do Estado, set 1923.

Desenho do pilar nº 2 no lado da Ilha.



ZONIER sobre Calatrava Filaretes, 2.7, Piontshpols, maio 1961.
Montagem e Construção dos pilares auxiliares da ponte, 1961. Foto de O. G. G. G.

Em meados de junho de 1924 chegou o primeiro carregamento de ferro, sendo o último no final de outubro do mesmo ano.¹⁴⁸

Mas agora que o trabalho da construção estava prosseguindo como deveria, o autor do projeto, o Governador Hercílio Pedro da Luz, se viu obrigado a deixar sua terra natal, e não podia acompanhar assim o processo da construção da ponte com que tanto sonhara.

IV:3 - A doença, saída e morte de Hercílio Pedro da Luz: um intervalo

Depois de um ano e meio de construção, o Governador Hercílio Pedro da Luz, que já contava com seus sessenta e dois anos, começou a mostrar-se seriamente preocupado com sua saúde. Desde 1920, teve indicações de que estava com alguma infecção interna, e, nos próximos dois anos, os sintomas agravaram-se cada vez mais. Já em 1924, bastante preocupado com os sintomas que indicaram uma infecção cancerosa, ele procurou um médico, e, escutando seus conselhos, partiu para a Europa procurando cura para o seu mal. Antes da partida fez todos os preparativos para ausentar-se do Estado, através de ofício enviado ao Conselho Municipal.¹⁴⁹

Palácio do Governo em Florianópolis, 16 de abril de 1924 nº 18. Ilmo. Presidente e demais membros do Conselho Municipal de Florianópolis. De acordo com o disposto no parágrafo único do art. 37 da Constituição do Estado, venho solicitar - Vos a necessária permissão para ausentar-me do Estado e do País, visto o abalo sofrido em minha saúde e as prescrições médicas, que me obrigam a fazer um estágio no exterior, por tempo indeterminado. Certo de Vosso consentimento, apresento-vos os protestos de minha alta estima e distinta consideração. Hercílio Pedro da Luz.

¹⁴⁸ Ibid.

¹⁴⁹ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p.340 a 347; CALDAS FQ, Raul. "E a Ponte Foi Construída". O Estado, Florianópolis, 31 de maio de 1978, p. 5.

Em resposta recebeu S. Excia. o seguinte ofício do Conselho Municipal de Florianópolis. Em 22 de abril de 1924 nº 10. Exmo. Sr. Dr. Hercílio Pedro da Luz, Governador do Estado. Comunico que o Conselho Municipal, tõ mando conhecimento do pedido de V. Excia., para retirar-se por motivo de moléstia, do Estado e até do País, resolveu, por unanimidade, conceder a licença requerida, e aõ mesmo tempo, aprovou uma moção com os votos que este Conselho formula, pelo completo restabelecimento da saúde de V. Excia. Queira V. Excia. aceitar a profunda consideração. Fúlvio Aducci.¹⁵⁰

Visto a licença concedida, Hercílio Pedro da Luz embarcou para a Europa em 5 de maio de 1924 levando a esposa, Doña Coralia e seus quatro filhos menores. Junto foi também o Secretário Particular Olavo Freire Júnior. O Estado Catarinense ficou nas mãos do Vice-Governador, o Cel. Pereira e Oliveira. Ao chegar a Paris, Hercílio Luz consulta o Dr. Jean Giscard, um mestre da Faculdade de Medicina com aperfeiçoamento nas técnicas de prospecção mediante raio X. Segundo o médico tratava-se de um câncer no estômago e o tratamento recomendável seria na casa de saúde de Evian-Les-Bains, devido às águas termais, naquela época indicadas para enfermidades do estômago e intestinos. Segue o conselho e parte de trem para o local indicado. Sente melhorar seu estado de saúde, comunicando suas esperanças através de telegrama ao estado catarinense. Porém, a doença progrediu. Os médicos não lhe deram esperança de melhorar. Hercílio Luz resolve então retornar ao seu Estado Natal e sua chegada está prevista para o mês de outubro. Na capital é organizada uma comissão para a recepção da chegada do Governador e comitiva.¹⁵¹

Toda a população florianopolitana presenciava emocionada a construção de uma passarela junto ao Trapiche de Florianópolis, tendo aquela o formato de uma ponte pênsil. Esta passarela media aproximadamente 18 metros, portanto representa-

¹⁵⁰ "Noticiário", O Estado, Florianópolis, 1924, p.5.

¹⁵¹ "Ponte Independência". O Estado, Florianópolis, 1976, p. 18; PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 334 a 343.

va a obra em construção, 50 vezes menor que a obra original. Esta miniatura da Ponte destinava-se a oferecer a Hercílio Luz a oportunidade de sentir o prazer simbólico de passar por sua ponte, ainda em vida.¹⁵²

Para receber o governador Hercílio Luz, os catarinenses planejaram grandes festejos. Porém ao aproximar-se o dia da chegada o Cel. Pereira e Oliveira, Vice-Governador em exercício, recebeu um comunicado do Sr. Deputado Adolfo Konder, dizendo que as festas de recepção não deveriam ser levadas a efeito, devido ao estado de saúde do governador.

Hercílio Pedro da Luz, chegou a Florianópolis na tarde de 8 de outubro de 1924, no Pacote Itapema, junto com sua esposa e seus filhos menores. Ao atravessar o canal entre a Ilha e o Continente, passou também pelas colunas em construção da ponte, Hercílio Pedro da Luz contemplava com orgulho e alegria sua majestosa obra. Entretanto, devido ao vento, o Pacote Itapema só pôde chegar ao Trapiche ao entardecer, quando mais demorava a chegada, mais triste se tornava a grande expectativa popular.¹⁵³

Hercílio Luz sentia-se feliz de estar de retorno à sua terra natal, à qual havia dedicado toda a sua vida. Ao aproximar-se do tradicional Trapiche Municipal, junto à Praça XV de Novembro contempla todo o povo que está à sua espera. Teve um sorriso para todos. Caminhou por entre a multidão, braços abertos, acenando e sorrindo. Esse seu gesto fez desaparecer a tensão existente e as aclamações foram ouvidas como em épocas anteriores. Hercílio Luz se comoveu e continuou em direção à ponte em miniatura. Os últimos raios do pôr do sol projetavam a imagem da ponte, tornando-a majestosa. Atravessa toda a obra, na sua extensão de 18 metros, sempre apoiado em sua bengala. A multidão o aclama constantemente, enquanto a banda de música tocou solenemente. O espetáculo tornou-se inesquecível

¹⁵² Ibid.

¹⁵³ Ibid. p. 343 a 346.

para todos que o presenciavam. Foi a despedida e a última homenagem feita ao homem, ao ídolo, pelo povo que tanto o amava. A pós a recepção dirigiu-se para a sua residência, à Praça Etelvina Luz.¹⁵⁴

Nesse mesmo mês, no dia 20, Hercílio Luz, faleceu. Não demonstrou agonia nem sofrimento, apenas serenidade. O Governo decretou luto oficial de 8 dias e o fechamento das repartições públicas por 3 dias. As homenagens póstumas e os funerais foram no dia 21 de outubro sendo o ilustre homem público acompanhado por grande multidão. A missa foi rezada por Jaime de Barros Câmara, então cura da Catedral. Foi enterrado no cemitério do Senhor dos Passos e ali recebeu homenagens de vários oradores representando respectivamente o Governo do Estado, o Poder Legislativo Estadual, a Representação de Santa Catarina no Congresso e o povo.¹⁵⁵

A missa fúnebre realizou-se no dia 26 de outubro de 1924, na Catedral, perante a família de Hercílio Luz e do Governador Pereira e Oliveira.

Apesar do fato de que a ponte ainda estava em construção, os correligionários do falecido governador se apressaram em homenageá-lo, dando à obra, o seu nome. Hercílio Luz queria que a ponte fosse batizada com o nome de "Independência". Segundo depoimento de sua filha, Hercília Catarina da Luz:

Seu pai iria batizar a ponte com esse nome se a tivesse inaugurado, pois não gostava que os monumentos e ruas tivessem nomes de pessoas vivas. Como morreu antes, porém, seu nome foi escolhido por unanimidade.¹⁵⁶

¹⁵⁴ Ibid.

¹⁵⁵ Ibid. p. 346.

¹⁵⁶ VIEIRA e PACHECO. "Parabéns, o Cartão-Postal Completa Cinquenta Anos". p. 21 e 22.

17/11/1924

...o representante do Estado

Al. a. Sampaio
Data: 16.10.24

Art. 1.º DO PROJ. - A ponte metálica ora em discussão - ligando esta capital ao Estreito - terá a denominação de "Hercílio Luz", para ligar a via costeira ao continente.

... do Cong. Rep., 15 de Outubro de 1924.

- Acacício Moreira
- Pedro Faddessey
- Raulino Almeida
- Caetano de Almeida
- Augusto Fontes
- João de Medeiros
- Antônio Ribeiro
- Pedro de Carvalho
- Alvaro Leal

Registrado em 30/11/25

FONTE: Folha avulsa, Arquivo Público do Estado.

Projeto nº 3, de 30 de outubro de 1924 que aprova a denominação de "Hercílio Luz" para a Ponte que liga a capital ao Continente.

30.10.24

Al. Sampaio
16.10.24
Vale Rec. 1924
D. M. S. P.

Emmanuel de Sá

O projeto para dar o nome "Hercílio Luz", foi submetido, no dia 13 de outubro de 1924, pelo Deputado José Acácio Soares Moreira, aos congressistas. Obteve adesão total dos mesmos. Era a homenagem do povo ao grande estadista, contrariando sua própria vontade. Sente-se o reconhecimento e a gratidão de seus contemporâneos na decisão de mudar o nome de "Independência" para "Ponte Hercílio Luz".¹⁵⁷

IV:4 - Término, inspeção final e inauguração da ponte

Enquanto Hercílio Luz tratava de sua saúde na Europa, a construção de sua obra continuou. Como já foi mencionado anteriormente, a construção da ponte iniciou-se pelo lado do continente. No final de julho, após os serviços de sondagem foi dado o início à montagem do viaduto, que foi concluído no início de novembro. Na Ilha foi iniciado no final de novembro e concluído em 5 de janeiro de 1925.

A montagem dos dois viadutos acima citados os quais mediram 222 metros o do Continente e 259 metros o da Ilha. E a montagem das torres do vão central teve a duração de seis semanas, iniciada na primeira quinzena de janeiro e concluída a 15 de fevereiro de 1925.

Nesta mesma data foi concluída a montagem das correntes que eram suportadas pelos 24 cabos de aço provisórios. Neste mesmo dia as referidas correntes foram esticadas entre a ancoragem do lado do continente e a do lado da Ilha, passando no ápice das duas torres.

Dez dias após os cabos provisórios, achavam-se montados nas posições definitivas. Assim, poderiam iniciar a montagem do vão central. Com isto, estava feita a ligação entre o continente e a ilha; isto é, provisoriamente, pois os operários já faziam a travessia sobre o grosso cabo de aço. Para a montagem definitiva das correntes levaram apenas duas semanas.¹⁵⁸

¹⁵⁷ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. P. 347.

¹⁵⁸ MORAES, Antenor. "Desenvolvimento dos Trabalhos da Construção da Ponte Hercílio Luz". Revista Santa Catarina Filatélica, p. 26 a 30.

No dia 7 de março, às 14 horas, iniciaram o afrouxamento das talhas especiais que seguravam todos os elos da corrente ao cabo de aço.

Estavam concluídos os trabalhos de um lado. Portanto, convém ressaltar que a montagem foi iniciada pelo norte. Após o término dos trabalhos do lado norte, o conjunto de cabos de aço foi levado para o lado sul, iniciando assim a montagem da corrente neste lado. Os trabalhos de montagem do lado sul iniciaram-se a 26 de março e foram concluídos a 2 de abril, da mesma forma do lado norte. A montagem da estrutura do vão central foi concluída a 15 de agosto de 1925. Após esta data iniciou-se a colocação do soalho, e o mesmo ficou terminado no início de janeiro de 1926.¹⁵⁹

A ponte estava pronta, porém sua inauguração foi retardada até 13 de maio. Isto aconteceu porque as ruas de acesso, tanto na ilha como no continente não estavam prontas. Quando as vias de acesso foram concluídas, a ponte estava pronta. Já nessa época foi a quinta em termos de tamanho no mundo. Em termos de comprimento dos vãos livres foram: a Brooklyn Bridge com um vão de 486 metros; a de Williamsburg com 488 metros, e a de Manhattan, com 448 metros. Todas essas pontes atravessavam o East River, em Nova Iorque.

Entre Nova Iorque e Brooklyn houve mais uma ponte idêntica às citadas, com um vão central de 995 metros, o que fez com que a de Florianópolis ficasse em quinto lugar. Também outras pontes do mesmo tipo, de vão pênsil, foram construídas, porém diferenciavam-se pela metragem do vão e a maneira de construção e conservação.¹⁶⁰

Após a conclusão desta grande obra de engenharia, o Governador do Estado, Sr. Pereira Oliveira, em exercício do cargo, dirigiu-se ao engenheiro da comissão Dr. Paulo

¹⁵⁹ Ibid. p. 30 a 31.

¹⁶⁰ Estado de Santa Catarina - Ponte Independência ligando a Capital do Estado ao Continente, Folha Avulsa, fornecido pelo IBGE, e editado em 1922.

Frontin, pedindo a indicação de engenheiros para fazer a rigorosa inspeção da ponte, baseados nos seus projetos, e dar uma orientação clara e precisa para o governador e para a opinião pública sobre o assunto. Para tal inspeção, foram indicados os engenheiros brasileiros, Oscar Machado Costa e Mário de Faria Bello.¹⁶¹

O trabalho de inspeção, entretanto, enfrentou dificuldades desde o início. Devido ao descuido dos departamentos responsáveis pela construção, por parte do Estado, não havia documentos suficientes e plantas para efetuar a inspeção. Assim, foi necessário para os engenheiros encarregados da inspeção, recorrer para os arquivos dos engenheiros encarregados da construção. Estes forneceram os dados e as plantas necessárias, quando pôde afinal ser feita a inspeção, sem maiores dificuldades.¹⁶²

As plantas consideradas necessárias e úteis para um bom exame da obra, foram as seguintes:

1. planta do conjunto da ponte, original de Robinson & Steinman, com outra, em reprodução, pela firma Byington & Sundstron.

Neste desenho encontra-se também um quadro resumido, os esforços nas diversas peças das cordas e diagonais da viga de rigidez;

2. desenho da secção transversal no vão suspenso originário de Robinson & Steinman. Deste desenho obtivemos igualmente uma reprodução, em medidas do sistema métrico, da Firma Byingsgton & Sundstron.

3. desenho do conjunto de uma torre do vão suspenso, firmado pelo projetante da obra;

4. uma folha mostrando a disposição das ancoragens, pela Firma Robinson & Steinman;

5. uma folha em que estão condensados em quadros todos os números finais dos cálculos das principais peças dos viadutos, inclusive as torres em que se apóiam as di-

¹⁶¹ COSTA e BELLO. op. cit. p. 1.

¹⁶² Ibid.; PELUSO Jr, Vitor A. "Uma Maravilhosa Obra de Engenharia". Revista Santa Catarina Filatélica, p. 56 e 57.

versas vigas de alma cheia e de treliça Warren, que constituem o conjunto de acesso ao vão pênfil;

6. planta geral de locação dos pilares e pequenas folhas de desenho de detalhes, principalmente das alvenarias, constituindo quase a totalidade da documentação gráfica (não havendo por assim dizer outra) na Re-partição de Obras, sobre a ponte em foco.¹⁶³

Baseados nos documentos acima, tomaram a impressão da ponte com os respectivos detalhes, principalmente no tocante à resistência e estabilidade da mesma.

As preocupações eram grandes. Confrontavam e controlavam as medidas e porções citadas nos desenhos com as usadas na obra. Esse trabalho foi desenvolvido em etapas sucessivas. Porém, poderíamos afirmar que o projeto foi exato e rigorosamente executado.

Terminado o exame da ponte e do projeto, os dois engenheiros indicados apresentaram ao Governador em exercício, Cel. Pereira Oliveira, um Relatório bastante minucioso, no qual os mesmos fizeram um estudo de todas as peças da ponte, desde as suas fundações.

O referido Relatório foi encaminhado ao Governo em 25/04/1926 com a finalidade de tranquilizar a população florianopolitana quanto à resistência e estabilidade da ponte.¹⁶⁴

O Relatório, contendo o resultado do estudo da ponte, concluiu o seguinte:

1º) O projeto apresentado foi elaborado de inteiro acordo com a melhor técnica moderna e calculado com grande precisão.

2º) Este projeto, aprovado pelo Governador do Estado, foi fielmente executado pelos contratantes, quer na parte metálica, quer nas alvenarias.

3º) O acabamento e montagem da superestrutura satisfazem às exigências feitas em obras de tal vulto.

4º) As alvenarias, na parte exposta,

¹⁶³ COSTA e BELLO. Op. cit p.2.

¹⁶⁴ Ibid.

apresentam também as boas qualidades exigidas.

59) Tomando por base a qualidade do material especificado no projeto, poderão trafegar sobre a ponte, com perfeita segurança, as sobrecargas mencionadas acima, que repetiremos abaixo:

a) Um trem de bitola de um metro, composto de uma locomotiva elétrica de 50 toneladas, seguida de 30 toneladas;

b) uma fila de auto-caminhões de 6 toneladas;

c) pedestres à razão de 300 Kg./m² ou sejam, cerca de 4 pessoas em cada metro;

d) um encanamento de água, com um peso máximo de 650 Kg. por metro corrente.

60) Estas sobrecargas não poderão, em hipótese alguma, visto os coeficientes de trabalho já terem atingido os limites permissíveis, ser excedidas.

70) No caso de se tornar necessário um reforço futuro da Ponte, para um trem mais pesado, este trabalho será mais fácil nos viadutos do que no vão pênsil, onde as peças estão mais reforçadas.

80) Na conservação da ponte, devem merecer especiais cuidados os elementos principais: ancoragens, pilares, torres, cabos principais, pinos e cabos de suspensão, pois um acidente em uma dessas partes poderá trazer sérias conseqüências.¹⁶⁵

O referido Relatório com o minucioso estudo sobre a resistência e estabilidade da ponte, tranqüilizou os usuários.

Convém salientar que este, não foi o único estudo e exame da Ponte Hercílio Luz. Pois os mesmos engenheiros já realizaram trabalhos anteriores neste mesmo sentido.

Os engenheiros brasileiros afirmaram com toda convicção, que a Ponte foi executada com a mais exata e rigorosa exatidão, conforme o que determinava o projeto. Isto é, considerando apenas a parte visível, onde poderiam inspecionar.

Quanto às partes imersas ou enterradas, ficaram sob a fiscalização e orientação do Governador do Estado que

¹⁶⁵SEARA, Arno. "A Fabulosa Ponte Hercílio Luz". Op. Cit., p. 6 a 7 e 47 a 48.

acompanhou o desenvolvimento da obra. Devido ao seu relevante desempenho e organização documental permitiu que os engenheiros realizassem um perfeito trabalho.

Após realizados os exames, a ponte estava em condições, isto é, pronta para ser inaugurada.

A inauguração oficial da Ponte Hercílio Luz foi no dia 13 de maio de 1926, às 13 horas, e contou com a participação de ilustres autoridades do Governo do País.

Apesar do péssimo tempo reinante e da chuva torrencial que àquela hora caía, o ato de inauguração revestiu-se de solenidades, comparecendo o Sr. Bulcão Viana, Governador do Estado em exercício, no lugar de Pereira Oliveira que tinha se afastado do cargo de Governador na primeira quinzena de abril, para concorrer ao cargo de Senador o Sr. Dr. Superintendente Municipal, diretores das repartições públicas federais, estaduais e municipais, comandantes e oficiais do exército e da força pública, todas as autoridades civis e militares, representantes das diversas associações e imprensa.¹⁶⁶

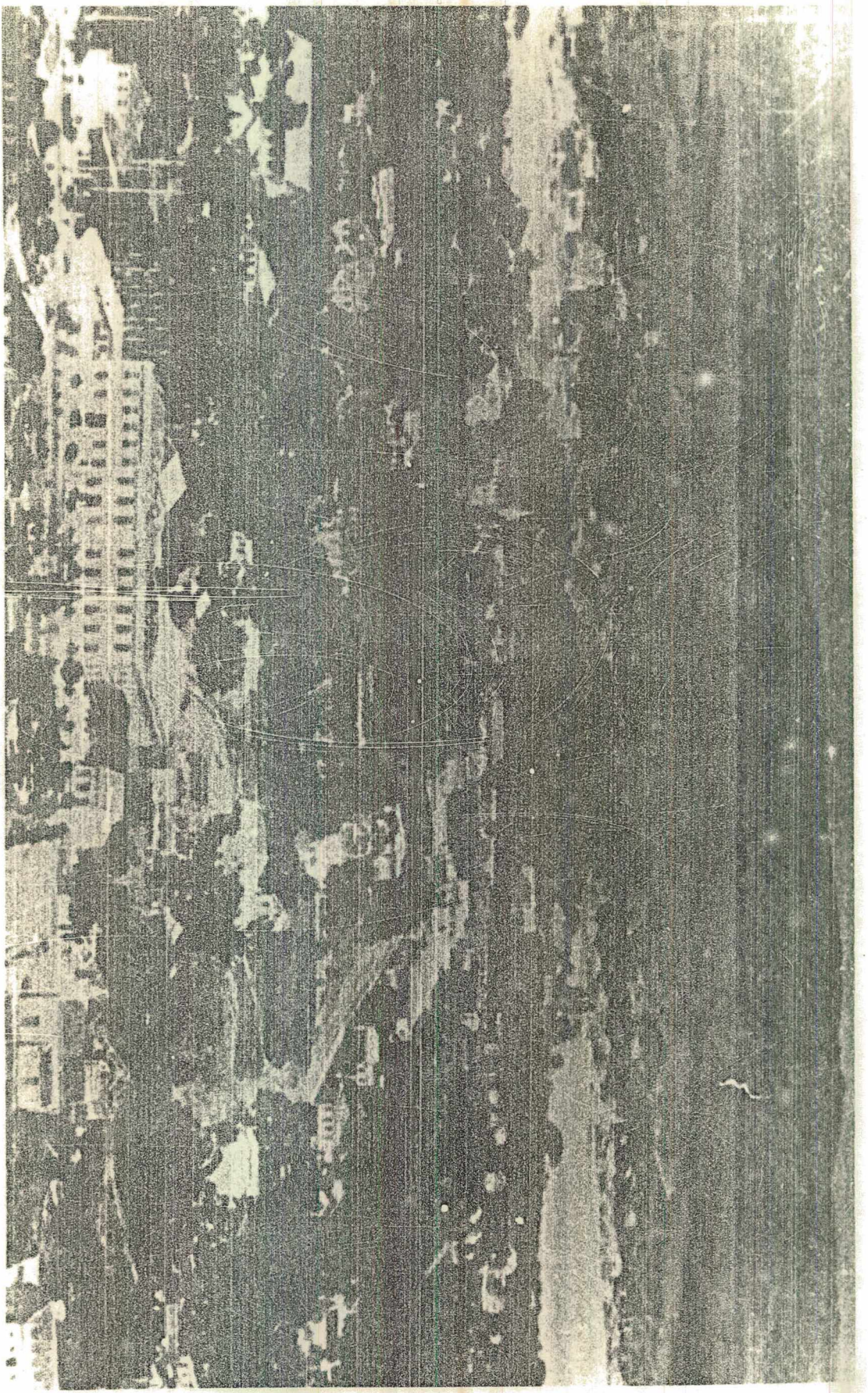
Devido ao mau tempo, as forças armadas e as escolas não puderam desfilar, como tinham previsto; porém compareceram as duas bandas de música da Força Pública e do 14º Batalhão.

A grande massa, desprezando a forte chuva compareceu à inauguração, lotando toda a grande extensão da ponte que vai da Ilha ao Continente.

O Sr. Dr. Ulysses Costa, Secretário do Interior e Justiça, fez o discurso oficial da inauguração, sendo aplaudido e felicitado.

Após o discurso, o Reverendo Jayme de Barros Câmara procedeu à bênção. Em seguida Bulcão Viana, representante

¹⁶⁶ PELUSO Jr, Vitor A. "Uma Maravilhosa Obra de Engenharia. Revista Santa Catarina Filatélica, p. 56 e 57; COSTA e Bello. Op. cit. p. 1-2, 43; "E a Ponte Foi Construída". O Estado, Florianópolis, 31 de maio de 1978.



FONTE: Arquivo do foto "B". Florianópolis.

Visão Panorâmica da cidade de Florianópolis com a ponte já construída.

do Congresso, cortou as duas faixas, verde e amarela. A Ponte Hercílio Luz estava inaugurada. Sendo assim, todos os presentes percorreram a pé toda a sua extensão. Pelo resto do dia, por motivo da inauguração, todo o trânsito pela ponte foi livre e grátis e a Empresa Viação Corsini, também aproveitou da ocasião para inaugurar o serviço de trânsito pela ponte.¹⁶⁷

Os primeiros anos da ponte

Após a inauguração, os serviços de conservação começaram a ser feitos pela Empresa Corsini e Irmãos. A mesma Empresa instituiu a cobrança de pedágios. João Auta Soares, de 63 anos, o único sobrevivente dos cobradores de pedágio da época, o mesmo afirmou que durante oito anos nunca houve alteração nos preços.¹⁶⁸

Eles variavam, de acordo com as categorias tabeladas. Um pedestre, por exemplo, pagava um tostão. Dependendo do tamanho, tinham de ser pagos até 300 réis por volume. Carrinho de mão ou bicicleta era 500 réis; animais de porte, 10 tostões; um automóvel, 20 tostões; caminhão, até 3 mil réis; ônibus, 5 mil réis; carroça, 2 mil réis. Havia ainda passes mensais de 20 mil réis para automóveis e carroças e de 60 mil réis para ônibus.

João conta que nos oito anos que cobrou pedágios na ponte, nunca foram arrecadados mais de 20 mil contos por mês.

Só uma vez, em 1930, quando houve uma passeata de integralistas, a renda ultrapassou essa quantia.¹⁶⁹

Naquela época havia uma grande preocupação dos órgãos públicos referente à opinião pública. Como podemos constatar através desse comunicado anônimo sobre o pedágio.

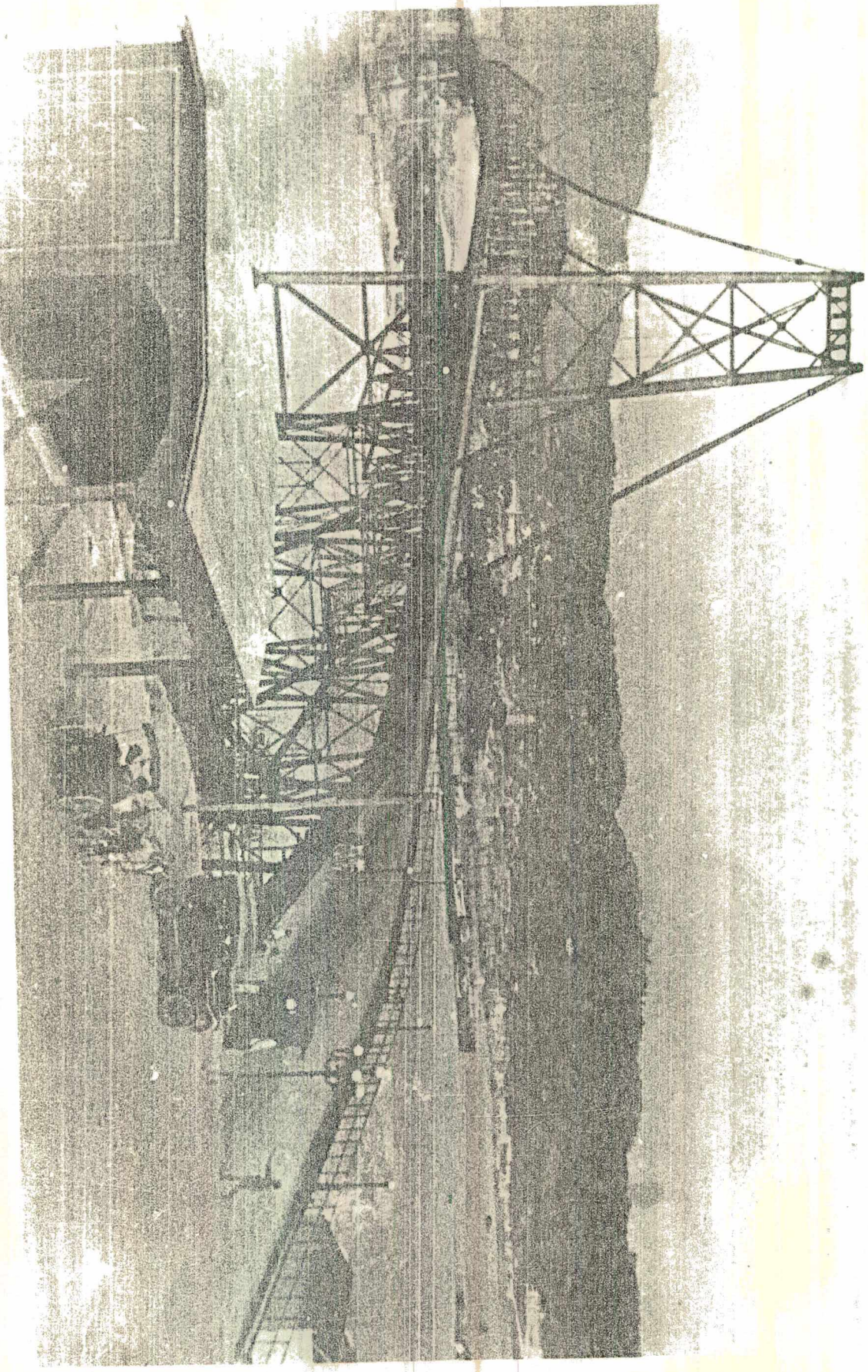
Esteve hoje em nossa redação o Sr. Antenor Lemos, do piquete do Quartel GeraT que em nome do Sr. Dr. General Ptolomeu de Assis Brasil, Governador Civil e Militar

¹⁶⁷ PAULI. Hercílio Luz, Governador Inconfundível. p. 352 a 353.

¹⁶⁸ VIEIRA e PACHECO. "Parabéns, o Cartão-Postal Completo Cinquenta Anos". p. 21-22.

¹⁶⁹ Ibid.

FOTIA: Arquivo de foto "B", Florianópolis.
Ponte "Aeroflito Luz" já concluída, visto da correnteza do rio, rio de Itajaí.



do Estado, nos disse que o Sr. General Governador tendo conhecimento do boletim anônimo, ontem distribuído nesta capital, referente ao pedágio da Ponte Hercílio Luz, nomeou uma comissão composta dos senhores Dr. Henrique Lessa, Juiz Federal; desembargador Tavares Sobrinho, presidente do Superior Tribunal de Justiça do Estado e Vasco d'Ávila, do piquete do Quartel Geral para estudar o assunto do Quartel, após estudar o assunto e apresentar parecer.

Disse-nos ainda o Sr. Antenor Lemos que o Sr. General em discurso há pouco feito da sacada do Palácio, pediu ao povo que levasse ao seu conhecimento pessoal. Todas as reclamações devem ser feitas pessoalmente. Todas as reclamações que tivessem a fazer e que caso julgadas justas seriam satisfeitas, e que boletins anônimos nada significam.¹⁷⁰

Como pode-se constatar no parecer do Diretor de Obras Públicas do Estado de Santa Catarina, referente ao contrato de Conservação da Ponte Hercílio Luz, firmado com o Sr. Remo Corsini, o Estado preocupou-se com as reclamações. A administração do Estado colocou um fiscal, indicado por eles para verificar o cumprimento do contrato, no momento que este observasse qualquer irregularidade, deveria denunciar, para que tomassem as devidas providências.

No caso acima citado, como se tratava de um boletim anônimo, nada se pôde fazer. Mesmo assim, foi indicada uma comissão para averiguar a veracidade do fato.

Além do mais, foi feito um esclarecimento à população de que todas as reclamações devem ser feitas pessoalmente, a fim de serem julgadas.

Como constou no Relatório encaminhado ao Governador do Estado, datado de 25 de abril de 1926, no item 89, nota-se também uma grande preocupação em relação à conservação da Ponte Hercílio Luz.

Segundo os engenheiros, o projeto foi calculado

¹⁷⁰ "O Pedágio da Ponte Hercílio Luz". O Estado. Florianópolis, 4 de novembro de 1930, p. 6.

com exatidão e de acordo com a mais adiantada técnica exigida em obras de pontes metálicas.

Esse tipo de construção exige: um grande esforço por parte dos órgãos públicos e também uma cuidadosa assistência e um alto custo na sua conservação.

A atmosfera que envolve a ponte, pela sua situação junto ao mar, é de grande umidade, exigindo, por esse motivo, maiores cuidados e todo o rigor nos serviços de conservação.

Não se trata somente da pintura, mas também, um maior cuidado com as diferentes peças constitutivas das estruturas, que sob a ação de cargas dinâmicas tendem a afrouxar as ligações das diversas partes, exigindo um trabalho permanente para restabelecer a segurança de tais ligações.

A vida da ponte depende, unicamente, do zelo e cuidado que forem dispensados à sua conservação, porque além da pintura, as peças que compõem a estrutura metálica podem ser substituídas.¹⁷¹

Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello em seu relatório enviado ao Governador orientam de como devem conservar a ponte e também das peças danificadas pela ação do tempo.

Como se sabe, as pontes metálicas exigem grandes cuidados e grandes despesas na sua conservação. Houve e ainda há uma grande preocupação por parte dos Órgãos Públicos em relação às peças de ligação sobre as quais atuam diretamente as cargas imóveis, isto é, rolantes, e também a função das diferentes peças das estruturas, sofrendo a ação das forças exteriores, que tendem a afrouxar as ligações entre as peças. Deste modo, exigem uma permanente fiscalização e conservação.

Para tal, o Congresso Representativo decretou a lei nº 1524, de 7 de novembro de 1925 a respeito, o Governador Pereira e

¹⁷¹ VIEIRA e PACHECO. "Parabéns, o Cartão-Postal Completa Cinqüenta Anos". p. 21 e 22.

Oliveira a sancionou na referida data, tendo ficado estabelecido, por esta, a criação do pedágio, que a conservação fosse entregue mediante concurso público; que no contrato que o Governador lavrasse para tal fim com o conservador, fossem especializadas, de acordo com os pareceres de técnicos autorizados, todas as cláusulas e obrigações indispensáveis para o bom êxito do serviço.¹⁷²

Desta forma, o Governo do Estado no uso de suas atribuições resolve, de acordo com a lei acima citada, abrir concorrência pública para a conservação da Ponte Hercílio Luz.

Antes de entregar a obra a um contratante, sofreu uma rigorosa fiscalização pelo Engenheiro Fiscal Felipe Buendgens. Posteriormente o referido engenheiro informou ao Diretor das Obras Públicas:

Os serviços da ponte foram feitos em conformidade com o projeto apresentado e com as regras técnicas.¹⁷³

Após a aprovação, o Governador Pereira Oliveira abre a citada concorrência pública.

Na forma da lei 1524, de 7 de novembro de 1925, foi, por edital de 12 de fevereiro de 1926, aberta concorrência para a conservação da ponte "Hercílio Luz" e suas ruas de acesso, cujo prazo terminaria a 26 do mesmo mês de fevereiro.¹⁷⁴

Dentro de prazo estabelecido pelo Governo do Estado e de acordo com o Edital, foram apresentadas seis propostas:

1ª)	de Jacy Tolentino de Souza	132.000.000
2ª)	de Dr. Waldomiro Salles.....	142.800.000
3ª)	de Armando Blum e Plínio Lima.....	142.800.000
4ª)	de Abílio Mafra.....	150.000.000
5ª)	de Willian Freseh.....	168.000.000
6ª)	de Remo Corsini.....	178.000.000

¹⁷² Contrato de Conservação Firmado Pelo Interventor Federal Pto Lomeu de Assis Brasil com a Firma contratada. Florianópolis, 1930, p.1, Folhas Avulsas. Arquivo Público do Estado.

¹⁷³ Ibid. p. 2.

¹⁷⁴ Ibid.

Mediante as propostas apresentadas e estudadas pelos órgãos Públicos, o Diretor das Obras Públicas deu parecer final sobre as referidas propostas ao Governador, dando vantagens ao Sr. Remo Corsini.¹⁷⁵

A proposta apresentada pelo Sr. Remo Corsini na concorrência aberta pelo Estado para a conservação da ponte e as vias de acesso. O mesmo pretendia conservar a ponte pelo prazo de 10 anos, a 15.000.000 por mês, a cobrança de passagens e a exploração de uma linha de auto-ônibus entre Florianópolis e o Estreito. A proposta não foi aprovada na íntegra, pois o Diretor das Obras Públicas impugnou a parte relacionada com a exploração da linha de auto-ônibus. Portanto, o referido Diretor é de acordo que tais realizações ficassem a cargo das autoridades estaduais e que os mesmos utilizassem com proveito. Mesmo que o Governador resolvesse contratar a conservação, a cobrança das passagens deveria ficar a seu cargo, isto é, o Tesouro do Estado assumiria esta responsabilidade.¹⁷⁶

A 27 de janeiro de 1926, o Diretor das Obras Públicas encaminha ao Sr. Secretário da Fazenda iguais bases do contrato a celebrar com o Sr. Remo Corsini. Porém, em 10 de março do mesmo ano encaminhou-se à Fazenda outras bases contratuais da conservação da ponte e de suas ruas de acesso, declarando ter sido aprovada pelo Governador e em conformidade com a proposta apresentada pelo Sr. Remo Corsini.¹⁷⁷

O mesmo era obrigado a conservar a ponte, suas vias de acesso, a cobrança das taxas de passageiros, pelo prazo de oito anos e não de 10 anos, a contar da data da inauguração, pelo preço de 14.833\$333 e não de 15.000\$000 por mês; como podemos ver em algumas cláusulas abaixo citadas:

Cláusula 1^a - § 13 - Obriga-se a fazer, à sua custa, a cobrança das passagens;

¹⁷⁵ Ibid.

¹⁷⁶ Ibid.

¹⁷⁷ Ibid.

§ 15 - Prestação de contas todos os meses, quanto à renda, fornecendo na mesma ocasião um relatório do movimento mensal dos passageiros, veículos, animais etc.

Cláusula 2ª - O Governo do Estado, por sua parte pagará ao contratante, de arrecadação das passagens, - 178.000\$000 por ano, sendo 14.833\$333 mensalmente, importância essa que será descontada pelo contratante na apresentação das contas mensais das quantias arrecadadas, sendo o excedente entregue ao Tesouro do Estado;

Cláusula 7ª - No caso de inexecução de qualquer das cláusulas do presente contrato, o Governo intimará o contratante a cumprir as exigências do contrato, dando-lhe um prazo adequado à natureza dos serviços e poderá mandar rescindir este contrato, no caso em que fique provado por arbitragem a inexecução do mesmo, sem necessidade de mais interpelações ou de outras formalidades e sem que ao contratante assista direito a qualquer indenização;

Cláusula 11ª - Anualmente será feito inventário completo de todo o equipamento em uso nos serviços de conservação da ponte, material esse dado como garantia da fiel execução do presente contrato. Não poderá ser dada baixa a qualquer material ou instalação sem autorização do Governo.

Cláusula 12ª - O equipamento dado por garantia monta a 4.340\$000;

Cláusula 13ª - Caso o Governo do Estado ou da União ache conveniente tomar a si a conservação da ponte e pretenda a rescisão do presente contrato, será pago pelo mesmo governo ao contratante a importância de 20.000\$000 por cada ano que faltar para terminação do contrato. Outrossim, pagará ao contratante o valor do equipamento, conforme consta da cláusula 1ª § 9º, com o desconto de 5% pela depreciação por cada ano transcorrido.

Adquirirá todo o setor de material de pintura, madeira, ferragens, referidas na cláusula 1ª, § 12, pelo preço da praça;

Cláusula 14ª - Terminado o contrato, passarão a ser propriedade do Estado os galpões, barracões, guichets, cabines, caixas d'água e barreiras. O equipamento e o da pintura, madeiras e materiais diversos serão adquiridos pelo Governo ao contratante que tomar a si a conservação da ponte.

O contrato firmado de acordo com as bases enviadas pela Secretaria da Fazenda, começou a vigorar em 15 de maio de 1926.

Existe um fiscal, para que seja cumprido fielmente o contrato, o qual percebe a garantia de 6.000\$000 anuais, fornecida, pelo contratante, ao Tesouro.

A ponte rende mensalmente 20.000\$000.

Procurando não se afastar da verdade e tendo em vista o mais rigoroso espírito de justiça, a comissão deliberou de antemão não avançar uma só proposição sem que fosse escutada em dados positivos e incontestáveis, pondo mesmo à margem as notícias insistentes e já do domínio público de que para tal concessão foram estorquidas do contratante, por pessoas de alta responsabilidade, gorjetas à mão cheia.

Preserve a lei nº 1524, de 7 de novembro de 1925:

Artigo 2º - A receita deverá ser aplicada exclusivamente na conservação da ponte e suas ruas de acesso;

Artigo 2º - A conservação, guarda e limpeza da ponte serão entregues mediante concorrência;

Artigo 4º - No contrato que o Governador lavrar para tal fim com o conservador serão especializadas todas as cláusulas e obrigações, de acordo com os pareceres de técnicos autorizados.¹⁷⁸

Ora, segundo dados obtidos no Tesouro do Estado, a receita era também aplicada em outros misteres e não exclusivamente na conservação da ponte, como dispõe o referido artigo 2º.

Em relação à concorrência, o Diretor de Obras Públicas classificou em 1º e 2º lugares as propostas dos Srs. Jacy Tolentino de Souza e Waldomiro Salles. Foi escolhida a do Sr. Remo Corsini.

Torna-se necessário indagar se houve, de fato, motivo justo para a preferência.

O Diretor das Obras Públicas não justificou as bases do contrato e também discordou das mesmas em alguns pontos, conforme consta do seu parecer.

¹⁷⁸Ibid. , p. 3-4.

A primeira e segunda propostas do dito contratante, enviadas pelo Diretor de Obras Públicas, são iguais; referem-se ao prazo de dez (10) anos à razão de 16.000\$000 por mês, perfazendo um total de 180:000\$000. E a terceira, que vigorou - prazo de oito anos e a 14:0833\$333 mensais; total - 178:000\$000.

Estudadas as outras propostas, verificou-se que, embora duas delas sejam de preços mais baixos: 132:000.000 e 142:800\$000 e as outras de 150:000\$000 e 168:000.000, não se pode negar que nenhuma destas ofereceu vantagens iguais à apresentada pelo contratante Remo Corsini, em relação a todo o equipamento necessário para a devida conservação da ponte.¹⁷⁹

Como já foi citado, a ponte rendeu por mês 20:000\$000, ou 240:000\$000 anual. Devendo serem abatidos 178:000\$000 do contratante, restarão desta forma 62.000\$000 anual, ou 5:166\$667 mensal.¹⁸⁰

Segundo o Diretor de Obras Públicas; se a ponte fosse conservada pela Administração Pública, o Governo do Estado lucraria. Pois o mesmo teria de gastar 60:000\$000 com a aquisição de material e mais 64:000\$000 de mão de obra especializada por ano. Sendo assim, importariam em 124:000\$000 no primeiro ano. Assim sendo, o Governo no final dos 7 anos gastaria 448.000\$000 de mão de obra. Portanto, somando-se com mais um ano, isto é, mais 124:000\$000, daria a importância de 672:000\$000. Portanto deverão ser somados mais 560.000.000 referentes à mão de obra durante 7 anos.¹⁸¹

Como podemos constatar o lucro que o Estado poderia obter. Na opinião do Diretor de Obras a conservação da ponte importaria em 1.232.000\$000. Entretanto deveria pagar ao Sr. Remo Corsini a importância de 1.424:000\$000 no período de oito anos, conforme o contrato.

Nesta mesma época o país estava em crise e acarretaria uma volumosa dívida contraída com os americanos, isto

¹⁷⁹ Ibid., p. 4.

¹⁸⁰ Ibid., p. 5.

¹⁸¹ Ibid.

é, proveniente da construção dessa Ponte. Portanto, foi justo e indispensável que esta grande dívida seja amortizada com a renda adquirida na passagem da ponte. Isto diz respeito aos pedestres que sempre tiveram um trânsito livre; os pobres e os amparados. Enquanto os veículos não puderem ser dispensados durante o período em que o contrato estava em vigor.

Três anos e seis meses antes de encerrar o contrato, que iria vigorar por dez anos, o contrato foi rescindido. Ao contratante não coube a responsabilidade pelos pedágios e falta de ordem de que se ressentiu o processo relativo ao contrato, o qual foi dirigido pelo Governador Cel. Pereira Oliveira e seu Secretário da Fazenda, Ulisses Costa.¹⁸²

Não há dúvida que a conservação da ponte deveria ficar a cargo do Governo do Estado; desde que o contratante não ficasse responsável, assim o Estado aproveitaria o material e a competência do contratante, já aparelhado e realizado tal serviço.

O Diretor de Obras Públicas dá o seguinte parecer: Uma vez que examinada a ponte, por técnicos, e chegando-se ao resultado de que a mesma está em boas condições de conservação, se entre em acordo com o Sr. Corsini no sentido de ser reforçado o contrato sob as bases seguintes:

- a) O Contratante não terá direito à prorrogação do contrato, visto caber ao Governo prosseguir, depois, na contratação;
- b) Receberá do Governo a quantia correspondente ao tempo que falta para terminação do contrato, à razão de 120:999\$996 anual, e não à de 177.999\$996;
- c) Do dia da assinatura do novo contrato em diante, a ponte ficará livre aos pedestres;
- d) O contratante é obrigado a se utilizar dos aparelhos mais modernos para a conservação da ponte, e de acordo com o Diretor de Obras Públicas;
- e) A cobrança das passagens ficará a cargo do Governo;
- f) Continuarão em vigor as demais cláusulas.

Desde que se torne provado ter o fiscal da ponte deixado de fazer cumprir as

¹⁸² Ibid., p. 5 a 6.

cláusulas do contrato, será imediatamente denunciado pelo Diretor de Obras Públicas, ou por qualquer do povo, a fim de que seja demitido e ainda sujeito a uma multa de 3 a 6 contos de réis.

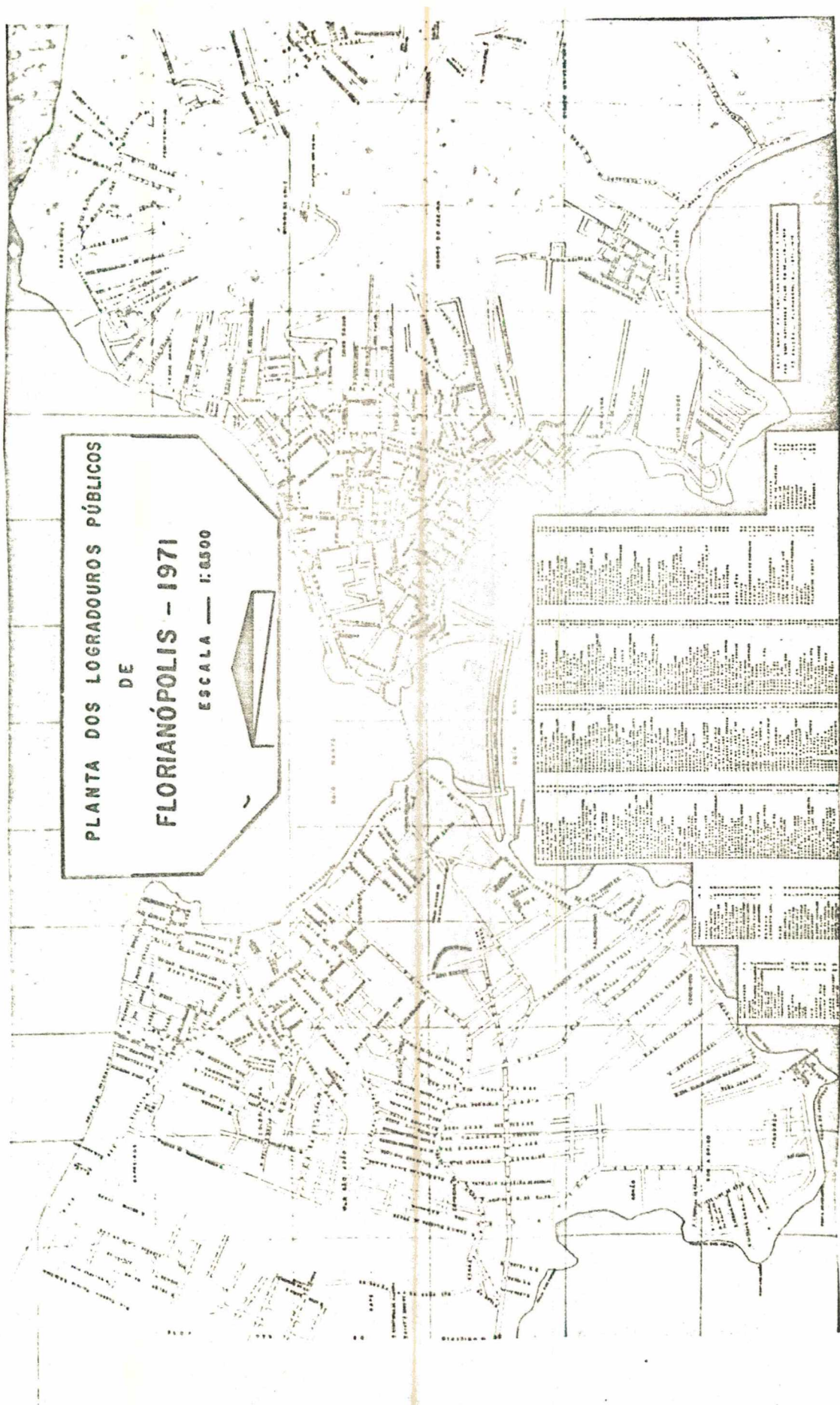
Cumpre ao mesmo fiscal apresentar de 3 em 3 meses um inventário minucioso do material a ser empregado na conservação da ponte, mencionando o que se achar em mau estado e o que tiver fazendo falta para a dita conservação.¹⁸³

O contrato da conservação foi firmado logo após o edital, abrindo concorrência pública, isto é, em 1926. Portanto aos 30 dias de novembro de 1930 foi encaminhada uma reforma na proposta, dando possibilidade do contratante se manifestar. A resposta do contratante foi positiva, mesmo assim, o Diretor continua com sua opinião.

Como podemos ver nos pareceres do Diretor de Obras Públicas, que achava que a conservação da ponte deveria estar a cargo da Administração Pública. Fez sua justificativa através dos cálculos das despesas de material e da mão de obra.

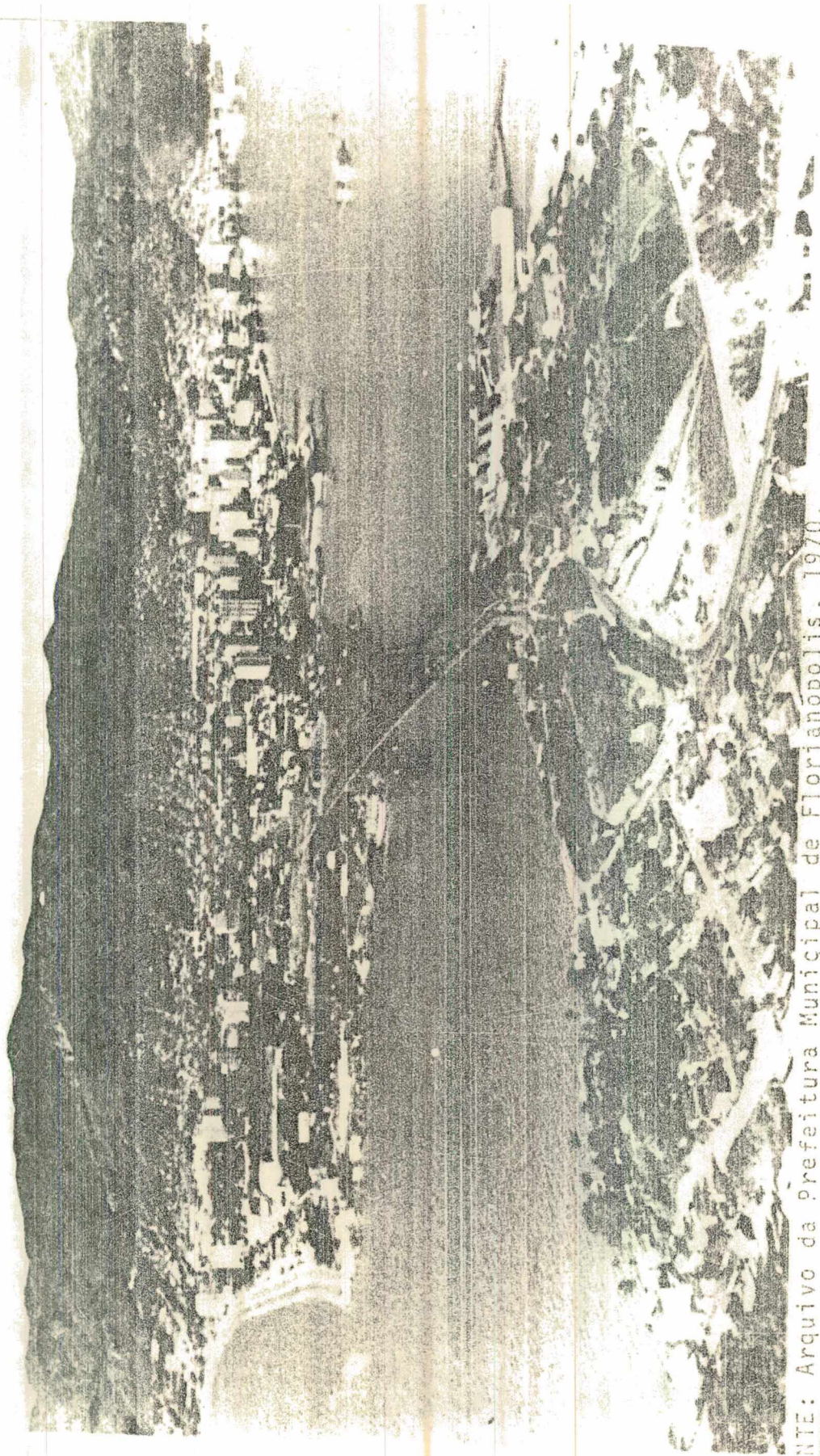
Enquanto os órgãos públicos debateram o contrato com os Irmãos Corsini, a ponte já estava fazendo mostrar sua importância no impacto sobre a vida econômica e social da região. Agora, como consta no capítulo que segue teria mudanças nas áreas de concentração da população urbana, na vida econômica dos municípios vizinhos, e um lento crescimento da população ao longo dos caminhos que saíam da ponte. Também outros centros, outrora importantes, devido ao seu acesso à capital por vias aquáticas, sofreram decadência provocada pelo desenvolvimento das comunicações terrestres, ligadas com a ponte Hercílio Luz.

¹⁸³Ibid., p. 6.



FONTE: Arquivo da Prefeitura Municipal de Florianópolis.

Planta da cidade de Florianópolis, observando-se uma maior concentração de Logradouros na parte norte, em função da Ponte "Hercílio Luz".



FONTE: Arquivo da Prefeitura Municipal de Florianópolis, 1970.

Visão Panorâmica da cidade de Florianópolis observando-se uma maior concentração da população, próximo à Ponte "Hercílio Luz".

CAPÍTULO V

A PONTE E SUA INFLUÊNCIA

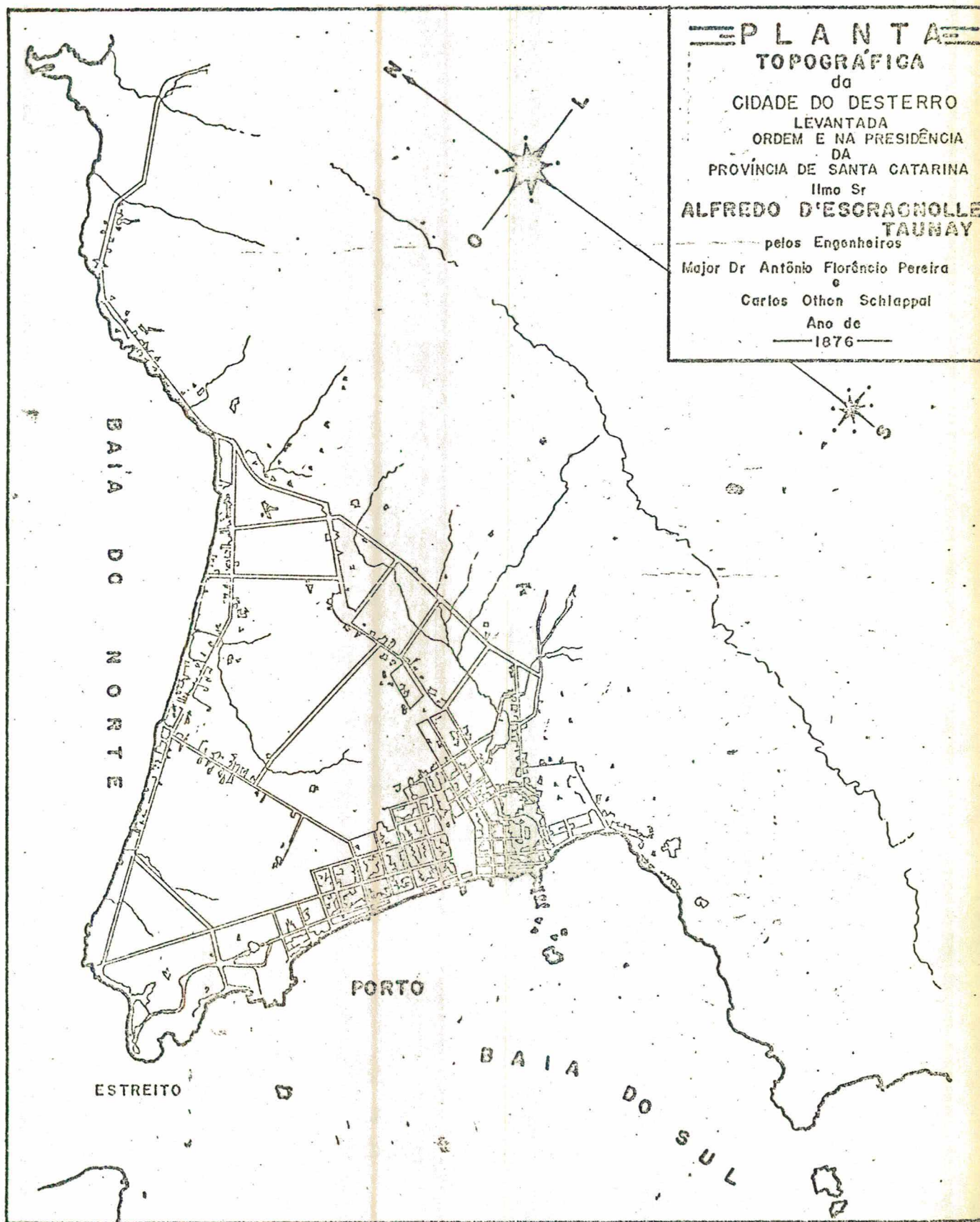
Com a conclusão da Ponte Hercílio Luz, houve uma grande preocupação dos Órgãos Públicos em relação à abertura das vias de acesso, que propiciaria um maior desenvolvimento da Ilha, como também permitiria uma maior expansão para o Continente.

Esta rápida expansão fez com que o Estreito, que até 1930 era incorporado ao município de São José, fosse dele desmembrado, passando, em 1943, à condição de sub-distrito da Capital. No entanto, é difícil medir, em termos exatos, o impacto de uma ponte, como a "Hercílio Luz", pois esta fazia parte de uma conjuntura de rodovias e outros instrumentos de desenvolvimento. Mas, a história econômica do Estado de Santa Catarina, e mesmo de sua Capital, é mal conhecida, mesmo nos tempos mais recentes. No entanto, a longo prazo, nota-se que o desenvolvimento urbano de Florianópolis, Estreito e municípios circunvizinhos, começou a se orientar para as vias terrestres que os ligavam à ponte. É notório também que a ponte não somente influenciou as linhas gerais da evolução urbana da região de hoje, Grande Florianópolis, mas que também a Ilha perdeu um pouco de sua segurança estratégica com a construção da ponte.

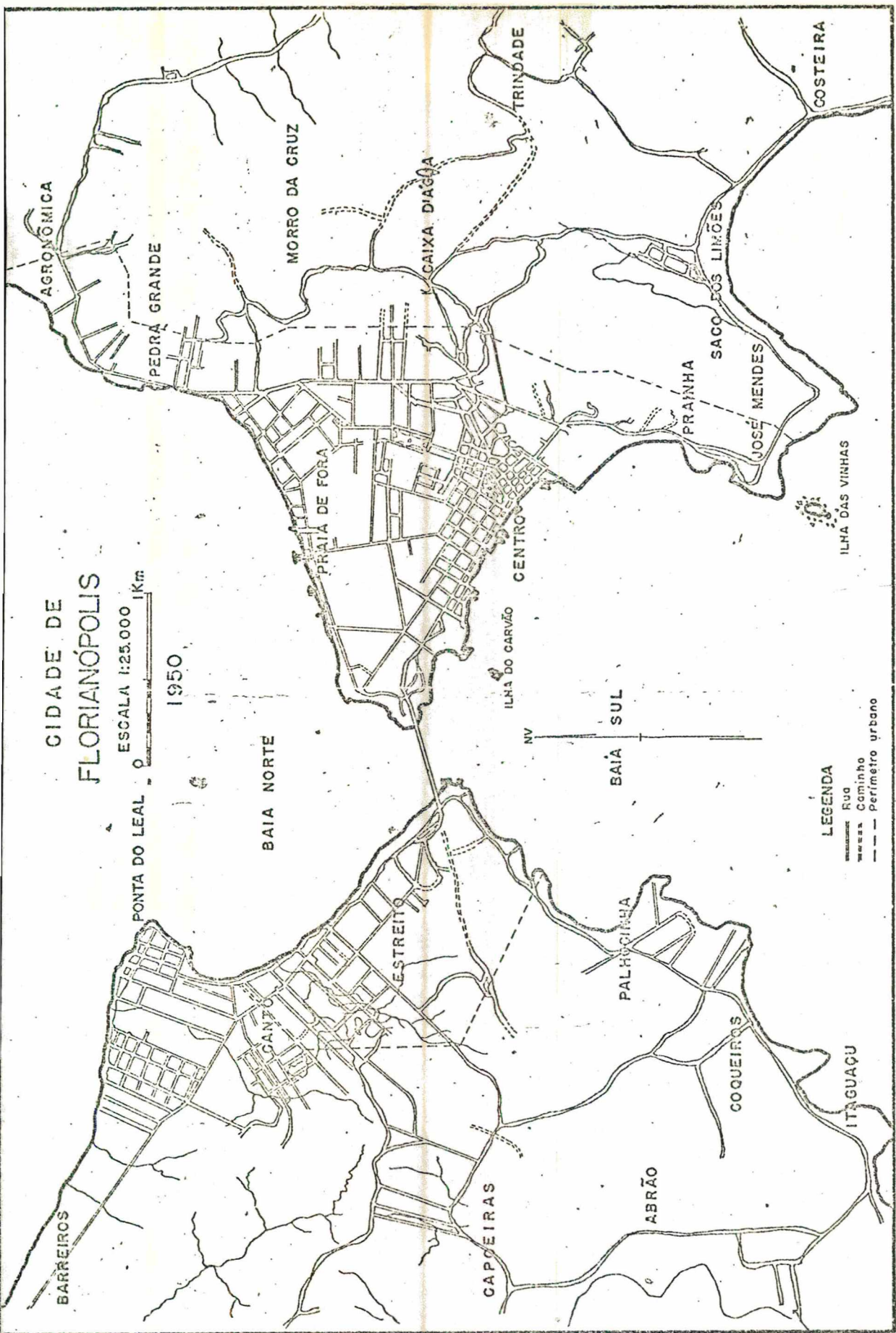
Desta introdução se parte para examinar a ponte em termos de impacto, sobre a evolução urbana da Capital, Estreito e os municípios vizinhos; após, algumas observações sobre os possíveis impactos sobre a vida social-econômica da área da Grande Florianópolis, sempre tendo-se em mente que estas observações são hipóteses que merecem estudos mais profundos, num outro trabalho; finalmente, a mudança da situação estratégica da Capital, com a ligação desta com o continente, como refletida nos acontecimentos da Revolução de 1930.

V.1 - A Ponte e a Evolução Urbana da Área da Grande Florianópolis

Ao comparar os mapas da Capital de 1876 e de 1950,



FONTE: Folha Avulsa. Planta da Cidade de Desterro em 1876, Arquivo Particular do Sr. Abelardo de Souza:



FONTE: Folha Avulsa. Planta da Cidade de Florianópolis em 1950. Arquivo da Prefeitura Municipal de Florianópolis.

confirma-se que, com a ligação da Capital com o continente através da ponte, foi o centro da cidade que sofreu o maior impacto em termos de desenvolvimento (Vide mapas 5:1 e 5:2). A parte sul da cidade, ao sul da praça XV de Novembro, foi dividida em mais ruas, com a construção de casas comerciais e moradias em maior número. Em outras partes, como no centro, a expansão era contínua. As duas principais ruas comerciais, a Conselheiro Mafra e a João Pinto, foram, de certo modo, abafadas com o alargamento da Rua Felipe Schmidt, que passou a ser via de acesso na ligação com o continente, e onde o comércio varejista desenvolveu-se intensamente a partir de então.¹⁸⁴

A Avenida Rio Branco, aberta em 1900, sem preocupações urbanísticas e sem obediência a plano algum, foi, com a ponte, devidamente adaptada a desempenhar papel ativo no escoamento do tráfego entre as partes continental e insular da cidade.

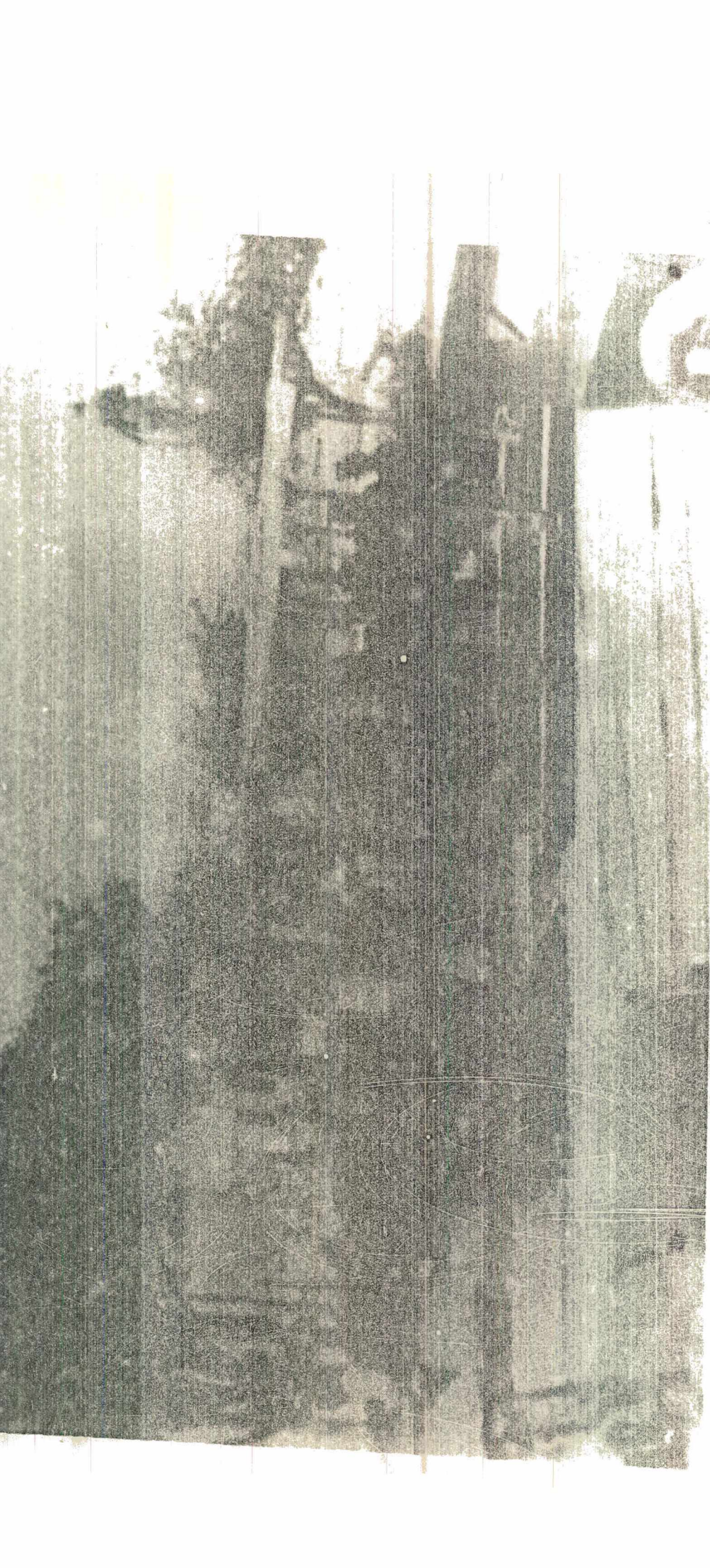
Antes de terminada a ligação da Avenida Rio Branco com a Rua Felipe Schmidt, o tráfego terrestre, vindo do continente, devia, até então, procurar o centro através das duas únicas vias de acesso: a Rua Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra. Somente depois de alcançado o centro, podia escoar-se para a parte norte, o que contribuiu para centralizar as atividades comerciais no lado sul.¹⁸⁵

Assim, o pequeno movimento comercial do norte, distribuído ao longo da rua paralela ao mar, florescente antes da construção da ponte, decresceu e quase que totalmente desapareceu com o tráfego terrestre que substituiu o das lanchas entre as partes da cidade.

O cemitério público também foi mudado para Itacorubi, como já foi citado, a fim de liberar-se a área próxima à ponte. Ergue-se a Alameda Adolfo Konder, junto da qual está a estátua de Hercílio Luz, idealizador e concretizador dessa obra que se afigura até hoje, unindo as duas baías e que foi assunto

¹⁸⁴ PELUSO Jr., Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis". p. 11 a 15.

¹⁸⁵ Ibid.



ONTE: CABRAL, Oswaldo Rodrigues. História de Santa Catarina. Curitiba, Grafipar, v. 1, 1970. Florianópolis - Praça XV de novembro no primeiro quartel do século XX, quando ainda existiam os bondes.

de tantas polêmicas dos que eram a favor ou contra sua construção, ou seja, da Ponte Hercílio Luz.

No lado do continente, as rodovias que ligavam a ponte com as comunidades do Estreito, Barreiros, São José, Palhoça e Biguaçu, serviam de eixos de expansão urbana. Como se nota no mapa 5:2, os bairros do Estreito, Canto e Ponta do Leal (hoje Balneário), desenvolveram-se com a construção de ruas que partiram da rua principal que liga com a ponte.

Os bairros de veraneio surgiram, como por exemplo, a praia de Coqueiros e Itaguaçu, lugares indicados para o descanso. Nos domingos de verão, os auto-ônibus levavam os banhistas até aquelas praias. Logo esses bairros tornaram-se local de moradia permanente, uma vez que o problema do transporte, como as linhas de ônibus, fora resolvido, tornando-se fácil o deslocamento dos que lá moravam para o centro da capital.

Ao passar dos anos, estas zonas de veraneio se tornariam centros de moradia da população mais abastada de Florianópolis. No entanto, a expansão destes bairros são de épocas mais recentes, e são ligadas mais à construção da Ponte Colombo Salles, do que propriamente com a Hercílio Luz.

Um fator muito importante no desenvolvimento urbano da Grande Florianópolis, seria a evolução do transporte motorizado, ou do ônibus e do automóvel, principalmente do primeiro.

Até 1930, a capital dispunha de linhas de bondes à tração animal que atendiam uma área bem maior do que as atuais linhas de ônibus da Agrônômica e Circular. Com a expansão populacional e a competição entre as linhas de ônibus, fez com que, aos poucos, os bondes desaparecessem.

Quando estudantes e populares, em 1930, por motivo de orgulho local, jogaram ao mar um dos poucos bondes que faziam o trajeto entre o centro e a Estação Agrônômica, e tentaram incendiar os depósitos e instalações da concessionária ali localizados.¹⁸⁶

¹⁸⁶ DIAS, Wilmar. Boletim Geográfico do Departamento de Geografia e Cartografia. 1:2, Florianópolis, julho de 1947, p.60

Como se pode constatar, atualmente o único meio de transporte usado são os veículos motorizados.

Logo após a ponte ter sido inaugurada (1926), começaram a circular os primeiros ônibus para servir a população, então carente de um meio mais rápido de locomoção, em se tratando dos que não dispunham de automóvel. A população dispensou, gradativamente, a carroça, o charrete e o bondinho. As carrocerias dos primeiros ônibus eram de madeira e possuíam uma só porta.¹⁸⁷

As primeiras empresas que surgiram foram a Auto Viação Biguaçu com cinco veículos e a Limoense com um. As primeiras linhas conduziam ao Saco dos Limões, Itacorubi, Agronômica, Trindade e Estreito. Os coletivos tinham capacidade para transportar, em média, 20 passageiros. O serviço de transporte público era subordinado à Inspetoria de Veículos e Trânsito, que atendia às empresas urbanas e intermunicipais. Posteriormente, as empresas municipais ficaram a cargo da Prefeitura e as intermunicipais a cargo do DER, como o são até hoje.¹⁸⁸

O transporte coletivo era executado por empresas independentes e estavam centralizadas na zona comercial, de onde se dirigiam para os diversos bairros. Não existem ligações diretas entre os bairros, portanto, se um passageiro quiser se deslocar de um bairro para outro, deverá passar pelo centro da cidade. Com isto, o passageiro perde um enorme tempo.

A linha de ônibus considerada mais importante, tanto pelo número de passageiros transportados como também pelo número de viagens executadas, é a que liga a capital ao subdistrito do Estreito.

Há cidades e vilas vizinhas que recebem os serviços dos transportes coletivos somente nos dias úteis, demonstrando ser totalmente comercial o interesse do tráfego.¹⁸⁹

¹⁸⁷ Ibid.; STURDZE, Doroti de. "De 1830 a 1976: Os Transportes Urbanos em Cavalos, Bondes e Ônibus (superlotados)". O Estado. Florianópolis, 25 de março de 1976, p. 16.

¹⁸⁸ Ibid.

¹⁸⁹ Ibid, p. 67 a 68; O Estado, p. 16

A crescente expansão da população para as áreas periféricas agravou o problema do transporte coletivo. A falta de serviço rápido e direto impede o desenvolvimento dessas áreas e sua ascensão a bairros residenciais aprazíveis.

O trânsito mais intenso atravessa a parte mais velha da cidade, onde as ruas são estreitas e tortuosas, determinando grande dificuldade na circulação.¹⁹⁰

Esta expansão influíu na super valorização das áreas situadas nas zonas centrais, onde os loteamentos foram desordenados, sem respeitar os interesses públicos, visando somente os interesses dos proprietários de terras.

A existência dos centros comercial e administrativo, na parte antiga da cidade, fez com que a população ali se estabelecesse e se expandisse, ocasionando uma série de dificuldades ao trânsito, devido às suas ruas estreitas.

Ao mesmo tempo em que se expandia a população urbana, crescia também a influência da cidade sobre os agrupamentos situados próximos a ela, e sobre a zona rural do continente. A zona rural passou, da condição de fornecedora de gêneros alimentícios, apresentados em feiras semanais, à mantenedora de sítios que produziam verduras, transportadas diariamente para o mercado.

A ponte foi a responsável direta do desaparecimento da baldeação de produtos coloniais, realizada em Palhoça e São José, cidades que estagnaram deste então, pois se antes os caminhões de comerciantes das colônias ali eram obrigados a parar, com a construção da ponte, e até hoje, passaram a vir diretamente a Florianópolis, sem intermediários.¹⁹¹

A própria população urbana de Palhoça e São José passou a não mais recorrer às casas comerciais locais, preferindo o comércio do centro de Florianópolis, fato notório ain

¹⁹⁰ DIAS, Wilmar. Boletim Geográfico do Departamento de Geografia e Cartografia, p. 68

¹⁹¹ PELUSO Jr., Victor A. "A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis". p. 15

da em nossos dias. Grande é o número de pessoas que todos os dias deslocam-se para a capital, onde exercem suas atividades de trabalho, sô retornando, para aquelas localidades, à noite.¹⁹²

Esta influência da ponte, influência até certo ponto negativa, não se limitou apenas a estes dois municípios; outros como Santo Amaro e Tijucas, também serviam de entrepostos comerciais em épocas de progresso e caíram em importância depois da construção da ponte. Segundo a Revista Filatélica de Santa Catarina, o município que ainda mais resiste à influência de Florianópolis é Biguaçu que, de certa forma, possui clientela própria, o que lhe garante a existência; porém, seu comércio, tendo em vista a concorrência que sofre com a Ilha, não se desenvolve. E, o crescimento de Biguaçu, em parte, se deve ao fato dele estar no caminho da Estrada do Litoral, a BR 101, de hoje, e estar perto da confluência de uma das vias principais que ligam a ponte à capital com a BR 101.¹⁹³

V.2 - Impacto Social-Econômico

Como já foi citado acima, parece que houve um decréscimo na vida econômica de algumas vilas devido à construção da Ponte Hercílio Luz, e as vias de acesso. Este decréscimo ainda tem que ser estudado para constatar o seu tamanho e importância, e até que ponto a ponte foi responsável. Por outro lado, pode-se constatar com uma simples consulta a um mapa, que, com a construção da ponte e com a subsequente garantia de permanência da Capital na Ilha, esta deu um impulso ao crescimento da hoje chamada Grande Florianópolis.

Apesar de terem conhecido, na época anterior à ponte, "época de progresso e de representabilidade estadual", Palhoça, São José, Tijucas, Santo Amaro, bem como outros municípios, não passavam de pequenas cidades, pequenas ilhas que, com a construção da ponte, passaram a ser um todo. Houve melho

¹⁹² Ibid.

¹⁹³ Ibid.

ria para a capital e para essas cidades circunvizinhas que se tornaram subsidiárias, com muito mais intensidade, da vida da capital. Enfim, houve todo um sistema de trocas: comercial, financeiro e cultural.¹⁹⁴

Tendo a ponte influenciado em todo um sistema comercial, é natural que, como consequência, influísse também no meio de locomoção empregado para se fazer este comércio, pois não há comércio se não houver um meio de o fazê-lo, ou seja, o transporte e este, por sua vez, têm como um dos objetivos o comércio. Resumindo, o que antes se fazia por meio de embarcações, ou melhor, via marítima, passou a ser feito utilizando-se do transporte rodoviário.

O porto da Capital possuía então uma pequena frota de navios mercantes, como o CARL HOEPCKE, o ANA, o MAX, de porte adaptável que enriqueciam a paisagem das baías e transportavam, no sentido de importação e exportação, os produtos indispensáveis ao nosso sistema econômico e que apresentavam notável "superavit" comercial. Convém aqui lembrar, que dos produtos exportados os de maior projeção eram o café e a farinha de mandioca.¹⁹⁵

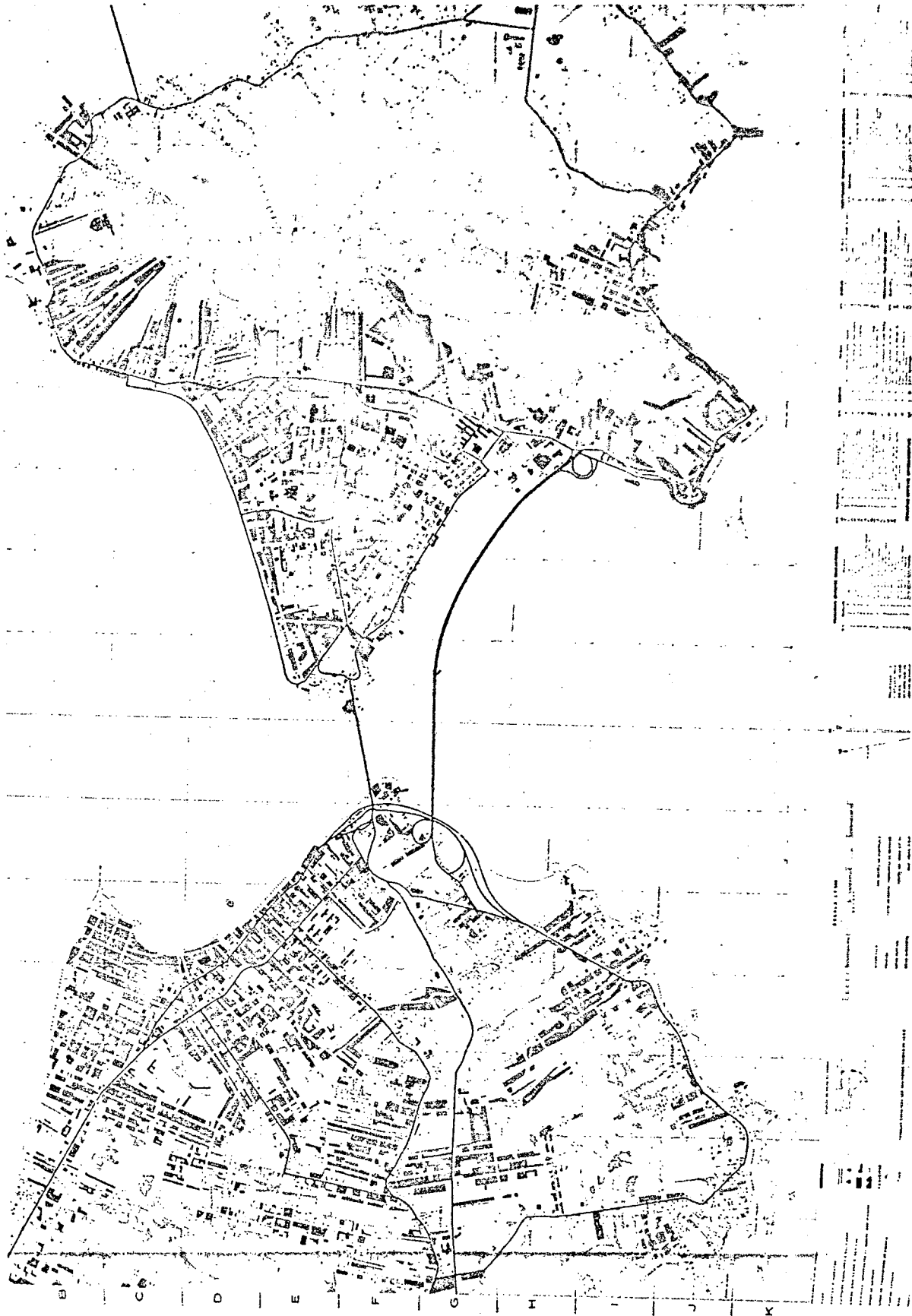
A carga pesada, madeira de exportação, localizava-se sempre no Estreito, onde havia uma grande extensão de terra, de baixo preço e devido à grande profundidade do porto foram a fixação desse tipo de atividade no continente. As boas qualidades do porto determinaram o surgimento de depósitos de madeira por toda parte. Isso fez com que o bairro do Estreito alterasse sua fisionomia.¹⁹⁶

Mas, desse porto ficou somente a saudade. Florianópolis e todo o Estado viram surgir, de modo agressivo, o

¹⁹⁴LAGO, P.F. - Santa Catarina - Dimensões e Perspectivas. p. 315 a 322.

¹⁹⁵PICHETTI, Antonio. "Discurso" - Diário da Assembléia Legislativa, nº 1905, Florianópolis, 27 de maio de 1975, p. 6.

¹⁹⁶Ibid.; DIAS, Wilmar. Boletim Geográfico do Departamento de Geografia e Cartografia, 1:2, Florianópolis, julho de 1947, p. 50 a 59.



FONTE: Arquivo da Prefeitura Municipal de Florianópolis.
Planta da Cidade de Florianópolis, em 1972.

sistema rodoviário, em detrimento do transporte marítimo e ferroviário. Não sō em Santa Catarina mas em todo o Brasil "esse fomento por pneus" justificou a implantação da indústria automobilística. É porque, sem dúvida, o transporte rodoviário tornou-se o mais apropriado e o mais econômico para pequenas distâncias, dependendo da qualidade das rodovias. Depois da construção da ponte e das vias de acesso, junto com os melhoramentos das carrocerias dos caminhões, esse transporte substituiu o transporte marítimo de cabotagem, como já foi dito.

Um fator muito importante ligado à ponte e ao sistema de transporte coletivo, que evoluiu para servir à Capital e aos municípios vizinhos, foi exatamente o problema do distanciamento da população operária do centro para os bairros e municípios do continente. Como é notório, com o crescimento da Capital e de sua população, a terra e a moradia tornavam-se cada vez mais caras. Os operários e outros assalariados, com poucos recursos, se viram forçados a procurar habitação mais distante do centro. Aqui, de novo, temos um assunto que merece estudos profundos para apurar a importância da ponte nesta situação social.

V.3 - A Mudança da Posição Estratégica da Capital Devido à Ponte Hercílio Luz

Até a construção da Ponte, a Ilha de Santa Catarina gozava de uma certa segurança contra invasões por vias terrestres, pois a travessia do continente para a Ilha, por tropas inimigas, seria difícil. Em termos de invasão por vias marítimas, enquanto possível, o controle do mar pelas forças da Ilha serviriam como forte impedimento a uma invasão pelo mar. Com a construção da Ponte Hercílio Luz, a Ilha perdeu o fator estratégico de relativo isolamento do continente. Agora em caso de revolução ou guerra, a defesa da Ilha faz parte do controle da ponte. A população da ilha teve sua primeira experiência com a nova situação estratégica quatro anos depois de sua inauguração. A Revolução de 1930 mostraria bem a nova conjuntura estratégica criada pela "Hercílio Luz".

A mesma eleição que provocou a Revolução de Var

gas, em 1930, levou à Capital um novo governador do partido vencedor, o sr. Fúlvio Aducci. Sendo um aliado do Presidente Washington Luís resolveu, quando eclodiu a revolução, opor-se aos revolucionários, optando assim pela "legitimidade".¹⁹⁷

Infelizmente, Santa Catarina, devido à sua situação geográfica, entre as bases dos "Varguistas" do Rio Grande do Sul e o resto do país, teve que sofrer a invasão e ocupação de partes de seu território e sentir, assim, mais profundamente, as conseqüências do movimento. Santa Catarina foi invadida a 5 de outubro, dois dias apenas após a explosão do movimento no Rio Grande do Sul, quando deram entrada as primeiras colunas. Nas palavras de um jornalista de O Estado, na edição de 25 de outubro de 1930:

Quando a notícia aqui chegou, não houve quem não lastimasse a conjuntura em que o Sr. Fúlvio Aducci fora de chofre colocado. Por outro lado, sabidas as simpatias que o cercavam, e a visível correção com que as tropas revolucionárias vinham procedendo no seu avanço, pouco a pouco entraram todos a confiar na calma do Presidente do Estado e no momento histórico que atravessávamos.

A defesa federal foi confiada ao general João Nepomuceno Costa, assumindo o comando da 5ª Região Militar.

Os dois destroyers que, antes do nascimento do movimento já estavam, mais três vieram se juntar, na seguinte numeração: 2, 5, 8, 9 e 12; a seguir, o da "Bahia" e couraçado "Florianópolis". No "Bahia" se achava o almirante Heráclito Belford, como comandante da divisão naval. Os dois últimos vasos, devido ao seu estado, não puderam atracar em nosso porto, permanecendo o "Bahia" quase na barra do norte, enquanto o "Florianópolis" rondava o costão da ilha e o litoral, até Mampituba.

A entrada das Forças Revolucionárias

¹⁹⁷Ibid.; PICHETTI, Antonio. Discurso, p. 6 e 7; CABRAL, História de Santa Catarina, p. 323 a 326; TÁVORA, Juarez. Os Ideais do Movimento Revolucionário. O Estado. Florianópolis, 31 de outubro de 1930; CALDAS FÓ, Raul. "A Marcante Atuação de Hercílio Luz, nos primeiros decênios do século XX". O Estado. Florianópolis, 30 de maio de 1978, p. 9.

em Santa Catarina, segundo o que foi apurado, em meio de informações contraditórias, deu-se pela linha férrea São Paulo-Rio Grande do Sul, pela Vacaria rumo a Lages, e pelo Passo do Sertão a Araranguá.

A não ser no Herval, em parte alguma verificou-se resistência da tropa. A coluna do litoral tomou Araranguá, Criciúma, Garopaba, Palhoça, São José, ocupando esse município até o Estreito, em cujas praias foram levantadas trincheiras mascaradas. As forças enviadas contra essas colunas foram facilmente forçadas a recuar, tendo ocorrido luta sangrenta no morro da Guarda (Palhoça), mas fragoroso combate deu-se em Joinville que quis organizar-se contra o 13º Batalhão de Caçadores que, tendo descido o ramal férreo para São Francisco, ameaçava aquela cidade. Para lá seguiu contingente de fuzileiros navais e praças da Força Pública. O 14º B.C. aderiu aos atacantes, sendo o resto da força derrotada. Blumenau acolhia as Tropas Revolucionárias, enquanto em Itajaí pequeno grupo chegava entre aclamações populares.¹⁹⁸

Outro contingente foi enviado a Tijucas, cientes que os Revolucionários tencionavam descer até ali, recuando para Biguaçu, indo aderir às Forças Revolucionárias vencedoras do combate de Joinville. Com ela foram muitos reservistas que tinham sido chamados às fileiras.

Da noite para o dia, o general Nepomuceno Costa se achou sem soldados. O governo do Estado tentou arregimentar civis. Procurou-se mesmo contar com o funcionalismo público, mas foi pequeno o número de pessoas que se apresentaram para vigiar as praias da cidade durante a noite.¹⁹⁹

Outros voluntários, pessoas amigas da situação, se declararam dispostos a defender a capital em caso de ataque, cientes do perigo agora apresentado pela ponte.

De fato, à cabeceira da Ponte Hercílio Luz (lado da Ilha), cavaram-se trincheiras, localizando-se nelas o B.I.A., fu

¹⁹⁸ "A Entrada das Forças Revolucionárias em Florianópolis". O Estado. Florianópolis, 25 de outubro de 1930.

¹⁹⁹ Ibid.

zileiros navais e o resto da Força Pública. Foram arrancados 30 metros de assoalho da Ponte e trançados, de lado a lado, fios de arame farpado. Do lado do continente, estavam, como dissemos, os Revolucionários.

Diariamente, a população da capital ouvia o canhoneio da Marinha. As granadas causaram enormes estragos em propriedades de Palhoça, São José e Estreito. Florianópolis tinha um aspecto desolador, sem luz e patrulhada regularmente. O êxodo das famílias foi enorme, principalmente para o interior da Ilha. Também do continente se retiraram para cá muitas famílias, que foram recolhidas sem que os Revolucionários hostilizassem quem as iam buscar de lanchas e canoas.

Chega a Florianópolis a notícia da deposição de Washington Luís. O Governo do Estado, por sua vez, convicto de que a situação federal bloqueara, tinha tomado a resolução de abandonar a capital. E assim foi: o Governador, juntamente com outras autoridades catarinenses, embarcou pelo trapiche da Praia de Fora, a bordo de um vapor, para a capital do País.²⁰⁰

Diante disso, o Capitão da Força Pública levou esse fato ao conhecimento do comando Revolucionário. Em seguida, foi hasteada, à cabeceira da Ponte, uma bandeira branca, seguida de vários disparos para o ar. Imediatamente, foram recolocados os pranchões na Ponte, e, em seguida, combinadas medidas tendentes a preparar o terreno para o estabelecimento do novo governo e para a entrada da Tropa. Já sabedora do que havia acontecido, a população veio à rua, entre aclamações. Inúmeras eram as famílias que estacionavam na Praça XV de Novembro, já cedo, até a cabeceira da Ponte Hercílio Luz, a qual contribuiu decisivamente no retardamento da invasão das tropas Revolucionárias na Capital.²⁰¹

Florianópolis resistiu até que o Presidente Washington Luís fosse levado para o Forte de Copacabana. Foi-lhe

²⁰⁰Ibid.

²⁰¹Ibid.

a última cidade fiel, só se entregando quando não mais existia a legalidade; e a Revolução foi vitoriosa em todo o país.

A primeira Coluna Revolucionária, tendo o Sr. General Ptolomeu Assis Brasil à frente, chegou à Praça XV de Novembro; diante do Palácio fez alto. Assumiu o Governo e mais tarde seria nomeado o primeiro Interventor Federal no Estado, em 1932.

Em consequência da Revolução de 1930, o Sr. Dr. Fúlvio Aducci, eleito para o quadriênio de 1930-34, não podia concluir o seu tempo de administração.

No entanto, se o governo de Washington Luís tivesse durado mais alguns dias, perante os ataques revolucionários, é bem possível que a Ponte Hercílio Luz teria sido um foco de batalha sangrenta, pois a conquista da Ilha dependia de seu controle.

CAPÍTULO VI - EPÍLOGO (1970-1977)

Hã 52 años, Florianópolis vencia a barreira das águas que a isolavam. A ilha era, finalmente, ligada ao continente por uma majestosa estrutura de aço de 821 metros de extensão. Desde então, muitos exames foram e têm sido realizados. Ser viu e ainda serve como alvo de orgulho e, às vezes, ataques polêmicos. Na última década, com os desastres de pontes de construção similar, aumentou a preocupação para com a ponte e seu futuro. Nas páginas seguintes, trata-se a ponte como patrimônio do povo; a construção de uma segunda ponte. Fugindo um pouco da prática de limitar-se à transcrição de documentos, na íntegra, apresentar-se-ão alguns documentos resumidos, para se mostrar a importância da ponte no clima de opinião local e política.

VI.1 - A Ponte "Hercílio Luz": Patrimônio Público e Histórico

Os mesmos jornais que na época abriram grandes espaços em suas páginas, para registrar o grande acontecimento da inauguração da Ponte Hercílio Luz, prosseguem, até nossos dias, trazendo, não raras vezes, essa mesma ponte, como manchete em seus jornais, para mostrar que ela está lá, imponente, apesar de seu já comemorado cinquentenário. São esses mesmos jornais que também nos tornam cientes das condições em que a ponte se apresenta, e que sempre lutaram para que por ela olhássemos com carinho e zelo, sobretudo no que diz respeito à sua conservação.

Não são a imprensa mas também o governo sempre se mostraram interessados na conservação desse patrimônio que é a Ponte "Hercílio Luz", que agora goza de título de patrimônio histórico no orçamento do Estado. Prova disto são os exames que, por determinação do próprio governo, foram solicitados ao engenheiro civil Oscar Machado Costa, nome de reputação mundialmente conhecida. Isso se deu no ano de 1947, quando achava-se no governo o sr. Dr. Aderbal Ramos da Silva.²⁰²

²⁰² Ofício enviado ao Governador Aderbal Ramos da Silva pelo Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura, Dr. Leoberto Leal. Florianópolis, 6 de dezembro de 1947. Folhas Avulsas. Arquivo Público do Estado.

Serão expostos, na íntegra, a solicitação dos exames, bem como o seu resultado, juntamente com as reparações e remodelamento previsto nesse mesmo exame, com a finalidade de satisfazer às exigências do tráfego da Ponte "Hercílio Luz".

A seguir, apresentar-se-ão os resultados dos estudos realizados da Ponte Hercílio Luz pelo engenheiro civil Oscar Machado Costa, convocado por ofício do sr. Secretário Dr. Leoberto Leal, em atendimento às determinações do sr. Governador do Estado, Dr. Aderbal Ramos da Silva.

Exmo. Sr. Dr. Leoberto Leal,
M.D. Secretário da Viação, Obras Públicas e
Agricultura do Estado de Santa Catarina.

Venho apresentar a Vossa Excelência as conclusões do exame e dos estudos que, por determinação do Governo desse Estado, realizei na Ponte "Hercílio Luz".

O estado de conservação da ponte é bom. Todas as peças principais tais como longarinas, transversinas, vigas mestras, tirantes de suspensão, cabos e torres, que suportam as sobrecargas e das quais depende a estabilidade da obra, apresentam perfeita segurança para veículos de pesos idênticos aos tomados por base na organização do projeto.

Existem algumas falhas tais como ferrugem nas grades, afrouxamento de uns poucos rebites, etc., todas porém fáceis de remediar e que em nada comprometem a resistência da estrutura.

Verifica-se entretanto o seguinte:

1) O estrado foi projetado para caminhões de peso total e atualmente o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem exige que obras deste gênero sejam calculadas para caminhões de 12 toneladas e, ao mesmo tempo, capazes de resistir à passagem de um rolo compressor de 24 toneladas.

2) O tipo de pavimentação de pranchões, adotado no projeto primitivo, tem se mostrado inadequado devido aos seguintes fatores:

- a) Vibração excessiva;
- b) Ruído na passagem dos veículos;
- c) Escorregadio nos dias de chuva;
- d) Conservação difícil.

3) Excetuando o estrado metálico, todas as mais partes da ponte apresentam resistência suficiente para as cargas modernas.

Com a finalidade de transformar esta estrutura em outra mais rígida, melhor para o tráfego e que se enquadre nas exigências atuais do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, sugiro as seguintes medidas:

I) O reforço das peças do estrado metálico para suportarem a passagem dos caminhões de 12 toneladas;

II) A substituição do estrado atual de madeira por um outro mais rígido e revestido de concreto asfáltico, ou semelhante, que diminua as vibrações, melhore as condições de conservação e apresente uma superfície de tráfego que evite derrapagens.

III) A aquisição de aparelhamento mecânico, destinado à pintura e à conservação da estrutura.

IV) Quando o governo julgar conveniente, proceder à nova pintura e às pequenas reparações gerais indicadas anteriormente.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência os meus protestos de alta estima e consideração.

Florianópolis, 5 de dezembro de 1947

Oscar Machado Costa ²⁰³

Diante de tal relatório, o sr. Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura de Santa Catarina, Leoberto Leal, encaminhou um ofício, sob o número 62, ao sr. Governador do Estado, fazendo-o ciente das conclusões a que chegara o engenheiro Oscar Machado Costa, após análise da Ponte Hercílio Luz.²⁰⁴

Desnecessário é dissertar a respeito do ofício acima referido, uma vez que o seu teor não foge às observações e sugestões de reparo da Ponte Hercílio Luz, já contidas no relatório do engenheiro Oscar Machado Costa, encaminhado ao Sr. Leoberto Leal. Anexo ao ofício, seguiu, para submeter-se à conside

²⁰³ Conclusões da Análise da Ponte Hercílio Luz, enviada pelo Engenheiro Oscar Machado Costa ao Sr. Leoberto Leal. Florianópolis, 5 de dezembro de 1947. Folhas Avulsas. Arquivo Público do Estado.

²⁰⁴ Ofício nº 62, enviado ao Governador Aderbal Ramos da Silva, pelo Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura, Leoberto Leal. Florianópolis, 6 de dezembro de 1947. Folhas Avulsas, Arquivo Público do Estado.

ração e posterior encaminhamento à Assembléia Legislativa, o projeto de lei que autorizava o Governo a contratar as obras e serviços necessários à conservação da ponte.

Em se tratando de um patrimônio de alto valor e importância para a capital, foi expedido o projeto de lei, autorizando o poder executivo a contratar entidades especializadas para a realização das obras que achavam necessárias. Dizia o projeto de lei nos seus artigos 1º e 2º:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a contratar com entidade especializada, os serviços e obras necessários ao melhoramento e adaptação da Ponte "Hercílio Luz" às atuais estipulações do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 2º - Esta lei entrará em vigência na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário."²⁰⁵

Após a aprovação da Assembléia Legislativa, o engenheiro civil propôs ao Governador do Estado, através do Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura, a execução dos trabalhos da ponte.

Como no contrato a ser exposto, o contratante deveria realizar as obras num prazo de quatro anos, sem prejudicar o tráfego, a contar da data da assinatura do mesmo.

Através do contrato, o Governador do Estado tinha total liberdade de acesso à obra. Para que houvesse uma maior fiscalização, e também um acompanhamento dos trabalhos, o Governador poderia contratar uma pessoa de sua confiança, para fiscalizar as obras contratadas.

Passa-se, a seguir, à proposta do engenheiro civil, Oscar Machado Costa:

Exmo. Sr. Dr. Leoberto Leal
M.D. Secretário da Viação, Obras Públicas e
Agricultura do Estado de Santa Catarina

Oscar Machado Costa, Engenheiro Civil
abaixo assinado, vem propor a Vossa Excelência a execução dos trabalhos de reforço, mō

²⁰⁵ Ibid

dificações, reparações e pintura a serem feitos na Ponte Hercílio Luz, com a finalidade de remodelar essa obra para satisfazer às exigências do tráfego, nas seguintes condições:

- I -

O Proponente se obriga a executar, no prazo máximo de quatro anos, contados da legalização do contrato, ou ajuste a ser lavrado com o Governo desse Estado, salvo motivos de força maior devidamente comprovados, os seguintes serviços:

- a) - Levantamento detalhado das partes, ou peças, da ponte que tiverem de ser reforçadas, modificadas ou substituídas. Desenhos das mesmas.
- b) - Cálculos de verificação da resistência e da estabilidade desses elementos para as sobrecargas atuais apresentando as conclusões subseqüentes desses estudos.
- c) - Projetos dos trabalhos a serem realizados com os respectivos orçamentos.
- d) - Programas de serviço, dentro das possibilidades financeiras do Governo.
- e) - Quaisquer outros trabalhos técnicos que se tornem necessários para melhor esclarecimento do Governo.
- f) - Execução de todos os serviços, após a aprovação pelo Governo, dos projetos e orçamentos correspondentes.

- II -

O Proponente terá toda a responsabilidade dos serviços executados, sem a interrupção do tráfego normal da ponte.

Ficará a cargo do Proponente o seguro do seu pessoal e recairá sobre ele a responsabilidade perante o Governo e Terceiros, por prejuízos ou acidentes normais, causados por imprevidência ou sua técnica, durante a execução das obras.

- III -

O Proponente se obriga a manter em contato direto com o Governo, um representante seu, autorizado a receber e transmitir as instruções necessárias ao andamento das obras e a um perfeito entendimento entre as duas partes.

- IV -

Em qualquer tempo, por motivo de incompatibilidade, conveniência, ou qualquer outro, o Governo poderá exigir a retirada, ou substituição, de qualquer representante do Proponente, engenheiro, operário, etc.

- V -

O Proponente fará, para cada serviço ou grupo de serviços, projetos completos, incluindo os respectivos orçamentos. Os cálculos, relativos a esse projeto, serão realizados de acordo com bases técnicas e especificações previamente aprovadas pelo Governo.

- VI -

Os orçamentos para o reforço, modificações, reparações ou substituições de partes, ou peças da ponte serão elaborados segundo a tabela de preços e seus anexos já aprovados pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas para o reforço da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina.

§ 1º - Os salários e preços dos materiais serão fixados na ocasião da elaboração dos orçamentos.

§ 2º - Aos salários serão adicionadas as porcentagens reais relativas às leis sociais em vigor.

§ 3º - Uma cópia dessas bases e seus anexos, devidamente autenticada por autoridade competente da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, fará parte integrante do contrato a ser lavrado.

Serviços que não constem dessa tabela serão orçados segundo as normas usuais.

- VII -

O Proponente não iniciará obra alguma antes de estarem, os respectivos projetos e orçamentos, aprovados pelo Governo. Esta aprovação porém não elimina a responsabilidade do Proponente pela segurança das obras realizadas.

As ordens, para o início de qualquer serviço, serão sempre dadas por escrito.

- VIII -

As despesas do Governo e na qualidade

de fiscal, um engenheiro deste acompanhará os trabalhos tendo livre acesso às dependências da obra, podendo impugnar os que não obedecerem aos projetos e especificações aprovadas. Também todas as ordens do Engenheiro Fiscal deverão ser dadas por escrito.

- IX -

O Proponente submeterá à aprovação do Engenheiro Fiscal todos os materiais e peças de reforço antes de sua colocação definitiva.

- X -

O Governo fornecerá todo o aparelhamento e equipamento, necessários à execução completa das obras, de acordo com as relações e especificações apresentadas pelo Proponente, ficando este responsável pela boa conservação dos mesmos e devendo restituí-los em boas condições após a conclusão dos serviços.

- XI -

Os pagamentos dos serviços serão efetuados do seguinte modo:

- a) - após a aprovação do projeto - o orçamento de cada serviço ou grupo de serviços 5%
- b) - após a ordem de serviço para início dos respectivos trabalhos 15%
- c) - após a chegada do material correspondente a Florianópolis 40%
- d) - após o preparo desse material para a sua colocação 20%
- e) após a conclusão de cada serviço 20%

§ Único - Em serviços de natureza tal que não seja possível aplicar as condições acima, será feito um ajuste prévio especial, sendo então fixada a modalidade do pagamento.

- XII -

No caso de não cumprimento das presentes condições por parte do Proponente, sem reconhecido motivo de força maior, poderá o Governo, a qualquer tempo, dispensar os seus serviços, mediante o pagamento do va-

lor de suas instalações e das despesas realizadas até a data, descontado porém da importância total a pagar a porcentagem de 10%, correspondente à multa que recairá então sobre o Proponente.

- XIII -

No caso de suspensão dos trabalhos, por motivos independentes da vontade do Proponente, poderá o Governo dispensar seus serviços, sujeitando-se porém ao pagamento do valor de suas instalações e demais despesas feitas até a data, acrescidas da porcentagem de 10%, correspondente à indenização, que competirá ao Governo.

- XIV -

Os casos omissos na presente proposta serão resolvidos pelo Sr. Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura do Estado de Santa Catarina.

Em qualquer tempo e de comum acordo, as presentes condições contratuais, poderão ser modificadas, para atender a casos imprevistos.

Aguardando as ordens de Vossa Excelência, o Proponente aproveita a oportunidade para renovar os seus protestos de alta estima e consideração.

Oscar Machado Costa ²⁰⁶

De acordo com o contrato, o contratante ficaria obrigado a encaminhar projetos completos, com os respectivos orçamentos de cada etapa, para a prévia aprovação do Governo do Estado.

O Governo do Estado não assumiria, porventura, os problemas que ocorressem, ficando sob a responsabilidade do contratante. Este só poderia efetuar qualquer trabalho mediante prévia aprovação do Engenheiro Fiscal, contratado pelo Estado.

²⁰⁶ Conclusões da análise da Ponte Hercílio Luz, enviada pelo Engenheiro Oscar Machado Costa ao Sr. Leoberto Leal. Florianópolis, 5 de dezembro de 1947. Folhas Avulsas. Arquivo Público do Estado.

VI.2 - A ponte e os desastres americanos

Passados alguns anos do exame feito, atestando a boa condição em que se apresentava a Ponte Hercílio Luz, voltar-se-ia a falar e a se preocupar com ela. A razão desta preocupação foi a queda de uma ponte pênsil americana.

Em 15 de novembro de 1967, caía a Ponte Silver Bridge, no Estado Americano de Ohio, e sô não chegou a haver um clima de pânico porque o acidente foi, habilidosamente, explicado.²⁰⁷

Havia uma grande diferença entre a ponte americana e a Hercílio Luz. A americana não teve conservação alguma desde que foi inaugurada, na mesma época da nossa, ao passo que esta vinha recebendo constantes cuidados. A Silver Bridge foi construída por uma empresa mineradora para o transporte de minerais. Sem receber conservação adequada, a ponte ainda teve que suportar, por muitos anos, uma carga superior à que tinha capacidade de suportar. Mais cedo ou mais tarde tinha que ruir.²⁰⁸

O engenheiro que fiscalizou a Ponte Hercílio Luz na época em que a americana ruiu, foi Haroldo Pederneiras, amigo de Hercílio Luz. O engenheiro Pederneiras exerceu o cargo de diretor de Viação e Obras Públicas, durante o governo de Hercílio Pedro da Luz, sendo o órgão responsável pela supervisão das obras de construção da Ponte.

A nossa ponte teve um cuidado todo especial, segundo o que afirmou o engenheiro responsável:

A atmosfera que envolve a ponte, pela sua situação junto ao mar, é de grande

²⁰⁷"Hercílio Luz, 50 anos depois". O Estado. Florianópolis, 13 de maio de 1976, p. 16; - "Ponte Hercílio Luz completa 52 anos". O Estado. Florianópolis, 13 de maio de 1975, p. 16; "Conservação de Estruturas: Conflito entre a culpa e a fatalidade". O Estado. Florianópolis, 19 de novembro de 1974, p. 15; VIEIRA e PACHECO, "Parabéns, O Cartão Postal completa cinquenta anos", p. 21; "Miranda lembra dificuldades para construir a Ponte", Jornal de Santa Catarina. Blumenau, 9 e 10 de março de 1975, p. 21.

²⁰⁸Ibid.

umidade, exigindo, por esse motivo, maiores cuidados e todo o rigor nos serviços de conservação.

Não se trata somente de pintura, mas também um maior cuidado com as diferentes peças constitutivas das estruturas que, sob ação de cargas dinâmicas, tendem a afrouxar as ligações das diversas partes, exigindo um trabalho permanente, para restabelecer a segurança de tais ligações.

A vida da ponte depende, unicamente, do zelo e cuidado que forem dispensados a sua conservação, porque, além da pintura, as peças que compõem a estrutura metálica podem ser substituídas.²⁰⁹

O engenheiro sempre procurou transmitir confiança à população. Os reparos e cuidados especiais estavam e sempre foram tomados. Dizia o engenheiro que "esses alarmes que de vez em quando saem por aí são falsos. Ninguém precisa se preocupar com a segurança da velha ponte".²¹⁰

No dia 7 de janeiro de 1969, uma tensão nervosa passou a tomar conta do então Governador de Santa Catarina, Ivo Silveira. Naquele dia recebia um cabograma do então Ministro das Relações Exteriores do Brasil, José de Magalhães Pinto, advertindo-o sobre a situação em que se encontravam as duas pontes semelhantes à "Hercílio Luz". Eis a cópia do cabograma:

Comunico a Vossa Excelência para as providências que julgar cabíveis, que a "National Transportation Safety Board" dos Estados Unidos da América, atribuiu o desabamento a 15 de novembro de 1967, da "Silver Bridge", sobre o Rio Ohio, à fadiga do material e à corrosão, antes que fosse concluída a perícia. Por esse motivo, também de precaução, foi interditado o tráfego sobre a "St. Mary Bridge", localizada em West Virginia e que é estruturalmente gêmea da outra que acaba de desabar. O fato foi comunicado à nossa Embaixada, em Washington. Fomos in-

²⁰⁹ VIEIRA e PACHECO, "Parabéns, o Cartão Postal completa Cinquenta Anos", p. 21.

²¹⁰ "Conservação de Estruturas: Conflito entre a culpa e a fatalidade". O Estado. Florianópolis, 19 de novembro de 1974, p. 15.

formados pelo perito que investiga a causa do desastre, William C. Foster, de que a única ponte no mundo que obedece às mesmas características, seria a que liga a Ilha de Santa Catarina ao Continente, em Florianópolis.

Cordiais Saudações, José de Magalhães Pinto ²¹¹)

Por aqueles dias, o Detran divulgava os resultados de uma pesquisa de trânsito que apontava um movimento diário de 17 mil veículos sobre a Ponte Hercílio Luz. Por isso, procurou-se não tornar público a advertência do Ministro Magalhães Pinto, pois poderia criar crise psicológica em toda a população, e um colapso no setor de transportes.

A insegurança da Ponte Hercílio Luz que jamais foi comprovada, mas também jamais recebeu o adjetivo de "segura", já vinha preocupando desde que se formaram as primeiras filas, com suas pistas já asfaltadas.²¹²

Em dezembro de 1968, Ivo Silveira decidia pedir informações do engenheiro chefe do 16º Distrito Rodoviário Federal, ou o intenso tráfego da Ponte Hercílio Luz que provocou a vinda imediata do Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, até Florianópolis. O fato chegou a preocupar o Presidente Costa e Silva, que decidiu pela instalação do Governo Federal na capital, de 27 a 29 de março de 1969. Nesse espaço de tempo, foi apresentado ao Presidente o projeto da nova ponte, e à maioria dos ministros aqui presentes, facilitando assim ao governo do Estado.²¹³

O projeto da nova ponte, Ivo Silveira já havia solicitado, tempos antes, junto ao Gabinete Militar da Presidência da República sua intervenção no sentido de abreviar o tempo para que fossem concedidos financiamentos à construção de uma nova ligação Ilha-Continente.

²¹¹"Hercílio Luz, 50 anos depois". O Estado. Florianópolis, 13 de maio de 1976, p. 16.

²¹²Ibid.

²¹³Ibid.

Iniciados os projetos, não deixou-se de lado, e nem por um momento esqueceu-se da segurança e conservação da já existente Ponte Hercílio Luz.

Há 16 anos, quando começou a ter seu piso de madeira substituído por asfalto e metal, iniciaria também uma longa discussão, cujo final está tão incerto quanto a questão principal que a sustenta: a Ponte Hercílio Luz é segura? Há quem prefira não falar nisso, confiando nos trabalhos de recuperação que estão sendo feitos.²¹⁴

Desde 1960, a empresa empreiteira Machado Costa, vem executando esses serviços fiscalizados mais diretamente pelo engenheiro Itamar Flâmia, chefe da Coordenadoria Regional Litoral - Centro do DER.

Atualmente, os gastos mensais com a conservação da ponte, estão por volta de 200 mil cruzeiros. Neste valor, estão incluídos desde a mão-de-obra, até o material e a confecção de novas peças. Considerado pelos técnicos como um gasto moderado, não exige, do DER, verbas especiais, ficando restrito aos recursos da "rubrica" - "Conservação de Obras e Artes Especiais", segundo informações do próprio Secretário de Transportes, Nicolau Malburg. Informou ainda o Secretário que a firma Machado Costa "uma especialista veterana em estruturas metálicas e que tem um respeitável número de anos em contato com a Ponte Hercílio Luz", cumpre um contrato que prevê um volume de obras necessárias para a recuperação de toda a estrutura. Básica e simplificada é um trabalho de limpar peça por peça, com jatos de areia, substituir as peças corroídas por outras de dimensões iguais e, em seguida, pintar com duas demãos de zarcão especial e afinal aplicar a tinta. Isso já foi feito nas duas cabeceiras (trechos que vão da margem até as torres), aproximadamente na metade da treliça do vão pênsil (a parte principal), além das duas torres. Foi reforçada a parte da estrutura que prende os cabos. Em cada um desses conjuntos, onde originalmente havia quatro parafusos sustentando a estrutura, agora há oito. Logicamente que a corrosão existe e os parafusos não devem ter sido colocados sem

²¹⁴ "A Segurança da Velha Ponte". O Estado. Florianópolis, 23 de dezembro de 1976, p. 16.

necessidade.²¹⁵

A única maneira de alguém afirmar que a Ponte Hercílio Luz é, atualmente, uma obra que ofereça segurança, tanto aos veículos quanto aos pedestres que a utilizam, seria a realização de um estudo sobre a fadiga dos materiais que a compõem. Mas, os aparelhos para fazer este estudo, disse o autor dessa afirmação, o engenheiro Renato Genovés (da firma Machado Costa S.A., que realiza a preservação da ponte), "são existem nos Estados Unidos. São aparelhos de ultra-som e eletromagnéticos. Assim, esclareço, nenhum técnico ou engenheiro responsável pode afirmar, em termos científicos, sem estas medições, se há ou não fadiga. Aparentemente, tudo está bem mas não garanto nada".²¹⁶

Este ano mesmo, voltou-se a falar na segurança da velha ponte, pensando-se até em demolição. O fato é que, apesar de técnicos especializados atestarem que a Ponte Hercílio Luz resistirá durante muito tempo ainda ao peso que suporta todos os dias (agora mais amenizado com o auxílio da Ponte Colombo Salles), a preocupação ainda existe e existirá enquanto a Ponte também existir.

Como fruto dessa preocupação, chegou-se mesmo a escrever uma crônica, intitulada "O dia em que a Ponte caiu", que seria publicada num jornal local. Seria do mesmo gênero de literatura dos últimos anos em que os grandes desastres abalam cidades, povos, ou edifícios públicos. A crônica segue:

"O DIA EM QUE A PONTE CAIU"

BOLETIM Nº 1

Distantenópolis inteira chora e veste luto. Depois de bater recorde de existência, suplantando todas as suas irmãs existentes no mundo em prestação de serviços, a Ponte Marcílio Luiz ruiu fragorosamente. Um estalo forte e seco, seguido de ruído infernal, cimento, aço, ferro e veículos batendo uns contra os outros nos poucos se

²¹⁵ Ibid.

²¹⁶ Ibid.

gundos que mediaram entre o estado inicial e a projeção da estrutura cinquentenária no oceano.

Eram 8:30 da manhã, as testemunhas são poucas, as vítimas, infelizmente, são muitas. Quando a reportagem chegou ao local, a paisagem estava irremediavelmente castrada, o caminho familiar, pavimentado de lajotas, que desembocava no piso asfáltico da ponte interrompe-se de inopino em barranco íngreme, que ainda ameaça aludir. Agitado pelo forte vento sul, o mar escuro e poluído forma extensões de espuma, que mistura-se com manchas de óleo, pacotes e objetos que não se consegue identificar à distância. Helicópteros que sobrevoam o local já se recolhiam, depois de auxiliarem o resgate de poucos sobreviventes dos veículos que atravessavam a ponte na hora do acidente. Navios pesqueiros, baleeiras e embarcações menores, em fúnebre e desesperada tarefa ainda rondam o local.

O menino que engraxava sapatos conta com ar espantado:

- Sabe, eu vim a pé de casa porque não tinha dinheiro pro ônibus. Quando estava no meio da ponte estranhei que ela balançava demais. Começou a me dar medo e corri. Já quase na ponta, ouvi um estalo e tive a impressão que estava tonto. Caí, levantei e corri de novo. Quando botei o pé nas lajotas deu um estrondo. Olhei para trás e a ponte estava caindo. Parei para olhar e quando o mar se acalmou notei sete ou oito pessoas nadando. Uns afundaram, outros foram recolhidos pelo navio pesqueiro, que em seguida saiu do trapiche ali do outro lado.

Informa-se que pelo menos quatro ônibus e vinte automóveis trafegavam sobre a ponte na hora do desabamento. Cento e cinquenta a duzentas pessoas, segundo os primeiros cálculos, acompanharam a estrutura de ferro e aço no seu mergulho nas águas poluídas, que no local atingem profundidade média de 5 metros, ladeando o canal de navegação com 12 metros de profundidade.

Uma senhora gorda soluça baixinho, e aperta contra o rosto um lenço encharcado. Mora nas redondezas, ouviu um moleque gritar a notícia e correu para a cabeceira. Momentos antes, seu filho de 23 anos tomara o ônibus, rumando para o bairro que fica no continente, aonde lecionava numa escola estadual: ela não sabe se esse coletivo já havia cruzado a ponte pênsil. Outro filho seu

tomou o táxi e foi até o colégio, atravessando o mar pela ponte de concreto, construída há um ano e meio e que agora ficará sobrecarregada. Outra maneira de comunicação não é possível; pelo lado da Ponte Marçílio Luiz passavam os cabos de telefones, os fios de eletricidade e duas adutoras de água potável que agora, rompidas e projetando dois fortes jatos de água transformaram-se em cascata artificial que seria bela, não fosse a tragédia que determinou sua formação.

São 10 hs quando redigimos este primeiro boletim informativo. A maioria das pessoas mostra-se indiferente ao colapso no fornecimento de água e luz e emudecimento da rede telefônica; olhos fixos nas ondas cinzentas, a multidão se concentra nas margens e na passarela do lado direito da nova ponte, ansiando em vão pelo milagre que faça surgir sobreviventes das entranhas do mar.

Um táxi Volkswagen estaciona próximo ao local em que nos encontramos, buzina freneticamente. A senhora gorda precipita-se na direção do rapazinho magro que saiu do carro:

- Mãe, ele não chegou na escola - vai gritando de longe, enquanto a multidão com pungida abre passagem.

- Minha Nossa Senhora do Desterro, meu Senhor dos Passos, me ajudem.

O corpo da mulher agita-se em soluços, abraçada ao filho que lhe resta.

BOLETIM 2

Houve um momento em que o vento amainou e o mar serenou por minutos. A tripulação de uma baleeira avisou que o ônibus, com capota clara, encontrava-se a pouco mais de vinte metros da margem, numa profundidade a parente de quatro metros. Bombeiros e marítimos foram ao local num barco de borracha e amarraram um cabo de aço ao chassis do coletivo submerso.

O enferrujado guincho do estaleiro que funcionava quase sob a ponte que ruiu foi posta a funcionar. Em meia hora de paciente e cuidadoso trabalho, o carro, que pertence à Empresa Senha está com a metade fora d'água, os corpos que se encontravam no seu interior foram retirados e colocados na areia, em frente ao antigo Forte São Pedro. Trinta e dois ao todo, 14 homens, 10 mulhe-

res e 8 crianças cujas idades variam entre aparentes 10 aos 6 meses de um bebê de colo, que veste macacão azul e estava fortemente abraçado por uma senhora jovem, aparentemente sua mãe. O trabalho de guinchamento foi penoso, o cabo de aço rebentou 3 vezes, marinheiros e bombeiros habituados a enfrentar tragédias não resistiram e choravam, enquanto faziam a triste fila de corpos na praia. Quase ao meio-dia, no centro do canal, o varejão de uma embarcação engançou outro corpo, que foi trazido para a margem. Trata-se de uma mulher, idade indefinida, trajando blusa vermelha e calça com prida azul. Pelo detalhe do tórax esmagado, imagina-se que ela tentou sair de um carro ou ônibus mas foi atingida por um vergalhão ou por outro veículo.

BOLETIM 3

A mobilização de esforços das autoridades e comunidade está tropeçando com dificuldades nas comunicações. Forças militares colocaram à disposição seus equipamentos de campanha, que não foram suficientes para as necessidades. Geradores estão sendo levados às pressas para maternidades, hospitais e casas de saúde. Os bancos cerraram as portas sem prazo marcado para reabertura. As escolas suspenderam as aulas, repartições não dão expediente. A maioria das casas comerciais fechou antes que comece a anoitecer e há frenética demanda de água mineral, velas, mini-botijões de gás. Os postos de gasolina operam com manivelas manuais e parte da população, principalmente a residente em edifícios, está mudando para casas de praia, campo ou residências de parentes, no interior do Estado. Caminhões-tanques operam incessantemente, levando água para hospitais e quartéis. Comerciantes de carnes, frios, frutas e peixes, queixam-se dos prejuízos causados pela falta de energia e das cidades vizinhas chegam viaturas policiais e militares, que ajudarão no transporte e remoção de vítimas, velhos e doentes. O policiamento da cidade, está a cargo das forças militares e o Governo decretou luto oficial e estado de calamidade pública. Ônibus e veículos particulares estão sendo requisitados para o transporte da população, apanhada de surpresa pelo fechamento dos bancos. Os jornais não circularam, emissoras estão fora do ar, correspondentes da imprensa de fora e enviados especiais, que continuam chegando, estabeleceram uma ponte entre suas

redações e o Balneário de Camboriú, para onde as notícias e fotos são levadas e daí transmitidas por telex, telefoto e radiofoto.

Já encerrávamos o último boletim de hoje quando nos informam que mais dois automóveis foram içados por uma cábrea, um com dois e outro com quatro ocupantes mortos no interior. No centro da cidade, as autoridades dissolveram manifestação, quando populares tentaram incendiar caminhão da empresa oficial, cujos condutos passavam pelo lado da ponte, há muito condenada. Inadvertidamente, alguém comentou, numa fila onde os populares tentam conseguir cartões de racionamento para aquisição de gás e água mineral, que a ponte de concreto, há um ano inaugurada, tem sob o piso local previsto para a passagem de tubos, canos e fiação. Inexplicavelmente, os condutos dos serviços básicos dos distantenopolitanos, apoiados na estrutura arcaica da ponte que ruíu.

Em próximo boletim, enviaremos o nome dos feridos, que são centenas e enfileiram-se próximos às salas de cirurgia dos hospitais, onde equipes médicas se revezam num trabalho estafante. A maioria deles é oriunda dos veículos que tombaram sobre a terra, quando viajavam fora do vão da ponte. Outros são oriundos de residências e indústrias que funcionavam sob a estrutura outra imponente.

REPERCUSSÃO EM FLORIANÓPOLIS

Florianópolis, SC (Do Correspondente)- A tragédia e os prejuízos advindos da Ponte em Distantenópolis repercutiram profundamente na capital, curiosamente com situação análoga em matéria de ligação da ilha com o continente. Em reunião no Palácio, o Governo determinou imediatas providências para a retirada dos cabos da Celesc e Telesc e dos canos da CASAN da lateral da Ponte Hercílio Luz, passando-os para a Ponte Colombo Salles, que tem dispositivo previsto para acomodá-los com segurança. A população emocionada acompanha os detalhes da tragédia que se abateu sobre Distantenópolis, cidade de características tão semelhantes às nossas. O prefeito da capital declarou a cinquentenária Ponte Hercílio Luz "monumento público da cidade", o tráfego foi desviado para a Ponte Colombo Salles. A velha e conhecida ponte só será utilizada para fins turísticos, cobrando-se pedágio dos que forem atra

vessã-la. Os fundos arrecadados com a medida servirão para a conservação da ponte, que é o cartão postal do Estado Barriga-Verde.

Esse trabalho, não é obra de futurologia, nem precognição. Não espelha desejo, vontade, sequer augúrio. É ficção, colocada em base e ambiente parecidos a algo existente. Revela, antes de mais nada, a preocupação de quantos amam uma cidade muito semelhante a aqui descrita e para a qual pedimos a liberação de males ou catástrofes de qualquer espécie, principalmente como as aqui descritas."²¹⁷

VI.3 - A Construção de uma Nova Ponte

A necessidade de uma ponte nova era indiscutível, principalmente para a população da capital que aumentava e que viria, a cada dia. Os problemas de engarrafado trânsito que se valia tão somente da Ponte Hercílio Luz a qual, por sua vez, já não tinha poder suficiente para dar vazão ao tráfego de veículos, em número cada vez maior. Além disso, havia o constante medo de que a velha ponte viesse a ruir. Caindo a ponte, e sem outra ligação existente, como seria a vida para uma cidade de quase 200 mil habitantes, onde os dois lados, ilha e continente, interligam-se naturalmente, vivendo um em função do outro?

Como é facilmente deduzível, também os demais municípios catarinenses iriam sentir o problema, decorrente do fato de ser Florianópolis a capital do Estado.

Estudos diversos foram feitos, visando a construção de uma segunda travessia entre a ilha e o continente, a fim de desafogar o movimento da velha Ponte Hercílio Luz, que aumentava de ano para ano, a ponto de atingir um insuportável estado de saturação. As longas e crescentes filas de espera em suas cabeceiras, nas horas de maior movimento, passaram a fazer parte da paisagem urbana e dos hábitos do ilhéu, a despeito do descon-

²¹⁷Crônica "O Dia em que a Ponte Caiu". Bom Dia Domingo. Florianópolis, 3 a 9 de outubro de 1976, ano I, nº 15, p. 8-9.

forto e do sacrifício que isso representava para a população.

A esse quadro negativo, veio juntar-se a notícia da queda, em dezembro de 1967, nos Estados Unidos, da Ponte "Silver Bridge", fato esse que já foi citado anteriormente. Com isso, tornou-se mais imperiosa e urgente a necessidade da construção de uma travessia alternativa em Florianópolis, dada a situação crítica que forçosamente ocorreria na eventualidade de uma interdição efetiva da velha ponte metálica.

O Projeto Catarinense de Desenvolvimento, ao de finir a região da Grande Florianópolis, como pólo de integração estadual, fixou as metas consideradas necessárias, senão imprescindíveis à consolidação da capital. Entre essas metas, foi apontada como altamente prioritária a construção de uma nova ponte, assim como a ligação asfáltica do litoral com o Extremo-Oeste do Estado, BR 282, cujo início deveria coincidir com o da nova travessia.²¹⁸

Vários fatores levaram à construção de uma nova ponte, dentre eles o aumento populacional.

Voltando um pouco no tempo, Florianópolis, no ano de 1823, já contava com 15 mil habitantes de diversas raças, como consequência das imigrações e do crescimento vegetativo. Um pouco mais tarde, em 1870, contava com 24.140 habitantes. Era um município em crescimento, como o florescimento na sede da atividade terciária. Com o recenseamento oficial, no final do Império, passa-se a ter dados mais concretos acerca da população de Florianópolis.²¹⁹

O quadro, a seguir, nos mostra o aumento populacional desde o ano de 1872:

²¹⁸"Ponte Hercílio Luz Completa 52 anos". O Estado. Florianópolis, 13 de maio de 1978, p. 16; "De repente, uma grande confusão ...". O Estado. Florianópolis, 26 de junho 1976, p. 16; BERTOLDI, Bonifácio. "Somos 167 mil descendentes". O Estado. Florianópolis, 24 de março de 1976, p. 16; "Mirananda analisa dificuldades para construir a ponte". Jornal de Santa Catarina, 9 a 10 de março de 1976, p. 21.

²¹⁹BERTOLDI, Bonifácio. "Somos 167 mil descendentes", p. 16

POPULAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS

A N O	POPULAÇÃO	AUMENTO ENTRE CENSOS	PORCENTAGEM DE AUMENTO POR ANO
1872	25.709	-	-
1890	30.687	4.978	1,75%
1900	32.227	1.540	0,50%
1920	41.338	9.111	1,41%
1940	46.771	5.433	0,66%
1950	67.620	20.859	4,46%
1960	98.520	30.890	4,57%
1970	138.337	39.817	4,04%
1975	167.414		
1976	167.538		

FONTES: IBGE - Censo Demográfico de Santa Catarina - VIII Recenseamento Geral - 1970, v. 1, Tomo XX.

BERTOLDI, Bonifácio - "Somos 167 mil descendentes". O Estado. Florianópolis, 24 de março de 1976, p. 16.

Segundo o IBGE, o aumento apresentado é de 24.124 habitantes em apenas cinco anos. Na década anterior de 1960 até 1970, também houve considerável acréscimo populacional, pois em 10 anos aumentou 44.824 habitantes. Caso continui esse aumento, segundo estimativas, em 1986 Florianópolis terá uma população superior a 200 mil habitantes.²²⁰

Desse aumento populacional há quem se preocupa com o futuro da Ilha:

Já é demais e urge o controle da demanda para a capital. Outros, mais céticos, já anteciparam previsões de "um caos populacional, decorrente da explosão demográfica". Delinei-se rapidamente o "formigamento da Ilha de Santa Catarina", comentam outros.²²¹

Por sua vez, segundo o professor de geografia da Universidade Federal de Santa Catarina, Vitor Peluso Júnior, em entrevista dada ao Jornal "O Estado", no ano de 1976, disse que:

"Baseados em dados demográficos, é muito difícil fazer uma previsão da população de Florianópolis, para as próximas décadas. Florianópolis, com base na demografia, mas considerando a tendência a partir de 1940, aplicando a função exponencial, juntamente com os três municípios - Palhoça, Biguaçu e São José - terão uma população de 223 mil habitantes, sendo que só a cidade de Florianópolis contará com 165 mil habitantes, excluindo o interior do município. Em 1986, a população dos quatro municípios somará 292 mil habitantes".²²²

Numa cidade em expansão, como Florianópolis, este cálculo pode dar um resultado inferior ao real. Isso se deve, principalmente, a aspectos econômicos e sociais, pois conforme mudanças, as condições sociais também alteram a tendência da população. Florianópolis, nos últimos 30 anos, contou com uma economia mudando constantemente e em expansão. Acredito que teremos toda a Ilha de Santa Catarina urbanizada, toda ela ocupada

²²⁰ IBGE, Censo de 1970; idem ao nº 218

²²¹ Ibid.

²²² Ibid.

por moradias, pois há duas formas para comportar toda essa população: expansão da cidade para a Ilha e para o continente.

As migrações para a capital crescem dia após dia, incontrolavelmente. Ainda não existe um complexo industrial implantado, predominando as atividades no setor terciário da economia, somada à realidade estudantil.

O sistema viário é a prova desse aumento incontrolável apresentando-se de maneira deficiente, não atendendo à demanda.

Sõ no período de 69/70, o DER aferiu a passagem de 33 mil veículos sobre a Ponte Hercílio Luz. Cabe ressaltar que estavam incluídos os caminhões de carga pesada e ônibus.²²³

Segundo o Jornal "O Estado", de 13 de maio de 1976, em uma de suas reportagens, colocou a pesquisa feita pelo Detran, sobre o fluxo médio de veículos que trafegam na Ponte Hercílio Luz apresentando um número de 27.109, sendo que 22.843 carros de porte pequeno, 520 caminhões leves, 631 caminhões médios, 373 caminhões pesados, 16 reboques e semi-reboques e 2.726 ônibus.²²⁴

Após a construção da Ponte Colombo Salles, em grande parte, foi desviado para a mesma. Porém, convém ressaltar que os motoristas continuam preferindo o tráfego pela Ponte Hercílio Luz.

A certa altura, ninguém mais duvidava que uma nova ponte era necessária a Florianópolis. Os estudos foram iniciados, mas sã no governo seguinte a idéia começou a se concretizar.

Por mais cinco anos, a velha ponte foi

²²³ STURDZE, Doroti de. "De 1830 a 1976: Os transportes urbanos em cavalos, bondes e ônibus (superlotados)". O Estado. Florianópolis, 25 de março de 1976, p. 16; BERTOLDI, Bonifácio. "A Origem do Caos". O Estado. Florianópolis, 26 de março de 1976, p. 16.

²²⁴ "Hercílio Luz, 50 anos depois". O Estado. Florianópolis, 13 de maio de 1976, p. 16; MIR, Luiz. "Uma Nova Ponte une a Cidade". O Estado. Florianópolis, 9 de março de 1975, p. 1 e 8.

obrigada a manter a firmeza de um monge bu dista e o heroísmo de um guerreiro romano, resistindo, impávido e impassível ao períe do mais movimentado de sua época.²²⁵

O tráfego da Ponte Hercílio Luz ganhou o tão ansiado desafogo nas alças de cimento armado que há dois anos ornamentam a baía sul: a Ponte "Colombo Machado Salles".

Depois de alguns projetos engavetados, aumentos de custo, e muito tempo perdido, finalmente em 20 de dezembro de 1972, a nova ponte teve sua construção iniciada.

Inicialmente, a obra tinha 28 meses de prazo para sua conclusão, sendo este prorrogado para 30 meses. A revisão do prazo foi devida a um complexo de conseqüências, como fatores climáticos, conjunturais, dificuldades materiais e de mão de obra.

O início da nova ponte, não foi um início comum. Começou com o aterro hidráulico da baía sul, ou seja, primeiro se teve que afastar o mar, ganhar espaço à cidade, implantar um sistema viário necessário à vida da nova ligação. Tal aterro, feito pela Companhia Brasileira de Drenagem, é de 400 mil m² (metros quadrados) e volume de 3,5 milhões de metros cúbicos.²²⁶

O projeto da nova ligação é de autoria de um consórcio liderado pelo Escritório Técnico J.C. Figueiredo Ltda. A obra tem 915 metros de comprimento (1.227 com os viadutos), possuindo uma via com quatro faixas de rolamento, sendo duas em cada sentido. Sua altura máxima, no canal (vão central) é de 18 metros. Poderão trafegar por ela 7.200 veículos por hora, nos dois sentidos.

Em 1974, antes da inauguração da nova ponte, a "Hercílio Luz" registrou o índice máximo de 45 mil veículos em 24 horas.²²⁷

Passa-se a seguir aos dados técnico da Ponte "Co

²²⁵MIR, Luiz. "Uma Nova Ponte une a Cidade". p. 1.

²²⁶MEIRELLES. "A Ponte está pronta". O Estado. Florianópolis, 9 de março de 1975, p. 21.

²²⁷Ibid.

lombo Salles": Ponte rodoviária com 1.227 metros de comprimento e 17 de largura, para quatro pistas de tráfego; altura máxima no canal de 18 metros, constituída de oito vãos de 75 metros cada, protendidos com 4,5 metros de altura de viga, moldados in-loco, sobre duas treliças metálicas de 200 metros cada, deslocadas sobre flutuantes.²²⁸

O vão central da nova ponte é de 160 metros, e vãos laterais com 77,50 metros, protendidos com cabos de até 310 toneladas, altura da viga variando de 9 a 340 metros; 25 mil metros cúbicos (m³) de concreto, dos quais 4.700 m³ de concreto submerso e 17.150 de concreto protendido.

Fundação em tubulação de 1,50 metros de diâmetro, com camisas metálicas em profundidade até 25 metros, executados sob ar comprimido e abertura de base em rocha, com um comprimento de até 2,80 metros, num total de aproximadamente 700 metros; 60 metros executados por processo misto que consiste na cravação de camisa metálica com a profundidade possível e com a colaboração, no seu interior, de três perfis metálicos de 200 kg. até a nesga absoluta, num total de aproximadamente 2.500 metros de tubulação e 5.200 metros de estaca. Viaduto de acesso num total de 314,90 metros de comprimento, com largura de 17 metros, constituída de: Um vão de 49,70 metros de comprimento, com 2,40 metros de altura de viga, situados no lado da Ilha; fundação, no lado da Ilha, com estaca metálica "2-1-12" cravadas até a nesga absoluta e do lado do continente em sapatas diretamente sobre a rocha.²²⁹

Obras complementares: Para acesso à ponte, foram (e ainda serão) necessários, serviços de terraplenagem e pavimentação equivalentes a 10 km de rodovia pavimentada. Para proteção dos aterros, do lado do continente, serão executados cerca de 80 mil metros cúbicos de enrocamento.

O projeto inicial da nova ponte teve que sofrer muitas modificações, para que pudesse ser concluída ainda na gestão do então governador Colombo Machado Salles. Previa-se a

²²⁸ Ibid.

²²⁹ MEIRELLES. "A Ponte está pronta". p. 23; "O Próximo Encontro com o Continente". O Estado. Florianópolis, 23 de outubro de 1974, p. 11.

construção de duas pontes. De acordo com as estimativas, a segunda deverá ser edificada dentro de 10 a 15 anos, quando o tráfego exigirá nova saída para o continente. Sendo assim, ela (a nova ponte) é apenas parte de um conjunto, ou melhor, de um projeto.

Inaugurada a 8 de março de 1975, a Ponte Colombo Salles serve àqueles que para a ilha se deslocam ou dela desejam sair. É de importância fundamental, pois auxilia no desafio ao trânsito, tendo aberto novas perspectivas à vida florianopolitana.²³⁰

Todo o tráfego urbano de Florianópolis sofreu grandes modificações e a população teve que se readaptar e até criar novos hábitos. O consenso geral é unânime em concordar que a sua conclusão - nova ponte - contribuiu para que o tráfego não entrasse em colapso total. Serviu também para amenizar o drama cotidiano já incorporado à vida de milhares de pessoas, obrigadas a atravessar a baía sul, tendo que enfrentar a já famigerada fila da velha ponte.

A Ponte Colombo Salles é, sem dúvida, um marco na história de Florianópolis e não demorará muito para que o período de sua construção seja lembrado, assim como o foi de sua antecessora, como uma época de grandes modificações para a cidade.

Acima, citamos o termo "auxilia", o que significa que não abarca todo o trânsito ilha-continente e vice-versa. A memorável Ponte Hercílio Luz continua a atrair considerável parte. Em 1976, segundo estatística feita nas cabeceiras das duas pontes, o tráfego diário da Ponte Hercílio Luz era, em média, de 19.679 veículos, contra 15.699 que preferem a Ponte Colombo Salles. O índice dos que da velha ponte ainda se valem é grande. O fato é que a Ponte Colombo Salles, ou a Nova Ponte, como é comumente chamada, não conseguiria, sozinha, dar vazão ao tráfego. Prova disso, aconteceu em 1976, e mesmo neste ano, quando do fechamento da Ponte Hercílio Luz, para recapeamento do asfalto. A confusão foi geral e o que se previu: com a Ponte

²³⁰ Ibid.

Hercílio Luz interditada ao tráfego, a nova ponte "prestaria exame final". Foi reprovada no exame, por aflitos guardas de trânsito, irritados motoristas de ônibus; o fantasma da ponte volta por alguns momentos. Um grande congestionamento começou a se formar, os acessos do aterro ficaram todos tomados pelas filas de veículos que aumentavam incontrolavelmente. Vários motoristas irritados perguntaram ao guarda de trânsito:

Você acha que esta ponte sozinha aguenta o tráfego? ²³¹

Para muitos, o fechamento da Ponte Hercílio Luz, para recapeamento, foi apenas um teste do novo sistema viário com "carga total", podendo-se, assim, constatar a precariedade das vias de acesso da Nova Ponte.

A plena utilização da capacidade da nova ponte só se dará com a implantação de todas as vias de acesso, constantes do projeto. A prazo mais longo, outras foram previstas para acompanhar o crescente desenvolvimento da cidade, tais como o fechamento do anel, destinado a interligar as baías norte e sul da Cidade Universitária, no lado da ilha, assim como a implantação, no continente, de uma nova via, destinada a drenar o Bairro do Estreito. Até mesmo a possibilidade da construção de uma terceira ponte, no futuro, já foi considerada.

Por outro lado, enquanto não for encontrado um melhor equilíbrio entre os dois setores da capital - a ilha e o continente - haverá periodicamente a necessidade de se ampliar a capacidade de ligação entre esses dois setores, tendo em vista o aumento progressivo do tráfego, com tendência a saturar com o volume dos anos, o sistema então em uso. ²³²

Com isto, apesar dos 52 anos e não 52 dias, a Ponte Hercílio Luz com toda a sua velhice, prova ao povo catarinense, que é ainda bastante importante e necessária.

²³¹ "De repente uma grande confusão". p. 16.

²³² MEIRELLES. "A Ponte Está Pronta". p. 23 e 24; "Emocionado Co-lombo entrega sua maior obra em silêncio". Jornal de Santa Catarina. Blumenau, 1975, p. 22.

CONCLUSÕES

- I - A necessidade da construção da Ponte Hercílio Luz proviu dos seguintes fatores:
1. O crescimento da Capital e a necessidade de melhorar o fornecimento de produtos básicos para sustentar a população.
 2. A necessidade de melhorar a comunicação entre a Capital e o resto do Estado, para eliminar a possibilidade, então existente, de mudar a Capital da Ilha para outro local.
- II - Para entender a construção da Ponte tem-se que colocá-la dentro da história pessoal e política de Hercílio Pedro da Luz:
1. Apesar de ser formado em Engenharia, optou por uma carreira política.
 2. Durante seus governos, dedicou-se ao desenvolvimento do Estado, com a construção de novas e melhores vias de penetração, e com projetos de colonização e de saúde pública.
 3. A construção da Ponte encaixa-se dentro deste prisma desenvolvimentista do político Hercílio Luz.
- III - O primeiro obstáculo à construção da Ponte foi financeiro. Esta barreira se desfez com empréstimos conseguidos no exterior. Apesar do fato de que estes empréstimos tivessem sido feitos a mais de cinquenta anos atrás, ainda se deve uma parcela, devido à política nacional sobre empréstimos no estrangeiro, que modificou o quadro depois da Revolução de 1930.
- IV - A construção da Ponte iniciou-se em 1922 e só terminou em 1926. Durante a fase inicial de construção, o Governador Hercílio Luz adoeceu, vindo a morrer em 1924. Assim não presenciou o término de sua sonhada ponte. No

entanto a construção prosseguiu sem muitos embaraços. E, a Ponte foi inaugurada no dia 13 de maio de 1926, por Bulcão Viana, presidente da Assembléia.

V - Apesar das dificuldades existentes em qualquer tentativa de medir o impacto de uma ponte sobre o desenvolvimento de uma obra, pode-se concluir que a Ponte Hercílio Luz contribuiu para a evolução urbana da Grande Florianópolis. Não somente preservou a vida política da Capital, além da econômica, mas também contribuiu para o seu crescimento, visto que esse crescimento ocorria em torno das vias de acesso à Ponte. No Continente, no distrito do Estreito, o mesmo fenômeno se repetiu, apesar do alegado de crêscimo econômico de alguns municípios vizinhos por causa da Ponte (um decrêscimo que tem de ser estudado e comprovado). Constata-se que ao longo das vias de acesso à Ponte Hercílio Luz, as áreas outrora baldias se encheram de casas, fazendo dos municípios, ontem pequenas vilas, uma grande metrópole em vias de desenvolvimento. Pode-se dizer que a Ponte Hercílio Luz permitiu a comunicação fácil, necessária para a evolução da Grande Florianópolis.

VI - Ainda que a Ponte seja velha, e que algumas pontes pênséis, do gênero similar à Hercílio Luz, tivessem caído, esta referida Ponte ainda serve à população da Ilha e do Continente. Decerto, o crescimento da Região obrigou o Estado a construir uma nova ponte. No entanto, se não existisse a "Hercílio Luz" seria necessário construir uma nova ponte; prova disso teve-se quando do fechamento da já cinquentenária ponte, para os devidos reparos, pois o tráfego da Capital e do Continente ficaram de tal modo engarrafados que não houve dúvidas quanto à contínua importância da majestosa obra, ou seja, da Ponte Hercílio Luz.

FONTES DE CONSULTA1. FONTES PRIMÁRIAS1.1 - Documentos avulsos - Arquivo Público do Estado

1. Conclusão da análise da Ponte Hercílio Luz , enviado pelo engenheiro Oscar Machado da Costa ao Sr. Leoberto Leal - Florianópolis, 1947.
2. Contrato de Conservação da Ponte, firmado pelo Interventor Federal, Ptolomeu de Assis Brasil, com a Firma Contratada, Florianópolis, 1930.
3. Empréstimo - 1922, fornecido pela Secretaria da Fazenda - Coordenação de Administração Financeira, Contabilidade e Auditoria, Florianópolis.
4. Ofício enviado ao Governador Aderbal Ramos da Silva pelo Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura, Dr. Leoberto Leal, Florianópolis, 1947.
5. Ofício nº 62, enviado ao Governador Aderbal Ramos da Silva pelo Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura, Dr. Leoberto Lea, Florianópolis, 1947.
6. Ofício nº 58, da Tesouraria Provincial de Santa Catarina, Florianópolis, 1877.
7. Parecer da Comissão encarregada de estudar a situação da conservação das estradas do município de São José, Florianópolis, 26/02/1931.
8. Solicitação feita pelo Prefeito de São José, ao Presidente do Congresso das Municipalidades, referente a conservação de estradas, São José, 26 de fevereiro de 1931.
9. SOUSA, Augusto F. - Relatório (manuscrito) do Presidente da Província de Santa Catarina, Florianópolis , 1º de setembro de 1888.
10. Termo das Condições do Contrato da Passagem do Estreito, entre a Ilha e a Terra Firme, celebrado com o ci

dadão Theophilo de Vasconcelos Cabral, Florianópolis, 1878.

1.2 - Documentos avulsos - IBGE

1. Estado de Santa Catarina - Ponte independente ligando a Capital do Estado ao Continente, Florianópolis, 1922.
2. Monografia Municipal - Florianópolis, 1922.

1.3 - Relatórios

1. KONDER, Dr. Adolfo - Relatório do Secretário da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura, a Hercílio Pedro da Luz - vice-governador, no exercício de governador do Estado, Florianópolis, 1920.
2. MACHADO, Osmar da Costa e BELO, Mário de Faria - "Ponte Hercílio Luz", Relatório, Florianópolis, 1926.
3. OLIVEIRA, Antonio Pereira da Silva - Presidente do Congresso, no exercício das funções de Governador - Relatório, apresentado ao Sr. Dr. Abdon Baptista - Vice Governador do Estado, Florianópolis, 1906.
4. RAMOS, Nereu de Oliveira - Mensagem, Florianópolis, 1936.
5. Relatório - Da Diretoria de Viação e Obras Públicas, Florianópolis, 1921.
6. RICHARD, Gustavo - Mensagem apresentado ao Congresso Representativo, Florianópolis, 1907.
7. SOUZA, Augusto F. - Relatório - Aterro e Caes na praia da Figueira, Florianópolis, 1888.
8. VIANNA, Coronel Dr. Antonio Vicente Bulcão - Mensagem, Florianópolis, 1926.

1.4 - Entrevistas

1. CABRAL, Oswaldo R. - Entrevista concedida à Djanira Maria Martins de Andrade em 17 de junho de 1976, depositada no Arquivo particular da autora.
2. CASCAES, Franklin - Entrevista concedida à Djanira Ma

- ria Martins de Andrade em 9 de novembro de 1974, depositada no Arquivo particular da autora.
3. CASCAES, Franklin - Entrevista concedida às alunas do IEE, Eida Maria da Silva e Zuleide Porto, em 19 de novembro de 1975, depositada no Arquivo particular da autora.
 4. LUZ, Hercília Catarina - Entrevista concedida a Djanira Maria Martins de Andrade, em novembro de 1974, depositada no Arquivo particular da autora.
 5. PINHEIRO, Laurindo Gonçalves - Entrevista concedida a Djanira Maria Martins de Andrade, em julho de 1976, depositada no Arquivo particular da autora.
 6. SEARA, Targino - Entrevista concedida a Djanira Maria Martins de Andrade, em 19 de junho de 1976, depositada no Arquivo particular da autora.

2. FONTES SECUNDÁRIAS

2.1 - Jornais

2.1.2 - 0 Estado, Florianópolis

1. "Hercílio Luz parte de São Bento", Florianópolis, 16 jan 1922.
2. "Dr. Abdon Baptista", 16 mar 1922.
3. "A eleição de amanhã", 5 ago 1922.
4. "0 Imparcial", 8 ago 1922.
5. "Homenagem ao Dr. Hercílio Luz", 19 ago 1922.
6. "A posse do Novo Governador", 26 set 1922.
7. "Estreito - Itajaí", 2 jan 1923.
8. "A ponte sobre o Estreito", 9 jan 1923.
9. "Dois desastres", 19 maio 1923
10. "0 Sr. Dr. Hercílio Luz no pavilhão americano", 28 abr 1924.
11. "Avenida Hercílio Luz", 25 set 1924.

12. "Os bondes de Florianópolis", 10 jan 1925.
13. "Inauguração do Cemitério das Três Pontes", 19 maio 1925.
14. "Dr. Victor Konder", 6 jun 1925.
15. "Dr. Victor Konder", 15 jun 1926.
16. "E o problema da sucessão catarinense", 2 out 1926.
17. "Que haverá no Contestado", 3 out 1930.
18. "A margem da situação do País", 6 out 1930.
19. "A finalidade da Revolução", 28 out 1930.
20. "O que devia acontecer", 30 out 1930.
21. "Homenagem aos Srs. Getúlio Vargas e João Pessoa", 3 nov 1930.
22. "O pedágio da Ponte Hercílio Luz", 4 nov 1930.
23. "O que diz a imprensa do Novo Governo", 4 nov 1930.
24. "O movimento revolucionário", 9 nov 1930.
25. "O próximo encontro com o continente", 23 out 1974.
26. "Cidade homenageia Hercílio Luz ao lado de seu maior monumento", 19 nov 1974.
27. "Conservação de estruturas: conflito entre a culpa e a fatalidade", 19 nov 1974.
28. "Hercílio Luz, 50 anos depois", 13 maio 1976.
29. "Durante seis meses, a partir de 1893, Desterro foi a Capital da Revolução Federalista", suplemento especial, 14 maio 1976.
30. "As consequências de vivermos numa ilha muito cobijada", 15 maio 1976.
31. "De repente, uma grande confusão...", 26 jun 1976.
32. "Noticiário", 20 out 1976.
33. "A segurança da Velha Ponte", 13 dez 1976.

34. "Ponte Hercílio Luz completa 52 anos", 13 maio 1978.
35. "Ponte Independência", suplemento especial, 14 maio 1978.
36. "Jornal de Brasília analisou a ação política catarinense", 27 ago 1978.
37. "Florianópolis, Hoje", 10 set 1978.

2.1.2 - Terra Catarinense, Florianópolis

1. "Ao Exmo. Sr. Dr. Hercílio Pedro da Luz - Governador do Estado - Homenagem do Povo", 28 set 1919.

2.1.3 - A Verdade, Florianópolis

1. "Telegrama de agradecimento", 20 jun 1933.

2.1.4 - Jornal de Santa Catarina, Blumenau

1. "Emocionado Colombo entrega sua maior obra em silêncio", 9 e 10 mar 1975.
2. "Miranda lembra dificuldades para construir a Ponte", 9 e 10 mar 1975.

2.1.5 - Bom Dia, Domingo, Florianópolis

1. "Crônica: O dia em que a ponte caiu", 3 a 9 out 1976.

2.2 - Obras

1. BOITEUX, Lucas A. - Figuras do Passado Catarinense, Florianópolis, IOESC, 1950.
2. BOITEUX, Lucas A. - Notas para a História Catarinense, Florianópolis, Liv. Moderna, 1912.
3. BOITEUX, Lucas A. - Santa Catarina no século XVI, Florianópolis, IOESC, 1950.
6. BOLTSHAUSE, João - Noções de Evolução Urbana nas Américas, edição II, parte II, 1966.
7. CABRAL, Oswaldo R. - As defesas da Ilha de Santa Catarina no Brasil Colônia, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1972.

8. CABRAL, Oswaldo R. - História de Santa Catarina, Florianópolis, 1968.
9. CABRAL, Oswaldo R. - Memórias - Nossa Senhora do Desterro, Florianópolis, Imprensa Universitária, v. 1, 1971.
10. CABRAL, Oswaldo R. - Memórias - Nossa Senhora do Desterro, Florianópolis, Imprensa Universitária, v.2, 1971.
11. CABRAL, Oswaldo R. - Notícia - Nossa Senhora do Desterro, Florianópolis, Imprensa Universitária, v.1, 1971.
12. CABRAL, Oswaldo R. - Notícia - Nossa Senhora do Desterro, Florianópolis, Imprensa Universitária, v.2, 1971.
13. CENSO Demográfico - Santa Catarina, Rio de Janeiro, IBGE, VIII Recenseamento Geral, v.1, tomo XX, 1973.
14. ENCICLOPÉDIA dos Municípios Brasileiros - Santa Catarina, Rio de Janeiro, v. XXXII, 1975.
15. LAGO, Paulo Fernando - Santa Catarina - Dimensões e Perspectivas, Porto Alegre, Ed. Meridional EMMA, 1978.
16. LAGO, Paulo Fernando - Santa Catarina - a terra - o homem - a economia, São Paulo, Imprensa na Gráfica da Revista dos Tribunais, 1968.
17. LEAL, Victor Nunes - Coronelismo, enxada e voto, 3ed., São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1976.
18. LOPES, José Lupércio - São José - Palhoça, Florianópolis, Typ. da Escola Artífices, 1926.
19. MATTOS, Fernando M. - Santa Catarina - Nova Dimensão, Florianópolis, EDEME, 1973.
20. MEIRINHO, Jali e JAMUNDÁ, Teobaldo Costa - Nomes que ajudaram a fazer Santa Catarina, Florianópolis, EDEME, 1972.

21. MIRA, Crispim - A situação financeira e política de Santa Catarina, Joinville, Typ. Otto Koch, 1924.
22. MIRA, Crispim - Confraternização Republicana, Rio de Janeiro, 1918.
23. MIRA, Crispim - Santa Catarina - Paraná, Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Comércio, 1914.
24. MIRA, Crispim - Terra Catarinense, Florianópolis, Typ. Moderna, 1920.
25. OLIVEIRA, João de - Em plena democracia - Governador do Povo Catarinense, Orleães, Typ. da Gazeta Orleanense, 1918.
26. PAULI, Evaldo - A Fundação de Florianópolis, Florianópolis, EDEME, 1973.
27. PAULI, Evaldo - Hercílio Luz - Governador Inconfundível, Florianópolis, IOESC, 1976.
28. PIAZZA, Walter Fernando - Atlas Histórico do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura, 1970.
29. PIAZZA, Walter Fernando - A Igreja em Santa Catarina - Notas para sua História, Florianópolis, IOESC, 1977.
30. ROSA, Capitão Vieira da - A Ilha de Santa Catarina, Florianópolis, Typ. d' "O Dia", 1916.

2.3 - Artigos

1. BERTOLDI, Bonifácio - "A Origem do Caos", O Estado, Florianópolis, 26 mar 1976.
2. BERTOLDI, Bonifácio - "Somos 167 mil descendentes", O Estado, Florianópolis, 24 mar 1976.
3. CABRAL, Oswaldo R.; CASCAES, Franklin & SOARES, Iaponan Di - "Os açorianos", suplemento especial de O Estado, Florianópolis, 14 maio 1976.
4. CALDAS Fº, Raul - "A marcante atuação de Hercílio Luz nos primeiros decênios do século XX", O Estado, Florianópolis, 30 maio 1978.

5. CALDAS Fº, Raul - "E a ponte foi construída", O Estado, Florianópolis, 31 maio 1978.
6. CALDAS Fº, Raul - "Uma personalidade contraditória", O Estado, Florianópolis, 30 maio 1977.
7. CARVALHO, Paulino F. de e PINTO, Estevan Alves - "Reconhecimento Geológico do Estado de Santa Catarina", Boletim 92 do Serviço Geológico e Mineralógico da Agricultura, Florianópolis, 1938.
8. FONTES, Henrique - "O empréstimo americano", Florianópolis, 26 jul 1933.
9. JUSTO, Máximo - "A passagem do Estreito", O Estado, Florianópolis, 19 maio 1923.
10. JUSTO, Máximo - "A passagem do Estreito - o que diz o Sr. Capitão do Porto", O Estado, Florianópolis, 22 maio 1923.
11. LOPES, José Lupércio - "Duzentos anos de vida laboriosa pela história", Revista Santa Catarina Filatélica, Florianópolis, 1.2., mar 1950.
12. MACHADO, Márcia - "A história de Florianópolis", 1974.
13. MAZZOLI, S.S.; TADASCO, André Nilo; RIBEIRO, Ângelo e DITTRICH JR., Pedro - Revista - Conheça Florianópolis, Florianópolis, 1956.
14. MEIRELLES, "A ponte está pronta", O Estado, Florianópolis, 9 mar 1975.
15. MIR, Luís, "Uma nova ponte une a cidade", O Estado, Florianópolis, 9 mar 1975.
16. MONTEIRO, Saint-Clair - "Uma cidade que nada produz. Nada?", O Estado, Florianópolis, 23 out 1976.
17. NIELSEN, Lawrence James - Escravidão em Santa Catarina, Anais do IX Simpósio da ANPUH (A ser publicado), Florianópolis, 1975.
18. PELUSO JR., Vitor A. - "O Relevo do Estado de Santa Catarina", Boletim do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, 1.2., Florianópolis, 1947.

19. PIERRE, Eloy João - "Edital", O Estado, Florianópolis, 30 jan 1922.
20. REVISTA FLORIANÓPOLIS - A Ilha do Turismo, Florianópolis, 31 jan 1970.
21. SANTA CATARINA FILATÉLICA - SILVA da, Mário Cândido. "13-5-1926 - 13-5-1951 Ponte Hercílio Luz"; MORAES, Antenor. "Um Nome Que Ficou"; PELUSO Jr, Antônio Victor. "A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis"; Discurso do Dr. Rubens Ramos; MORAES, Antenor. "Desenvolvimento dos Trabalhos da Ponte Hercílio Luz", "Nomes que devem Ser Lembrados"; PIAZZA, Walter F. "Hercílio Pedro da Luz"; SILVA, Zedar Perfeito da. "Hercílio Pedro da Luz"; PELUSO Jr, Victor A. "Uma Maravilhosa Obra de Engenharia"; "A Ponte Hercílio Luz Apreciada por Dois Grandes Engenheiros".
22. SEARA, Arno - "A fabulosa Ponte Hercílio Luz", Câmara dos Vereadores, Florianópolis, 1976.
23. SEARA, Arno - "A fabulosa Ponte Hercílio Luz", Revista do Sul, nº 220, Edit. Villani, Rio de Janeiro, 1973.
24. SOUZA, Abelardo - "Mudem, mas respeitem a memória de Floriano", O Estado, Florianópolis, 23 jan 1977.
25. SOUTO, Américo da Costa - "A idade do ouro catarinense na República Velha", O Estado, Florianópolis, 27 ago 1978.
26. STOLS, Eddy - "Les étudiants Brésiliens en Belgique", Revista de História, v.1, tomo II, São Paulo, 1974.
27. STURDZE De, Doroti e SARTORI, Raul. "De 1830 a 1976: Os transportes Urbanos em Cavalos, Bondes e Ônibus (Superlotados)", 25 mar 1976.
28. TÁVORA, Juarez - "Os ideais do movimento revolucionário", O Estado, Florianópolis, 25 out 1930.
29. THIAGO, Arnaldo S. - "Pequena História de São Francisco do Sul", O Estado, Florianópolis, 28 nov 1976.

30. VALENTE, César - "Agosto de 1746: os açorianos começam a colonização de Santa Catarina", O Estado, Florianópolis, 12 ago 1976.
31. VALENTE, César - "Florianópolis, 250 anos: O nome da cidade quase foi Ondina, Redenção ou Exiliópolis", O Estado, Florianópolis, 23 mar 1976.
32. VIEIRA, Carlos e PACHECO, Dorival - "Parabéns, o cartão-postal completa cinquenta anos", O Estado, Florianópolis, 16 maio 1976.

2.4 - Boletins

1. Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, Florianópolis, DEGC, l.l., 1947.
2. Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia - Florianópolis, 1947.
3. Boletim Paulista de Geografia - Associação dos Geógrafos Brasileiros, nº 10, São Paulo, 1952.

2.5 - Publicações Oficiais

1. Anuário Estatístico do Brasil - 1975, Rio de Janeiro, IBGE, 1975.
2. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, ano II, IBGE, 1936.
3. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, ano III, IBGE, 1937.
4. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, ano IV, IBGE, 1938.
5. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, ano V, IBGE, 1940.
6. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, ano VI, IBGE, 1946.
7. Anuário Estatístico do Brasil, Rio de Janeiro, ano VII, Recenseamento de 1940, IBGE, 1946.