

MÁRIO CÉSAR COELHO

MODERNA PONTE VELHA:

**Imagem & Memória
da Ponte Hercílio Luz**

Universidade Federal de Santa Catarina

outubro de 1997

MÁRIO CÉSAR COELHO

MODERNA PONTE VELHA:

Imagem & Memória

da Ponte Hercílio Luz

Dissertação apresentada como exigência parcial para obtenção do Grau de Mestre em História à Comissão Julgadora da Universidade Federal de Santa Catarina, sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Maria Bernardete Ramos Flores.

Universidade Federal de Santa Catarina

outubro de 1997

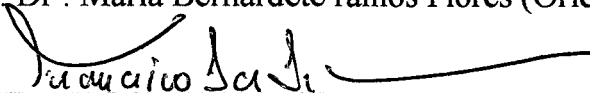
MARIO CÉSAR COELHO

Esta Dissertação foi julgada e aprovada em sua forma final para obtenção do título de MESTRE EM HISTÓRIA DO BRASIL

BANCA EXAMINADORA



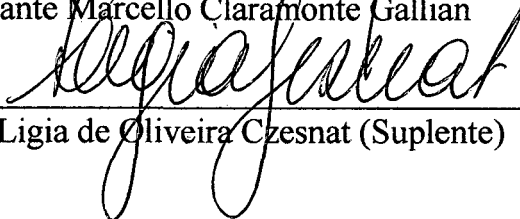
Prof.^a Dr.^a Maria Bernardete Ramos Flores (Orientadora)



Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva



Prof. Dr. Dante Marcello Claramonte Gallian



Prof.^a M. Sc. Ligia de Oliveira Czesnat (Suplente)

Florianópolis, 16 de outubro de 1997

Dedicado a

Maria Beatriz Shiozawa

Rodrigo, Gabriel e Júlia

Agradecimentos

Foram muitas as pessoas, mestres, amigos e colegas, que ajudaram direta ou indiretamente para chegar a esta dissertação sobre a Ponte Hercílio Luz. Em especial, gostaria de agradecer à: Prof^ª. Dr^ª. Maria Bernardete Ramos Flores, pela dedicação e incentivo. À banca examinadora pelas críticas e contribuições: Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva, Prof. Dr. Dante Marcello Claramonte Gallian e a Prof^ª. Msc Ligia de Oliveira Czesnat. Aos Professores, colegas e funcionários do Programa de Pós-graduação em História. Aos professores do Departamento de Expressão Gráfica, pela oportunidade de afastamento e colaboração. Ao Prof. Dr. Francisco Homem de Melo, pelas sábias conversas sobre o tema. Ao Prof. Dr. Raul Antelo pelas leituras modernistas.

Muitos outros me ajudaram e gostaria de agradecer inicialmente ao Sr. Cândido Machado e ao Sr. Nicolau Martins, autênticas forças de vida, dois entre muitos operários (em grande parte anônimos) que ergueram este monumento. O Sr. Nicolich da Silva e Sr. Osvaldo Reis, Sra. Umbertina da Silva, que têm na memória a cidade dos muitos tempos. Ao pintor Aldo Beck, que com sensibilidade e imaginação registra a memória urbana. Aos pintores Jone César Araújo, Hassis, Maurício Muniz, Átila Ramos, e outros artistas, poetas, escritores e jornalistas que trabalham o tema de uma forma instigante e crítica.

Ao Zeca Pires, diretor do documentário *Ponte Hercílio Luz: Patrimônio da Humanidade*, pela oportunidade de trabalho em conjunto, ampliando a visão da ponte como imagem cinematográfica. Paulo Ricardo Caminha, pela sensibilidade fotográfica, Luiz Gonzaga Galvão, e a toda equipe da filmagem, cujos momentos de contato com a obra

serão inesquecíveis. Ao Norberto Depizzolati, amigo que ainda guarda imagens de um passado recente. Ao Etienne da Silva (in memoriam) eterno vigilante da Ponte da Luz.

Nas bibliotecas, arquivos e museus, encontrei muitas pessoas solícitas: o Sr. José Roiz, Sr. Ivo Pelegrini, e demais funcionários do Museu da Ponte Hercílio Luz e empresa de manutenção, que vivem o cotidiano da ponte, mesmo depois de interditada. Biblioteca do Departamento de Estradas de Rodagem de Santa Catarina, Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina, Arquivo Público Estadual, Biblioteca do IPUF, Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, Biblioteca Central da UFSC. Lápis - Laboratório de Pesquisa em Imagem e Som. O Prof. Dr. Ernesto Ruiz do LAHM - Laboratório de História e Multimídia. O arquiteto Felipe Gama D'Eça do Incepi - Instituto Catarinense de Estudos e Pesquisas Integrados. IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo.

Amiga Rosa Maria Geiss, pela leitura atenta do texto. José Eduardo, que me levou a conhecer outra ponte pênsil em São Vicente. Antonio Scaramello, nas primeiras impressões. Ao irmão e historiador Ilson Coelho pelo constante apoio.

Aos amigos e familiares, que tiveram a paciência em compartilhar esta jornada.

NA LUZ

*De soluço em soluço a alma gravita,
de soluço em soluço a alma estremece,
anseia, sonha, se recorda, esquece
e no centro da Luz dorme contrita.*

*Dorme na paz sacramental, bendita,
onde tudo mais puro resplandece,
onde a Imortalidade refloresce
e tudo, e tudo em cânticos palpita.*

*Sereia celestial entre as sereias,
ela só quer despedaçar cadeias,
de soluço em soluço a alma nervosa.*

*Ela só quer despedaçar algemas
e respirar nas Amplidões supremas,
respirar, respirar na Luz radiosa.*

Cruz e Souza, Últimos sonetos.

Sumário

<i>Relação das figuras</i>	x
<i>Resumo</i>	xiii
<i>Introdução: Estabelecendo Pontes</i>	01
<i>I. Monumentos e Ruínas</i>	09
Um olhar sobre a cidade: Imagens perdidas.....	09
Ruínas urbanas.....	22
Passagem proibida.....	32
<i>II. Ícones da modernidade</i>	36
Novos cenários.....	36
Trem, Estradas de ferro, Estações.....	47
O Grito desvairado.....	58
Avesso técnico.....	63
<i>III. A Ponte da Independência</i>	69
→ Passagem do Canal.....	69
→ O lodo e o progresso.....	74
→ A Ponte do Estreito.....	79
→ Nomes que devem ser lembrados.....	83
→ A Ponte da Ilusão.....	89

<i>IV. Arquitetura da Interdição</i>	98
→ O Fantasma da <i>Silver Bridge</i>	98
→ A sobrecarga da Ponte Velha.....	105
→ O drama da ponte interdita.....	108
→ "Elo se rompe..."	113
→ "...e a ponte pode cair.".....	121
<i>V. Tensão e expressão</i>	124
Pontos de vista.....	124
Etnoponte: Ilha ou Continente?.....	128
Abaixo ou acima do horizonte.....	131
Oblíquo e central.....	135
Luz e trevas.....	139
Um caleidoscópio de imagens.....	142
Um Crime Perfeito: a destruição como imagem.....	148
→ Fontes	164
Bibliografia.....	167

RELAÇÃO DAS FIGURAS

Fig. 01 - Victory Column. Detalhe de cartaz do filme <i>Tão longe, tão perto</i>	09
Fig. 02 - Conjunto de cartões postais. Coleção do autor.....	11
Fig. 03 - Cartão postal <i>Praça XV de novembro</i> . Arquivo Foto B.....	16
Fig. 04 - Vista da Baía Sul antes do Aterro. Óleo s/ tela, 38 x 55 cm. Pintura de Aldo Beck.....	19
Fig. 05 - Ponte com fumaça negra. Óleo s/ madeira, 32 x 61 cm. Pintura de Martinho de Haro. AYALA, Walmir. Martinho de Haro. Rio de Janeiro: Léo Christiano Editorial, 1986, capa.....	20
Fig. 06 - A construção da Torre de Babel. 114 x 157,5 cm. Pintura de Pieter Brueghel, em 1563. Obras-primas de Brueghel. Lisboa: Verbo, 1978, p. 24.....	22
Fig. 07 - Implosão do prédio da CEF. Diário Catarinense, Florianópolis, em 06 ago. 1990.....	24
Fig. 08 - Base de viaduto da Ponte Hercílio Luz, 1996. Foto do autor.....	27
Fig. 09 - Carimbo da ponte. Sociedade Filatélica Catarinense, 1951, p.6.....	30
Fig. 10 - Florianópolis 271 anos (detalhe). Encarte da Metrópolis no Diário Catarinense, em 23 mar. 1997...34	34
Fig. 11 - Passagem proibida, 1996. Foto do autor.....	35
Fig. 12 - Palácio de Cristal, Londres, 1851. FITCH, J. <i>American Building</i> , p. 151.....	38
Fig. 13 - Torre Eiffel, Paris, 1889. PEVSNER, Os pioneiros..., p. 154.....	40
Fig. 14 - Ponte de Coalbrookdale, Inglaterra, 1779. PEVSNER, Os pioneiros..., p. 142.....	41
Fig. 15 - Ponte de Menai Straits, Inglaterra, 1825. PRADE, Marcel. <i>Ponts et Viaducs</i> , p. 40.....	43
Fig. 16 - Ponte de Clifton, Bristol, 1859. DOHERTY, C. H. <i>Science builds the bridges</i> . Leicester, Brockhampton Press, 1965, P. 41.....	43
Fig. 17 - Ponte de Brooklyn, EUA, 1883. FITCH, op. cit., p. 159.....	45
Fig. 18 - Ponte de São Vicente, São Paulo, 1914. Foto do autor, 1996.....	46
Fig. 19 - Estação da Luz, São Paulo, 1867. COSTA, C., op. cit., p.107.....	50
Fig. 20 - Brooklyn Bridge, foto de Sherril Schell, sem data. Fonte: MELLO, F., op. cit., p. 32.....	57
Fig. 21 - Pont de L'Anglais, 1888. Pintura de Van Gogh. TILBORGH, op. cit., p. 102.....	58
Fig. 22 - O grito, 1895. Edvard Munch. Selo da XXIII Bienal Internacional de São Paulo.....	59
Fig. 23 - Central Railway do Brasil, 1924. Pintura de Tarsila do Amaral. BELLUZZO, op.cit., p. 15.....	62
Fig. 24 - The Firth of Tay Bridge. Desastre em 1879. DOHERTY, op. cit., p. 59.....	66
Fig. 25 - Ponte de Tacoma-Narrows, EUA, 1940. Desenho do autor a partir de foto. In: SMITH, S. <i>The world's great bridges</i> . Nova York: Harper & Brothers, s.d.p.....	66
Fig. 26 - Planta da cidade de Florianópolis, em 1913.....	72
Fig. 27 - Planta da cidade de Florianópolis. Mapa de 1938.....	73
Fig. 28 - Três projetos: definitivo (com barras de olhal), prévio (com cabos de aço) e cantilever (imagem de jornal a República, em 29 de fev. 1926).....	81
Fig. 29 - Barra de olhal (detalhe). Foto do autor.....	80

Fig. 30 - Detalhes da torre da Ponte de Florianópolis. STEINMAN, D.B., A practical treatise on suspension bridge. New York: John Wiley & Sons, 1928, p. 209.....	82
Fig. 31 - Sr. Nicolau (e) e Sr. Cândido (d), em 1997. Foto do autor.....	88
Fig. 32 - Construção da ponte. Arquivo: Paulo Caminha.....	92
Fig. 33 - Serralheiro Sr. D'Alascio com barra de olhal. Foto do autor.....	94
Fig. 34 - Cartão-postal. Arquivo: Paulo Caminha.....	96
Fig. 35 - Elevação da Silver Bridge. Escala da altura aumentada por fator dois. Civil Engineering, July 1971, v. 41, n. 7, p.42.....	99
Fig. 36 - Foto aérea das cabeceiras. Vôo de 7 de agosto de 1978.....	104
Fig. 37 - Engarrafamento sobre a ponte. Foto de jornal.....	106
Fig. 38 - Capa do jornal O Estado, Florianópolis, em 2 de outubro de 1982.....	114
Fig. 39 - Ponte Hercílio Luz. <i>O Q fazer em Floripa</i> , n.3, 28 a 14 abril 1988.....	119
Fig. 40 - Área de risco imediato. Detalhe de foto aérea.....	122
Fig. 41 - Anjo da guarda na ponte. Eurogravura, ref. 94/026.....	124
Fig. 42 - Cartão postal, sem data. Coleção do autor.....	125
Fig. 43 - Cartão postal, sem data. Coleção do autor.....	126
Fig. 44 - Cartaz <i>Jackson Banda</i> , s.d.p. Arte final de A.C.P.....	131
Fig. 45 - Cárceres. Piranesi. Gravura, por volta de 1750. GOMBRICH, <i>Arte e Ilusão</i> . São Paulo: Martins Fontes, 1986, p. 214.....	132
Fig. 46 - Côncavo e convexo. Litografia, 1955, 28 x 33,5 cm. M. C. Escher. Gravura e Desenhos. Köln: Taschen, 1994, p. 56.....	133
Fig. 47 - A ponte de baixo. Foto do autor, 1996.....	134
Fig. 48 - Esquemas de Fayga Ostrower. <i>Universos da arte</i> . Rio de Janeiro: Campus, 1989, p. 288.....	136
Fig. 49 - A Ponte Hercílio Luz, 1930. Óleo s/ tela, 109 x 152 cm. Pintura de Eduardo Dias. Acervo do Museu de Arte de Santa Catarina Tombo 298.....	137
Fig. 50 - Ponte ao entardecer. Foto do autor, 1996.....	139
Fig. 51 - Ponte iluminada. Detalhe de cartaz da XXX Jornada catarinense de debates científicos e estudos médicos, 1996.....	141
Fig. 52 - Fim do ano de 1996. Foto de Eduardo Shiozawa.....	142
Fig. 53 - Ponte Hercílio Luz, sem data. Obra de João Olíbio.....	143
Fig. 54 - Desenho de Bonson. Jornal O Estado.....	143
Fig. 55 - Ponte Hercílio Luz. Bico de pena de Domingos Fossari. <i>Florianópolis de Ontem</i> . Florianópolis: FCC, Portobello, 1987.....	144
Fig. 56 - Anúncio do jornal O Estado, em 10 maio 1956.....	144
Fig. 57 - Capa do livro Em busca de Terra Firme. Desenho de Hassis, 1986.....	145
Fig. 58 - Anúncio do Caixa auxiliar da Ponte Hercílio Luz, 1927.....	145
Fig. 59 - Desenhos da Ponte Hercílio Luz.....	146
Fig. 60 - Desenhos da Ponte Hercílio Luz.....	147

Fig. 61 - Capa do disco Crime Perfeito. Pintura de Maurício Muniz.....	149
Fig. 62 - Foto do jornal O Estado, em 24 abril 1996.....	150
Fig. 63 - Desenho do autor sobre foto.....	150
Fig. 64 - Campanha SOS Ponte, Diário Catarinense, em 13 maio 1995.....	151
Fig. 65 - <i>Memória ameaçada</i> . Arte de André Luiz s/ foto de Daniel Conzi. DC, Florianópolis, em 1996.....	152
Fig. 66 - Desenho de Bonson, Jornal O Estado, 1982.....	154
Fig. 67 - Construção do viaduto insular e o Cemitério Municipal. Arquivo de Paulo Caminha.....	157
Fig. 68 - Casa remanescente da construção da ponte, na cabeceira continental. Foto do autor, 1996.....	158
Fig. 69 - Ponte Hercílio Luz. Pintura de Jone César Araújo, 1995.....	161
Fig. 70 - Melancolia I. Gravura, 1514, 24 x 19 cm. Albrecht Dürer. Os grandes artistas. São Paulo: Nova Cultural, 1991, p. 49.....	162
Fig. 71 - Reforma do viaduto na cabeceira insular, 1997. Foto do autor.....	163

RESUMO

COELHO, Mário César. *Moderna Ponte Velha: Imagem & Memória da Ponte Hercílio Luz*. Florianópolis, 1997. 172 p. Dissertação (Mestrado em História) - Curso de Pós-graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Maria Bernardete Ramos Flores

Defesa: em 16 de outubro de 1997

Elegendo a Ponte Hercílio Luz de Florianópolis como objeto principal de discussão, esta dissertação enfoca a construção de um referencial arquitetônico dentro de um processo dinâmico de intervenções urbanas. O trabalho aborda questões de interpretação da ponte como elemento de passagem, observando-a do ponto de vista da imagem e da memória, dentro do contexto da produção da arquitetura de ferro.

A partir de sua interdição, em janeiro de 1982, a ponte perdeu temporariamente a sua função de passagem para se evidenciar como um monumento, uma imagem. Os efeitos de seu fechamento estão discutidos no que chamamos arquitetura de interdição e no caráter de tensão e expressão que muitas obras, desenhos e reportagens foram produzidas. Construída na década de vinte, é o maior símbolo da arquitetura modernista em Florianópolis. Atualmente, com mais de 70 anos de idade, se mantém como principal referencial coletivo da cidade apesar do seu estado de ruína.

Introdução

ESTABELECENDO PONTES

O modo de ver uma ponte varia conforme se olha, depende do ponto de vista. E também da vivência do observador. Homens práticos enxergam basicamente o lado utilitário que facilita o comércio, o turismo, as relações internacionais. Artistas observam o aspecto plástico, avaliam a cor e a forma como elementos transparentes na paisagem. Historiadores consideram relevantes os fatos acontecidos na época de construção. Engenheiros se interessam pela estrutura e pelo funcionamento. Técnicos analisam os materiais. E segue assim a extensa lista de particularidades que se alternam aos olhos de cada um.

Augusto Vasconcelos. *Calendário da General Motors*, 1992.

A história de cada ponte também inclui uma revelação e iluminação que lembra a vida nos tempos em que foi construída. Conhecer uma ponte é compreender a civilização que a produziu; é compreender o avanço de ciência de um povo; é aprender com os recursos naturais disponíveis; se familiarizar com seus avanços tecnológicos; julgar suas qualidades técnicas e artísticas; estudar suas condições econômicas e seu governo; conhecer seu folclore e religião; viver com ela sua vida social.

STEINMAN, David B. e WATSON, Sara R. *Bridges and their builders*. Nova York: G. P. Putnam'Sons, 1941. p. vii

Muitos capítulos seriam necessários para contar todo o drama desenrolado durante os setenta anos da Ponte Hercílio Luz. Ultimamente ela tem sido constante ponto de pauta em todas as discussões envolvendo a cidade de Florianópolis. Muito se conta e/reconta a cada ano. São histórias da época da construção, de fatos pitorescos, das datas mais importantes, da inauguração à interdição, dos processos de tombamento, dos projetos de recuperação, do medo de que possa cair. Além da ponte ser o cenário de muitos acontecimentos, ela figura em primeiro plano nos postais e imagens da cidade. A Ponte Hercílio Luz é o grande elemento urbano de Florianópolis e um dos mais importantes monumentos de Santa Catarina e do Brasil, tendo inestimável valor simbólico e afetivo para a população. Por sua importância histórica e estética e ainda, como forte elemento simbólico e referencial, a ponte participa

efetivamente na construção de uma identidade da cidade. Passando por transformações ela é hoje uma imagem do cotidiano, seja do universo representacional, seja da percepção visual ambiental.

A ponte de Florianópolis é exemplo de associação da arte e da técnica. Ela é representativa de uma linguagem moderna do que estava sendo produzido nos grandes centros no início do século. As pontes de ferro, particularmente as pênseis, têm um grande apelo visual por sua leveza e plasticidade. São, na grande maioria, constituídas por um sistema que emprega um mínimo de material para um máximo de aproveitamento, como as grandes obras de engenharia do século XIX.

O estudo histórico desta realidade, inclui necessariamente um arsenal interdisciplinar de informações. Há passagens por textos de arte, história, arquitetura, relatórios técnicos, documentos oficiais e as notícias na imprensa. No seminário “O Estudo da História na Formação do Arquiteto”, realizado em 1994, em São Paulo, o historiador Peter Burke, disse o seguinte: “O problema para mim é que a razão fundamental de ser da história cultural é de combater a fragmentação, combater a especialização, fazer ligações, porque temos uma boa história da arte, história da arquitetura, história da filosofia, história das ciências naturais. Não precisamos do historiador cultural se o historiador cultural não fizer essa atividade de ligar as coisas.”¹

É necessário estabelecer pontes, dentro de um contexto técnico-artístico, discutindo diferentes formas de conhecimentos. Além das fontes escritas, como relatórios e

¹ Peter Burke, O que é história cultural?. In: *Revista Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*. Anais do Seminário “O Estudo da História na Formação do Arquiteto.” São Paulo: FAUUSP/FAPESP, 1994, p. 99.

depoimentos, há um universo de representações da ponte, onde várias linguagens expressivas podem estar inter-relacionadas como o desenho, a pintura, a fotografia, a literatura e o cinema. A respeito da ponte são feitos filmes, escritos poemas, crônicas, cartuns. Imagens da ponte aparecem estampadas nos jornais e nos cenários de inúmeras propagandas e eventos. Ela está expressa visualmente em nosso cotidiano. A narração precisa ser construída através da abundância de imagens que o tema proporciona. Assim, cada tema dos capítulos aqui abordados foram pensados numa cadeia de textos e imagens.

No primeiro capítulo, *Monumentos e Ruínas*, é enfatizada a questão da construção de uma memória influenciada pelas mudanças de um ambiente cotidiano. A cidade é sede de transformações. O desaparecimento de lugares pode provocar perda de referenciais coletivos, perda de memória. Uma das maiores formas de registros vem através do trabalho de muitos artistas, que se dedicam a traçar a “arquitetura perdida.”

Em Florianópolis a Ponte Hercílio Luz mantém relações entre monumento e ruína. O primeiro elemento de ligação geográfica Ilha-Continente, tão importante na época, representando o progresso e a modernidade, perdeu a função fundamental que é o de ser uma passagem. Com mais de setenta anos, encontra-se praticamente em ruínas. Apesar disto, é um lugar diferente de outras ruínas inseridas dentro do contexto urbano. Mesmo fechada, ela tem um grande significado na paisagem, tornando-se representação, símbolo e monumento. O resultado de um afastamento tátil, físico, gerou um olhar exterior. Passou a ser apenas uma ponte para olhar, objeto de pura contemplação. Tornou-se paisagem, memória e imagem da cidade. A ponte acabou se tornando uma ruína da modernidade. Um lugar cada vez mais distante da experiência de passagem. Uma não-ponte.

Atravessar uma ponte pênsil metálica nas proporções da Hercílio Luz é uma experiência inesquecível. As pessoas com mais idade têm na lembrança o barulho do assoalho na passagem dos carros, o barulho do vento e a trepidação da estrutura. Ao mesmo tempo o deslocamento sobre o canal proporciona uma visão panorâmica que se modifica à medida que avançamos numa direção ou outra. Buscamos evidenciar esta experiência da passagem sobre o vão, que foi se perdendo, restando apenas a lembrança e a visualidade. Durante a realização do documentário *Ponte Hercílio Luz: Patrimônio da Humanidade*, dirigido por Zeca Pires em 1996, o Departamento de Estradas de Rodagem de Santa Catarina permitiu acesso à equipe de filmagem. Alguns meses depois ainda frequentei algumas vezes a ponte. Subi em suas torres, descí próximo às sapatas. Andei pela passarela de pedestres com estrado de madeira, pelas treliças, pelos andaimes do viaduto insular, pelo enferrujado tablado central, pela grelha do centro do vão. Foi como um retorno ao passado, quando ainda era possível passar sobre a ponte. Conversei com funcionários, engenheiros, vigias, alguns moradores das cabeceiras.

O segundo capítulo, *Ícones da Modernidade*, insere a ponte de Florianópolis na realidade do uso de novas tecnologias, desenvolvidas, no século passado, principalmente na Europa e Estados Unidos. Procurou-se seguir um fio condutor que colocasse a Ponte Hercílio Luz dentro do contexto técnico e artístico da arquitetura do ferro. No Brasil temos vários exemplos desta arquitetura que foi se incorporando à paisagem, tornando-se símbolo de progresso, de uma cultura de tecnologia avançada. No cenário das grandes exposições internacionais, algumas obras foram consideradas ícones da modernidade, representando parte do processo de industrialização: o Palácio de Cristal, a Torre Eiffel e a Ponte de

Brooklyn. São obras que utilizaram procedimentos construtivos até então não explorados, como a pré-fabricação e as potencialidades do ferro como material estrutural. As estradas de ferro aumentaram a velocidade dos transportes de cargas e passageiros. Surgiram construções com programas inteiramente novos, voltados para as necessidades industriais, os armazéns, silos e as estações. Estas edificações não eram ainda consideradas como arquitetura.

Num cenário eclético, muitas vezes prédios com estrutura de ferro eram revestidos com alvenaria para criar um *estilo histórico*. As obras de engenharia do século XIX marcaram novos paradigmas estéticos, passando a ser consideradas como obras de arte e tornaram-se referência para a posterior embate entre arte e técnica que iria se travar no final do século passado. Alguns movimentos buscaram fazer ressurgir o artesanato, num primeiro momento negando a industrialização, e posteriormente incorporando-a ao processo. O design moderno buscou, nos desenhos dos objetos industriais, unir funcionalidade, fabricação em série, arte e artesanato. Esta tentativa de conciliação teve como referência as experiências da escola da Bauhaus. Arte moderna passou a significar o novo, o inusitado, o escandaloso, principalmente a partir das propostas cubistas e futuristas. Estas tendências européias refletiram no movimento modernista brasileiro, em busca de uma linguagem própria.

Ao mesmo tempo que existe a fé na ciência e na técnica, há o lado do avesso da técnica, sua negatividade, seus perigos, sua durabilidade. Cada inovação tem sua contrapartida. Muitas pontes *modernas* sucumbiram, ocasionando a morte de diversas pessoas (mesmo no período de construção). Além disto as pontes são obras que exigem constante manutenção pelo desgaste material e os riscos de sobrecarga em suas estruturas.

Num outro sentido, por serem elementos vitais de comunicações das cidades, as pontes tornam-se os alvos principais durante os períodos de guerras. A Ponte Hercílio Luz, durante os conflitos da Revolução de 30, foi interditada para impedir o acesso das tropas revolucionárias na Ilha de Santa Catarina.

O terceiro capítulo, *a Ponte da Independência*, trata a Ponte Hercílio Luz como um produto industrial que acabou se transformando num símbolo da modernidade de Florianópolis. Construída entre 1922 e 1926, durante o governo de Hercílio Luz (que acabou falecendo em 1924 sem ver a obra pronta), consolidou a posição da Ilha de Santa Catarina como Capital do Estado, gerando transformações significativas na cidade e região. Nas cidades o processo de urbanização acelerada criou modos de vida até então desconhecidos: o deslumbramento e caos das metrópoles. Muitas cidades brasileiras neste período participaram de um contexto de transformações ocorridas a partir do advento de novas tecnologias. A ponte surgiu num cenário onde a circulação na cidade estava basicamente voltada para o mar. A passagem do Canal do Estreito era feita por lanchas e o porto mantinha características comerciais. Aos poucos, principalmente a partir da construção da ponte, o serviço de lanchas e porto começaram a entrar em declínio. O traçado urbano começou a se modificar, apesar do sistema rodoviário ainda pequeno. A cidade se direcionou para oeste, principalmente a partir do prolongamento de vias centrais. O polo industrial era modesto se comparado com outras cidades do estado no mesmo período, como Blumenau e Joinville.

No quarto capítulo, *Arquitetura da Interdição*, foi focado o objeto de estudo a partir de um olhar: o drama de sua interdição em janeiro de 1982. O desastre da *Silver Bridge*, nos Estados Unidos, em 1967, atingiria diretamente a questão da segurança da Ponte Hercílio Luz, pela semelhança estrutural das duas pontes. Além disto, um relatório do IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, no final de 1981, colocava as possibilidades de colapso da Ponte Hercílio Luz. Pairava no ar o fantasma de uma tragédia.

Na década de 60 e, principalmente 70, a ponte recebeu um aumento significativo do fluxo de veículos. A cidade procurava se voltar para o turismo. A implantação da Universidade Federal de Santa Catarina e outros órgão públicos estatais provocaram um incremento populacional. Apesar da sobrecarga de veículos, a ponte teve seu piso asfaltado para se adaptar às normas de trânsito. Os engarrafamentos constantes e o risco de colapso criaram a necessidade de construção da segunda ligação Ilha-Continente. A ponte Colombo Sales foi inaugurada com a metade das pistas previstas no projeto original, o que causou grandes transtornos em poucos anos. A partir da interdição a Ponte Hercílio Luz foi considerada área de risco. As autoridades buscaram minimizar o problema, principalmente das avenidas sob os viadutos, a partir da “desconexão” dos vãos e posterior “conserto” no cabo de sustentação no alto da torre ilha do lado sul. Nos períodos de interdição de 1982 e da última, em 1991, até os setenta anos de inauguração, são muitas as manchetes de jornais, os temas polêmicos com respeito à segurança, aos custos de projetos e da restauração. Apareceu a questão técnica de segurança: a fissura na barra de olhal, a corrosão, a ferrugem. Junto com o perigo de colapso, surgiu um problema social relativo aos riscos dos usuários do sistema de circulação das cabeceiras, do canal e os moradores próximos. A fé na ponte *maravilha* foi abalada passando a se constituir numa ponte do medo.

Por último, em *Tensão e Expressão*, foram analisadas imagens de pontes expressando ambientes de tensão, em períodos, autores, contextos e técnicas diferentes. Estes trabalhos têm como ligação o sistema de representação em perspectiva, e onde as pontes fazem parte do cenário. As leituras propiciam uma forma de abordagem para a ponte de Florianópolis como um ambiente de tensão e expressão.

A ponte, por sua monumentalidade, símbolo da técnica e da arte, começou a se constituir como tema principal dos cartões-postais. Analisamos as imagens a partir dos diferentes pontos de vistas. Através dos diferentes sistemas de iluminação, mesmo após a interdição, ficou mantido o caráter de representação simbólica. Agora é a ponte da *luz*. A ponte espetáculo. A fonte documental sobre a Ponte Hercílio Luz em forma de imagens é muito ampla, formando uma espécie de caleidoscópio, onde a cada momento se acrescenta nova informação visual.

Os caminhos de leitura desembocaram finalmente no crime perfeito, da imagem da ponte como destruição. A interdição gera um afastamento físico da ponte, que continua a servir a cidade, agora como monumento. Documento do tempo, registro da modernidade. Paradoxalmente o moderno envelheceu. Sua importância atual está em podermos admirá-la, em nos dar referência visual, simbólica, afetiva. Apesar da ponte interditada, continua-se a produzir e reproduzir suas imagens, nem sempre otimistas. Um ambiente isolado no discurso da ordem e do progresso para uma imagem de caos e desolação.

I

MONUMENTOS E RUÍNAS

O monumento pra chamar a atenção de verdade, não pode fazer parte da rua. O monumento tem que atrapalhar.

Mário de Andrade, Os filhos da Candinha.

Os velhos lamentarão a perda do muro em que se recostavam para tomar sol. Os que voltam do trabalho acharão cansativo o caminho sem a sombra do renque de árvores. A casa demolida abala os hábitos familiares e para os vizinhos que a viam há anos aquele canto de rua ganhará uma face estranha ou adversa. Destruída a parte de um bairro onde se prendiam lembranças da infância do seu morador, algo de si morre junto com as paredes ruidas, os jardins cimentados. Mas a tristeza do indivíduo não muda o curso das coisas: só o grupo pode resistir e recompor traços de sua vida passada. (...) quando não há essa resistência coletiva os indivíduos se dispersam e são lançados longe, as raízes partidas.

BOSI, Ecléa. Memória de Velhos: lembranças de velhos. São Paulo: T.A. Queiroz, EDUSP, 1987, p. 370.

UM OLHAR SOBRE A CIDADE : Imagens perdidas



Fig. 01

A abertura do filme “Tão longe, tão perto”, do cineasta alemão Wim Wenders demonstra, na técnica cinematográfica, que podemos reverter visualmente o conceito do que está estático ou móvel, das relações de figura e fundo, a partir do deslocamento no espaço aéreo. O giro em torno do monumento em Berlim², no momento que

² A estátua de bronze da Victory Column (Siegessäule) foi criada pelo escultor Friedrich Drake (1805-1882) em 1873, e está localizada em Tiergarten.

ganha velocidade, nos parece conduzir à imagem de um anjo chegando dos céus sobre a cidade. (Fig.1) É a figura que parece se deslocar, voando sobre o fundo difuso produzido pela velocidade da perspectiva aérea. O objeto tridimensional, a escultura, arquiteturas, a estátua, podem se transformar, dependendo de *onde* se olha, de *como* se olha. O olhar do anjo no cinema é aquele que proporciona o deslocamento aéreo, o flutuar no espaço. “Parece que, nesse mundo de simulacros, onde tudo é artificial, saiu-se em busca dos personagens e histórias que correspondam a essa nova constituição e percepção do espaço e do tempo.(...) Quem, dentre todos os seres, tem a mesma mobilidade da câmera que flutua através desse universo cinético, a mesma imaterialidade de suas criaturas imagéticas? O anjo, é claro, o personagem de nosso tempo”.³

A Ponte Hercílio Luz oferece para um usuário em velocidade, que se desloca nas suas imediações, uma série de diferentes pontos de vistas. Determinadas trajetórias podem compor uma imagem sequencial, animada, com aproximações e afastamentos. São imagens cinéticas. Nos cartões-postais mais recentes um dos destaques é a vistas aéreas que vão possibilitar uma visão em torno da ponte de uma baía à outra.(Fig. 2)

Nos espaços aéreos da cidade, sentados sobre os monumentos e arranha-céus, eles meditam sobre a condição humana. O olhar do anjo privilegia a visão. Eles se fascinam com a chuva e o tempo dos relógios. Eles não tocam os objetos, não sentem cheiro, não têm conflitos. Observam cenas cotidianas com a pureza do olhar da criança, do velho contador de histórias, do estrangeiro que chega e vê coisas que as pessoas do lugar já não podem mais ver.

³ PEIXOTO, Nelson. *O olhar do estrangeiro*. In: NOVAES, Adauto. (Org.). *O Olhar*. São Paulo: Cia de Letras, 1988, p. 363.

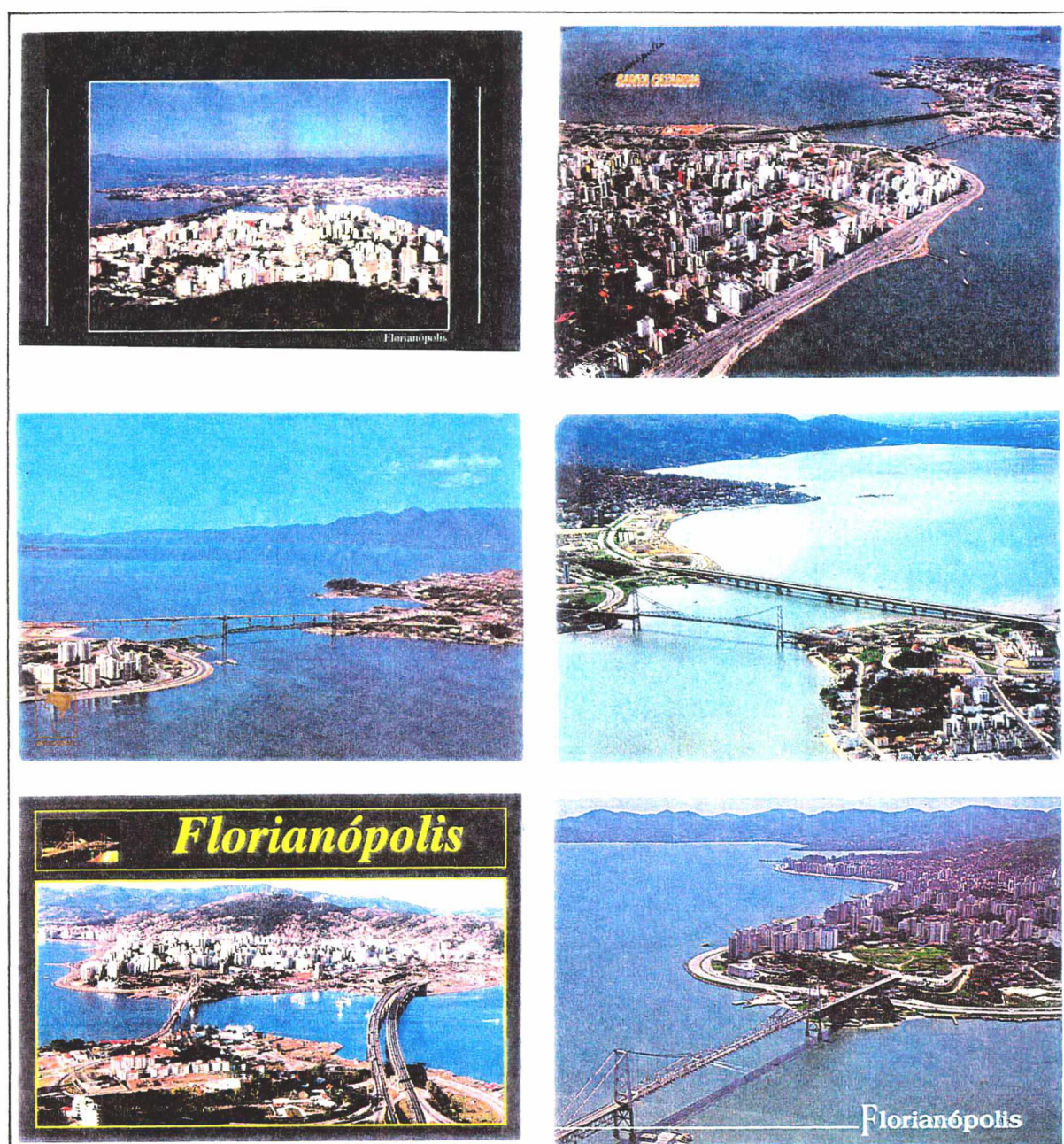


Fig. 02

Como um estrangeiro constrói a imagem de uma nova cidade? O olhar do estrangeiro é o daquele que retorna ou vai partir, que percorre paisagens desconhecidas. Num lugar estranho, começamos a nos familiarizar a partir do local onde estamos instalados, seja um quarto de hotel, ou a casa de alguém. Nossa teia de relações físicas e sociais é que vai fazer com que pouco a pouco possamos “conhecer” um lugar.

Cada vez menos pode-se conhecer as cidades com crescimento desmesurado, a não ser por seus pequenos trechos, seus fragmentos; seus pedaços tornam-se uma realidade impossível de ser abarcada em suas manifestações e transformações no dia-a-dia. Sobre o ambiente urbano, Kevin Lynch descreve que “no processo de orientação, o elo estratégico é a imagem do meio ambiente, a imagem mental generalizada do mundo exterior que o indivíduo retém. Esta imagem é o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada e ela está habituada a interpretar informações e comandar ações.”⁴

A cidade tem uma multiplicidade de usuários, de diferentes classes sociais, origens diversas, que elaboram mapas mentais para se orientar espacialmente em seus deslocamentos. Imaginar objetos é uma forma de pensamento, um processo de raciocínio visual. As formas de visualização são diferenciadas entre as pessoas. Uma das características do cérebro humano é o pensamento com sua faculdade de auto-organização. Para demonstrar a materialidade das imagens mentais foram realizados testes como o de rotação no espaço tridimensional, no qual o indivíduo “faz rodar mentalmente uma representação do objeto, uma imagem mental, que funciona como se possuísse uma rigidez física e mesmo uma velocidade de rotação mensurável.”⁵ O cérebro funciona como um “simulador”, podendo prever acontecimentos num certo decurso de tempo. Procura-se demonstrar a capacidade de imaginação com proporções e limites, onde as pessoas relatam que tiveram de efetuar um *zoom* para poder examinar pormenores das imagens. A percepção global agrupa o conjunto de características dos objetos, resultando na mobilização simultânea de várias áreas do cérebro, envolvendo numerosos mapas mentais.

⁴ LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1982, p. 14.

⁵ CHANGEAUX, J. *O homem neuronal*. São Paulo: Don Quixote, 1986, p. 10.

Estas imagens são distintas da sensação ou percepção, ocorrendo mesmo sem a presença do objeto. São imagens da memória.

É possível “localizar-se” mentalmente durante um trajeto a partir da direção das ruas, sinalizações, pontos de parada, fachadas, agrupamentos e vazios urbanos. São imagens descontínuas e fragmentadas nos roteiros coletivos. No transporte coletivo o roteiro já está previamente delineado. Ao repetir as trajetórias de um destino ao outro, adquirimos um hábito de leitura. Na percepção ambiental urbana é importante a forma de deslocamento. O carro já determina uma outra visão devido a uma maior velocidade no e opções de trajetos. A paisagem que antes era tridimensional, se “planifica”, como se fosse uma tela. Andando a pé nosso contato com a paisagem, e também com as pessoas, é maior: “Tal como se projeta os fotogramas de um filme a um certo ritmo, as cenas urbanas têm de passar rapidamente pelos olhos do observador. Para quem está de automóvel, as construções e a paisagem passam tão rápidos que não se pode ver mais os detalhes. Só as grandes formas é que são notadas. É a velocidade que determina as modalidades da observação.”⁶

Para melhor conhecermos uma cidade pode ser interessante, e talvez até necessário, nos perdermos, mas amarrados a alguma referência possível: uma linha de ônibus, uma estação de metrô, uma edificação ou monumento importante. Ou ainda, como no labirinto de Minotauro, deixarmos pistas pelos lugares em que vamos passando - a linha de uma teia. Assim “perdidos”, podemos entrar por ruas desconhecidas e estranhas, em becos sem saída e passarmos num mesmo lugar várias vezes, andar em círculos. Perder-se não no sentido do pavor e do medo, como diz Kevin Lynch:

⁶ PEIXOTO, Nelson. *Cenários em Ruínas: a realidade imaginária contemporânea*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 120.

Para a maior parte das pessoas da cidade moderna, perder-se totalmente dentro dela é, talvez, uma experiência rara. Somos apoiados pela presença de outros e por planos especiais de orientação: mapas, nomes de ruas, sinais de rota, cartazes de auto carros. Mas permitamos que o dissabor da desorientação suceda uma vez e a sensação de ansiedade e terror que o acompanha revelam-nos como tudo isto está ligado ao nosso equilíbrio e bem-estar. A própria palavra “perdido”, na nossa língua, significa muito mais do que a incerteza geográfica, acumulam-se nela cargas de extrema desventura.⁷

Podemos construir ao longo do tempo uma memória de usos e representações. O sujeito que habita um lugar está, de certa forma, enraizado, impregnado de memórias. A memória é construída historicamente através do que as pessoas falam e escrevem, nas construções, nos monumentos, nos museus, nos espaços cotidianos, nos lugares em que habitam, numa lenta sedimentação. A cidade é a fonte de inúmeras imagens sedimentadas em diversos níveis da nossa memória:

Cada um de nós, em seus itinerários urbanos diários, deixa trabalhar a memória e a imaginação: anota as mínimas mudanças, a nova pintura de uma fachada, o novo letreiro de uma loja; curioso com as mudanças em andamento, olhará pelas frestas de um tapume para ver o que estão fazendo do outro lado; imagina e, portanto, de certa forma projeta, que aquele velho casebre será substituído por um edifício decente, que aquela rua demasiado estreita será alargada, que o trânsito será mais disciplinado ou até mesmo proibido naquele determinado ponto da cidade; lembra-se de como era aquela rua quando, menino, a percorria para ir à escola ou quando, mais tarde, por ela passeava com a namorada; ou o famoso incêndio, o crime de que falaram todos os jornais etc.⁸

A partir do hábito de determinados trajetos, os “passageiros” urbanos percebem o ambiente, numa absorção de certa forma distraída das paisagens. A arquitetura seria assim como o protótipo de uma obra de arte apreendida desatentamente.⁹ A forma de percebermos os objetos vai se alterando na medida em que vamos nos acostumando a eles e adquirindo hábitos. A resistência às mudanças da paisagem nos trajetos cotidianos pode ser maior no

⁷ LYNCH, op. cit., p. 14.

⁸ ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como História da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1992, p. 232-3.

⁹ BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas: magia e técnica*. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 193.

caso da *importância* dada a uma edificação ou monumento. Lugares desaparecidos muitas vezes podem fazer com que as pessoas se sintam impotentes diante do espaço que habitam.

Em *Asas do Desejo* de Wim Wenders, há a figura de um narrador. Ele é o último contador de histórias. Retorna aos lugares que não mais existem, para trazer à lembrança o que antes tinha vida e significado, e que hoje é um lugar desolado e sem identidade. Na praça, que mais parece um imenso terreno baldio cercado por avenidas, o contador de histórias senta-se sobre uma antiga poltrona - um objeto abandonado, e cochila. Cochilar significa entrar num estado de semi-vigília em que fica mais fácil fluírem as sensações, a memória do sonho, a evocação e o devaneio. É justamente aí, perdido neste lugar sem a antiga identidade ou identidade nenhuma, a não ser a desolação, e com o trânsito veloz das avenidas e as construções anônimas, que um anjo o acompanha. Na biblioteca o contador de histórias revê imagens do que já foi, e se pergunta se há alguma razão para continuar existindo. Na velhice, as imagens de um tempo que resta, ainda que fragmentado, dão algum sentido à paisagem. Entre os que mais sofrem com as transformações provavelmente estão os velhos. Certa vez, ao comentar sobre a sensação de uma implosão de um prédio antigo em São Paulo, uma velhinha respondeu ao repórter: “- É como um pedaço da gente que morre!!” Paisagens que tinham significado especial para eles, geralmente estão desaparecendo. Podemos nos dar conta disto apenas observando, rememorando as transformações ocorridas em trajetos cotidianos.

Nos trabalhos sobre memória social é destacada a importância da influência do ambiente físico com a realidade existencial dos indivíduos, levantando os perigos das modificações bruscas do ambiente físico: “Um outro habitante, para quem esses velhos muros, essas casas decrepitas, essas passagens escuras e essas ruas sem saída, faziam parte

de seu pequeno universo, e cujas lembranças se ligam a essas imagens, agora apagadas para sempre, sente que toda uma parte de si mesmo está morta com essas coisas e lamenta que elas não tenham durado, pelo menos tanto tempo quanto lhe resta para viver.”¹⁰

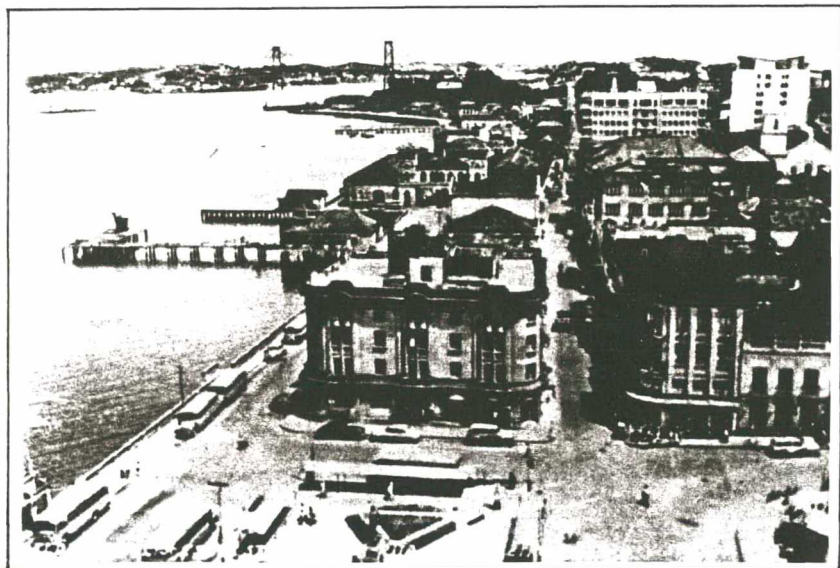


Fig. 03

O ambiente humano está relacionado com uma historicidade, com uma cultura formada nos hábitos de uma comunidade e em lugares que levam as marcas do usuário, nas praças, nas

ruas, no interior das casas. Ecléa Bosi, em *Memória de Velhos*, alerta para a importância não só dos grandes referenciais, mas até de certos detalhes dos caminhos. Na percepção do seu ambiente cotidiano, alguns habitantes podem se mostrar sensíveis ao desaparecimento de uma rua, de um prédio, de uma casa, lugares que têm algum sentido para eles.

Como trabalhar a questão dos habitantes com as constantes mudanças, das imagens perdidas, dos lugares que não existem mais? Deveria ser uma preocupação constante, o problema do impacto ao usuário causado pelas transformações na paisagem, já que referências importantes vão desaparecendo rapidamente. (Fig. 3) O discurso da preservação da memória urbana arquitetônica normalmente é feito somente dos lugares que são considerados como de valor, que “merecem” registro, ou mesmo tombamento. São os casos

¹⁰ HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990. (1ª ed., 1950 e 2ª ed., 1968), p. 137.

especiais a salvo de uma demolição geral. “Mas o que tem valor? Responde-se, em geral: valor estético ou valor histórico, ou um ou outro juntos. A resposta parece óbvia. No entanto, não é, e nem mesmo é certa, tanto assim que inúmeras coisas foram destruídas no passado, como não tendo valor histórico-estético, e que hoje lamentamos a perda de incomparáveis valores histórico-estéticos.”¹¹

Quantos choram hoje, por exemplo, a perda do Miramar (1928-1974),¹² durante a construção do Aterro da Baía Sul, e que participavam de um discurso ufanista, na década de 70, de *botar abaixo* indiscriminadamente tudo o que representava o velho, o antigo, o decadente? A perda deste lugar parece o trauma de uma referência coletiva apagada do mapa. É a nostalgia de uma imagem perdida, de um momento simbólico significativo da relação da cidade com o mar.

O aterro destruiu o convívio cotidiano com o mar junto à praça e às ruas do centro, antes com suas balaustradas típicas e trapiches, afastando a paisagem da baía e das montanhas para longe. Introduziu-se no cotidiano da vida urbana, como um marco pretensioso da modernização, apagando os vestígios da fase portuária. A persistência desta lembrança na memória dos cidadãos, embora sutil, bloqueia a definição de uma destinação mais significativa e de um uso efetivo a este vazio urbano. Ficou, a nostalgia do mar próximo, evidenciada claramente na tentativa de reconstruir o Miramar como edificação de significado simbólico e evocativo desse fato.¹³

Assim, foi proposta a “reconstrução” do Miramar através de um concurso público de arquitetura, como se houvesse a possibilidade de trazer o passado de volta, e a cidade pudesse se redimir da culpa da demolição de um patrimônio desvalorizado na época. É preciso recompor imagens perdidas, não apenas como simulacro ou retorno ao passado. O

¹¹ ARGAN, op. cit., p. 237.

¹² Bar Miramar, antigo trapiche municipal construído em 28 de setembro de 1928, e que foi demolido com as obras do Aterro da Baía Sul em 24 de outubro de 1974.

¹³ VAZ, Nelson Popini. *O centro histórico de Florianópolis: O espaço público do ritual*. Florianópolis: Ed. da UFSC: FCC, 1991, p. 70.

tempo presente, seus usos, que muitas vezes não coincidem com as “normas” de ocupação previstas, também devem ser levados em conta. A cada momento estão sendo destruídas edificações que dificilmente permanecem com alguma forma de registro, com exceção da metragem quadrada e número na rua. Não há fachada, plantas, alguma característica específica, moradores. A cidade perde seus recantos, e nem sempre podemos questionar: a memória social é realmente coletivizada para a população? As pessoas têm acesso à informação histórico-cultural, dentro de uma perspectiva de educação ambiental - possibilitando uma postura crítica, sobretudo no que se refere às apropriações de lugares? Realizar leituras de impacto ambiental nos casos de implosões, demolições de casarios, loteamentos, patrimônios naturais, enfim, de lugares que tenham alguma importância paisagística e memória de certos grupos. Ouvir a opinião, registrar processos de destruição, documentar através de fotografias, de projetos históricos, é dar importância ao cidadão e à sua memória, mesmo nos casos em que as mudanças sejam um fato consumado, uma medida irremediável.

Há um grupo de incansáveis artistas que há muito tempo se dedica a um registro notável da memória arquitetônica de Florianópolis. Mesmo de bens não-tombados. Pessoas que vivenciaram a antiga cidade e percebem os processos de transformação, procurando de alguma forma manter as imagens na memória através da pintura. Alguns expressaram o centro da cidade mais ligado a um cotidiano marítimo. A vista da cidade debruçada sobre o mar, procurava então incluir a Ponte Hercílio Luz, como um dos elementos essenciais do cenário urbano. Como elemento principal ou apenas de fundo, criava a justa profundidade espacial. Na pintura, as linguagens arquitetônicas completamente diferenciadas se conciliam: o casario colonial e o porto, junto com a grande estrutura metálica.

O pintor Aldo Beck, nascido em 1919, na cidade de Florianópolis, possui um trabalho meticuloso sobre o cenário da cidade, onde transparecem os costumes populares e os acontecimentos do início do século. Sua pintura panorâmica acompanha as transformações na paisagem do centro do cidade desde o período de fundação. É uma pintura em movimento, de um cenário em constante mutação, utilizando a pesquisa fotográfica para retratar em detalhes uma arquitetura que persiste na memória de poucos. Ele pinta a partir dos trapiches, dos barcos no Rita Maria, olhando para a ponte. O ponto de vista é ainda possível de ser captado, mas onde antes era um porto, agora é uma área aterrada.

De uma vista aérea olhando do centro histórico para a ponte, ele transporta as cores do



tempo.(Fig. 4) Nas palavras de Gelcy José Coelho, o Peninha, “Não se perca na cidade. Perca-se na saudade de um sonho. A cidade, o povo desta terra deve

Fig. 04

muito ao artista sereno, repleto de paz de espírito, que ao seu modo reconstrói o extinto, ferindo nossos olhos com saudade, frustrações e a terrível sensação de impotência frente aos destroços da memória histórica e artística.”¹⁴

¹⁴ COELHO, Gelcy José. *Acervo do Artista Plástico Aldo Beck*. Florianópolis, 1989. Catálogo de exposição.

Martinho de Haro (1907-1985) enuncia a ponte junto ao porto (Fig. 5), ao cais, à cerâmica, ao povo que circula na orla marítima, com as cores vivas modernistas. Em sua obra a ponte está incorporada na paisagem da cidade *velha*, marítima, convivendo ainda em harmonia com o cenário dos barcos, dos pescadores, dos trapiches e olarias.

*(...)Não se sabe
a arquitetura que sabiamente decompunha,
os sobrados desaparecidos que,
intocados, de novo levantava.
Testemunham profunda dor,
memória,
Rita Maria com os armazéns,
a ponte estrutura de ferro e símbolo,
Hospital de Caridade
com a sombra de Joana de Gusmão,
sim, memória.¹⁵*

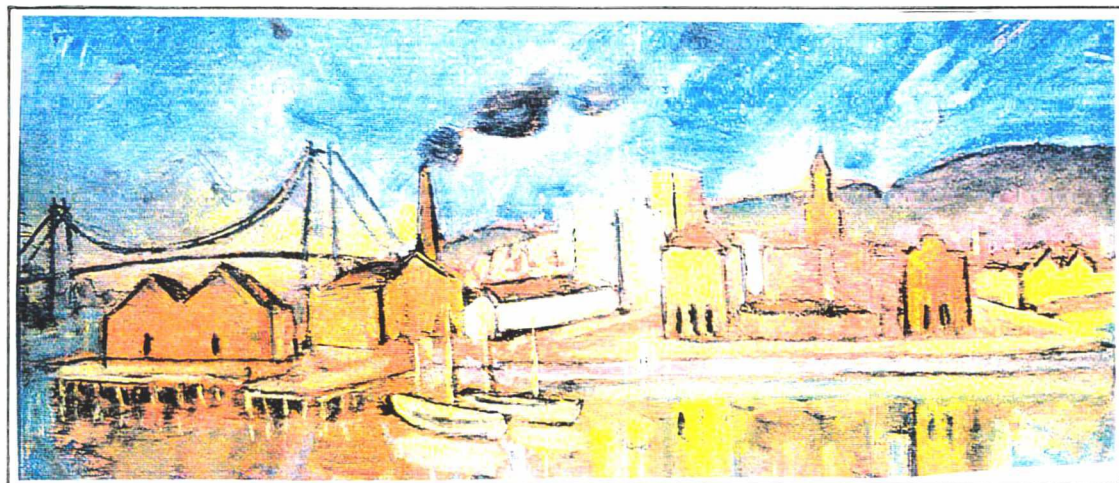


Fig. 05

Aldo Nunes, nascido em 1925, em Florianópolis, é um artista que vai “em busca de uma arquitetura perdida.” Como ele mesmo definiu, em 1980: “Tentei correr contra a máquina do progresso, contra a máquinas demolidoras dos nossos casarões e por que não falar sobre as

¹⁵ HARO, Rodrigo de. Muito além do espaço da tela. In: AYALA, Walmir. *Martinho de Haro*. Rio de Janeiro: Léo Christiano Editorial, 1986, p. 24-25.

conversas com os engenheiros, com os arquitetos no momento em que eles estavam fazendo as primeiras sapatas desses edifícios que hoje agridem nossa paisagem.”¹⁶

Ao retratar a ponte, escolhe pontos de vista, com parte do casario, próximos ao antigo Arataca, aparecendo em primeiro plano. À primeira vista, com a ponte ao fundo, há poucos indícios de atualidade. O lugar poderia ter sido pintado hoje ou anos atrás. Ao mesmo tempo, em muitos trabalhos as figuras humanas desaparecem do cenário, antigo ou moderno. É uma forma de manifestação, como diz o historiador Carlos Humberto Corrêa, em que

deve ser notada, a ausência quase que total de figuras humanas que, para tantos outros artistas superpõe-se à paisagem, para Aldo ela desaparece e não atrapalha a cena representada. Esta ausência de figuras humanas dá aos pequenos trabalhos, em dimensão física, uma maior estaticidade e qualidade superior no ambiente de futura destruição ambiental como que prevista pelo artista. É uma cidade sem habitantes, onde o homem desaparece intencionalmente da paisagem que irá destruir e, por isto, para o artista, ele não merece estar incluído na cena escolhida.¹⁷

Estes artistas, citados brevemente aqui e ao longo do trabalho, cada um com sua forma específica de representação, retrataram as mudanças na cidade, transportando-nos para um outro cenário do qual hoje restam apenas vestígios. É uma forte de lutar contra um processo muito acelerado de constante destruir e construir. No final de uma nota Marshall Berman diz o seguinte: “Levando em conta a rapidez e a brutalidade do desenvolvimento capitalista, a verdadeira surpresa não está no quanto de nossa herança arquitetônica foi destruído, mas no fato de que alguma coisa chegou a ser preservada.”¹⁸ E a cidade vai perdendo sua memória, os seus registros. Agora, a ponte como obra moderna, é parte do cenário ameaçado.

¹⁶ NUNES, Aldo. *Aquarelas*. Florianópolis, 1997. Catálogo de exposição.

¹⁷ CORRÊA, Carlos Humberto. In: NUNES, Aldo. *Aquarelas*. Centro Integrado de Cultura, Florianópolis. Catálogo da exposição, 1997.

¹⁸ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Cia de Letras, 1986, p. 98.

RUÍNAS URBANAS

De todos os prédios, o que mais gosto são as ruínas.
É a ruína que dá sentido à cidade.

Paulo Leminsky, Jornal de Curitiba.

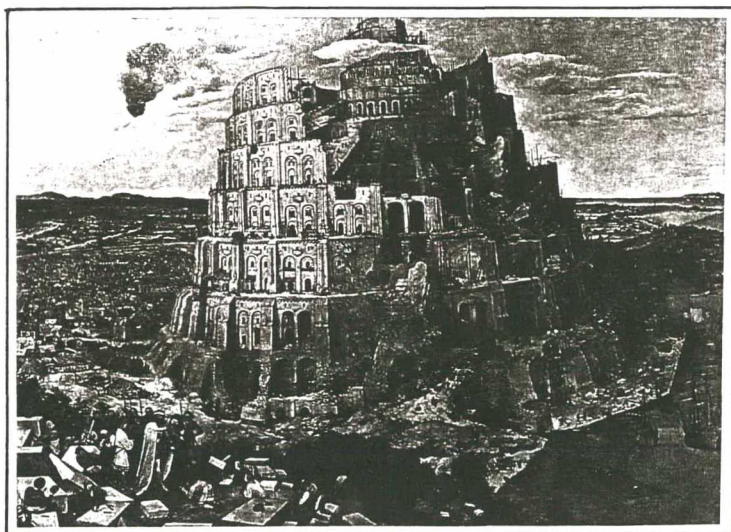


Fig. 06

confusão da linguagem está expressa num emblema arquitetônico. A Torre de Babel (Fig. 6) é o símbolo de uma construção inacabada, a representação de uma ruína urbana muitas vezes retratada de uma forma fascinante.

O lugar da cidade é um lugar em transformação, espaço fragmentado e multifacetado ao qual o indivíduo tem de estar constantemente se adaptando às novas mudanças, nem sempre assimiláveis. Neste processo urbano parece não ter grande importância a conservação de uma cultura arquitetônica fundada na memória de seus habitantes.

O espaço contemporâneo, dentro da realidade florianopolitana, se caracteriza por um constante processo de fazer e refazer, uma dialética entre destruição e construção. Em muitas cidades, não cansamos de nos deparar com construções que ficam apenas na fachada,

A cidade moderna possui um processo dinâmico de um constante construir e destruir. Entendida como um sistema de comunicação, sua linguagem básica ou discurso é o fragmento, a mistura de tempos e estilos. A origem da diversidade e a

esquecidas, uma casca à espera de vir abaixo: lugares provisórios, efêmeros, fantasmagóricos, como nos velhos filmes de faroeste, são os cenários em ruínas.

A parede exterior de um edifício até há pouco colado a outro permanece como o indício daquele que foi demolido. Traz as marcas das escadas, das divisões dos quartos e dos armários da construção que se erguia ao seu lado. Estes restos se converteram numa evidência de algo que não está mais lá, de algo que só permanece como ausência, imagens de lugares do passado que não existem mais, que não podem mais ser representados.¹⁹

Algumas construções deterioradas são bastante perenes, quase *permanentes*, incorporando-se à paisagem. Lugares em processo de demolição, casarios entregues às intempéries, lugares interditados, fragmentos arquitetônicos, restos de paredes, fazendo parte do cotidiano da cidade. Lugares que não têm uso efetivo ao qual foram destinados, transformados pelos usuários que subvertem funções. Lugares abandonados e que vão deixar de existir pelas tendências urbanas de ocupação territorial.

A população geralmente assiste às demolições sumárias. De um dia para outro, ou em poucas semanas, muitas construções antigas são demolidas numa rapidez sensacional. Geralmente se transformam em estacionamentos, outros viram terrenos baldios, e como cidadãos, nos perguntamos, por que tanta pressa?

Foi o caso da implosão do prédio da Caixa Econômica Federal,²⁰ na Praça XV, em Florianópolis, em 5 de agosto de 1990: a destruição como um espetáculo com quatro segundos de duração.(Fig. 7) Em litígio por ter atingido uma construção vizinha, o lugar continua sem ocupação. É um cenário em ruínas na praça central, onde a parede do casario expõe sua materialidade em decomposição. Permanecerá provisório por meses, anos, quem sabe?

¹⁹ PEIXOTO, *Cenários em ruínas*, p. 169.

²⁰ O Hotel La Porta foi construído em 1932, passando a abrigar uma agência da CFF, irônicamente chamada Miramar, que foi demolido.

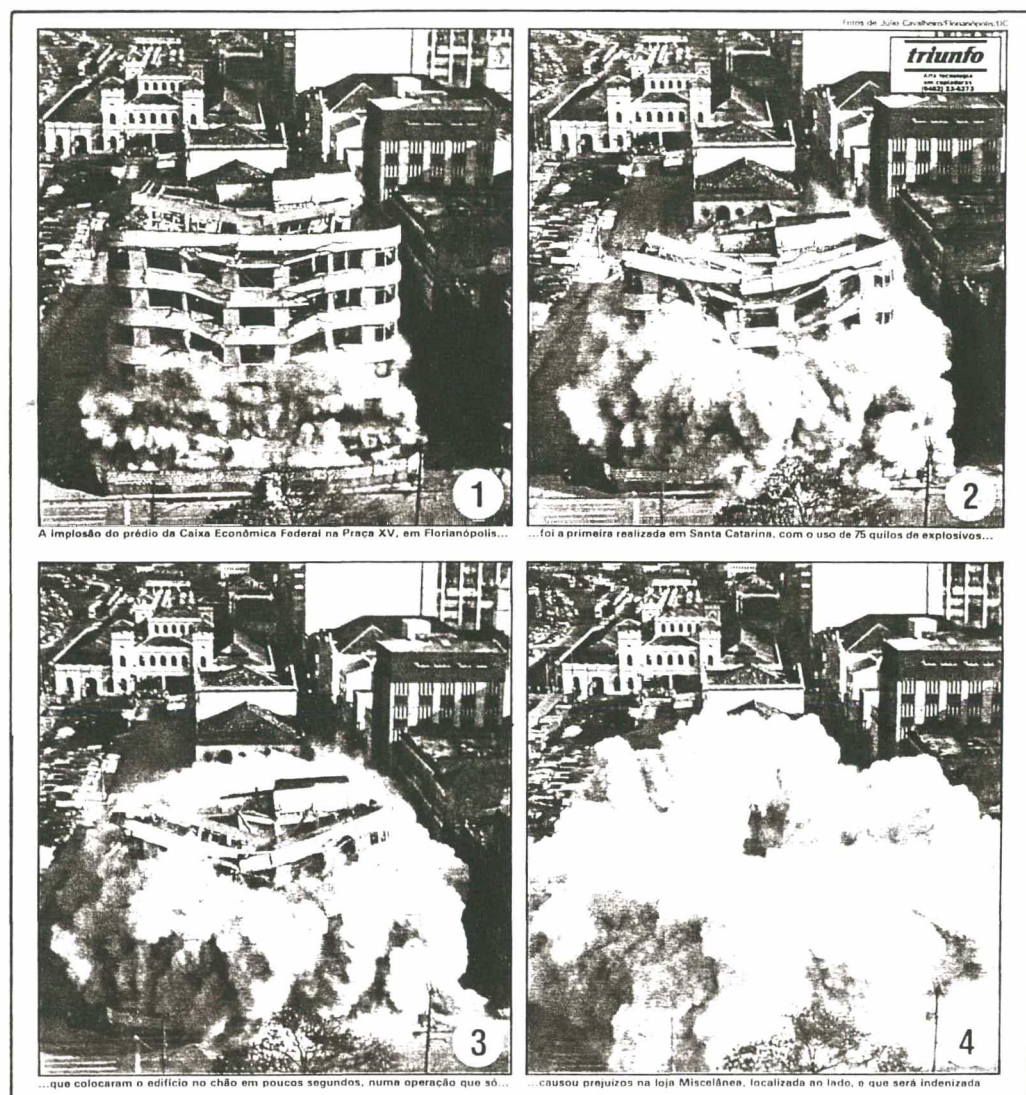


Fig. 07

Podemos eleger entre os objetos urbanos modelos que se encaixam em determinadas categorias. Alguns lugares aos quais podemos estar acostumados, e que podem parecer estranhos, como as ruínas urbanas. As pessoas têm necessidade de dar uma estrutura significativa aos objetos do mundo cotidiano, apreendendo-os e traduzindo-os para uma linguagem conhecida. No imaginário coletivo, as ruínas estão relacionadas ao lugar do medo e do perigo, da marginalidade e da depravação.

A linguagem dos fragmentos pode conter uma visão romântica da realidade. Há o aspecto lúdico da ruína como o lugar que propicia a solidão e o devaneio, remetendo ao passado. Relacionando o termo com o sobrenatural entramos no tema da morte, casas “mal-assombradas”, ao lado obscuro dos escombros. Encontramos exemplos na literatura, filmes, jornais, histórias em quadrinhos.

Os lugares desertos e abandonados são como os locais de um crime. Estão frequentemente ligados à prática criminosa e aos atos ilícitos, como é o caso da Ponta do Coral.²¹ Contrastando com o ambiente à sua volta, é um lugar construído pela desolação, a marginalização e o anonimato. A polícia recomendava às mulheres que tomassem cuidado com o tarado da Ponta do Coral que atacava vítimas que faziam cooper naquela região.²² Alguém escreveu nas paredes das ruínas: “Não destrua este lugar!”

Por outro lado, além dos aspectos de preservação, temos que lidar constantemente com a transição dos lugares sendo adaptados às suas novas funções, seja na dimensão de um lote, um bairro ou da própria cidade. É preciso encarar o aspecto dinâmico destas transformações, para não cairmos na visão puramente museística ou saudosista do espaço da cidade. A relação da paisagem com a memória é um processo que se faz a cada instante, a cada nova intervenção. A memória possui um caráter de constante movimento, incessante transformação, onde o passado é reconstruído pelo sujeito em seu presente.

Os lugares em transformação vão adquirindo novos usos. É preciso estar atento para estas mudanças, e, em alguns casos até mesmo incorporar os novos sentidos atribuídos à

²¹ Antigo local de abastecimento para embarcações, lavanderia, hoje em ruínas, na Beira-Mar Norte, em Florianópolis

²² “Polícia procura tarado da Ponta do Coral.” O ESTADO, Florianópolis, em jun. 1994.

paisagem. O uso efetivo de um lugar pode subverter as funções anteriormente previstas, modificando os ambientes.

Os centros históricos das cidades são lugares privilegiados, áreas comuns de troca de experiências, impregnados de um passado, com seus referenciais culturais e históricos. São os lugares privilegiados das memórias, pois é neles que se encontram as sedes institucionais, as marcas do assentamento primitivo, as formas originais do urbanismo.²³

A importância da Ponte Hercílio Luz é ainda maior por estar localizada numa área central. É possível imaginar o impacto social que causaria, a notícia de queda da ponte, com toda sua estrutura afundada no mar. Que consequências o seu desaparecimento poderia trazer, além dos transtornos físicos, para a imagem da cidade? Um vazio simbólico, coletivo, que dificilmente poderia ser preenchido.

Nestes últimos quinze anos, a partir de sua interdição, a ponte pode ser categorizada como uma ruína, pelo fato de estar interrompida, em adiantado processo de corrosão, com a ameaça cair com o peso próprio. Apesar disto apresenta aspectos que a distinguem de outros tipos de ruínas presentes na paisagem de Florianópolis. Ela é uma referência visual à nível da percepção ambiental urbana, e também uma imagem com diferentes representações e que incorpora significados simbólicos. Com sua passagem interditada, a ponte torna-se uma espécie de mito do tempo, entre o passado e presente, um mito do moderno. Suas características são diferenciadas, em primeiro lugar, pela função de ponte, lugar de passagem. Isto a torna especial com relação ao seu uso. Uma ponte interditada, não permitindo nem mesmo a passagem de pedestres, é como uma negação de ponte. Em segundo lugar, a ponte

²³ WEISSMANN, M. Notas de palestra do *Congresso Latino Americano sobre a Cultura Arquitetônica e Urbanística: Patrimônio Ambiental Urbano e Qualidade de Vida*. Porto Alegre, 1992

tem uma importância na construção de uma memória da cidade, sendo uma obra de arte e engenharia que remonta à uma época. Por sua plasticidade, continua a ser o principal cartão postal da cidade, o elemento simbólico que mais a identifica.

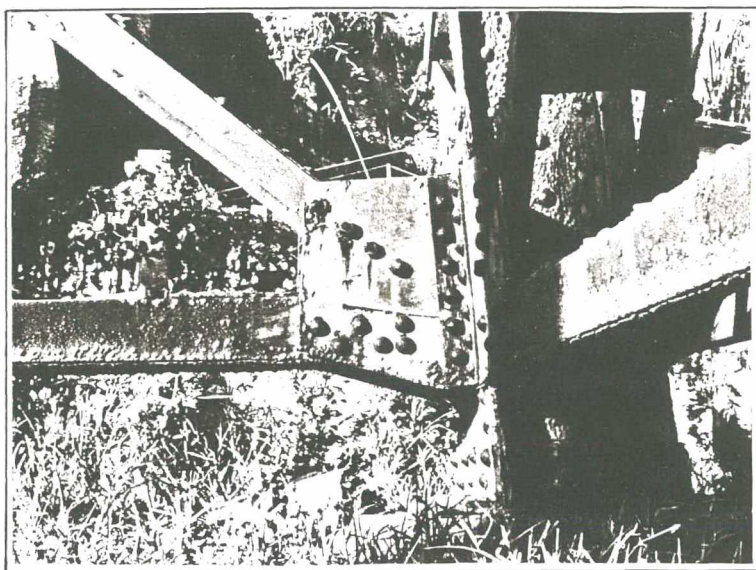


Fig. 08

Até 1996 estava praticamente em completo abandono, correndo o risco de desabar.(Fig. 8) Um ambiente isolado do discurso da ordem e do progresso para uma imagem de caos e desolação. As cabeceiras da ponte são locais

de passagem que causam estranheza pelo seu não-uso temporário, modificando-se de uma forma mais lenta que o resto da cidade, como em compasso de espera. São ambientes desertificados. Nos acostumamos com a ponte fechada, com os trajetos das cabeceiras como circuitos interrompidos. Não teria sido viável manter esta passagem ao menos para pedestres? Em 1981, ao lançar seu livro *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*, a historiadora Djanira Martins de Andrade disse: “se acontecesse qualquer coisa, acho que os órgãos públicos deveriam ter um pouquinho de cuidado de deixá-la só para pedestres, só para visitas.”²⁴ Ao menos isto. Talvez a Ponte Hercílio Luz tivesse sido a opção mais segura do que as passarelas mal iluminadas e incompletas das pontes de concreto, onde até crianças já

²⁴ “A história de uma ponte que tirou Florianópolis do anonimato.” O ESTADO, Florianópolis, 24 nov. 1981.

despencaram. É lícito interromper por tanto tempo, uma passagem usada por mais de cinquenta anos, conquistada a tanto custo e com tanta história?

A ponte permanece como símbolo e monumento, ao mesmo tempo em que aguardamos uma solução técnica e política, adiada ao longo dos anos, devido, principalmente, ao custo da restauração e da manutenção. Uma solução na qual procura-se pesar os vínculos afetivos de uma população com um objeto técnico-artístico. Mas será que uma desmontagem da ponte não seria assistida com tanto entusiasmo quanto foi a implosão do prédio da Caixa Econômica Federal na Praça XV em 1990?

Por seu estado de deterioração e abandono, com mais de setenta anos de inauguração, a ponte transformou-se em uma ruína. Símbolo da modernidade que envelhece. Uma ruína da modernidade exibindo as marcas do tempo. Agora, ela é como uma estrada deserta, um lugar do silêncio, apesar de que sobre ela, de tempos em tempos, se fala, através das imagens, de sua presença física, de seus perigos, de sua história e de seus personagens. Um lugar sobre o qual todos podem contar uma estória, da qual todos os habitantes locais já ouviram falar, um lugar da memória.

A Ponte Hercílio Luz perdeu sua função primeira, não é permitida a passagem. E se não for mais reaberta ao tráfego? Além da importância na formação de uma imagem mental para as pessoas da cidade, a ponte tem uma participação num imaginário produzido por inúmeros setores da sociedade. Ela consegue significar a cidade desempenhando uma função de identidade visual. Com sua forte participação na percepção urbana, torna-se um grande referencial coletivo. É para a maioria da população um objeto familiar, cotidiano, fazendo parte dos acontecimentos da cidade. Para Carneiro a ponte é um “símbolo material e ponto afetivo dos habitantes de Florianópolis”, que ainda “identifica a cidade nas fotos dos

cartões postais, além de ser venerada pelos habitantes.”²⁵ Mesmo interdita deveria ser mantida como monumento, mas por que manter um lugar que perdeu sua função inicial?

Há objetos arquitetônicos que perdem sua função de origem, mas que continuam com uma importância tão pregnante que acabam simbolizando uma cidade inteira. Uma arquitetura deteriorada que se mantém viva por sua força enquanto forma, arquitetura, memória, vestígio de uma época. Algumas imagens conseguem aglutinar, traduzir uma cidade num instante. Basta pensarmos em alguns símbolos conhecidos e suas respectivas cidades: a Torre Eiffel em Paris, a Torre de Pisa, o Coliseu em Roma, a Ponte Hercílio Luz em Florianópolis. São imagens reproduzidas em larga escala nos cartões postais, nos mapas, em placas, e geralmente fazem parte de um itinerário significativo da cidade. São imagens evocativas. Estes objetos simbólicos se tornam as referências principais para os habitantes ou visitantes de um lugar. Na defesa de Giulio Carlo Argan “se conservamos esses monumentos, o fazemos porque esta é uma exigência da nossa cultura, tanto assim que atribuímos a eles um significado completamente diferente daquele para o qual foram construídos.”²⁶ Vamos encontrar inúmeros exemplos de lugares, que, ao mudarem de função, viraram monumentos. O Coliseu é um dos mais belos exemplos, simbolizando a cidade de Roma. Um objeto que permanece, sem sua antiga função, e que identifica uma cidade, como diz este autor:

O Coliseu, por exemplo, é um lugar, um topos, e é um anel de muros com características arquitetônicas determinantes. Do ponto de vista puramente histórico, tem um valor (...) Do ponto de vista estético, se é que ele pode ser separado do ponto de vista histórico, o Coliseu não tem mais nenhum valor: ele está para o que foi a sua forma artística assim como o esqueleto de um animal está para o animal vivo. Entretanto, o Coliseu não é apenas um elemento do valor ou do significado urbano de

²⁵ CARNEIRO, Glauco. *Florianópolis: roteiro da ilha encantada*. São Paulo: MASP: Banco Bandeirantes, 1987, p. 168

²⁶ ARGAN, op. cit., p. 237.

Roma: foi seu símbolo, desde a Idade Média. Às vezes, para representar Roma, tem-se figurado apenas o Coliseu; em todo o caso, não conheço uma representação simbólica de Roma em que falte o Coliseu.²⁷

As pontes, por sua plasticidade, normalmente tornam-se referência na paisagem. Muitas vezes são obras monumentais, situadas próximo aos centros históricos, servindo como uma verdadeira representação visual das cidades, e até mesmo países. Por isso, assim como nos cartões postais, as pontes estão presentes também nos selos:

Como elemento econômico, geográfico, e mesmo histórico de magna projeção, não podia a filatelia ignorá-las. Por essas circunstâncias, aliadas à beleza dos motivos que oferecem aos nossos olhos, estão as pontes magnificamente representadas na filatelia universal. Não são poucos os países do mundo que têm emissões postais representando pontes. Em umas, aparecem elas acidentalmente, embelezando uma vista panorâmica ou uma paisagem. Em outras, porém, estão situadas em primeiro plano, constituindo a própria razão da emissão, comemorando fatos com ela relacionado, pertencendo à classe, segundo a terminologia filatélica, dos comemorativos.²⁸

Uma comissão de festejos, da qual fazia parte a Associação Filatélica de Santa Catarina, procurou, em vão, que fosse emitido um selo comemorativo à Ponte Hercílio Luz. Na época “os responsáveis pelas emissões postais entenderam que o motivo não

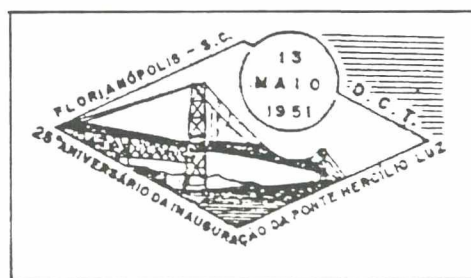


Fig. 09

tinha projeção nacional (...) o máximo que se conseguiu foi a confecção de um carimbo comemorativo obliterador.²⁹ (Fig. 9)

Somente com setenta anos, no final de 1996, e já fechada desde muitos anos, é lançado um selo nacional da Ponte Hercílio Luz, junto com outros importantes monumentos brasileiros: o Congresso Nacional, o Pelourinho, o Monumento ao Ipiranga, e

²⁷ Idem, p. 237.

²⁸ Revista Santa Catarina Filatélica, op cit, p. 4

²⁹ RAMOS, J. C. As pontes na filatelia. In: *Revista Santa Catarina Filatélica*, ano II, n. 7, maio de 1951, p. 5.

um dos exemplos de arquitetura metálica do início do século, o Mercado Ver-o-Peso, no Pará. Com uma economia voltada basicamente para o turismo, a ponte ajuda a manter a imagem de uma cidade histórica, surgindo inevitavelmente nas estampas, nos cartazes, anúncios. Florianópolis se traduz nas imagens da ponte, é o símbolo que *melhor* representa a cidade, sua imagem evocativa, como um *eterno* cartão-postal. Apesar de interditada, ela permanece como percepção e representação, participando ativamente do processo de construção de uma imagem da cidade.

A Ponte Hercílio Luz transformou-se numa ponte do olhar. Resultado de um afastamento físico, sua importância fundamental está em podermos admirá-la, adquiriu a dimensão de um olhar exterior. É um espaço de contemplação. Na reprodução em massa de ver a cidade através das imagens da ponte, esta acaba adquirindo uma importância maior de representação, extrapolando sua função física essencial. A ponte como monumento é um lugar cada vez mais midiaticizado, presente na página do jornal, na propaganda, nas telas dos computadores. E talvez este afastamento tátil seja o que melhor represente parte de nossas relações no mundo contemporâneo do ambiente virtual das telas eletrônicas, de informação das redes instantâneas dos acontecimentos. Há uma redundância de imagens e de representações e, muitas vezes, nos referimos à imagem como se fosse a própria ponte. O simulacro procura eliminar a diferença entre imagem e realidade. A pintura surrealista de René Magritte (1898-1967) nos permite uma paródia “isto não é uma ponte.”

Nestes quinze anos, a partir de 1982, quando foi interditada, a ponte cada vez mais se “desmaterializou”, com sucessivos atos de iniciação ao desaparecimento. Discurso e imagem foram os elementos principais das últimas *comemorações*, que mais pareciam luto - a ponte estava fechada!

PASSAGEM PROIBIDA

No texto comemorativo dos 25 anos da Ponte Hercílio Luz, em 1951, é enfatizado o uso de uma ponte no sentido de facilitar o transporte de pessoas e coisas. Construídas de diferentes formas e materiais, as pontes possuem uma concepção básica de servir de passagem, elemento de ligação entre uma cabeceira à outra. O fundamental é vencer um vão:

Uma ponte, de linhas modernas e majestosas, ou de tipo rústico e absolutamente simples, é sempre um fator de progresso, um elemento que o engenho humano idealizou e construiu para facilitar a sua própria locomoção. Temo-las espalhadas por este grandioso mundo, nos mais variados estilos, para as mais diversas finalidades: de arcos, suspensas, levadiças, ou sobre bóias flutuantes; estas projetando-se sobre rios ou estreitos, aquelas transpondo precipícios imensos; umas dando passagem somente a trens e a veículos pesados, outras servindo apenas ao tráfego pedestre; todas elas, porém, servindo ao mesmo fim, qual seja o de encurtar distâncias, facilitando o transporte de pessoas e de cousas.³⁰

Atravessar uma ponte é o desafio de chegar ao outro lado da cabeceira, mesmo contra as forças da natureza. A percepção ambiental urbana está relacionada a uma leitura não-verbal, uma linguagem descontínua e fragmentada, de ruas com cheiros, sons, cores, pessoas, bares e cafés, praças e igrejas, vegetação, mar, montanha. Além do visual utilizamos o sentido háptico.³¹ Essa leitura ambiental vai além das imagens dos cartões-postais ou representações gráficas espaciais, como os mapas. Com eles podemos ter uma idéia, mesmo que vaga, do que é ou foi a cidade. Consultando os mapas antigos podemos observar a formação urbana de uma cidade, que ruas permaneceram, desapareceram ou

³⁰ *Revista Santa Catarina Filatélica*, op. cit., p. 4.

³¹ “Como sistema perceptivo, o sistema háptico inclui todas aquelas sensações (pressão, calor, frio, dor e cinestesia) em que previamente se havia dividido o sentido do tato e, em consequência, todos aqueles aspectos da percepção sensível que tem que ver com o contato físico, dentro e fora do corpo.” BLOOMER, K. e MOORE, C. *Cuerpo, memoria y arquitectura*. Madrid: H. Blume Ediciones, 1982, p. 47.

foram criadas. É uma forma de registro de época onde podemos nos localizar no tempo e no espaço, passear por ruas e paisagens - ainda que imaginariamente.

Através dos mapas podemos nos orientar espacialmente em uma cidade estranha, percorrendo ruas, bifurcações, percebendo as hierarquias das quadras. Em mapas para turistas, estão sinalizados os pontos marcantes, lugares de referência, locais culturais de exposições, museus, monumentos. Mas será suficiente conhecermos uma parte da cidade, somente a partir da representação dos mapas, das fotos aéreas, dos cartões-postais? É uma pergunta semelhante da fotógrafa Bernardoni diante da paisagem da ponte de Brooklyn:

*Quem conhecerá toda a cidade nas suas entranhas?
Ou nas suas margens? - Ou além das pontes?
A ilha de Manhattan reserva uma emoção em cada fase já configurada pelos postais.
Estar lá.
É preciso estar lá.
É preciso o frio na espinha, o arrepio da sensibilidade, o beliscão tipo “vejo, logo existo”! (...) Vista ou paisagem? é preciso ir até a paisagem. É preciso fazer parte dela.³²*

Cada vez mais a passagem pela Ponte Hercílio Luz vive apenas na lembrança. Acabou se transformando num lugar da memória, de um outro tempo da cidade. Na passagem dos pedestres, a proximidade com a estrutura, assim como a monumentalidade das torres através da paisagem panorâmica, contribuíam para tornar a travessia agradável. A ponte tremia com a passagem dos carros, e até mesmo com o vento. Como a ponte metálica está situada no ponto mais estreito do canal entre as baías norte e sul, fazia parte do cotidiano saber a direção dos ventos, pelas águas calmas ou turvas de uma das baías. O assoalho de madeira deixava entrever o mar, permitindo um contato ao menos visual, mesmo de uma altura de trinta metros. Também, com os pescadores de linha, os barcos de

³² BERNARDONI, Lair Leoni. “Diário de viagem.” A NOTÍCIA, Florianópolis, em 01 jan. 1997.

pesca, as gaivotas. Um poeta, descreveu a sensação do passeio, e uma reflexão, sobre a ponte quando ela foi reaberta temporariamente para pedestres e veículos leves. A travessia gerou um afastamento habitual permitindo a reflexão:

*(...)Da velha Ponte pude descortinar
 não só a cidade,
 tendo como pano de fundo o Morro do Antão,
 mas também as Baías Sul e Norte.
 Uma bela paisagem!
 Eu já a havia visto muitas vezes (...)
 meu espírito olhou a paisagem
 através dos olhos:
 um sentimento de magia e encantamento...(..)³³*

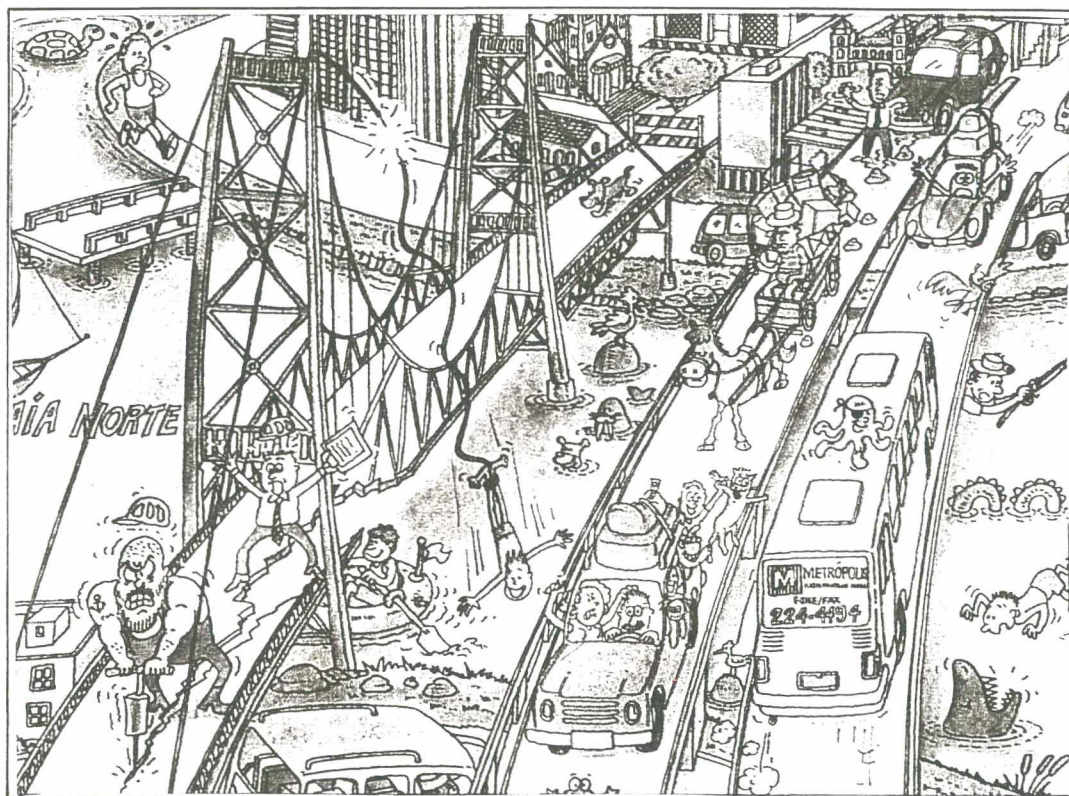


Fig. 10

Na comemoração dos 271 anos de Florianópolis, num encarte de jornal, a ponte fechada aparece sendo “demolidá”, num mapa “animado” de Florianópolis. (Fig. 10).

³³ TREMEL, Edy Leopoldo. *Aprendendo a viver*. Florianópolis: Ed. Academia Catarinense de Letras, 1995, p. 49-50.

Ao mesmo tempo que é uma referência turística, o maior símbolo da cidade é um lugar sem movimento, contrastando com os veículos de turistas nas pontes de concreto.

Assim como na época da construção quando somente o pessoal técnico e os operários tinham acesso neste espaço, atualmente os que penetram o cotidiano da ponte são os vigias e os funcionários de manutenção. São eles os que mais percebem as variações no tempo, o movimento interno e as transformações de uma ponte interdita. Com o fechamento nos últimos anos, a experiência da travessia da população foi se dissipando e produzindo os valores de negação da passagem - uma arquitetura da interdição.(Fig. 11)



Fig. 11

II

ÍCONES DA MODERNIDADE

É difícil determinar ao certo quando foi que esta atitude positiva surgiu pela primeira vez, isto é, quando foi que os projetistas começaram a gostar do aspecto das estruturas de ferro. Somos tentados a afirmar que foi com as pontes de ferro, por causa da atração estética que a sua elasticidade e elegância, que só graças ao ferro são possíveis, exercem sobre nós.

PEVSNER, Nikolaus. *Os pioneiros do desenho moderno: de William Morris a Walter Gropius*. São Paulo: Martins Fontes, 1980, p. 142.

NOVOS CENÁRIOS

Para entender parte do novo cenário técnico-cultural da década de 20, época da construção da Ponte Hercílio Luz em Florianópolis, convém reportar-nos para alguns lugares onde as transformações foram intensas e propiciadas, principalmente por objetos industriais, a partir do uso do ferro e do vidro, que representaram novas formas de pensar a arte e a arquitetura. Uma série de modificações são introduzidas a partir da Revolução Industrial, com relação ao uso dos materiais, aos sistemas construtivos, e os processos de representação dos projetos.³⁴ O canteiro de obras passa a ser racionalizado, os andaimes projetados e o processo de construção documentado fotograficamente. A nova arquitetura, representada em parte pelas modernas pontes de ferro da segunda metade do século passado,

³⁴ “Os materiais tradicionais, pedra, tijolos e telhas, madeira, são trabalhados de modo racional e são distribuídos de maneira mais liberal; a eles, juntam-se novos materiais, tais como o ferro gusa, o vidro e mais tarde o concreto; os progressos da ciência permitem que os materiais sejam empregados de maneira mais conveniente e que sua resistência seja medida; melhora-se o aparelhamento dos canteiros de obras e difunde-se o uso das máquinas de construir; os desenvolvimentos da Geometria permitem que se representem por desenhos, de modo rigoroso e unívoco, todos os aspectos da construção; a instituição das escolas especializadas fornece à sociedade grande número de profissionais treinados; a imprensa e os novos métodos de reprodução gráfica permitem que todas as contribuições sejam prontamente difundidas.” Cf. BENÉVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976, p. 35.

desenvolve-se junto a uma nova forma de representação e documentação visual. A arquitetura propicia a estaticidade necessária para a realização da fotografia: é uma técnica nova para retratar uma paisagem recém composta.

O início do chamado Movimento Moderno começou com as obras de engenharia do século XIX. Muitas destas obras foram polêmicas em seu tempo de construção, por serem puras estruturas, realizadas com um material desmontável, reproduzível, possuindo um caráter de provisoriedade. As arrojadas construções não eram vistas enquanto arquitetura e muito menos obra de arte, no sentido tradicional. Empregavam basicamente o ferro fundido, depois o batido, até chegar ao aço e incluíam as pontes metálicas, de particular interesse para este estudo. Seguiu-se Movimento Artes e Ofícios (*Arts and Crafts*) e o *Art Nouveau* no final do século. As tendências iniciais procuravam se contrapor em parte às mudanças operadas pela Revolução Industrial e ao mesmo tempo uma independência em relação ao passado.

Algumas das grandes obras do século XIX foram erguidas como celebrações da tecnologia nas Exposições Internacionais. Exemplos de potencialidades materiais, dos limites técnicos de uma época, acabaram como ícones modernistas, símbolos de uma nova estética. Para Marshall Berman, o Palácio de Cristal é a “construção mais visionária e ousada de todo o século XIX, apenas a Ponte de Brooklyn e a Torre Eiffel, uma geração mais tarde, fariam frente a sua expressão lírica das potencialidades da era industrial.”³⁵

Construído para a Exposição Universal de Londres, em 1851, o Palácio de Cristal (Fig. 12), foi a primeira edificação pré-fabricada, em ferro fundido, dos tempos modernos.

³⁵ BERMAN, op. cit., p. 225.

Foi projetado e executado por Joseph Paxton (1803-1865), especialista em jardinagem e construtor de estufas. Embora o projeto vencedor do concurso internacional tenha sido o arquiteto Hector Horeau (1801-1872) este, aparentemente, esbarrou nas possibilidades técnicas de execução.³⁶ A proposta de Joseph Paxton, com estrutura pré-fabricada, e componentes standardizados, possibilitava rapidez na execução e desmontagem. A obra com um vão livre aproximado de 500 x 125 metros, levou apenas 10 meses para ser construída, sendo o contrato firmado em 31 de outubro de 1850 e a obra entregue em 1º de maio de 1851.

O Palácio de Cristal foi desmontado e relocado em Sydenham, onde acabou incendiando em 1936. O emprego do ferro na arquitetura foi pensado a partir de questões utilitárias, começando na França em 1780, voltado “especialmente para a construção de teatros à

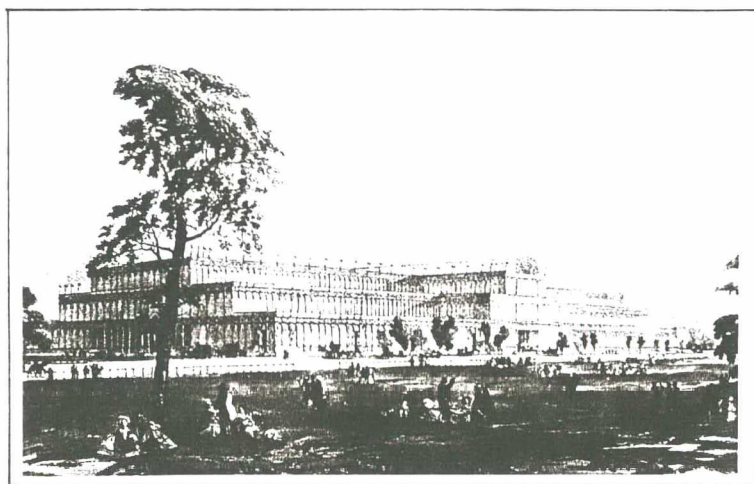


Fig. 12

prova de fogo e, na Inglaterra de 1790, com industriais que, agindo como seus próprios designers, tencionavam construir fábricas também à prova de fogo.”³⁷ Apesar de aparentemente o material diminuir os riscos de fogo, uma réplica construída em Nova York teve o mesmo fim, em 1853.

³⁶ “Ao concurso compareceram 334 projetos, oriundos de dezessete países. Por motivos nunca bem esclarecidos, o prêmio foi entregue a Horeau, mas seu projeto não foi executado.” Cf. GRAEFF, Edgar. *Arte e técnica na formação do arquiteto*. São Paulo: Studio Nobel, 1995, p. 77.

³⁷ PEVSNER, Nikolaus. *Origens da arquitetura moderna e do design*. São Paulo: Martins Fontes, 1981, p. 12.

Os ganhos estéticos da edificação só se comparam com a ruptura estrutural da arquitetura gótica. As delgadas estruturas de ferro suportavam grandes vãos, proporcionando a vedação com lâminas de vidro.³⁸ Alguns relatos atestam a descrição de um olhar que precisava se adaptar a uma nova percepção, que buscava compreender os relacionamentos de distâncias e profundidades, de um lugar de dimensões visuais ainda desconhecidas. A volumetria se torna transparente, obtendo uma luminosidade interior semelhante à do exterior:

Podemos entrever uma delicada rede de linhas sem termos qualquer chave para julgar sua distância do olho ou suas várias dimensões. As paredes laterais estão muito distanciadas para que possam ser abrangidas por um só olhar. Ao invés de correr de uma parede terminal à outra, o olho vagueia por uma perspectiva sem fim que se desvanece no horizonte. Não estamos aptos a afirmar se este edifício ergue-se cem ou mil pés acima de nós, e se o telhado é plano ou é composto por uma sucessão de costelas, porque não existe jogo de luz e sombra que permita a nossos nervos ópticos estimarem as medidas.³⁹

O efeito de perspectiva que se perde no espaço colossal, suportado por estrutura de ferro e vedado com vidros, proporciona a atmosfera de um ambiente singular. Marshall Berman descreve visualmente os efeitos luminosos do Palácio de Cristal comparando-o com uma pintura de Joseph Turner (1775-1851). A estrutura suave e sem peso parece flutuar numa atmosfera de luz e cor. É a imagem de um trem atravessando uma ponte durante uma forte chuva.

Sua cor se alterna entre a do céu, visto através dos vidros transparentes, que cobrem quase todo o volume do edifício, e o azul celeste das suas finas vigas de ferro; essa combinação nos imerge num brilho deslumbrante, que absorve a luz do céu e da água, em dinamismo iluminado. Visualmente, o edifício parece uma pintura tardia de

³⁸ Em 1806 a indústria do vidro era capaz de produzir lâminas de 2,50m x 1,70m. Cf. BENÉVOLO, op. cit., p. 56

³⁹ BUCHER, Lothar. Apud. BENÉVOLO, L. *História da arquitetura moderna*, p. 132. Esta citação aparece de uma forma semelhante em BERMAN, op. cit., p. 227. Como um autor anônimo em VIRILIO, Paul. *O espaço crítico*: e as Perspectivas do Tempo Real. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993, p. 74.

Turner, particularmente *Chuva, Vapor e Velocidade* (1844), que funde a natureza num ambiente dinâmico e vivamente cromado.⁴⁰

Outro monumento em homenagem à indústria na Exposição Internacional de 1889 foi a Torre Eiffel (Fig. 13). Com 300 metros de altura, veio a se tornar o símbolo máximo de Paris. Foi projetada e construída pelo engenheiro francês Gustave Eiffel (1832-1923) que conseguiu este feito graças a aprendizagem da tecnologia do ferro como construtor de pontes. Entre seus maiores desafios está a construção do Viaduto de Garabit (1880-1884), com uma longitude de arco de 165 metros.

Um sistema de elevadores em três plataformas eleva o visitante até o nível superior da torre, em apenas sete minutos, podendo transportar até 2.350 pessoas por hora.⁴¹ Do alto da torre se vislumbra um panorama de Paris, num domínio visual de muitos quilômetros de distância. Entre suas funções, além de transmissão e captação de informação, estava a de observatório, o que facilitou sua permanência após a exposição de 1889.



Fig. 13

Em 1o. de julho de 1913 a Torre Eiffel enviou pela primeira vez um sinal de transmissão em torno do mundo, estabelecendo assim uma rede eletrônica global(...)em agosto de 1914 a Torre captou uma mensagem de radio do exército alemão que avançava para Paris (...) abrigou a primeira estação de rádio civil e, em 1953, a primeira estação de televisão. Contudo, a função da Torre como um laboratório gigante logo foi eclipsada por sua função simbólica como o emblema de Paris(...)De fato, foi o seu próprio vazio de significado que desafiou a imaginação futurista a inventar metáforas extravagantes para preenché-lo...⁴²

⁴⁰ BERMAN, op. cit., p. 225.

⁴¹ GRAEFF, op. cit., p. 110.

⁴² PERLOFF, Marjorie. *O Momento Futurista: Avant-garde, Avant-guerre, e a Linguagem da Ruptura*. São Paulo: Ed. da USP, 1993, p. 349.

Nestes cenários de inovação tecnológica, além de outras formas arquitetônicas, as pontes de ferro tiveram um papel fundamental na transformação da paisagem. A primeira ponte de ferro foi construída por Abraham Darby, o neto, (1750-1789) sobre o Rio Severn, próximo a Coalbrookdale, na Inglaterra, entre 1775 e 1779. (Fig. 14) Seu desenho foi elaborado pelo arquiteto Thomas F. Pritchard junto com John Wilkinson.

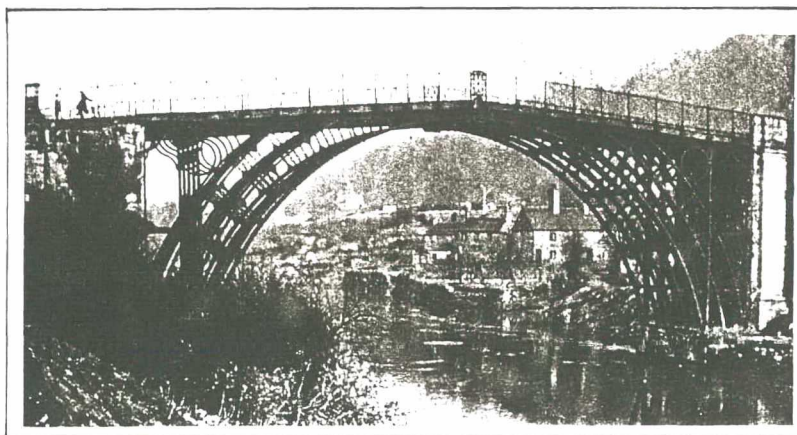


Fig. 14

Inicialmente as pontes metálicas foram construídas a partir da antiga forma, em arco. As antigas pontes em arco eram construídas com materiais que funcionam bem à compressão: as pedras e os tijolos. Os esforços, além de verticais ou horizontais, têm um componente inclinado, que é transmitido à base. Numa passagem de *As Cidades Invisíveis*, Italo Calvino ilustra a potencialidade do material com relação à sua forma, a linguagem ao comportamento estrutural.

Marco Polo descreve uma ponte, pedra por pedra.

- Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? - pergunta Kublai Khan.

- A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra - responde

Marco - , mas pela curva do arco que estas formam.

Kublai Khan permanece em silêncio, refletindo. Depois acrescenta:

- Por que falar das pedras? Só o arco me interessa. Polo responde:

- Sem pedras o arco não existe.⁴³

⁴³ CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo, Schwarcz, 1993, p. 79.

Na América Latina e Caribe a primeira obra metálica “foi uma ponte, realizada pela *Coalbrookdale Company en Spanish Town*, Jamaica em 1807, 30 anos depois da construção, pela mesma companhia e com a mesma técnica, da primeira ponte metálica européia.(...) transpõe em um novo material, o metal, os princípios da arquitetura de pedra, trabalhando unicamente em compressão.”⁴⁴

O emprego do ferro aumenta as possibilidades de construção de grandes pontes, em especial as suspensas, que têm o vão sustentado por um cabo ou corrente. As primeiras pontes pênséis foram construídas com cabos naturais (fibras de cânhamo, couro) ou correntes, que aparecem em antigas gravuras orientais. O peso sobre o piso estica os cabos em tensão, criando um esforço inclinado para dentro. O cabo de sustentação passa sobre o topo das torres e desce para as ancoragens. As torres e as sapatas se apoiam em compressão. As pontes pênséis são as que aparentam ser as mais leves, vencendo grandes vãos com menos uso de material.

As estruturas em tensão têm, sobre as estruturas em compressão, a vantagem da economia de material e o peso. Uma estrutura em tensão está baseada no uso de cabos ou membranas, elementos cuja espessura não é significativa e que portanto consomem relativamente pouco material. (...) graças a sua flexibilidade um cabo pode adaptar-se aos esforços e assim distribuir uniformemente as tensões em toda sua extensão.⁴⁵

Dando início a um novo sistema de construção de pontes, o engenheiro Thomas Telford constrói a ponte suspensa de Menai Straits, na Inglaterra, com um vão principal de 177 metros, em 1819-1825.(Fig. 15)

⁴⁴ PIRSON, Bernard. El sistema Danly en America Latina, e a evolução da arquitetura pré-fabricada. In: CASTRO, José et alli. *Arquitetura de ferro: memória e questionamento*. DERENJI, Jussara (org.). Belém, CEJUP: Universidade Federal do Pará, 1993, p. 72.

⁴⁵ BROECK, Fabricio Vanden e MUÑOZ, Arsenio. *Las estructuras en la naturaleza y en la técnica: conocimientos cualitativos de las estructuras*. México: Universidad Autonoma Metropolitana Azcapotzalco, 1986, p. 23.

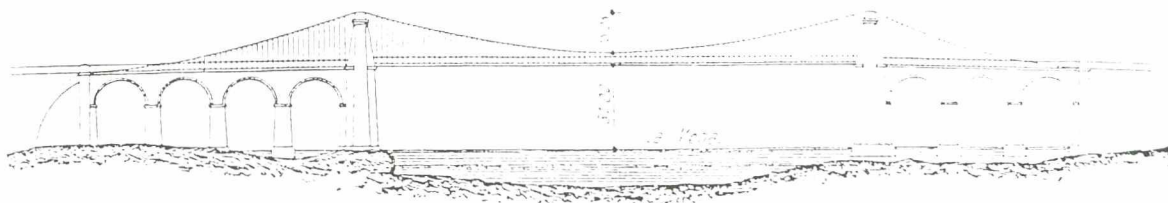


Fig. 15

Em 1829-1831 Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) desenha a Ponte de Clifton, em Bristol, com 210 metros de vão.(Fig. 16) Iniciando a construção em 1836, foi concluída após a morte de Brunel em 1859. É considerada as mais belas entre as primeiras pontes suspensas de ferro.

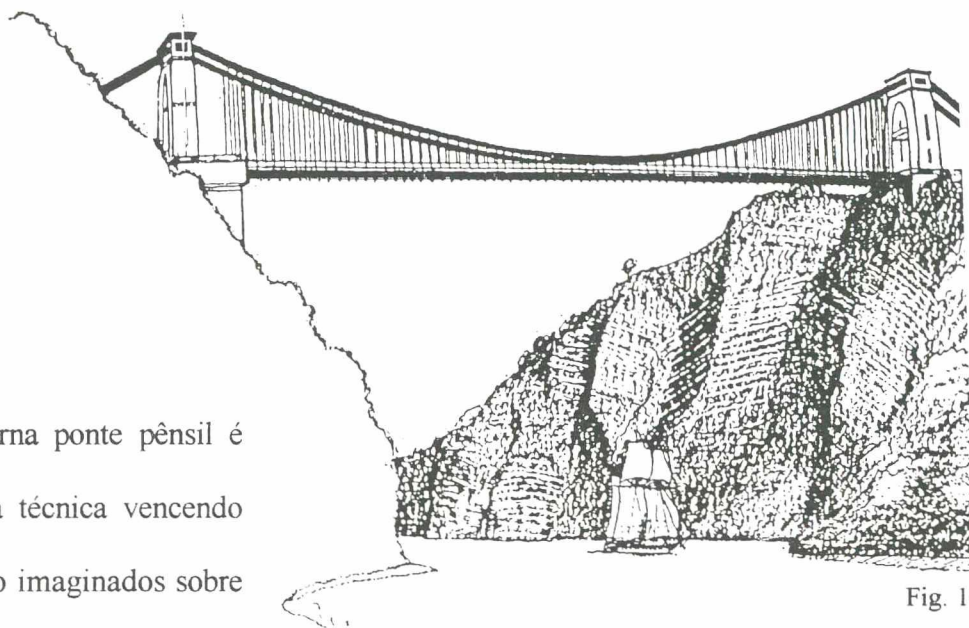


Fig. 16

A moderna ponte pênsil é um estágio da técnica vencendo vãos ainda não imaginados sobre o mar, os abismos e penhascos.

Os desafios cada vez maiores são representados não apenas pelas imensas cargas que suportam, fixas e móveis, cargas de impacto e peso próprio, como também pela exposição aos elementos naturais: a força dos ventos e das águas, o empuxo das correntezas, as dilatações térmicas. Simbolicamente as pontes de ferro, além de servirem de passagem, significaram este processo de mudança introduzida pela técnica, modificando a paisagem das cidades e criando novos paradigmas estéticos que passaram a ser incorporados ao cotidiano das pessoas.

A Ponte de Brooklyn (Fig. 17), sobre o Rio Hudson em Nova York, começou a ser construída em 1870, sendo inaugurada em 24 de maio de 1883. Seu idealizador e projetista foi o engenheiro germânico-americano John Augustus Roebling (1806-1869). Construtor de pontes, emigrou em 1831 da Alemanha para os Estados Unidos, onde sua atuação foi decisiva na construção de pontes suspensas sobre grandes vãos, a partir da sustentação com cabos, num conjunto entramado de fios de aço. Apesar de seus trabalhos anteriores, como a Ponte Niagara Railroad (1854) e Ponte Cincinnati (1867), sua proposta para esta ponte, com um vão pênsil sem precedentes (486 metros), gerou dúvidas e apreensões. Após meses de consideração ao projeto, e muito incredibilidade, finalmente conseguiu aprovação para a obra, mas o destino lhe reservaria uma surpresa.

O homem de visão e coragem tinha vencido. Ele tinha superado todos os obstáculos e esclarecido os pontos de vista de seu projeto para finalmente começar. Mas o trágico destino sentenciou aquele homem genial e não o deixaria alcançar completamente o seu sonho. Uma semana depois do Departamento de Guerra declarar que era segura, Roebling estava trabalhando no cais de Brooklyn, examinando a locação do principal pilar, quando um barco colidiu com o tabique esmagando o pé direito de Roebling contra o vigamento. Três semanas depois, em 22 de julho de 1869, ele morreu por causa do ferimento.⁴⁶

Com a morte de Roebling neste acidente durante o processo de medição, coube ao seu filho a execução da grande obra, Washington Roebling. Engenheiro formado em 1857, havia trabalhado na Ponte de Cincinnati, e portanto já estava acostumado com os métodos de trabalho de seu pai. Na primavera de 1872, durante as obras de fundação, utilizando ar comprimido, ele foi vítima da terrível enfermidade de Caisson,⁴⁷ ficando irreversivelmente paralisado. Com muito custo e ajuda de sua esposa, que como assistente serviu de elo entre

⁴⁶ STEINMAN, D. and WATSON, *Bridges and their builders*, p. 237.

⁴⁷ Mal dos caixões ou doença da descompressão como também é chamada, é uma forma de embolia gasosa que ocorre com trabalhadores de construção debaixo d'água, devido à alteração repentina de pressão atmosférica. Cf. COTRAN, Ramzi S. *Robbins pathologic basis of disease*. Philadelphia: Saunders, 1994.

o leito e a obra, conseguiu terminar a Ponte de Brooklyn, à distância, utilizando binóculos.⁴⁸

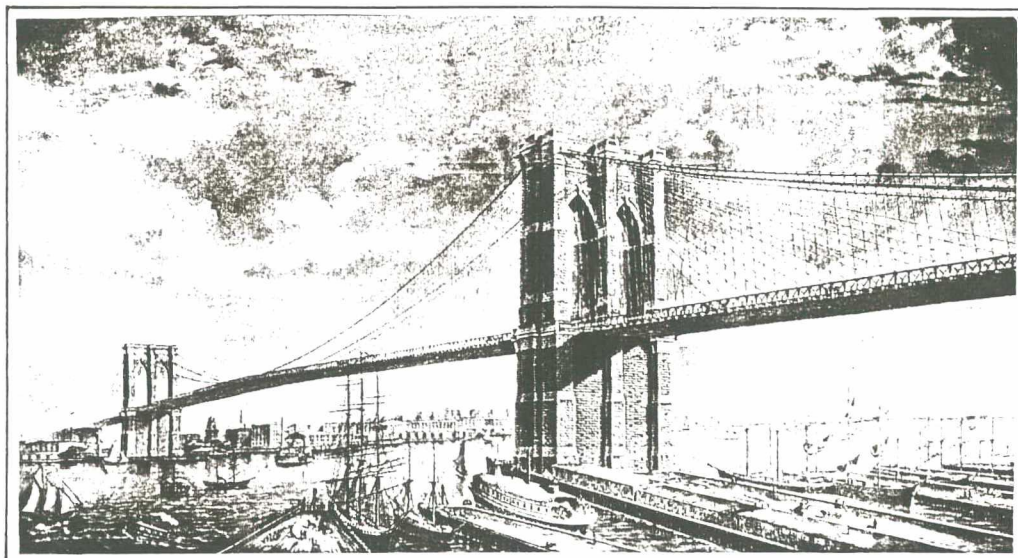


Fig. 17

Um dos ícones da arquitetura do ferro nos Estados Unidos, chegou a ser considerada como oitava maravilha do mundo, guardando ainda alguns elementos da arquitetura de estilo gótico, com os arcos nas torres de pedra. Como afirma Lewis Mumford:

As grandes construções modernas do séc. XIX foram geralmente obra de engenheiros: o Palácio de Cristal em 1851, a Ponte de Brooklyn em 1883, o Salão de Máquinas de Paris em 1889, tudo obras de engenharia, ainda que alguns vestígios residuais de elementos expressivos anteriores se mantivessem mesmo em estruturas tão puras como a obra-prima de Roebling, na sua escolha de um arco gótico nos pilares de pedra, rematado pelos restos de uma cornija clássica.⁴⁹

A Ponte de Brooklyn manteve o recorde de maior vão pênsil do mundo até 1903, quando foi construída a Ponte de Williamsburg, um pouco maior, e a primeira com torres de aço. Começaram a ser construídas, principalmente na América do Norte, pontes com vãos cada vez maiores, e com menos tempo de construção: em 1924, Ponte Bear Mountain, com 490 metros, ultrapassada em 1926 pela Ponte Philadelphia-Camden com 525 metros; a

⁴⁸ Cf. WITTFOHT, Hans. *Puentes ejemplos internacionales*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1975, p. 70.

⁴⁹ MUNFORD, Lewis. *Arte & técnica*. São Paulo: Martins Fontes, 1952, p. 106.

Ponte Ambassador, USA/Canadá, em 1929, com o vão de 563 metros; Ponte George Washington, em Nova York, em 1931, com 1067 metros; Golden Gate em São Francisco, em 1937, com 1280 metros; Ponte Mackinac Straits, em 1957, com 1158 metros, considerada a obra-prima da firma Steinman (a mesma que projetou a Ponte Hercílio Luz) e a Ponte Verrazano Narrows, em 1964, com 1298 metros. Mais recentemente, a ponte Humber, na Grã-Bretanha, completada em 1981, conta com 1410 metros de vão. A Ponte Akashi Kaikyo no Japão, com um vão de 1990 metros, começou a ser construída em 1988, como a mais longa ponte suspensa do mundo.

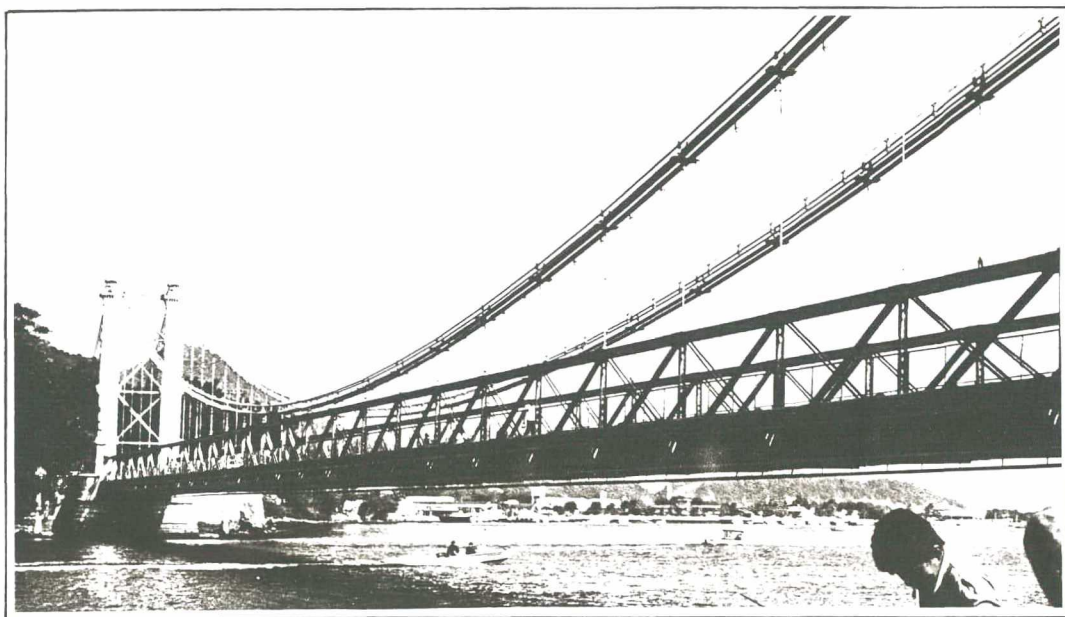


Fig. 18

No Brasil, além da Ponte Hercílio Luz, outro exemplo de ponte pênsil metálica, é a Ponte de São Vicente em São Paulo, com 180 metros de vão. (Fig. 18) Projetada e construída, com tecnologia alemã, foi inaugurada em 21 de maio de 1914, também ligando ilha e continente. Foi tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do estado de São Paulo - CONDEPHAAT, em 30 de abril de 1982, e ainda hoje, com piso de madeira, está em uso com tráfego controlado.

TREM, ESTRADAS DE FERRO, ESTAÇÕES

A arquitetura do ferro está inserida num contexto de desenvolvimento de tecnologias que têm suas raízes no século XVIII na Inglaterra. A tecnologia da indústria do ferro tem como marco a adaptação de Abraham Darby (1678-1717) da fornalha de carvão à lenha para uso do carvão mineral sob a forma de coque, produzindo ferro fundido de boa qualidade mas ainda sem condições para ser forjado ou batido, aumentando a elasticidade do material.⁵⁰ Abraham Darby, o filho (1711-1763), abre caminho para o moderno processo de fundição do ferro à base de coque em substituição ao carvão vegetal, abrindo a produção em escala industrial. Em 1784, foi descoberta por Henry Cort o sistema de *pudlagem* - fundição e forja do ferro, malha e laminação. Este é considerado "um dos fatos mais notáveis da história da tecnologia.(...) O ferro tornou-se, a partir de então, um material comum, de fabricação fácil e de uso muito variado."⁵¹

Em 1856, Henry Bessemer (1813-1898) descobriu o procedimento para transformação do ferro fundido em aço, podendo ser fabricado em grande escala, completando a Revolução Industrial na metalurgia. Com a tecnologia do aço modificou-se o sistema de construção industrializado que começa a transferir atividades do canteiro de obras para o interior das fábricas, adquirindo maior controle e exatidão em relação ao produto final. Além disso o processo de produção passou a impor a concentração industrial das empreiteiras tornando "obsoletos o construtor e o fundidor independentes que marcaram o século XIX."⁵²

⁵⁰ COSTA, Cacilda Teixeira da. *O sonho e a técnica: a arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Ed. da USP, 1994, p. 25.

⁵¹ CANÊDO, Leticia Bicalho. *A Revolução Industrial*. 13a.ed.rev. São Paulo: Atual, 1994, p. 47.

⁵² COSTA, op. cit., p. 31.

O mestre do ferro John Wilkinson colaborou com Boulton e Watt no aperfeiçoamento da máquina de vapor. O advento das estradas de ferro possibilitou o transporte das minas aos pontos de embarque. Era preciso acompanhar à velocidade das máquinas recentes, o trem, o automóvel. O tempo e a distância começavam a diminuir rapidamente em relação aos meios tradicionais de transporte. As locomotivas a vapor a 100 Km/hora alcançavam mais de 5 vezes a velocidade das carruagens. Surgiu o desenho de uma nova geografia no período em que a política expansionista de grandes países capitalistas, principalmente da Inglaterra, necessitava de rápido escoamento de produção. Seus investidores, na década de 1830, com capital acumulado principalmente no comércio, começavam a investir em ferrovias. Os Estados Unidos, que incentivou a iniciativa privada a partir da independência, começou a competir com os ingleses no mercado mundial a partir de 1860. O Brasil mantendo a estrutura agrária e comercial, não desenvolveu a siderurgia, resultado de uma política de controle da administração colonial, onde até quem soubesse fundir metal poderia ser perseguido. O estabelecimento das primeiras fundições de ferro se deu no final do século XVIII, mesmo assim não conseguindo concorrer com as mercadorias que entravam no país com baixas tarifas ou até mesmo isenção.

As estradas de ferro abertas com ajuda de capital e tecnologia estrangeira, tinham como maior finalidade atingir os centros de produção e os de consumo. Eram obras lucrativas, mesmo em lugares de mata fechada e de conflitos de terras, a partir da demanda de construção de pontes, estações, bueiros, armazéns e depósitos. Em 1903, ao longo da ferrovia da Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, numa faixa de terra de até 15 quilômetros do eixo da linha, era permitida a exploração da madeira. Em 1906, ela foi adquirida, pela *Brazil Railway Company*. O transporte da madeira aos portos de Paranaguá

e de São Francisco se fazia por linha férrea. Vencendo-se as grandes distâncias alcançando lugares até então isolados, em algumas regiões criaram-se cidades, a partir da proximidade com os leitos e estações ferroviárias.

Para viabilizar as estradas de ferro era necessário a construção de muitas pontes. Em Santa Catarina, a maioria era de madeira e provisória, e muitas vezes sucumbiam às enchentes, acidentes ou atentados (como por exemplo, durante o Contestado). Entre as pontes com estrutura metálica, destacam-se, na Estrada de Ferro Tereza Cristina (1884), a Ponte de Cabeçudas - maior ponte da América do Sul na época, com cerca de dois quilômetros e, na Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (1904), uma ponte sobre o Rio Iguaçu e outra sobre o Rio Uruguai.

Na construção da Estrada de Ferro Itararé-Santa Maria, um decreto de 9 de novembro de 1889, estabeleceu que as estações deveriam conter “salas de espera, bilheteria, acomodações para o agente, armazéns para mercadorias, caixas d’água, latrinas, mictórios, rampas de carregamento e embarques de animais, balanças, relógios, lampiões, desvios, cruzamentos, chaves, sinais e cerca. O edifício da estação, com mobília apropriada, deveria ter ao lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.”⁵³ A maior parte das obras - estradas de ferro e pontes, junto com as estações ferroviárias, pavilhões de grandes vãos e galerias de passagem, - foram construídas sem referência a um programa arquitetônico anterior.

A construção pré-fabricada facilitou a exportação de uma tecnologia pronta, estandardizada, que contava ainda com a ajuda de catálogos fartamente ilustrados, onde se

⁵³ THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro: história da ferrovia no Contestado*. 2a.ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983, p. 43.

podia escolher a obra de acordo com as necessidades e os *estilos* adequados aos clientes. Manuais explicitavam o processo construtivo, e era possível, se necessário, assistência técnica. Estas facilidades tornavam possível *instalar* uma obra em qualquer lugar do planeta. Por toda a América do Sul construíram-se pontes, estradas de ferro, pavilhões, mercados públicos.

As peças, numeradas, facilitavam a montagem, tornando-a mais rápida e dispensavam em parte a mão-de-obra especializada no local. As obras eram dirigidas pelos engenheiros europeus e as plantas, que hoje se conservam nos arquivos da empresa, cotadas em pés e polegadas, são escritas em inglês. As ferrovias traziam, portanto, sobre os seus trilhos, novos recursos de construção, mas sobretudo uma nova maneira de construir.⁵⁴



Fig. 19

A Estação da Luz (1867), foi a primeira estação da *São Paulo Railway* ligando Santos a Jundiaí (Fig. 19), onde “tudo veio da Grã-Bretanha, desde as plantas até as estruturas de ferro e aço, para as pontes e arcos da gare, os tijolos vermelhos, o madeiramento e até os parafusos, sendo na realidade um edifício europeu transportado para o Brasil”.⁵⁵ O poeta Blaise Cendrars, que viria a influenciar a produção modernista brasileira, ao chegar em São Paulo na década de 20, sente-se num ambiente europeu

⁵⁴ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. 4.ed. São Paulo: Perspectiva, 1978, p. 156.

⁵⁵ COSTA, op. cit., p. 104.

*Enfim chegamos na estação
Saint-Paul
Imagino que estou na estação de Nice
Ou que desembarco em Charring-Cross em Londres...*⁵⁶

Uma nova linguagem arquitetônica, dentro dos padrões europeus, foi incorporada pela população.

As aspirações das administrações regionais, assim como as do público, estavam muito mais voltadas para a obtenção de edifícios quase prontos, pré-fabricados, que desempenhassem bem sua função, seja de mercado, teatro, estação ferroviária, ou simplesmente de símbolo da modernidade e progresso, podendo ser construídos em pouco tempo e tendo o apelo da visualidade européia.(...)Rapidamente ultrapassaram seu papel utilitário e tornaram-se monumentos significativos e “eruditos” da arquitetura dessas cidades.⁵⁷

A Ponte Hercílio Luz e demais construções de ferro em outros lugares do Brasil - os mercados, os teatros, os coretos de praças, as estações, as fontes - passaram a ser referências para a população onde estavam inseridas. O aparecimento de um objeto industrial urbano, introduz na paisagem um monumento metálico, que passa a transformar as relações sociais, econômicas e políticas da população. Não existia em Florianópolis, e em toda a América do Sul, uma tradição da arquitetura do ferro. Assim como consta no documento final sobre arquitetura de ferro: Memória e questionamento, elaborado em Belém do Pará em 1992:

As arquiteturas de ferro que proliferaram na América Latina a partir de meados do século passado, tornam-se objeto das seguintes considerações: foram, naquele momento histórico, uma clara expressão de modernidade, da erupção de novos modos de vida no ambiente construído, justapondo-se à tradição que parecia incapaz de corresponder às novas solicitações funcionais e ao novo gosto da sociedade. Sem dúvida, respondem integralmente a situações, tecnologias e conquistas estéticas do mundo europeu da época. São meros transplantes de arquitetura estrangeira, ainda que hoje em dia as vejamos como parte integrante de nosso patrimônio histórico.⁵⁸

⁵⁶ CENDRARS, B. *Etc...Etc (Um livro 100% brasileiro)*. São Paulo: Perspectiva, 1976, p. 58.

⁵⁷ COSTA, op. cit., p. 101.

⁵⁸ CASTRO, op. cit., p. 183.

A partir do momento em que passam a ser incorporadas à paisagem, as obras passam a produzir os significados de uma nova sensibilidade fundada na estética industrial, tornando-se muitas vezes monumentos representativos de uma época. Estas novas concepções espaciais estão profundamente relacionadas com a nova forma de encarar arte e arquitetura da cidade.

Acostumados a ver nosso “universo plástico” povoado pelas silhuetas sinuosas de certos instrumentos científicos, pelas superfícies lisas de tantos produtos industriais, somos lentamente levados a amá-las e a requerê-las também nos móveis, nas estruturas arquitetônicas, nas esculturas.(...)Tinha-se em mente, por fim, a transformação sofrida por todo o panorama urbano das nossas cidades modernas com a presença de construções industriais (altos-fornos, reservatórios, serpentinas, pontes, viadutos). Vieram se criando, por toda parte silhuetas novas, providas de uma beleza plástica, cromática, arquitetônica, assim como podiam sê-lo as cúpulas ou os campanários.⁵⁹

↳ No Brasil, com o fim da escravatura, e o início da imigração, a instalação de ferrovias e de indústrias, fizeram com que fosse evidenciado duas correntes de pensamento, o positivismo, receptivo à tecnologia da era industrial, e o ecletismo “propondo uma conciliação que facilitava essa transformação, assimilando as inovações aos padrões anteriores.”⁶⁰ O Ecletismo era uma tentativa de conciliar diferentes estilos de arquitetura, épocas e países, passando a predominar no Brasil, com a proclamação da República junto “com a instalação das estradas de ferro e o desenvolvimento das cidades.”⁶¹]

O processo de urbanização e de adaptação a estas tecnologias se fez presente em muitas capitais brasileiras. Ao historiar a formação da cidade de São Paulo, por exemplo, Nicolau Sevcenko relata o caos da corrida ao “ouro vermelho”.⁶² A emergência da cidade

⁵⁹ DORFLES, Gillo. *O devir das artes*. São Paulo: Martins Fontes, 1992, p. 124-5.

⁶⁰ REIS FILHO, op. cit., p. 185.

⁶¹ Idem, p. 11.

⁶² A expressão “ouro vermelho”, uma referência à produção do café, era uma alusão ao processo de “corrida do ouro” americano, cf. SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Cia de Letras, 1992, p. 109.

que quer virar metrópole é solucionada com a importação de estilos e construções: Viaduto do Chá, Estação da Luz, o Prédio Martinelli - símbolo do processo de verticalização, jardins franceses e ingleses, tornando o centro um ambiente eclético com ares de Exposição Internacional. O próprio arquiteto francês Bouvard, um dos responsáveis pelos projetos de remodelação urbana de São Paulo, foi especialista em prestações de serviços para as grandes exposições.

John Ruskin (1819-1900), pensador inglês, buscava o renascimento do artesanato criticando a industrialização. Chamava o Palácio de Cristal de “estrutura de pepino” e dizia que uma estação ferroviária não era arquitetura. Sua aversão à máquina chegava ao ponto de querer adquirir áreas de terra para impedir o avanço de estradas de ferro. Porém, Leonardo Benévolo, em *História da arquitetura moderna*, chamou a atenção que “deve-se levar em consideração o fato de que, na época de Ruskin, a produção corrente estava orientada exatamente para simular, com a máquina, a aparência de um rico trabalho a mão, sem ter de enfrentar a despesa correspondente...”⁶³

A arquitetura, mesmo com estrutura de ferro era revestida com alvenaria de tijolos simulando um *estilo* antigo. A tendência de revestir materiais modernos com arquitetura e material de estilo antigo se refletia também no Brasil, principalmente na arquitetura residencial

Os elementos de ferro forjado ou fundido produzidos pela indústria européia estão sempre presentes na arquitetura, durante o século XIX.(...) Nas residências os elementos estruturais, em geral expostos nas lojas e armazéns, raramente eram utilizados. Nos casos dos vãos maiores, quando eram empregadas vigas metálicas, essas eram cobertas pela alvenaria. Como na arquitetura européia da mesma época, o ferro era considerado como material de construção sem nobreza, não podendo ficar exposto. Normalmente também as colunas eram revestidas, a não ser nos alpendres, onde formavam conjunto com gradis e escadas de ferro, conferindo uma feição peculiar às moradias dessa época.”⁶⁴

⁶³ BENÉVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976, p. 196.

⁶⁴ REIS FILHO, op. cit., p. 164-165.

Os arquitetos, neste momento, estavam voltados para a questão dos *estilos* e os engenheiros mais preocupados em explorar as possibilidades técnicas dos materiais, principalmente o ferro e vidro.

Mas enquanto o ferro e o vidro, com novo vocabulário estético que seu uso extensivo impunha, apareciam em edifícios de exposições e plataformas ferroviárias e também em fábricas e edifícios comerciais, que exigiam muita iluminação e estrutura celular, o arquiteto continuava a evitar os novos materiais e a se satisfazer com efeitos góticos, renascentistas e - cada vez mais - barrocos.(...)O grande impulso nos campos da renovação estética e social veio da Inglaterra, e tem como centro a figura gigantesca de William Morris...⁶⁵

William Morris (1834-1895), idealizava a união da arte e artesanato, desenvolvendo as artes aplicadas. Defendia a fabricação artesanal sem intervenção mecânica, produzida com prazer, e que pudesse ser voltada para as necessidades sociais. Inspirou um grande movimento, atraindo artesões e empresários, a partir das exposições das Artes e Ofícios, em 1888. Fazendo ressurgir o artesanato inglês, diminuiu a distância entre o mundo da arte e o do processo industrial. Porém, dar ao povo acesso às obras de boa qualidade, sem utilização mecânica mostrou-se ser um ideal romântico, entretanto “os seus constantes esforços para esclarecer as relações entre o material, o método produtivo e as formas, assim como no sentido de emancipar o artesanato da servidão relativamente a módulos procedentes de estilos anteriores, teriam resultados positivos mesmo para a ulterior orientação estética do produto industrial, libertando-o totalmente das heranças estilísticas do passado.”⁶⁶

Os movimentos sucessores das idéias de Willian Morris e Ruskin deram um passo para a estética industrial, incorporando o processo mecânico. Em vários países europeus, e com nomes diferentes Arte Nova na Bélgica, *Jugendstil* na Alemanha, *Sezession* na Áustria,

⁶⁵ PEVSNER, op. cit., p. 18.

⁶⁶ DORFLES, Gillo. *O design industrial e a sua estética*. Lisboa: Ed. Presença: Martins Fontes, 1978, p.131.

Stile Liberty na Itália, *Modernisme* na Espanha, estes e outros movimentos procuravam, de algum modo conciliar arte, artesanato e indústria.

O movimento *Art Nouveau*, cujas origens estão entre 1883-1888, mantinha a insistência no artesanato, mas aceitava a intervenção da máquina, eliminando referências ao passado. Na Espanha, o arquiteto Antoni Gaudí (1852-1926), foi um importante arquiteto do *Art Nouveau*, ainda que sua obra e forma de trabalhar sejam tão especiais e difíceis de enquadramento. Sua obra mais conhecida, um expoente do modernismo, é a inacabada Catedral da Sagrada Família.

O ferro, um material que pode ser estrutural e também decorativo, foi o favorito do movimento, utilizado com formas orgânicas e naturalistas. Em oposição aos ângulos retos, o uso da curva e de formas assimétricas inspiradas na natureza, “a *Art Nouveau* adorava a leveza, a sutileza, a transparência e, naturalmente, a sinuosidade. O ferro significava peças finas e ductilidade; ferro e vidro utilizados em exteriores produziam a mesma transparência que era obtida em interiores só com o ferro.(...) o ferro fornece a música envolvendo a estrutura e bordando o tema eterno da *Art Nouveau*, a curva, que é também o tema da fachada como um todo.”⁶⁷

Na Áustria do final do século passado o arquiteto Otto Wagner (1841-1918) nos projetos de estações, se deparava com os problemas de conciliação da engenharia com a estética *Art Nouveau*.

Na maioria de suas estações, o idioma básico de Wagner continua a ser histórico. Embora criativamente permeadas pelos novos materiais - principalmente ferro e vidro -, as formas estruturais tradicionais mantiveram seu predomínio nas suas estações ferroviárias. Nos viadutos, passagens e pontes, porém, Wagner procedeu de modo mais radical, dando prioridade à estrutura de engenharia, permitindo que seus

⁶⁷ PEVSNER, op. cit., p. 94-94.

atributos estéticos se revelassem em longarinas amplas, sólidos ângulos rebitados em contrafortes, e assim por diante. Mas, ainda aí, Wagner geralmente harmonizou sua estética industrial radical com a tradição, acrescentando cosmeticamente os traços que embelezariam a estrutura: revestimentos de pedra para encobrir pilares de ferro nu, festões, grinaldas e esculturas para adornar e, por assim dizer, civilizar o novo material estrutural. Com poucas exceções, os esforços de Wagner, nessa época, ficaram indelevelmente marcados por uma dissonância entre a ética funcional da construção e a estética tradicional do embelezamento.”⁶⁸

Havia um esforço de muitos artistas e arquitetos deste período para desenvolver um estilo “moderno”, eliminando o ornamento “da arquitetura e objetos de uso, a fim de permitir que sua função se mostrasse claramente, falando sua verdade própria sob forma própria.”⁶⁹, buscando se libertar dos estilos históricos consagrados.

No Brasil um dos marcos da arquitetura moderna é a casa modernista, construída em 1927 pelo arquiteto ucraniano Gregori Warchavchik, emigrado em 1923. Para ter seu projeto aprovado pelo órgãos municipais, foi necessário colocar uma série de ornamentos, excluídos depois na obra. Na inauguração, gerou uma série de protestos, inclusive de arquitetos acadêmicos. Não era admitido uma arquitetura sem ornamentos.

Já no século XVIII, a palavra “moderno” adquirira uma certa ressonância de grito de guerra, mas apenas como antítese de “antigo” - incluída aí a antiguidade clássica. Nos últimos cem anos, porém, o “moderno” serve-nos para diferenciar nossa vidas e nossos tempos de tudo o que o precedeu, de toda a história enquanto tal. A arquitetura moderna, a música moderna, a filosofia moderna, a ciência moderna - todas se definem não *a partir* do passado, e na verdade nem *contra* o passado, mas em independência do passado. A mentalidade moderna tornou-se cada vez mais indiferente à história porque esta, concebida como uma tradição nutriz contínua, revelou-se inútil para ela”⁷⁰

⁶⁸ SCHORSKE, Carl E. *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. São Paulo: Cia das Letras, 1988, p. 97.

⁶⁹ *Idem*, p. 317.

⁷⁰ *Idem*, p. 13.

A síntese do moderno design, unindo teoria e prática, procurando conciliar funcionalidade, produção em série e estética, ocorreu com a escola BAUHAUS, fundada em 1919 na Alemanha, por Walter Gropius. A denominação da escola provém das *Bauhütten* medievais, as antigas corporações de ofício. Assim, esta escola primava pela formação de conjunto, onde o designer deveria participar do processo de produção. Com a ascensão do nacional-socialismo a escola foi fechada em 1933, e muitos integrantes foram trabalhar nos Estados Unidos, entre eles o arquiteto Ludwig Mies van der Rohe (1886-1969).

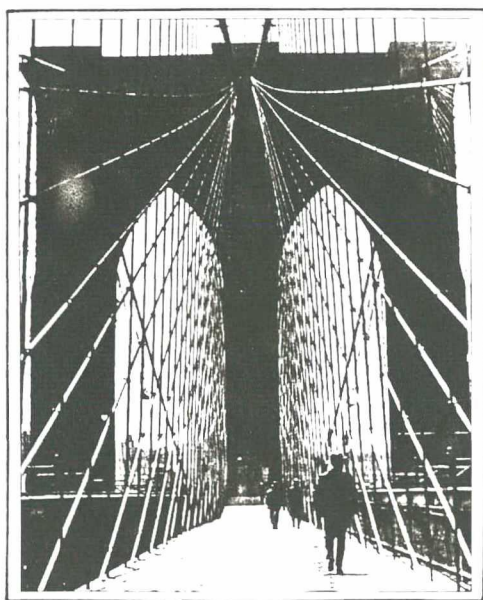


Fig. 20

Quando o arquiteto franco-suíço Charles Edouard Jeanneret, conhecido como Le Corbusier (1887-1965), um dos principais representantes da arquitetura moderna, empreende uma viagem à América, descreve a sensação de estar passeando sobre a Ponte de Brooklyn. (Fig. 20) Andando ao lado dos trens e automóveis, a ponte lhe propicia uma visão panorâmica dos arranha-céus rosados de *Wall Street*. Sente a imponência arquitetônica

da obra vertical, "forte e rude", esbelta e imensa. Animado pelo espírito construtivo, aí ele encontra a "realidade" - americana, livre do estilo *Beaux-Arts*. Le Corbusier coloca a ponte como lugar da emoção do espaço de passagem ao descrever seu "passeio" também sobre uma outra ponte pênsil norte-americana, a George Washington, acha que ali foi alcançado o esplendor arquitetônico, "é a ponte mais formosa do mundo". Definindo uma ponte simplesmente como sendo um plano de passagem horizontal deixando embaixo para os barcos. Praticamente representa a ponte em sua descrição: desenho, estrutura, céu,

movimento, cidade. Por fim, apontando para as dificuldades de relato e representação, conclui que a evocação só não basta. É necessário estar presente para *experimentar* a travessia: “...é preciso haver visto; não gosto das evocações literárias. O desenho não pode dar a sensação inefável de semelhante obra, suspensa entre o céu e água. A fotografia tão-pouco.”⁷¹ Nenhuma representação é capaz de competir com a experimentação espacial, a realidade de *estar lá*.

O GRITO DESVAIRADO

*Na atmosfera violeta
A madrugada desbota
Uma pirâmide quebra o horizonte
Torres espirram do chão ainda escuro
Pontes trazem nos pulsos rios bramindo
Entre fogos
Tudo novo se desencapotando.*

Oswald de Andrade, Poesia Pau-Brasil.

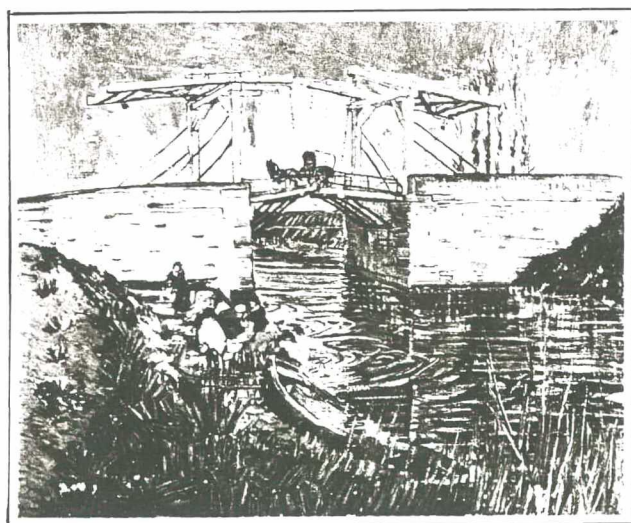


Fig. 21

Entramos neste universo assim como o pintor aprendiz que visita uma exposição de Vincent van Gogh, no filme *Sonhos* de Akira Kurosawa. É através de uma ponte que iniciamos a passagem para a paisagem da pintura. Na cena estão as lavadeiras ao lado de um barco cheio de água, e ao fundo, sobre uma ponte passa uma carroça.

⁷¹ LE CORBUSIER, *Quando las catedrales eran blancas: Viaje al país de los tímidos*. Buenos Aires: Poseidon, 1963, p. 110.

Van Gogh (1853-1890) mudou para o sul da França, em 1888, em busca de novos cenários e luminosidades, influenciado pela pintura oriental. O quadro *Pont de l'Anglais*, é um dos seus primeiros trabalhos.(Fig. 21) Esta era a *Pont de Réginelle*, demolida em 1935.⁷² A partir da representação cinematográfica entramos na cena *real* do espaço *tridimensional* da pintura, ressaltado pelo efeito de sobreposição. O personagem se desloca pelas passagens - caminhos entre as casas e o campo, encontrando Van Gogh, que com a pressa de uma locomotiva, vai em busca da luz do sol na paisagem magnífica do campo. Universo em tensão, os pássaros pretos voam sobre o milharal, não há mais tempo, a obra

está no fim.



Fig. 22

O pintor norueguês Edvard Munch (1863-1944), realiza a litografia *O grito* em 1895, que acabou se transformando num ícone da arte moderna. O expressionismo procura captar os efeitos contraditórios da nova sociedade da máquina, da perda da medida, dos horrores da guerra. Não se trata de buscar o belo, a organização da cor e da forma - a harmonia. Diante do dilaceramento da alma, a palavra se torna surda e se transforma em grito. O crítico Nikolaus Pevsner descreve a cena como uma expressão de singularidade e de horror: “os elementos naturais estão reduzidos ao mínimo: o mar, a colina, a praia, o pontão. O rosto da criatura que grita - nem sequer conseguimos identificar-lhe o sexo - só é definido na

⁷² TILBORGH, L. e UITERT, E. *Vincent van Gogh*. Amsterdam: Rijksmuseum Vincent van Gogh, 1990, p. 100.

medida em que a expressão intensa o exige. O grito molda este rosto e penetra o quadro todo, levado por ondas de som perfeitamente visíveis.”⁷³

A arte moderna é introduzida no Brasil via expressionismo a partir dos trabalhos de Anita Malfati (1889-1964) na exposição de 1917, e com Lasar Segall (1891-1957), vindo da Lituânia, um ano depois da Semana de 1922. Influenciado principalmente por estes dois artistas, Mário de Andrade (1893-1945) se deteve no estudo do expressionismo alemão, *Amar, Verbo Intransitivo* é o romance moderno brasileiro que mais se aproxima da estética expressionista, segundo a crítica Telê Lopez. O ambiente de *O grito* é recriado literariamente: “Fräulein botara os braços cruzados no parapeito de pedra...(…) Tanta sensação forte ignorada...a imponência dos céus imensos...o apelo dos horizontes invisíveis...Abriu os braços. Enervada, ainda pretendeu sorrir. Não pôde mais. O corpo arreventou. Fräulein deu um grito.”⁷⁴ Um grito de angústia que se desfaz em ondas na paisagem, sobre uma ponte que representa a tensão de um momento.

O grito foi uma das obras presentes na XXIII Bienal de São Paulo, cujo tema era a *imaterialidade* na obra de arte. (Fig. 22) O figurativismo foi se transformando principalmente pela inovação da fotografia e, mais tarde, do cinema. A pesquisa do impressionismo em direção à sensação da cor e dos efeitos atmosféricos, manteve ainda a representação do espaço clássico. Paralelamente, Paul Cézanne (1839-1906) começou a romper com a perspectiva tradicional, ao utilizar pontos de vista múltiplos, que não têm “a intenção de criar a ilusão de espaço, senão *representar* o espaço.”⁷⁵ O trabalho plástico vai ganhando autonomia em relação à realidade, mantendo ainda a figuração e profundidade.

⁷³ PEVSNER, Nikolaus. *Os pioneiros do desenho moderno*. São Paulo: Martins Fontes, 1980, p. 96.

⁷⁴ ANDRADE, Mario de. *Amar, verbo intransitivo*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1984, p. 121.

⁷⁵ MALINS, Frederick. *Mirar un cuadro: para entender la pintura*. Madrid: Hermann Blume, 1983, p. 61.

“Ao lado da arquitetura, também a pintura, em um processo muito complexo e múltiplo, expulsou, pouco a pouco, toda a relação com o mundo do significado para tornar-se pura, absoluta, abstrata. Estamos em torno de 1910.”⁷⁶ A ruptura e início de uma proposta que revolucionou a pintura veio com uma obra de Pablo Picasso (1881-1973) *Les Femmes d'Alger (O J) (1911)*. A reivindicação da obra como existência, se construindo no ato do fazer: “Os monstros, as estatuetas, as máscaras, as *Femmes d'Alger* valem em Picasso não como uma referência exterior, simbólica ou alegórica: elas redimensionam a pintura como *ação*, não mais como contemplação.”⁷⁷ O cubismo modificou a relação estética do fazer artístico e da apreciação da obra. Arte moderna se transformou em paradigma de choque, do inusitado, do escândalo, do novo, buscando familiarizar o público com uma nova percepção.

O moderno cada vez mais procurava ficar independente da história, rompendo com o passado na busca do sempre novo. Segundo Nicolau Sevcenko, na passagem do século, a palavra *moderno* “se torna a palavra-origem, o novo absoluto, a palavra-futuro, a palavra-ação, a palavra potência, a palavra-libertação, a palavra-alumbramento, a palavra-reencantamento, e acaba introduzindo um novo sentido à história, alterando o vetor dinâmico do tempo que revela sua índole não a partir de algum ponto remoto do passado, mas de algum lugar no futuro.”⁷⁸

Derivaram do cubismo uma série de propostas estéticas, entre elas a futurista. A poesia-máquina tem a frente Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944). Os futuristas vão pregar a morte da arte, louvando a técnica, a velocidade dos carros e aviões, os arranha-

⁷⁶ FERRARA, Lucrecia D'Aléssio. *A Estratégia dos Signos*. São Paulo: Perspectiva, 1981, p. 14.

⁷⁷ SEVCENKO, op. cit., p. 197.

⁷⁸ Idem, p. 228.

céus, inclusive a guerra. Muitas obras modernas causaram espanto ao público em geral. Espaços e pinturas que não tinham referência com nada antes realizado. A Torre Eiffel, por exemplo, causou escândalos e protestos de intelectuais da época, que a chamaram de “inútil e monstruosa torre.” Duas décadas depois tornou-se emblema da estética cubo-futurista, apreciada como objeto estético vanguardista, símbolo da nova tecnologia. A construção de ferro tornou-se paradigma do novo, do moderno, rompendo barreiras - os vãos, as alturas, os territórios. Um dos ícones do construtivismo russo foi a Torre Tatlin, monumento à Terceira Internacional Comunista (1919-1921), uma proposta-maquete pensada para ser maior que a torre de Paris, que não foi desenvolvida por inviabilidade técnica.

O orfismo, uma outra derivação cubista, buscou realinhavar o uso da forma e do cor



Fig. 23

linguagens modernas influenciada com a temática nacional. Surgiram as paisagens modernistas brasileiras, caipiras, coloniais e urbanas *desvairadas*. Tarsila do Amaral, assimilou o espírito *caipira* de São Paulo e Minas, as pontes, as estações, transpondo nas telas cores vivas e cantantes tornando plástica uma síntese de culturas.(Fig. 23) Era o

pura, que o desenvolvimento da pesquisa cubista, com Picasso e Braque, praticamente extinguiu. Tinha como expoentes o pintor Fernand Léger (1881-1955), mestre de Tarsila do Amaral em Paris, e o poeta Blaise Cendrars (1887-1961). Justamente um poeta europeu, Blaise Cendrars, na década de vinte, foi quem estimulou uma nova visão das

momento do Manifesto da Poesia Pau-Brasil (1924), reivindicação do quadro como unidade de linhas e cores, da obra como realidade plástica em si, formal, independente da representação da realidade. A síntese contra o detalhe naturalista. “Uma nova perspectiva: A outra, a de Paolo Ucello, criou o naturalismo de apogeu. Era uma ilusão ótica.(...) o momento é de reação à aparência. Reação à cópia. Substituir a perspectiva visual e naturalista por uma perspectiva de outra ordem; sentimental, intelectual, irônica, ingênua.”⁷⁹ Foi instaurado um novo conceito de “brasilidade”, a utopia tropical de um país que estava para ser descoberto por um o olhar derivado do cubismo. Oswald de Andrade (1890-1954) sintetizou a paisagem-passagem, situando um tempo que se modificava, a partir dos elementos principais da nova geometria urbana arquitetônica: pirâmide, torre, ponte, pulsando na atmosfera violeta-violenta do dia.

AVESSO TÉCNICO

O que, ao meu entender, Benjamin pretende dizer é que a modernidade se caracteriza pelo fato de não mais deixar o envelhecimento e a morte aos cuidados dos processos naturais, mas de colaborar no seu planejamento e encenação. Este é o processo básico que se impôs durante a industrialização e que também foi transferido para o campo da cultura: as coisas não têm mais tempo de envelhecer. (...)...a antiguidade histórica transformou-se em tal devido a processos ou catástrofes naturais; na modernidade o processo de perecimento está incluído no processo da produção material.

WITTE, Bernd. Por que o moderno envelhece tão rápido? In: Revista USP, n. 15, 1992, p. 107.

Quando o progresso é rápido - tão rapidamente acelerado - nós devemos esperar novos problemas a serem descobertos, às vezes com o impacto da catástrofe.

David B. Steinman e S. Watson, *Bridges and their builders*.

⁷⁹ ANDRADE, Oswald de. Manifesto da Poesia Pau-Brasil. Apud BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. *Modernidade: vanguardas artísticas na América Latina*. São Paulo: Memorial: UNESP, 1990, p. 259.

Pontes são estruturas extremamente sensíveis, que requerem muitos cuidados. As pontes metálicas em ambientes marinhos, precisam de observação constante e trabalhos técnicos especializados. É preciso estar atento para os sinais de fadiga, de ruptura, de corrosão, a ferrugem exacerbadas pelo salitre, os movimento decorrentes do contato direto com as oscilações do tempo, dos ventos, do mar, do tráfego cada vez mais pesado. Muitas vezes as sobrecargas de veículos ou um trânsito muito intenso, o que ocorreu com a Ponte Hercílio Luz na década de setenta, podem danificar uma estrutura.

Em maio de 1926, antes mesmo da inauguração, para dirimir quaisquer dúvidas com respeito à segurança e execução da obra da ponte, o governo do Estado encomendou um relatório aos engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Belo. Já neste primeiro relatório sobre as condições da ponte que acabava de ser construída, há o alerta para o fato de que o aço “é o material que economicamente, conseguiu, até hoje, alcançar maior vastidão no campo de suas aplicações e, na concepção das pontes, o que permite as maiores audácias na altura das torres ou na extensão dos vão transpostos. É, a par d’isso, a desvantagem de ser fraco inimigo da umidade e dos ácidos...”⁸⁰ As pontes metálicas conseguem grandes avanços, mas também são as que exigem maiores cuidados. É necessário uma manutenção adequada, vigilante, da estrutura submetida a diferentes condições de clima e de tráfego. Os problemas que desencadearam o processo de interdição da ponte foram constatados num tratamento mais intensivo de jateamento e pintura. Com as indefinições sobre o seu destino, a manutenção ficou praticamente estagnada por muitos anos.

⁸⁰ Relatório *Ponte Hercílio Luz*, Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Belo. Rio de Janeiro, em 23 abril de 1926, p. 43.

Assim como os construtores de pontes conseguem vencer maiores vãos, ao mesmo tempo as obras ficam sujeitas aos desastres. A tragédia é o reverso da técnica. Há o lado da negatividade que toda nova técnica inaugura: os aviões - os desastres aéreos; os navios - os naufrágios; as pontes - os colapsos, e assim por diante.⁸¹ A ascensão da técnica tem seus reveses. Numa noite de vendaval, em 28 de dezembro de 1879 ocorreu o trágico acidente com a *The Firth of Tay Bridge*, (Fig. 24) na Escócia, que desabou com o impacto de um trem de passageiros. Neste desastre, não houve sobreviventes, setenta e cinco pessoas morreram. A ponte considerada uma das maravilhas modernas, quando foi aberta dois anos antes, já contava vinte mortes de operários durante a construção.⁸² Houve um inquérito público para apurar as responsabilidades dos projetistas, dos construtores e dos responsáveis pela manutenção. No local foi construída a ponte cantilever *Firth of Forth Bridge* (1882-1887).

Outro exemplo de tragédia foi a queda da ponte pênsil Tacoma-Narrows, em Puget Sound, próximo da cidade de Tacoma, Washington.(Fig. 25) Aberta em 1º de julho de 1940, com um vão aproximado de 850 metros, quatro meses após, em 7 de novembro de 1940, a ponte ruiu. A estrutura entrou em ressonância a partir de um vento de 60 Km/hora, e levou algum tempo antes de ruir completamente, havendo tempo para que cinegrafistas amadores pudessem filmar o fenômeno do colapso. A “dança da morte” não causou vítimas, pois muitas pessoas conseguiram perceber a vibração do vão. Desde este acidente, as pontes foram pensadas estruturalmente para suportarem as cargas laterais, e os efeitos aerodinâmicos.⁸³ Havia um banco local que usava como *slogan* “tão seguro quanto *Tacoma Bridge*”, placa que foi posta abaixo no dia seguinte.

⁸¹ VIRILIO, Paul. *O espaço crítico: e as perspectivas do tempo real*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993, p. 105.

⁸² HAMMOND, Rolt. *The forth bridge and its builders*. London: Eyre & Spottiswoode, 1964, p. 34.

⁸³ BROECK, op. cit., p. 22.

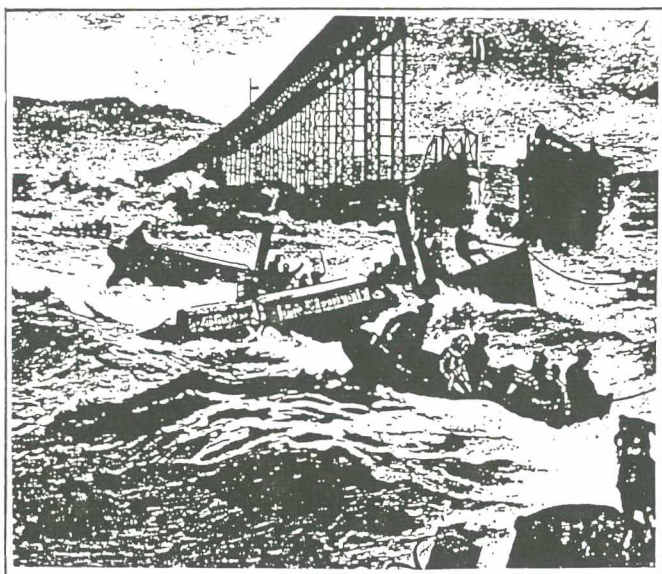


Fig. 24

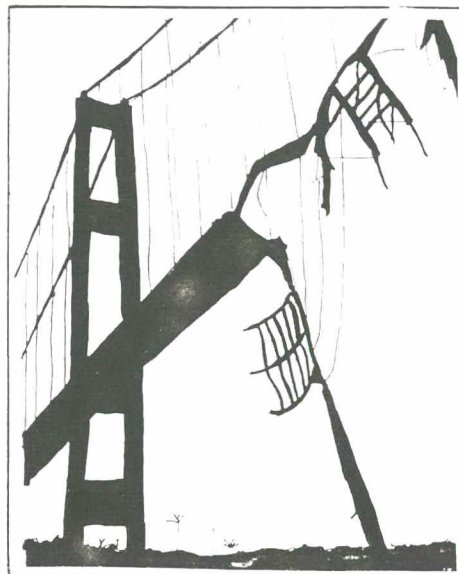


Fig. 25

Mas nem só as forças “naturais”, ocasionam acidentes em pontes. Os movimentos ritmados de tropas, comboios de caminhões, as procissões podem fazer com que uma estrutura entre em colapso. Conta-se que uma procissão, provavelmente de São Cristóvão, sobre a Ponte Hercílio Luz, teve de ser interrompida por provocar um movimento ritmado.

Outra forma de desastres é gerada pela guerra, sendo as pontes alvos preferidos dos inimigos. Normalmente lugares de difícil acesso são estratégicos, vigiados, e muitos combates se travam em suas cabeceiras para dificultar o acesso de tropas inimigas. Destruir pontes é cortar comunicações e abastecimentos. Na guerra do Contestado, muitas pontes foram sabotadas para impedir as interligações, ainda mais que muitas das construções eram provisórias, de madeira. Com as modernas tecnologias de destruição, as pontes converteram-se em alvos de longa distância, com imagens espetacularizadas pela mídia.

A Ponte Hercílio Luz foi palco de guerra na Revolução de 1930, quando serviu de barreira física por se tratar da única ligação viária Ilha-Continente na época. Foram cavadas trincheiras em sua cabeceira insular da ponte, trançados fios de arame farpado, e arrancados 30 metros de assoalho na tentativa de impedir a passagem de tropas. A cidade estava um

caos. A energia elétrica da cidade, fornecida a partir do continente, foi cortada pelos revolucionários, não havia mais suprimentos nos armazéns. Aviões sobrevoavam a cidade distribuindo panfletos em busca de adesão, o que aumentava ainda mais o pânico. Em meio aos bombardeios e combates das tropas, grande parte da população se isolou no interior da Ilha.

Ao contrário do Paraná que aderiu rapidamente ao movimento, em Santa Catarina travaram-se intensos combates, enquanto Getúlio Vargas seguia com as tropas.⁸⁴ Florianópolis, sede administrativa do Estado, acabou sendo localizado o Estado-maior legalista, sob o comando do General João Nepomuceno Costa. A entrada das tropas revolucionárias na Ilha de Florianópolis se deu em 24 de outubro, chefiadas pelo General Ptolomeu de Assis Brasil - que viria a ser o primeiro interventor do Estado, somente após a confirmação da queda do presidente Washington Luís. O governador Fúlvio Aducci, junto com outras autoridades, fugiu para a capital do país.

A ponte contribuiu para transformar a cidade de Florianópolis num dos últimos redutos legalistas do sul do país, mostrando uma nova conjuntura estratégica, sendo que “se o governo de Washington Luís tivesse durado mais alguns dias, perante os ataques revolucionários, é bem possível que a Ponte Hercílio Luz fosse um foco de batalha sangrenta, pois a conquista da Ilha dependia de seu controle.”⁸⁵

⁸⁴ Este episódio é tratado no livro CORRÊA, Carlos Humberto. *Um Estado entre duas Repúblicas: a revolução de 30 e a política de Santa Catarina até 35*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1984.

⁸⁵ ANDRADE, Djanira Maria Martins de. *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981, p. 133.

O processo de deterioração de um objeto histórico também pode se transformar numa lição para engenheiros, arquitetos, historiadores e pesquisadores de diversas áreas. O Museu Histórico da Ponte Hercílio Luz, localizado na cabeceira insular, inaugurado em maio de 1989, conta com equipamentos do período da construção, peças deterioradas pela ferrugem, além de documentos e fotografias. Com a informatização este museu poderia contar com um importante banco de dados, de imagens.

Um dos idealizadores do Parque da Luz na cabeceira insular, Etienne Luiz da Silva (falecido em 1997) pensava na possibilidade de montar junto ao Museu da Ponte um laboratório-escola de ferrugem e corrosão. As construções acidentadas, as estruturas deterioradas, podem se transformar em laboratórios de observação e aprendizagem tecnológica para futuras restaurações e projetos. É uma hipótese levantada por Parsons para a obra que deu origem à engenharia científica, a cúpula de Santa Maria del Fiore, na Catedral de Florença, projetada e construída por Filippo Brunelleschi, no século XV:

É interessante especular onde e como Brunelleschi obteve o conhecimento que tão habilmente demonstrou em seu projeto. Sabemos que estudou cuidadosamente a cúpula do Panteão, a qual estimulou sua ambição de realizar algo tão grande para sua cidade natal. O estudo desta e de outras cúpulas e abóbadas tomou alguns anos e foi suficiente, tendo em vista seu entusiasmo, para permitir-lhe absorver completamente tudo o que era conhecido a respeito de tais estruturas. Mas somente isto não o colocaria a par da teoria matemática. Ele deve ter preparado modelos e deve tê-los testado até o colapso, mas modelos tratados desta forma não dão uma indicação confiável sobre o que poderia ocorrer na construção real. É mais provável que tenha examinado abóbadas acidentadas, as quais deveriam existir então em grande número, e a partir delas deduzido pelo menos os princípios das leis das forças em jogo.⁸⁶

⁸⁶ PARSONS, W. B. A cúpula de Santa Maria del Fiore. In: *Ciência e Técnica: antologia de textos históricos*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1993, p. 138.

III

A PONTE DA INDEPENDÊNCIA

Ponte Hercílio Luz

*Eu gosto de te ver, estendida no espaço,
Retratando no mar tua estrutura de aço.
O Cruzeiro a te olhar, lá de cima parece,
No silêncio do céu, guardar a tua prece.*

*És guardiã fiel aos asares da sorte,
Da baía do sul, da baía do norte.
És caminho seguro às bipedes formigas
Que correm por teu leito, alígeras, amigas,*

*E vêm trazer-te o pão, que seria bem caro
Se não fosse a visão de um estadista raro,
daquele que sonhou (esclarecidamente)
Ligar torrão querido ao grande continente.*

*Foi obra de Titão que embora não se queira
Há de firme viver, gloriosa a vida inteira!
Nem ferrugem voraz, nem caruncho ou punilha
Jamais destruirão a PONTE MARAVILHA!*

Antenor Moraes, 1951.

A PASSAGEM DO CANAL

As pontes são criações humanas que representam desafios. Geralmente localizadas em lugares de difícil acesso, é preciso muito esforço em sua execução, custando, até mesmo as vidas de muitos operários que trabalharam para erguê-las. Toda grande obra tem uma série de fatos, científicos, pitorescos, dramáticos, ocorridos durante sua construção. Foi o que também aconteceu com a Ponte Hercílio Luz. Algumas histórias são contadas desde a inauguração, quase com as mesmas palavras, outras vão sendo acrescentadas. Como quadros da história, as travessias dos viajantes, as barcas de passagem, compõem uma série

de imagens significativas das dificuldades de circulação de pessoas, cargas e veículos, até a década da vinte. Esta situação se agravava ainda mais, por Florianópolis se tratar de uma capital do estado.

Pontes são passagens. E quando não havia pontes? O tema da travessia do canal nos remete a um dos pontos de discussão da mudança da paisagem da Ilha de Santa Catarina com a construção da Ponte Hercílio Luz. Alguns viajantes, como Louis Choris, em 1815, descreveram a entrada e a travessia do canal, quando a população era pequena, e os dois lados dos morros eram cobertos com vegetação: “Quando se está cruzando o canal que separa a Ilha de Santa Catarina do continente, crê-se, à primeira vista, estar sendo levado ao meio de uma natureza ainda selvagem. As altas montanhas que se elevam dos dois lados estão cobertas até ao cimo da vegetação mais rica; somente aos pés destas montanhas é que nos apercebemos dos trabalhos do homem recentemente estabelecido naquela solidão.”⁸⁷

As travessias do Canal do Estreito, no lugar de maior proximidade da Ilha com Continente (Fig. 26), foram os desafios dos primeiros moradores de Nossa Senhora do Desterro.⁸⁸ O navegador Gustav Seidler, em 1825, demonstra o transtorno que poderia ser a travessia do canal quando “era preciso transportar em grandes botes as tropas através do “Estreito”, de 300 a 400 passos de largura, que separa a Ilha do Continente, e os cavalos dos oficiais tinham que passar a nado. Muitos desses, pobres animais só a custo alcançavam a outra margem e tão extenuados que nesse dia não podiam carregar seu cavaleiro.”⁸⁹

⁸⁷ *ILHA de Santa Catarina*: relatos dos viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina. Assessoria Cultural, 1979, p. 244.

⁸⁸ Nossa Senhora do Desterro, elevada aos foros de cidade em 1823, passou a se chamar Florianópolis, através de decreto do governador Hercílio Luz, em 1894, numa homenagem ao Marechal Floriano Peixoto.

⁸⁹ *ILHA de Santa Catarina*, op. cit., p. 284.

Os relatos de inúmeros viajantes e exploradores, que chegaram à Nossa Senhora do Desterro, foram publicados numa coletânea em 1979, chamada *Relatos dos viajantes estrangeiros na Ilha de Santa Catarina no século XIX*, que “relataram o que a vista alcançou na perspectiva do que a região apresentava como ponto estratégico militar, como lugar de estada, de reabastecimento, de aguada, de reparo dos navios.(...) Ao fundearem na costa, anunciavam-se com tiros de canhões e, então, eram recebidos pelo comandante de alguns fortes que guarneciam a região.”⁹⁰

Do Morro do Antão (Morro da Cruz), soldados numa casinhola anunciavam os navios vindos pelas baías, e com eles, a novidade, a troca de informações, a prestação de serviços, o comércio portuário. A cidade mantinha uma relação com o mar em sua vida cotidiana, configurada no uso do porto e nas travessias do Canal do Estreito. A denominação Estreito designou diferentes lugares ao longo do tempo.⁹¹ O historiador Oswaldo Rodrigues Cabral também ressaltou as dificuldades de se atravessar este canal com aproximadamente 500 metros, e uma profundidade em torno de 20 metros, quando as passagens das embarcações dependiam das condições do tempo.

Mas não sabe ainda como é que se ia do Desterro...ao Estreito. Não o Estreito dos tempos passados, que ficava do lado de cá da Ilha, mas o Estreito de hoje, do lado de lá, o Estreito continental, o Estreito d'além mar... De canoa os seres humanos, a nado, os bois, que passavam para a Ilha, a fim de serem abatidos. (...) Em 1872, a passagem para o “outro lado” era feita por uma baleeira, nos dias de vento; e por um batelão nos dias de calmaria.⁹²

⁹⁰ FLORES, Maria Bernardete. *A Farra do boi: palavras, sentidos, ficções*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1997, p. 41.

⁹¹ Hoje chamamos Estreito uma área que abrange a cabeceira continental, que era pertencente ao município de São José, e com o nome de João Pessoa. Esta área veio a fazer parte de Florianópolis, a partir de um decreto lei estadual n. 941, de dezembro de 1943, que redistribuiu o Estado territorialmente.

⁹² CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro*. Florianópolis: Lunardelli, 1979. 2 volumes: *Notícias, e Memórias*, p. 402.

A travessia do canal só podia ser feita de barco ou de balsa, e dependia das condições do mar. Os horários das “barcas de passagem” eram regulares nas chegadas e saídas, mas estavam sujeitas às condições do tempo. Os passageiros eram avisados de que “se fizer vento forte não sai.” Muitas vezes as embarcações, ao invés de pararem próximo ao porto, iam dar em Santo Antônio ou Sambaqui, no norte da Ilha.

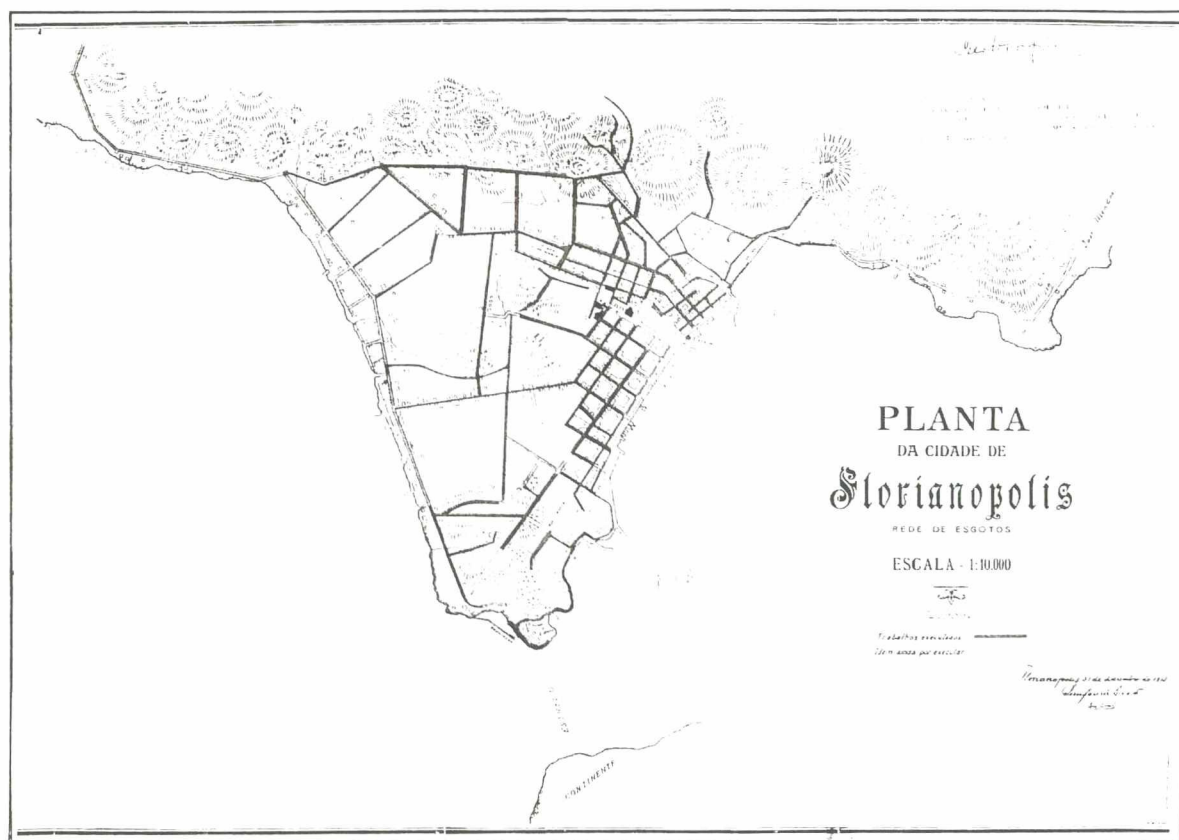


Fig. 26

A Passagem do Estreito era uma linha marítima. Uma das firmas que tinha concessão, a Empresa Valente, anunciava no jornal local que as lanchas brancas poderiam ser identificadas pelo “galhardete encarnado” no topo do mastro, com o letreiro em letra brancas, escrito PASSAGEM. A travessia constante estava ligada aos sinais de identificação, e uma percepção mais aguda dos fenômenos naturais, como direções dos ventos e movimento das marés.

Nos trajetos cotidianos a população estava mais próxima de uma geografia (ou cultura) do mar. Antes de surgir a *majestosa* ponte metálica, um outro sistema de transporte predominava: o marítimo. Uma visão mais naturalista deu lugar à percepção industrializada. Do mesmo modo que as relações espaciais, foi preciso uma ressocialização do tempo. Um tempo mais uniforme, padronizado, decorrente dos novos sistemas de transportes, independente das vicissitudes climáticas. As Barcas de Passagem deixaram de atuar pouco a pouco. Victor Peluso Júnior evidenciou a questão das diferenças de imagens que a construção da ponte instituiu, quando a área da cabeceira (Fig. 27) passou a

exercer parte da função até então desempenhada pela praça central perto do mar, referente à chegada e saída de passageiros nas viagens Ilha-Continente.(...) Na realidade, é a nova versão criada pelo aumento de população e pela inovação tecnológica, do mesmo fenômeno que antes da construção da ponte se mostrava na praia do mercado com a chegada de canoas e outras embarcações das cidades e povoações costeiras da região de Florianópolis...⁹³

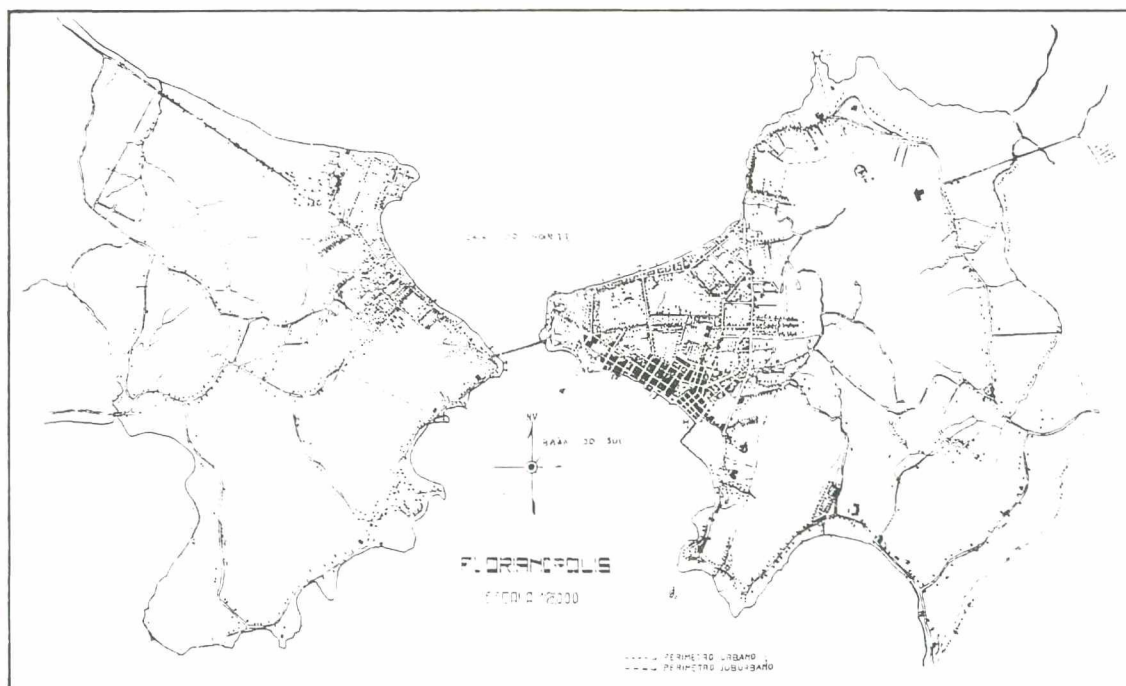


Fig. 27

⁹³ PELUSO Jr., Victor Antônio. *Estudos da Geografia Urbana de Santa Catarina*. Florianópolis. Florianópolis: Ed. da UFSC: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991, p. 331.

O LODO E O PROGRESSO

Esta ponte que aí está segura à terra com tentáculos de aço, em pedestal de cimento, brilhando ao sol na sua estrutura gigantesca, é o caminho suave da idéia que prossegue porvir a dentro, dando acesso às multidões que se movimentam e caminham para não morrerem na estagnação do lodo.

MORAES, Antenor. Um nome que ficou. In: *Revista Santa Catarina Filatélica*, op. cit., p. 10.

A Ponte Hercílio Luz é um elemento que identifica o marco mais importante de abertura para a modernidade na década de vinte, dividindo duas épocas: a "decadência" de Desterro e o "progresso" Florianopolitano. Foi a principal obra do governo republicano de Hercílio Pedro da Luz, natural de Desterro, nascido a 29 de março de 1860. Notável figura pública, concluiu o curso de Humanidades no Rio de Janeiro e estudou na Faculdade de Ciências Agrônomicas do Estado em Gembloux, na Bélgica. Retornando ao país, exerceu as funções de Juiz Comissário de Terras, em 1885, sendo nomeado em 1888, engenheiro da Província. Governou o estado pela primeira vez entre 1894 e 1898. Foi conselheiro municipal, deputado federal por Santa Catarina e Senador da República por duas legislaturas, entre 1900 e 1917. Durante o governo Lauro Muller, no quadriênio de 1918 a 1922, exerceu por breves períodos a função de governador, sendo eleito em 1922, para novo quadriênio, vindo a falecer no período do mandato.

Conta-se que Hercílio Luz, já em 1917, vindo de seu sítio em Taquaras, no distrito de Rancho Queimado (hoje Museu Casa de Campo do Governador Hercílio Luz), exclama “mandarei construir uma grande ponte, daquele morro ao do Cemitério, para acabar de uma vez para sempre com este suplício...” Ao idealizar uma ponte sobre a Passagem do Estreito, ele provavelmente tem como referencial as pontes de ferro européias, a partir do curso realizado na Bélgica que, na época era um dos centros mais desenvolvidos nesta tecnologia.

A possibilidade de construção de uma ponte metálica em Florianópolis na década de vinte, relacionava-se com a necessidade de manter a capital do estado integrada com o restante dos municípios. Florianópolis não poderia se conservar “insulada indefinidamente.” Havia correntes políticas que desejavam transferir a capital para o 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, a 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.”⁹⁴

Como projeto político do governador Hercílio Luz, havia vários planos de integração regional, entre eles, o de interligar Florianópolis a Lages via estrada de ferro, “o governo chegou a contratar a imediata construção da ferrovia. Mas a seguir, o contrato foi rescindido e os trilhos nunca foram implantados.”⁹⁵ Uma intenção, que não se concretizou, era a de fazer a ligação São Francisco-Porto Alegre, via Florianópolis, e fazendo junção com a Estrada de Ferro Tereza Cristina. Havia uma plano que

compreendia o prolongamento da Estrada de Ferro Teresa Cristina até à Armação da Piedade, futuro porto carvoeiro do Estado, e o estabelecimento da estrada de ferro elétrica em direção ao planalto, cujo primeiro trecho seria a linha elétrica que, partindo de Taquaras, passando por Rancho Queimado, Teresópolis, Santo Amaro, Palhoça, São José, atravessando a ponte, com ramificações pela Capital, em demanda de Sambaqui, futuro porto alfandegário da Capital.⁹⁶

Só que o trem, apesar de previsto no projeto da ponte, e junto com ele as estações, nunca chegaram até aqui. Mesmo depois de construída ponte, a cidade acabou não se

⁹⁴ ANDRADE, op. cit., p. 73.

⁹⁵ THOMÉ, Nilson. *Trem de Ferro: história da ferrovia no Contestado*. 2ª. ed. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1983, p. 33.

⁹⁶ SILVA, Mário Cândido. Ponte Hercílio Luz. In: *Revista Santa Catarina Filatélica*, op. cit., p. 8.

desenvolvendo rapidamente como o previsto, justamente pela sua falta de conexão rodoviária e ferroviária, como disse Nereu do Vale Pereira:

Na medida que declinava o transporte marítimo em substituição rodo e ferroviário, Florianópolis parava. A ponte não trouxe o progresso aspirado. Obra de arquitetura invejável, passa a ser o símbolo do Estado, porém não altera o panorama econômico da cidade; muito pelo contrário, é a partir da inauguração da ponte que a cidade entra numa fase de depressão. Faltou à cidade, em princípio, conexão rodoviária e ferroviária com os centros urbanos de destaque regional e nacional.⁹⁷

A lei do governador Hercílio Luz de 16 de agosto de 1919 possibilitava ao Estado contrair dívidas para, entre outras obras de melhoramentos, a construção da Ponte da Independência, unindo a Ilha de Santa Catarina ao continente. Uma obra “ciclópica”, com um custo que ultrapassaria em torno de duas vezes o orçamento anual do Estado. e que demorou mais de cinquenta anos para ser pago, devido aos juros. O primeiro empréstimo foi firmado em 3 de novembro de 1919, no Rio de Janeiro, com os banqueiros *Imbrie & Co.* de Nova York , que solicitaram moratória e o Estado requereu falência. Em 14 de julho de 1922 foi assinado novo contrato com os banqueiros *Halsey Stuart & Co.*, novamente de cinco milhões de dólares, sendo o representante do Estado o Sr. Alberto Byington, um dos contratantes da execução da obra. Além de financiar a obra, a tecnologia do projeto e da construção provinha da América do Norte.

Assim como outras cidades brasileiras no início do século XX, Florianópolis se modernizava. Havia uma série de melhoramentos, muitos deles iniciados nos governos republicanos, propiciando um tempo de novas tecnologias, novos padrões de higiene e costumes, de um padrão de comportamento voltado para a urbanidade. “Entre 1901 e 1925, a cidade passa por profundas modificações benéficas (...) desejos de conforto urbano estão

⁹⁷ PEREIRA, Nereu do Vale. *Desenvolvimento e modernização: um estudo da modernização em Florianópolis*. Florianópolis: Lunardelli, 1984, p. 57.

presentes e se traduzem na implantação de serviços de telefone, água encanada, luz elétrica, esgoto sanitário, linhas de bonde, cinema e outros.”⁹⁸

A partir de uma política de higienização ocorrem as grandes obras de saneamento básico, modificando parte do traçado urbano. Um dos lugares que mais se altera é a Rua do Cortiço, hoje Avenida Hercílio Luz (inicialmente seria chamada Avenida do Saneamento, onde habitações populares deram lugar a um canal de saneamento). A água canalizada que até então atravessava a baía, começaria a passar pela adutora na ponte. A inauguração do sistema de iluminação elétrica e os novos meios de transporte modificam a vida urbana, por muitos considerada até então triste e melancólica. Nossa Senhora do Desterro é a protetora dos exilados, dos banidos, dos *extraminados*, dos que vivem “longe da terra do seu nascimento.”⁹⁹ Era preciso deixar de ser o lugar dos desterrados. A partir de 1894, o próprio nome da cidade também mudaria, passando a se chamar Florianópolis, em homenagem a uma das figuras militares mais fortes da revolução republicana, Floriano Peixoto. A cidade tem um dos fatos mais marcantes de toda a sua história, quando muitos rebelados federalistas são presos e fuzilados na Ilha de Anhatomirim.

Entre outras coisas, esse período trouxe uma série de reformas urbanas, higienistas, onde a Vila buscava ganhar os ares de uma cidade Capital. Desterro imagem do atraso, Florianópolis imagem do progresso - a dualidade entre o antigo e o moderno. Para o historiador Hermetes Reis de Araújo, a ponte foi uma obra da engenharia social que significou um marco

que dividiria um tempo passado de atraso e um outro tempo que supostamente se anunciava como portador do progresso.(...) Determinando o fim das precárias travessias de barco ou de balsa que eram utilizadas para a comunicação entre a capital

⁹⁸ PEREIRA, op. cit., p. 55-6.

⁹⁹ CABRAL, op. cit., p. 39.

e o continente, a construção da ponte significou, de acordo com os discursos das elites e dos políticos na época, muito mais do que um conforto para a população, pois passou a ser considerada como o monumento máximo a representar o empenho e os anseios pela instauração de uma modernidade burguesa em Florianópolis.¹⁰⁰

A Ponte da Independência procurava ser uma ruptura não só a nível de sua funcionalidade, mas também como um “monumento máximo”, símbolo de ascensão à modernidade. Segundo este autor, a burguesia local procurava atingir os padrões de um modo de vida tipicamente urbano e civilidade da época. Além da passagem, a ponte já nascia enquanto monumento da modernidade, representando um período significativo na mudança da imagem da cidade. Uma visão de progresso que representava o rompimento com uma mentalidade de atraso, um divisor de águas e efetivamente o primeiro elo de ligação entre a Ilha e o Continente.

Por ocasião da iluminação da luz elétrica da ponte em homenagem à posse do governador Adolfo Konder, em setembro de 1926, o Sr. José Boiteux demarcava através de seu discurso, a ponte como elemento que fez desaparecer,

portanto, uma das causas que mais concorriam para o estacionamento de nossa bela capital, (...) já estamos desde 13 de maio, apreciando com o valor desta monumental Ponte, naquele dia inaugurada pelo governador Bulcão Viana, as vantagens decorrentes da aproximação rápida da ilha ao continente, sem as dificuldades de transporte de outrora, permutando, no jogo diário dos mil e um interesses que a vida moderna desenvolve, idéias, aspirações, planos, iniciativas, que são o veículo primeiro das realizações para a finalidade conducente ao progredir constante de nossa terra. Braço de oito centenas de metros a ligar a nossa velha e histórica Desterro, hoje a bela e louça Florianópolis...¹⁰¹

Surgiu a ponte, e também foi a época do “bota-abixo” quando “foram demolidos quarteirões inteiros de velhos casarões transformados em cortiços no centro da cidade (...)

¹⁰⁰ ARAÚJO, Hermetes Reis de. *A Invenção do Litoral: reformas urbanas em Florianópolis na Primeira República*. São Paulo, 1989. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, p. 126.

¹⁰¹ “Inauguração na luz elétrica na Ponte Hercílio Luz.” *A República*, Florianópolis, em 30 set. 1926.

Foram construídos jardins e praças, erguidos palacetes decorados com mármore importados da Europa e rasgadas grandes avenidas...”¹⁰² Dizem que restou pouco da arquitetura dos antigos casarios de Nossa Senhora do Desterro. Algumas ruas permaneceram mantendo parte do traçado original da formação da cidade, apesar dos nomes modificados,¹⁰³ outras ruas tiveram que se adaptar às novas condições impostas pela facilidade de acesso rodoviário para a Ilha de Santa Catarina. Uma reestruturação urbana que modificou a paisagem da capital. A introdução do automóvel e dos bondes obrigou o alargamento das ruas, e o uso de garagens alterava a disposição das casas. A modernidade começava a se inserir no cotidiano da cidade.

A PONTE DO ESTREITO

Como surgiu o projeto da ponte? É possível distinguir três imagens de projetos diferentes. (Fig. 28) A primeira, registrada em jornal da época como “A PONTE SOBRE O ESTREITO”, é uma ponte do tipo cantilever, normalmente construída em portos e canais para facilitar a passagem de embarcações. Em outra imagem, a ponte tem o sistema mais comum das pontes suspensas com cabos de aço. Em 1919, o projeto original no sistema de sustentação é alterado de cabos de aço para correntes de barras de olhal (*eyebars*). (Fig. 29) Neste sistema, a corrente é formada por pares de barras rígidas (quatro barras de cada lado), articuladas nas extremidades a pares vizinhos por meio de um tarugo de aço. A ponte

¹⁰² ARAÚJO, op. cit., p. 126.

¹⁰³ Houve uma radical mudança dos nomes das ruas. Do cenário primário da colonização (Rua do Passeio, Rua da Figueira, Rua dos Moinhos de Vento etc.), passaram a vigorar nomes de militares, soldados da Guerra do Paraguai, políticos, desembargadores.

caracteriza-se portanto "por ter os cabos da catenária substituídos por uma 'corrente' construída com chapas de espessura da ordem de 5 cm por 30 cm de largura e olhais nas duas extremidades."¹⁰⁴

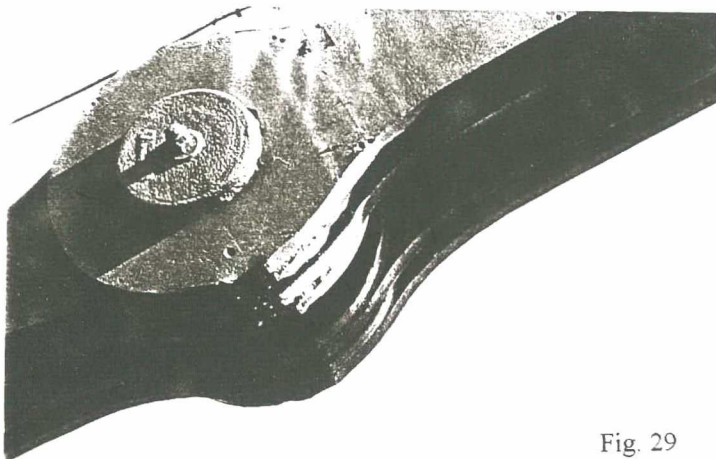


Fig. 29

A ponte de Florianópolis é uma ponte pênsil metálica, que à época da construção, foi o maior vão suspenso da América Latina, maior ponte de barras de olhal do mundo e quinta em vão livre.

Concebida na mais alta tecnologia industrial da época, pela primeira vez era empregado o sistema de sustentação de cadeias de barras de olhal para pontes pênsis na América Latina. Num artigo de 1924 o projetista David B. Steinman diz que "a ponte já tinha sido desenhada em linhas convencionais, quando a decisão de substituir para correntes de barras de olhal levou à revisão de seu projeto estrutural e facilidade de sua aplicação."¹⁰⁵ Além da praticidade, a vantagem deste tipo de estrutura era econômica, tendo "recebido aprovação e reconhecimento comercial na proposta e adoção de sua forma de construção em duas concorrências sucessivas."¹⁰⁶ As duas pontes *gêmeas* construídas depois da Ponte Hercílio Luz, foram a *Silver Bridge* em 1928, que desabou em 1967, e a *St. Mary's Bridge* de 1929, que foi desmontada, em seguida ao desastre. Apesar de serem menores que a Ponte de Florianópolis, eram estruturas muito semelhantes quanto ao sistema de sustentação.

¹⁰⁴ Relatório do IPT - Instituto de Pesquisa Tecnológica de São Paulo, 1981, p. 1.

¹⁰⁵ STEINMAN, David B. "Design of the Florianópolis Suspension Bridge." In: *Engineering News-Record*. MacGraw Hill's Construction Weekly. v. 93, n.º 20, 13 nov. 1924, p. 778.

¹⁰⁶ Idem, p. 781.

A imagem do projeto da ponte é pouco frequente. O desenho técnico é um olhar especializado, contendo normas e convenções:¹⁰⁷ as diferentes formas de expressar um objeto tridimensional a partir das projeções ortogonais - vistas frontais, laterais, superiores. São necessários códigos de apreensão. Além disto, os desenhos originais da construção, foram feitos em inglês, no sistema de polegadas, em parte traduzidos e convertidos ao sistema métrico decimal.

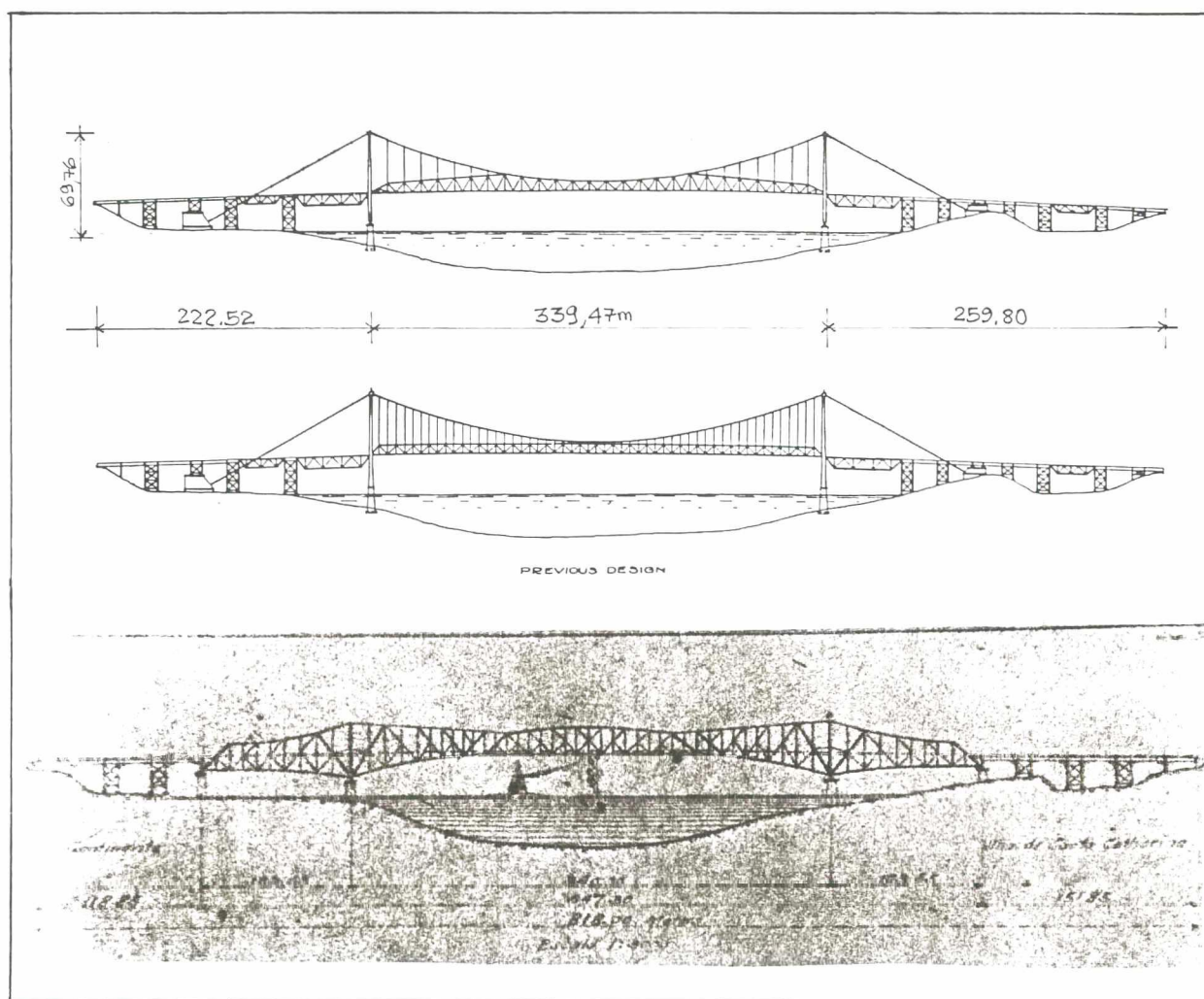


Fig. 28

¹⁰⁷ A representação de um objeto sobre o plano bidimensional, introduzidas com o desenvolvimento da geometria descritiva, pelo matemático Gaspar Monge (1746-1818), junto com a introdução do sistema métrico decimal na Revolução Francesa.

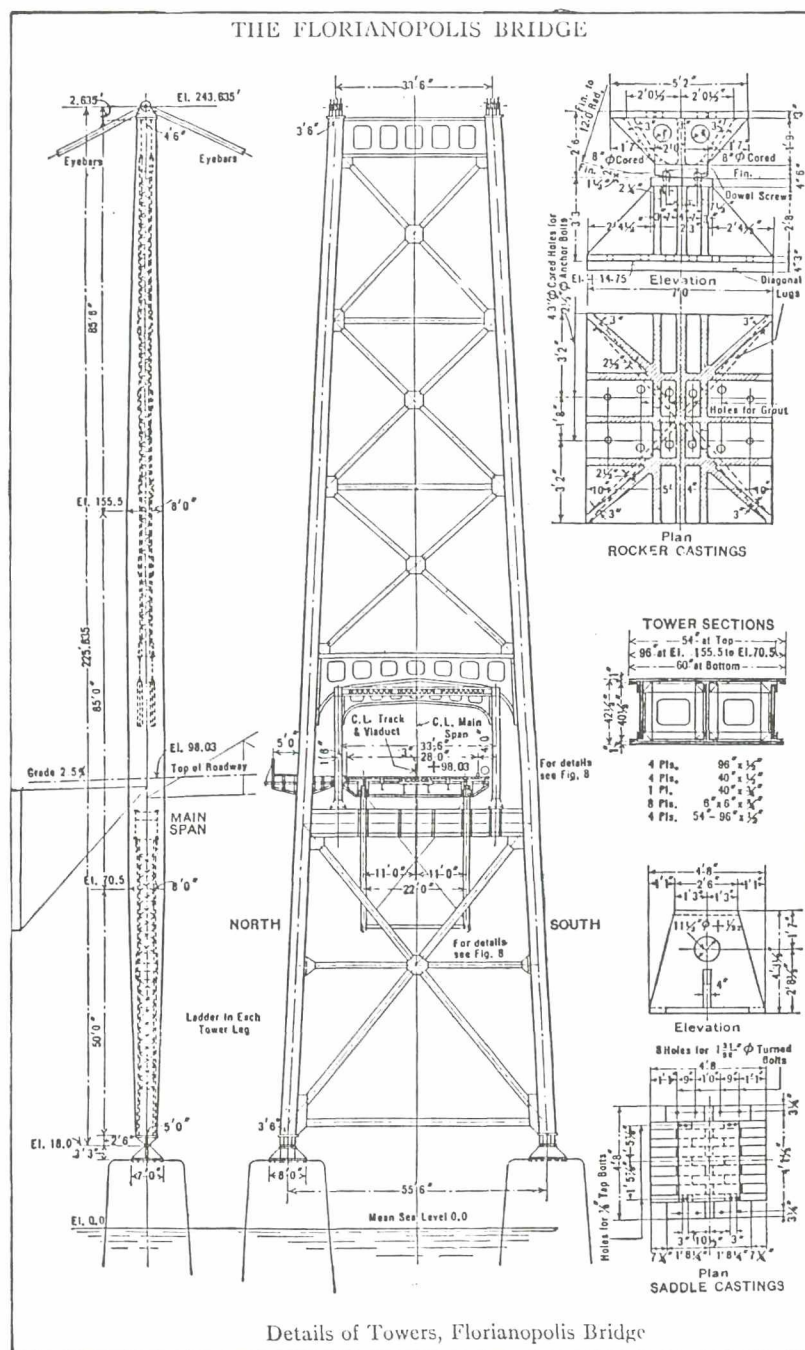


Fig. 30

Com a pré-fabricação a diferença entre o projeto e a obra se acentua. A estrutura da ponte foi fabricada e montada pela U. S. Steel Products Co., em Nova York, onde o Sr. Alfredo Sundstrom acompanhou a execução. As peças vieram, em grandes carregamentos, apenas para serem montadas em Florianópolis.

O olhar geométrico torna necessário o uso da escala: a relação com o tamanho *natural*. No desenho em escala é possível medir, avaliar distâncias, realizar cálculos da estrutura, dos esforços e das tensões, dos volumes de concreto necessário para as sapatas e ancoragens, da dimensão e da quantidade de aço.

O projeto da ponte foi bastante detalhado e preciso. (Fig. 30) Definido longe do canteiro de obras seguiu rigorosamente o que estava representado. A ponte primeiro existiu no papel.

NOMES QUE DEVEM SER LEMBRADOS

*...Quem construiu a Tebas de sete portas?
Nos livros estão nomes de reis.
arrastaram eles os blocos de pedra?
E a Babilônia várias vezes destruída -
Quem a reconstruiu tantas vezes? Em que casas
Da Lima dourada moravam os construtores?
Para onde foram os pedreiros, na noite em que
A Muralha da China ficou pronta?(...)*

Bertolt Brecht, *Perguntas de um trabalhador que lê*

A construção da ponte teve início em novembro de 1922. A contratação da obra ficou a cargo dos engenheiros Alberto Byngton e Alfredo Sundstrom, norte-americanos com diversos trabalhos executados no Brasil. Sundstrom foi engenheiro chefe do serviço de pontes da Brasil *Railway*. Eles foram auxiliados pelos irmãos italianos Remo e Ormano Corsini, em conjunto com 19 operários especializados norte-americanos que “mereceriam ser também nominalmente mencionados.”¹⁰⁸ Mas nada se fala sobre os operários locais.

O livro *Em busca de terra firme*, do escritor Almiro Caldeira, relata de forma ficcional, com inspiração em fatos reais, a época da construção da ponte. A narrativa é intercalada pelo “diário de Patrick”, personagem que representa um dos 19 técnicos norte-americanos, instalados na cidade apenas durante a construção da ponte. Ele não consegue entender o porque da obra neste contexto, “a 14 finalmente chegamos a esta acanhada cidade, que sem dúvida não merece a obra que nela vamos erguer. Um lugarejo pobre e lúgubre, basta dizer que, aos visitantes, começa por mostrar o cemitério no alto duma colina. E é no sopé de tal outeiro inçado de cruces que vamos levantar tão majestosa ponte.”¹⁰⁹

¹⁰⁸ “Nomes que devem ser lembrados.” In: Revista Santa Catarina Filatélica, op. cit., p. 34.

¹⁰⁹ CALDEIRA, Almiro. *Em busca de terra firme*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1992, p. 34.

A visão do estrangeiro se modifica a medida que vai conhecendo pouco a pouco a cidade, *Patrick* acaba se apaixonando por uma protestante. Realmente um dos operários norte-americanos, chamado Júlio Krestlow, casa-se aqui com Guilhermina da Silva, indo depois morar nos Estados Unidos. Outros personagens são um nativo, responsável por enviar madeiramento para o canteiro de obras, e também há um professor chamado Descon, auxiliar técnico do governador Hercílio Luz, que consegue prever algo de errado com as profundidades das sondagens.

As informações sobre o desenvolvimento dos trabalhos de construção da Ponte Hercílio Luz encontram-se detalhadas, em alguns relatórios. Durante o processo de execução da obra chegaram inúmeros carregamentos de material através de navios. Em fevereiro de 1923, chegou o primeiro, com 4.000 barricas de cimento da Dinamarca. Em março do mesmo ano chegaram as aparelhagens para as fundações, tendo sido cravada a primeira prancha de aço em abril de 1923. As sondagens iniciais haviam sido elaboradas pelo Estado e tiveram problemas, com as diferenças de profundidades. A aparelhagem teve de ser revista. Problemas tecnicamente possíveis de serem resolvidos, apesar dos custos e do atraso de cronograma. Assim foi relatado:

Na primeira semana de abril de 1923, foi cravada a primeira prancha de aço no pilar norte do apoio do vão central no lado do continente.(...) Ao iniciar-se a cravação das estacas-pranchas, maior foi a surpresa, pois no pilar norte do lado do continente, quando as pranchas atingiram a profundidade de 10 metros,(...) desapareceram em baixo d'água.(...)O que aparentava ser rocha viva e compacta eram apenas enormes "boulders" dentro d'água que repousavam sobre uma camada de conchas semi-petrificadas antes de atingir a rocha viva. (...)a mesma surpresa ocorreu no lado da Ilha.¹¹⁰

¹¹⁰ Revista Santa Catarina Filatélica, op. cit., p. 25.

Todo o serviço de fundação da Ponte da Independência, em Florianópolis termina em 20 de junho de 1924, quando começam a chegar os primeiros carregamentos de aço. Ao final de outubro chega o último carregamento. O processo de montagem do viaduto no continente iniciou em fins de julho, terminando em fins de novembro, quando começa a montagem do viaduto insular, que termina em 5 de janeiro de 1925.

A fundação é um dos momentos mais importantes de uma ponte. Em muitas civilizações antigas eram feitas oferendas com animais para dar boa sorte.¹¹¹ Esta é uma das etapas mais perigosas, e não raro ocorrem a morte de trabalhadores. Dificilmente se fala sobre os operários mortos durante uma construção, principalmente de pontes, onde é comum ocorrerem acidentes. Pelo menos em um dos períodos da obra, de 1924 a 1925, David Steinman informa que não houve perdas humanas “O campo completo de operações cobrindo um período de um ano, desde primeiro de agosto de 1924 a primeiro de agosto de 1925, com um bom sucedido acompanhamento, a 6000 milhas de casa, não teve perda de uma simples vida humana.”¹¹² Em uma revista de 1956, Remi comenta que “não são exatas umas quantas histórias que por aí andam, em torno da Ponte Hercílio Luz. Quedas e mortos de operários em sua construção, devem ser levadas à conta da imaginação boêmia, afeita à despreocupação e ao boato.”¹¹³ Ou seja, muitos anos depois, ainda se procurava desmentir a morte de operários. Mas será mesmo, que em nenhuma das etapas, principalmente durante as fundações, não houve acidentes?

¹¹¹ Na construção de pontes em arco na antiga China, depois que a administração local decidia pela necessidade e o custo de uma ponte, chamavam alguns construtores para concorrência de preços. A obra só podia começar depois que um sacerdote decidisse exatamente o lugar. Finalmente, para aplacar os espíritos do mal um animal era enterrado na fundação da ponte. Cfe STEINMAN, David B. and WATSON, Sara R. *Bridges and their builders*. New York: G.P. Putnam's Sons, 1941, p. 34-35.

¹¹² STEINMAN, David B. *A practical treatise on suspension bridges: their design, construction and erection*. 2.ed. New York: John Wiley & Sons, Inc., 1928, p. 226.

¹¹³ REVISTA FLORIANÓPOLIS TURÍSTICO. Florianópolis: Doralécio Soares. 1955-1956, p. 62.

O Sr. Cândido Marcos Machado nasceu em 07 de outubro de 1903, foi casado duas vezes, tem 15 filhas, 1 filho, 40 netos, 78 bisnetos e 2 tataranetos. Conserva uma memória do tempo que trabalhou nos serviços de fundação da ponte, entre 1923 e 1924. Saía para trabalhar de madrugada, pelos caminhos nos morros, sozinho ou na companhia dos amigos Crispim, Agostinho (já falecido), usando facho de bambu para enxergar. Trabalhou na construção da Penitenciária - carregando pedras, foi jardineiro na Prefeitura e, por último, trabalhou no Cemitério do Itacorubi até a aposentadoria, em 1968.

O Sr. Cândido Machado contou sobre alguns dos perigos enfrentados no dia-a-dia da construção da ponte. Foi um dos operários que se aventurou, muitas vezes, atravessando a ponte durante a construção, através de pranchões de madeira soltos sobre a estrutura metálica. Disse que estava presente na obra quando da morte de um companheiro, que rapidamente foi levado embora para que ninguém pudesse ver. Ele relatou este fato com mais detalhes numa reportagem em 1986, onde dizia lembrar

com tristeza, quando um operário da obra, levantava barreiras do lado do continente, e uma delas desabou sobre ele, empurrando-o contra uma picareta que o perfurou lado a lado, causando morte instantânea. Movido pela curiosidade, Cândido contrariou a ordem dos superintendentes e atravessou pulando sobre pranchas de madeira com um metro de distância entre eles, para ver o companheiro. Mas, ao chegar ao outro lado, o corpo já havia sido removido.¹¹⁴

No canteiro de obras, no dia-a-dia da montagem, ao lidar com os processos construtivos da arquitetura do ferro, os operários tomavam contato com a tecnologia da pré-fabricação, mesmo sem visualizar “o que sairia dali.” O Sr. Cândido Machado, lembra que “aquilo vinha tudo em pedacinho.”

¹¹⁴ O ESTADO, Florianópolis, em 18 maio 1986.

Para erguer esta obra foi necessário o esforço e o trabalho de cerca de mil operários, vindos do interior, de outros estados, e até mesmo de países vizinhos. Muitos trabalhadores daqui, que viviam da pesca, foram atraídos pela oferta de trabalho assalariado. Apesar da escassa documentação a respeito, sabe-se a partir de relatos, entre eles, o do Sr. Manoel Alves Ribeiro, eletricitista conhecido como “seu” Mimo (falecido), que com a construção da ponte nascia também o Partido Comunista em Santa Catarina. Era um grupo pequeno de operários, como disse o historiador Jaci Vieira “numa série de recortes de jornais catarinenses, como também em bibliografias específicas e revistas consultadas sobre a construção da Ponte Hercílio Luz, em nenhum momento fala-se da formação de um Partido ou agremiação políticas dos trabalhadores, o que dá a entender que qualquer organização operária era feita por um grupo muito restrito de operários.”¹¹⁵

Outro operário da ponte, o Sr. Nicolau Tolentino Martins, nascido em 10 de setembro de 1900, natural de Paulo Lopes, veio morar em Florianópolis aos sete anos. Era pescador, adquiriu a arte de fazer canoas pelo seu pai, Juvêncio Domingo Martins, e foi atraído pelo anúncio de trabalho assalariado. Trabalhou meio ano no acesso da ponte, lado insular, onde ficava o cemitério municipal que estava sendo transferido para Três Pontes (hoje Itacorubi).

O Sr. Nicolau contou que muitas vezes no trabalho de escavação na cabeceira, se deparava com ossadas dos túmulos. Saía da Costeira do Pirajubaé 5 horas da manhã, a pé, descalço, para pegar no serviço às 7 horas. O horário era das 7 às 11 horas e das 12 às 17 horas, e não se podia chegar atrasado. Ia junto com Jorge - cortador de pedras e Manoel Bembem, que trabalhava também “na pá e picareta”. Depois trabalhou numa fábrica de cal

¹¹⁵ VIEIRA, Jaci Guilherme. *História do Partido Comunista Brasileiro em Santa Catarina: da sua Gênese até a Operação Barriga Verde 1922-1975*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, 1994, p. 5.

de conchas no Saco dos Limões, e até há pouco tempo ainda fazia canoas. Entrevistados em 1996, os relatos destes dois operários, Sr. Cândido e o Sr. Nicolau, de aproximadamente mil operários desconhecidos que trabalharam na ponte, nos instigam nomes que realmente deveriam ser lembrados.(Fig. 31)

A Sra. Umbertina da Silva, ainda moradora na cabeceira continental, contou que seu pai, Frederico Gonçalves dos Santos (1892-1976) também trabalhou nos serviços de fundação da ponte. Um dos primeiros encarregados da manutenção foi João Ribeiro da Silva, cargo assumido pelo filho Norberto Ribeiro da Silva (marido da Sra. Umbertina), por 38 anos. No natal de 1965, junto com os filhos, instalou uma grande estrela de luz no alto de uma das torres. O Sr. Ivo Pelegrino entrou em abril de 1960 e continua até hoje. A Sra. Umbertina lembra os nomes dos primeiros funcionários: Narciso, Bertoldo, Joca, Dino, Teles, Tilinho, Lolinha, João Danda, Fraga, Arlindo, Amaro.



Fig. 31

A PONTE DA ILUSÃO

As “alterosas” torres da Ponte da Independência estavam começando a serem erguidas, primeiro no lado continental, terminando em 27 de dezembro de 1924, depois no lado insular, começando na primeira quinzena de janeiro e terminando em 15 de fevereiro de 1925. Mas, um pouco antes disso, um acontecimento iria marcar a história da construção da ponte: a morte do governador Hercílio Pedro da Luz, vítima de câncer no estômago, ocorrida em 20 de outubro de 1924. Afastado do cargo para tratamento de saúde na Europa, retornou desenganoado pelos médicos, e já bastante debilitado. No final de tarde de 8 de outubro de 1924, passou pelo Canal do Estreito em direção ao antigo trapiche municipal. Para homenageá-lo, foi construída uma réplica em madeira da Ponte da Independência. Com 18 metros de comprimento, a réplica “para que o governador enfermo, simbolicamente, a inaugurasse, foi construída pela marcenaria do Sr. Paulo Schlemper.”¹¹⁶ Sabia-se que não seria possível ao governador, doente como estava, caminhar sobre a ponte real quando estivesse pronta. Foi preciso simular a realidade para concretizar um sonho. Foi uma pré-inauguração sobre uma representação da ponte. Como numa cidade de brinquedo, o governador passou uma ponte de ilusão, poucos dias antes de morrer. Sua filha Clemente, de apenas 17 anos, viria a falecer no dia 17 de outubro. Talvez um dos mais importantes monumentos erguidos em praça pública na cidade a uma travessia melancólica simulada no tempo e espaço. Entre o homem que idealizou uma imensa ponte metálica vencendo o vão do Estreito e a obra pronta, apenas uma representação tridimensional em madeira.

¹¹⁶ SILVA, Adolfo Nicolich da. *Florianópolis: A história de uma cidade*. Florianópolis: Papa-Livro, 1995, p. 137.

Neste momento talvez se configure melhor um ritual de passagem do velho para o novo. Fazendo uma analogia com o estado atual da ponte, se naquela época não se podia passar porque estava em obras, hoje também não se pode passar mais por ela não oferecer condições de segurança. O acesso atual é apenas visual, virtual, um olhar à distância. A ponte antes de ser usada como uma passagem, já era um símbolo representacional, narrativo, mítico. E a imagem do governador passou a ser relacionada com a idéia de progresso:

Mas o real, sobretudo, é o que lá está, o corpo de aço, de braços de ferro dominando o mar! O bronze encharcado de luz do governador ousado contemplando sua obra.(...) Não teve ele a suprema felicidade de tocar, sentir, de ver com vida o sonho acalentado...Não esquece, pois, quando lá passares: tira o chapéu e lança um olhar de gratidão a sua estátua lembrando-te do cérebro que a idealizou, dos homens cansados, abrindo alicerces, firmando vigas, despendendo energia no denodo impetuoso de ampliar a Terra e possibilita o progresso!¹¹⁷

A Ponte da Independência passa a ser a Ponte Hercílio Luz em homenagem ao governador que a idealizou, acreditou na monumental obra mesmo com muitas opiniões de adversários políticos, como a de que a ponte “ligaria o nada a coisa alguma.”¹¹⁸ Numa reportagem de 1982, o engenheiro Haroldo Pederneiras contou que o próprio engenheiro Alberto Byington expressou uma opinião semelhante quando eles estavam sobre a ponte: “Não vejo qual a razão de o governo gastar tanto dinheiro para ligar o nada ao nada. É preferível que a capital seja transferida para o lado do continente.”¹¹⁸

A Câmara Municipal, num gesto de homenagem, alterou o nome da futura Ponte da Independência para Ponte Hercílio Luz.¹¹⁹ O enterro, dias depois, e as homenagens, foram amplamente divulgadas na imprensa, numa comoção geral da população.

¹¹⁷ LEVI, R.S. *Revista Florianópolis Turístico*. Florianópolis: Doralécio Soares. 1955-1956. Ed. Anual

¹¹⁸ CAMBOIM, Ana Maria. “Histórias trágicas e cômicas fizeram os 56 anos da Ponte Hercílio Luz.” *Jornal de Santa Catarina*, Joinville, 31 jan. e 01 fev. 1982.

¹¹⁹ Projeto do deputado José Acácio Soares Moreira, submetido aos congressistas em 13 de outubro de 1924 e aprovado por unanimidade.

Em setembro de 1924, pouco antes da morte do governador, podemos saber o estado da obra a partir de um jornal local, que dizia entusiasmado:

Há dias iniciados, prosseguem com admirável atividade *yankee* os trabalhos de montagem da superestrutura metálica da Ponte da Independência, ligando a Ilha ao Continente.(...) Operários norte-americanos, especialistas na armação de pontes, assentaram em poucos dias duas alterosas torres com 75 metros, que ligarão os cabos de aço aos grandes pilares de ancoragem. A armação dessas torres tem sido um serviço rápido.(...) Alterosas, erguidas para o alto, acham-se logo à vista do viajante que demanda esta capital os dois majestosos pilares de aço.¹²⁰

No mesmo relato outro questão relevante é o do acompanhamento das pessoas da sociedade local e outras localidades que vinham “*ver*” a obra. Era um acontecimento que as pessoas pareciam assistir com admiração: “Inúmeras figuras representativas de nosso meio social, quer na política quer no comércio, representantes de todas as classes, em suma, têm ido visitar no Continente os serviços de montagem da superestrutura metálica da Ponte da Independência.”

Alguns meses depois, no dia 23 de fevereiro de 1925, estava tudo pronto para se colocar as barras de olhal.(Fig. 32) Neste dia aconteceu a primeira travessia sobre o Canal do Estreito, quando um dos 19 operários especializados norte-americanos caminhou sobre um cabo de aço provisório.

No dia 23 de fevereiro, os 24 cabos que formavam o cabo provisório, achavam-se montados, já na posição definitiva, com todos os seus pertences nas devidas elevações e distâncias. Desta forma, nesse dia, pode-se afirmar, estava feita a ligação entre a Ilha e o Continente, porquanto um dos 19 operários especializados que vieram dos Estados Unidos atravessou o vão, caminhando sobre o grosso cabo de aço.¹²¹

Em 26 de março começou o erguimento dos cabos da barra de olhal do lado sul, demorando a operação completa apenas uma semana. Levou duas semanas para se erguer

¹²⁰ A REPÚBLICA, Florianópolis, em 18 set. 1924.

¹²¹ Revista Santa Catarina Filatélica, op. cit., p. 31.

as 156 barras. Na tarde de 2 de abril as barras do lado se auto sustentavam. A estrutura do vão pênsil começava a se tornar uma realidade.

No início do ano de 1926 a obra estava praticamente pronta, faltando apenas os acessos nas cabeceiras. Inaugurada, no dia 13 de maio de 1926, às 13 horas, foi convidado “o funcionalismo federal, estadual e municipal, autoridades civis e militares e o povo em geral” para assistir ao ato solene. De provável autoria do poeta Trajano Margarida, foi composto um hino para ser declamado por alunos na festa da inauguração:

*Hoje hino a Hercílio Luz
com valor e vigor entoemos;
o que a arte e a ciência produz
acabado e perfeito hoje vemos.*

*Centenária ponte formosa
Orgulhosa te vimos subir
e subindo imponente e airosa
és um emblema do nosso porvir*

*Bela ponte firmada na terra
vais te erguendo garbosa nos ares,
és lembrança feliz desta era,
ligas terras, dominas os mares*



Fig. 32

¶ A inauguração da ponte havia sido prevista para 7 de setembro de 1925, data comemorativa da Independência do Brasil, e não foi possível devido, principalmente, aos imprevistos do malogrado primeiro financiamento. A data de 13 de maio, comemoração nacional da abolição da escravatura em 1888, imprimiu na ponte metálica, os temas polêmicos da independência, da liberdade. ¶ A construção da ponte foi um marco referencial, e como não poderia deixar de ser, entrou num ciclo comemorativo. Uma das fontes indicadoras destas datas são os cadernos comemorativos, os relatórios, os discursos, os editoriais de revistas, jornais, que são realizados, a cada 13 de maio, principalmente nos últimos anos. Dentro deste ciclo, marcado por uma certa repetição, são lembrados os casos mais pitorescos e os personagens que participaram de sua história, evidenciando a memória do governador Hercílio Luz.

Depois da obra concluída, vale registrar duas formas de aproveitamento das sobras do materiais da ponte. Uma, contada pelo Sr. Osvaldo Lopes dos Reis, foi o uso de cabos de aço para fazer um “elevador” para transporte de farinha num engenho da família dos Furtado, no “Morro do Bode”:

Este engenho criou fama pela fabricação de farinha de aipim. No início o transporte das raízes era feito por carros de bois, difícil era descer o morro, mais tarde, com as sobras de um grosso cabo de aço das máquinas da ponte, que foi esticado do chapadão do morro até o engenho, desciam as raízes dentro de uma caixa de madeira, presa por uma catarina, até a porta do engenho. Aos domingos subir a chapa neste elevador que era seguro, era um divertimento. O passeio acabou quando quebrou o freio e ele chocou-se com a árvore onde estava amarrado o cabo.¹²²

¹²² REIS, Osvaldo Lopes dos. *Arte, vida e recordação de Osvaldo Lopes dos Reis*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1990, p. 31.



Fig. 33

Outra, um pedaço de uma barra de olhal (Fig. 33) conservada na serralharia do Sr. Silvio D'Alascio, quando seu pai João Batista D'Alascio, adquiriu parte do material das “sobras” da ponte.

Antes mesmo da ponte ser aberta ao público, foi criada uma lei que classificaria com a maior abrangência possível os futuros usuários. Ao ser entregue à cidade, o povo teria

de pagar para passar, para ajudar na sua conservação e segurança, instituindo-se a cobrança de pedágio. A Empresa Corsini & Irmãos, responsável em parte pela administração da obra, venceu o edital de concorrência para a responsabilidade de manutenção por 8 anos. Havia a necessidade de guaritas, não apenas para controlar e avaliar o trânsito sobre a ponte, mas também de funcionários próprios para vigilância. Criava-se um mecanismo de controle da passagem com o uso de bilhetes. Quase tudo era taxado na tabela anexa à lei que criava o pedágio na Ponte Hercílio Luz, Lei 1524, de 7 de novembro de 1925, instituída pelo coronel Antônio P. da Silva e Oliveira.)

A tabela descrevia os diversos tipos de usuários da ponte, provavelmente composta a partir da informação a respeito das cargas e passageiros mais comuns das barcas, além de uma prospecção de uso da primeira ligação Ilha-Continente, que permitiria com muito mais facilidade a travessia, entre outros, de carros e animais. Na tabela constava: pedestre, passe escolar, veículos de carga, carros de praça, aranhas, bicicletas, triciclos, motocicletas, carros a mão, malas ou volumes com mais de $\frac{1}{2}$ m³, cada cabeça de gado, cavaleiro.) Havia

ainda uma cláusula de que nas taxas de veículos estaria incluída só uma pessoa, devendo as demais pagarem.) Muitos tentavam um “jeitinho” de não serem vistos. Segundo Levi, o “primeiro cidadão a pisar o soalho da ponte” foi Sr. Hercílio Kiquio. Na década de 30 a cobrança do pedágio passa para o governo estadual, deixando livre a passagem para os pedestres. A partir dos protestos da população, em seguida foi extinto.)

Certamente não estava incluída na lista de pedágio este novo tipo de usuário que passaria a fazer parte das histórias da ponte: aquele que não estava interessado em chegar ao outro lado da cabeceira. O suicida é o usuário inicialmente *não previsto* das grandes obras.

Houve vários casos daqueles que usaram a ponte como trampolim para a morte. No desespero de “se atirar da ponte”, alguns acabaram salvos, outros desapareceram na correnteza. Logo depois da ponte construída, uma mulher se atirou de uma das torres e ficou presa nos fios de telégrafo, tentaram salvá-la mas ela se soltou e morreu. Alguns ficaram conhecidos como o professor de português Anfilóquio Carvalho, que se atirou no lado do Estreito, próximo ao pilar. Franklin Cascaes era seu aluno, e soube da notícia quando chegou na sala de aula. Caindo sob o viaduto não havia salvação. Outros, ao caírem no mar, foram salvos por pescadores. Um entregador do jornal A GAZETA, quando sua bicicleta ficou presa no assoalho, olhou para baixo e resolveu pular, sendo recolhido por um barco: “Peço para ninguém fazer o que fiz. Muitos me falaram que foi um ato de heroísmo se atirar lá de cima. Contudo, sei que foi covardia.”¹²³

¹²³ VICENZI, Celso. “A ponte que ligaria o nada a coisa alguma.” O ESTADO, Florianópolis, em 10 maio 1981.

O suicida pode ser encarado como uma espécie de herói da modernidade, “as resistências que a modernidade opõe ao impulso produtivo natural ao homem são desproporcionais as forças humanas. Compreende-se que ele vá enfraquecendo e busque refúgio na morte. A modernidade deve manter-se sob o signo do suicídio, selo de uma vontade heróica, que nada concede a um modo de pensar hostil. Esse suicídio não é renúncia, mas sim paixão heróica.”¹²⁴

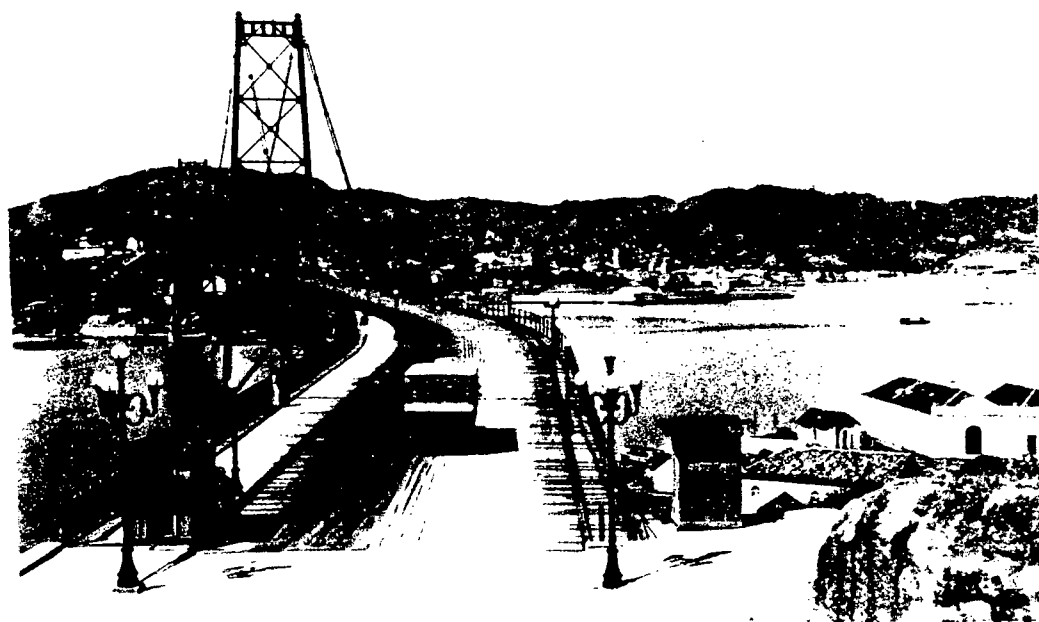


Fig. 34

Uma técnica moderna de reprodução que passou a se integrar à imagem da ponte foi a própria fotografia. Através delas, juntamente com relatos técnicos, é possível recompor parte da história dos procedimentos construtivos da época. Ao mesmo tempo, a fotografia criou um padrão de imagem da ponte já como cartão-postal. Num deles podemos observar o estrado de madeira sem divisão entre pedestres e carros, as guaritas do pedágio, e os primeiros veículos. (Fig. 34)

¹²⁴ BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*. 1ª. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 75.

As fotos da obra monumental imprimem uma nova forma de ver a própria cidade. Do Estreito em direção ao sul vemos o porto e, ao fundo, a Ilha do Carvão.¹²⁵ Ao norte, o Forte de Santa Bárbara, a estação de tratamento, a chaminé do incinerador de lixo. Da Ilha para o Continente, destaca-se a estrada geral com pequenas construções ao longo da orla.

Procurou-se atar um fio buscando evidenciar o desafio da travessia sobre o Canal do Estreito e a construção de uma ponte que, além de modificar estruturalmente as relações econômicas, sociais e políticas da Capital do Estado, transformou-se no símbolo de aspiração da modernidade de Florianópolis. A partir dela foram criados novos assentamentos e orientações urbanas, tanto na Ilha quanto no Continente. Junto com a ascensão do automóvel, o declínio do porto e das barcas de passagem, são introduzidos novos valores de moradia, de padrões de conforto e higiene. A ponte é um elemento indissociável da história da cidade, porque *atravessa* dois tempos distintos, do “lodo” e o do progresso.

A ponte pênsil de Florianópolis, inserida num contexto modernista, é considerada uma obra de arte da engenharia, conciliando arte e técnica. Uma estrutura pura, de linhas geométricas simples, desprovida de ornamentos, com o objetivo fundamental de servir de passagem. Mesmo partindo de uma tecnologia estrangeira, norte-americana, e que vimos, tem suas raízes no século XVIII na Inglaterra, se adaptou visualmente à paisagem de Florianópolis, sendo incorporada como patrimônio histórico. Assim como a obra em si, foi construída uma imagem da ponte ao longo do tempo como símbolo da modernidade e principal cartão postal da capital de Santa Catarina.

¹²⁵ A Ilha dos Ratos, mais conhecida como Ilha do Carvão ficava na Baía Sul e desapareceu com a construção Ponte Colombo Salles (onde um de seus pilares está apoiado).

IV

ARQUITETURA DA INTERDIÇÃO

*Um boato muito triste
Espalhado andou por ai
Que ela perdeu a fortaleza
E que até pode ruir*

.....
*Será que está sofrendo?
Não é de ferro comum.
Seu coração bate forte
No peito de cada um.*

.....
*Parece faltar-lhe a vida
Sem os carros a rodar
O tráfego era qual sangue
Em suas veias a circular*

*Parece até que pensaram
Que ela já envelhecia,
E suas vigas começaram
A pratear outro dia.*

.....
*Fazes viagem espacial,
Transplantes de coração
E restituis a visão.
Não me curas do meu mal?*

.....
*Lá na esquina ouvi notícia
Que a Ponte vão consertar;
Vai voltar a ser pretinha
Como nova vai ficar.*

TREMEL, Edy Leopoldo. *Ponte Hercílio Luz:*
redondilhas. Florianópolis: IOESC, 1992.

O FANTASMA DA SILVER BRIDGE

Muitos fatos sobre a Ponte Hercílio Luz podem ser encadeados dentro de um ponto de vista dramático. O principal antecedente que colocou dúvidas com relação à sua segurança foi a tragédia da *Point Pleasant Bridge*, conhecida como *Silver Bridge* por causa de sua cor prateada. (Fig. 35) Unia os Estados de Ohio e West Virgínia, nos Estados Unidos e desabou tragicamente em apenas 30 segundos no dia 15 de dezembro de 1967, às 4 horas e 55 minutos da tarde. Naquele momento passavam sobre as pistas 31 carros, ocasionando a morte de 46 pessoas. Apenas 20 pessoas se salvaram.

Vários artigos são publicados nos Estados Unidos alertando para a questão da segurança das pontes, entre eles dois artigos na revista *Civil Engineering - ASCE, Environmental Design*

and *Engineered Constructions*, de julho de 1971, tratando das conclusões sobre as causas do colapso da *Silver Bridge*.¹²⁶ O resumo do relatório dos engenheiros ao estudar a queda da ponte foi de que "o colapso deveu-se à ruptura na extremidade da barra, por uma ação combinada de esforço adicional provocado pelo atrito do pino e a perda da resistência por fadiga do aço." Foi ressaltado que pelos meios de pesquisa existentes era impossível determinar o grau de segurança destas pontes pênsis. O pânico das autoridades responsáveis fez com que fossem inspecionadas praticamente todas as pontes de grandes dimensões, atestando-se os níveis de segurança. A *Saint Mary's Bridge*, considerada irmã gêmea da *Silver Bridge*, também sobre o Rio Ohio, foi interditada e, em seguida desmontada. Não se quis correr o risco de outra tragédia.]

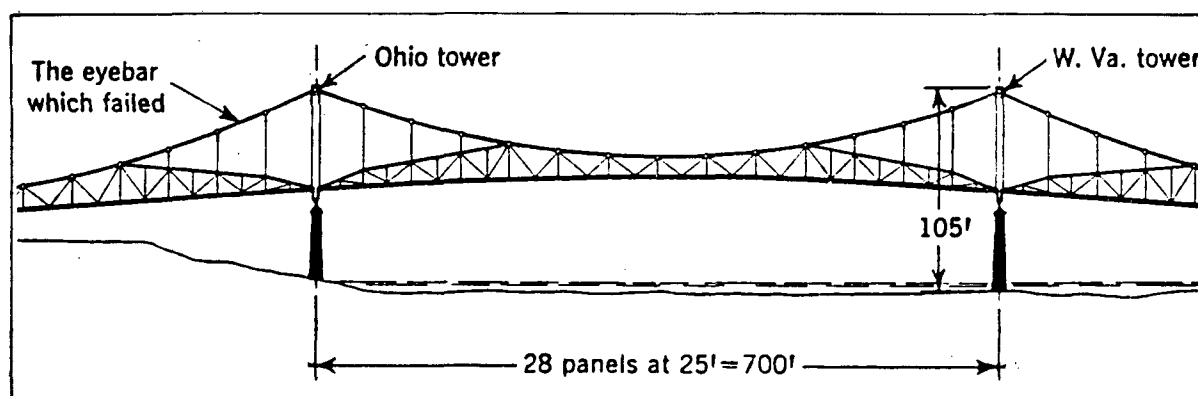


Fig. 35

Um dos peritos que analisava o desastre de Ohio soube da existência da Ponte Hercílio Luz, muito maior e localizada na América do Sul. A *Point Pleasant Bridge*, na época do colapso tinha 40 anos de inauguração, era uma ponte pênsil sustentada por barras de olhal, a primeira deste tipo construída nos Estados Unidos. Apesar de que possuía uma

¹²⁶ SCHEFFEY, Charles F. "Pt. Pleasant Bridge collapse: conclusions of the federal study." *Civil Engineering*. ASCE. Environmental Design and Engineered Construction, v. 41, n. 7, p. 41-45, jul. 1971, e DICKER, Daniel. "Point Pleasant Bridge collapse mechanism analyzed." *Civil Engineering*. ASCE. Environmental Design and Engineered Construction, v. 41, n. 7, p. 61-63, jul. 1971, demais artigos consultar fontes.

estrutura similar à da Ponte Hercílio Luz, tinha um vão livre menor, de 213 metros, e apenas duas correntes de barra de olhal, enquanto que a de Florianópolis possui quatro correntes e um vão pênsil de aproximadamente 340 metros.

As notícias preocuparam as autoridades brasileiras alertadas sobre o risco de queda da ponte, maior e mais antiga, na Ilha de Santa Catarina. No dia 7 de janeiro de 1969 o governador Ivo Silveira recebeu a notícia, em caráter sigiloso, do Ministro de Relações Exteriores do Brasil, José de Magalhães Pinto, advertindo-o sobre o perigo. Foram comunicadas as embaixadas, os ministérios, e o Presidente Costa e Silva.

Em 17 de janeiro de 1969, o advogado Luiz Daumichen, de São Paulo, encaminhou uma carta ao prefeito de Florianópolis, Francisco Cordeiro, demonstrando preocupação com as condições de segurança da ponte. Anexou uma cópia de um artigo da revista de engenharia *Popular Science*, relatando as consequências da tragédia da *Silver Bridge*. Uma das perguntas-chaves era: “O que fez a *Silver Bridge* cair? Poderia isto ocorrer à próxima ponte sobre a qual você vai passar?”¹²⁷

Apesar de algumas notícias veiculadas, pelo medo de se provocar pânico na população e transtornos no trânsito, o assunto foi tratado principalmente dentro da esfera das autoridades, em reuniões reservadas, que tinham conhecimento da gravidade da situação. Em seu livro, a historiadora Djanira de Andrade, afirma que na queda da *Silver Bridge* “só não chegou a haver um clima de pânico porque o acidente foi habilidosamente explicado,” e ainda de que “procurou-se não tornar pública a advertência do Ministro das

¹²⁷ ARMAGNAC, Alden P. “Our Worst Bridge disaster: Why did it happen?” *Popular Science*, p. 182-188, mar. 1989. Este artigo foi traduzido pelo eng. Arno Blass como “Nosso pior desastre em pontes. Porque ocorreu?”

Relações Exteriores do Brasil, José de Magalhães Pinto, pois poderia criar crise psicológica em toda a população e um colapso no setor de transportes.”¹²⁸

Em um informe reservado, dirigido ao diretor do DER/SC, eng. Cleone Bastos, a Empresa Machado da Costa, que trabalhava na conservação da ponte e na substituição do tabuleiro do piso, também advertiu sobre o perigo de colapso: “Fato novo surgiu com respeito ao acidente da ponte sobre o Rio Ohio - a *Silver Bridge* - que agora nos é dado ciência em sucinto despacho telegráfico, apontando como causas daquele acidente ‘corrosão’ e ‘fadiga do material’. Considerando a similitude do projeto, é evidente que tal fato, aliado ao da interdição da terceira obra de mesma natureza, deve ser objeto de análise.”¹²⁹ Recomendava providências imediatas como estabelecer controle de tráfego, de modo a não formar comboios de caminhões sobre o vão principal, restrições e limitação de carga de veículos a 8 toneladas por eixo; a busca imediata de maiores informações técnicas a respeito do acidente nos Estados Unidos e, por último, dependendo destas, “contratar eventualmente com um Instituto de Pesquisas, um trabalho completo com verificações, análises, medições, etc....para então estabelecer até onde as conclusões obtidas poderiam afetar a segurança da obra.”¹³⁰ A contratação de um Instituto de Pesquisas só veio a ser considerada muitos anos depois, no final de 1981, quando começaram os serviços de pintura da ponte.

Talvez o conhecimento público dos perigos pudesse causar um colapso no transporte urbano e no sistema de abastecimento, mas não teria sido a oportunidade de pensar as limitações geográficas da Ilha de Santa Catarina, pelo menos até o momento de uma segunda

¹²⁸ Idem, op. cit., p. 143-145.

¹²⁹ Doc. da Machado da Costa para Diretor do DER/SC, eng. Cleone Bastos. Rio de Janeiro, em 21 jan. 1969.

¹³⁰ Idem, fls. 2.

ligação? A população deveria ter ficado alheia à estas informações? Repensar o sistema de transportes coletivos, inclusive os marítimos, diminuindo drasticamente os fluxos, que aumentavam cada vez mais na rodoviária década de sessenta, talvez fossem uma alternativa.

Era difícil limitar a carga de veículos e ao mesmo tempo abrir as portas da cidade ao turismo na medida em que a ponte era a única ligação entre a ilha e o continente. E justamente a ponte seria a isca, a atração publicitária por sua capacidade evocativa. “Os períodos rodoviários vão testemunhar o surgimento e a intensificação de uma atividade de grande impacto espacial, decorrente também da ampliação das chamadas classes médias urbanas: é o turismo.(...) A ponte pênsil, tornada imagem símbolo da cidade, recebeu tratamento especial por força de sua evocação aos turistas.”¹³¹ Na capa de jornal em 1966, uma imagem da ponte (registrada a partir do Belvedere) e um pequeno texto evidenciava esta *vocação* da Ilha de Santa Catarina ao turismo “bucólico”, onde a ponte era o caminho para a paz, o paraíso de sol e mar integrado à natureza:

A prefeitura de Florianópolis está organizando um guia turístico que a par de mostrar o que é que a Ilha tem, servirá de chamariz para os viajantes que, refratários a efervescência cosmopolita das grandes e turbulentas cidades, buscam a mansuetude bucólica para repousar o espírito.

A ponte, símbolo real entre a ilha e o continente é o caminho que leva a esta paz destas nossas paragens. E a sua sóbria silhueta, ao mesmo tempo impávida e bela é a suprema imagem da majestade.¹³²

Por tudo isso, além do peso próprio da estrutura que uma ponte pênsil naturalmente tem de suportar, há um estado de tensão pela possibilidade de colapso e os rumos que serão definidos a partir das forças sociais e políticas envolvidas.

¹³¹ VAZ, op. cit., p. 52, 54.

¹³² “Sua majestade, a ponte.” O ESTADO, Florianópolis, em 20 abr. 1966.

[O Governo Militar de Costa e Silva, com seus ministros, num movimento de “interioração do poder” instalou-se em Santa Catarina de 27 a 29 de março de 1969 (havia estado no Paraná alguns dias antes). Entre as reivindicações do governador Ivo Silveira, estava a dos “estudos para a construção de uma nova ponte (...) que viria a substituir a Ponte Hercílio Luz.”¹³³ Somente poderia haver interdição quando houvesse uma segunda ligação Ilha-Continente.(Fig. 36)]

No mês da visita do Presidente Costa e Silva, uma manchete demonstrava a impaciência, dizendo que a ponte “já tinha sido mostrada dos mais diferentes ângulos, mas o que se espera mesmo ver é a conclusão das obras de asfaltamento, única forma a curto prazo de solucionar o engarrafamento do tráfego na Ilha.”¹³⁴ Além de procurar adaptar a ponte às condições normativas de tráfego de fluxo intenso, parecia que com o asfaltamento terminaria “uma amarga fase de sofrimento para o povo de Florianópolis.”¹³⁵

De qualquer forma, a pergunta do que seria da Ilha sem uma ponte era assustadora, ainda mais que

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?(...)Estudos diversos foram feitos, visando à 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 desconforto e do sacrifício que isso representava para a população.¹³⁶

¹³³ O ESTADO, Florianópolis, em 19 mar. 1969.

¹³⁴ O ESTADO, Florianópolis, em 21 mar. 1969.

¹³⁵ Revista do Sul, p. 33.

¹³⁶ Idem, op. cit., p. 152.

A ponte começava a também aparecer como estorvo: "a notável vocação turística da Ilha de Santa Catarina tem sido comprovada reiteradas vezes - apesar do funil representado pela Hercílio Luz."¹³⁷ Com todas os motivos necessários para se evitar a sobrecarga em sua estrutura, a partir do momento em que se soube da queda da *Silver Bridge*, o que aconteceu foi justamente o contrário, a ponte foi asfaltada e o tráfego se tornou ainda mais pesado.



Fig. 36

¹³⁷ Revista VEJA, em 12 mar. 1975, p. 81.

A SOBRECARGA DA PONTE VELHA

*Outrora você ainda se lembra
Daquelas filas paradas
Nas cabeceiras da Ponte Velha
Com aquela travessia demorada
Que antes era aceita
Mas não hoje com esta vida agitada.*

Aldo Maciel, Florianópolis, 1982.

A carga total sobre a Ponte Hercílio Luz, inicialmente prevista como nível de tolerância, incluía o tráfego de um trem de bitola de 1 metro, composto de uma locomotiva elétrica de 50 toneladas, seguida por vagões de 30 toneladas; uma fila de auto-caminhões de 6 toneladas; pedestres à razão de 300 Kg/m² ou seja cerca de 4 pessoas em cada metro; além disto, um encanamento de água, com um peso máximo de 650 Kg por metro corrente. O relatório apresentado ao governo do Estado de Santa Catarina pelos engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello alertava que “estas sobrecargas não poderão ser excedidas em hipótese alguma, visto os coeficientes de trabalho já terem atingidos os limites permissíveis.”¹³⁸ Referindo-se às cargas previstas deste primeiro relatório, quando foi comemorado o cinquentenário da ponte, em 1976, um artigo de revista dizia: “E hoje, apesar do sacrifício diário a que se expõe, a cansada Hercílio Luz dificilmente poderia ser submetida a teste tão ousado.” Na mesma reportagem, o arquiteto Felipe Gama D’Eça, do então Conselho Municipal de engenharia, arquitetura e urbanismo, advertia que “além de seu uso, a ponte estaria comprometida em sua segurança por uma inadequada conservação e pela sobrecarga de peso que suporta constantemente.”¹³⁹

¹³⁸ COSTA, Oscar Machado da e BELLO, Mário de Faria. *Ponte Hercílio Luz*. Relatório, Rio de Janeiro, 23 abr. 1926, p. 43.

¹³⁹ Revista VEJA, em 19 maio 1976.

Na década de 60, iniciou-se o asfaltamento provocando uma sobrecarga em seu peso próprio, explicada pela incompatibilidade do estrado de madeira, impróprio para o fluxo de veículos na época. No piso original com pranchões de madeira muitos carros, e ônibus, “escorregavam”, e havia ainda a necessidade de constantes cuidados contra os focos de incêndios. O Sr. José Roiz, funcionário administrativo da empresa de manutenção Roca há mais de trinta anos, conta que eram colocados barris com água em diversos pontos (a cada quinze ou vinte metros), para facilitar uma ação em caso de incêndios.)

A idéia de se trocar o pavimento original surgiu em 1947, mas os primeiros contatos para asfaltar a ponte provinham de 1958, no governo Jorge Lacerda. Em 29 de maio de 1960 foram iniciados os trabalhos, de pavimentação em madeira com capeamento asfáltico, que foi mal sucedido. Em 31 de março de 1963 começou então a pavimentação com asfalto aplicado a frio, o Betumix, usado aqui pioneiramente com sistema de placas de ferro corrugadas sobre o estrado metálico. A desvantagem deste material era o de apresentar um tempo de *cura* muito lento, o que fazia com que se tivesse de interromper os trabalhos logo após a aplicação. A execução ficou por conta da empresa Machado da Costa, a mesma que havia feito os reforços do estrado de madeira para permitir o tráfego de caminhões pesados com segurança. O asfalto foi inaugurado somente no dia 4 de dezembro de 1969, no governo de Ivo Silveira, quando a *fabulosa* ponte apresentava um tráfego em torno de 20.000 carros diários. Ao mesmo tempo em que se procurava terminar o asfaltamento, vinha a notícia da tragédia com a ponte pênsil norte-americana.)

No começo dos anos 70 a tendência era de engarrafamentos constantes. Esperava-se a construção urgente de uma segunda ligação, pois “enquanto a ponte nova não vem, a atual

está com uma sobrecarga perigosa,¹⁴⁰ justamente o que pode condenar uma ponte metálica, segundo o informativo do DER em abril de 1976. O trânsito sobre a ponte chegava ao limite, em 1973 já havia uma sobrecarga de mais de 10 mil veículos por dia. O Detran procurava “disciplinar o trânsito no acesso da ponte nas horas de maior movimento, liberando as filas cada uma de uma vez.” A cidade pagou um preço alto, principalmente aqueles “peregrinos diários dessa trilha de sofrimento,” os moradores do continente: “Para quem mora no Estreito, ou em Coqueiros, e precisa passar na ponte pelo menos quatro vezes por dia, um dos sacrifícios mais purificadores será certamente esperar na cabeceira da Hercílio Luz a sua vez de transpô-la, rumo a ilha ou ao continente.”¹⁴¹

Assunto sempre polêmico, a segurança da Ponte Hercílio Luz preocupava, ainda mais com o fantasma do desastre da ponte americana. Desde 1969 estudavam-se as possibilidades de construção de uma segunda ponte, mas somente em 8 de março de 1975, era inaugurada a

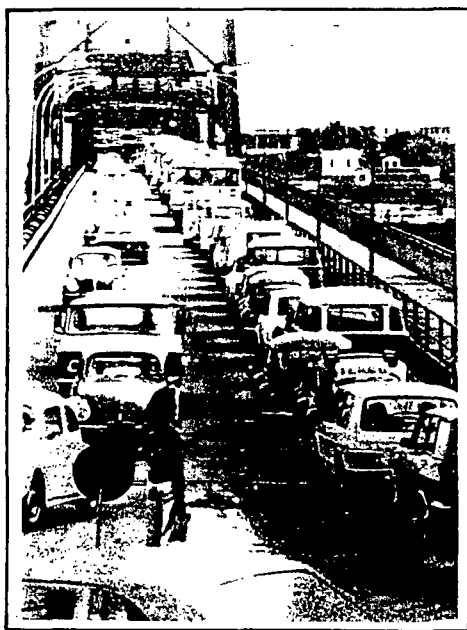


Fig. 37

Ponte Colombo Salles, que levou quatro anos para ser construída. Como a malha da estrutura viária ainda não estava adequada para a ponte nova, as pessoas preferiam o antigo trajeto, cujas ligações viárias eram mais simples.

O fluxo de veículos sobre a *Ponte Velha*, não diminuiu conforme as expectativas. (Fig. 37) Somente com a conclusão da BR 282, possibilitando o acesso à cidade pela via expressa

¹⁴⁰ Jornal de Santa Catarina, em 23 mar. 1973.

¹⁴¹ O ESTADO, em 10 maio 1973.

desde a BR 101, e com adaptações no sistema viário urbano é que a situação começou a se modificar.

↵ A Ponte Colombo Salles já se mostrava insuficiente para o fluxo da época. Ela nasceu defasada pois o projeto inicial da segunda ligação Ilha-Continente, apresentado em 1971, fora reduzido para a metade da capacidade. A obra foi contemporânea da Ponte Rio-Niterói, quando foi Ministro dos Transportes Mário Andreazza. A alteração do projeto inicial, proposta pelo diretor geral do DNER, Eliseu Resende, não levou em conta o fato de que a Ponte Hercílio Luz, sobrecarregada, possivelmente deveria ser fechada por razões de segurança. Nos momentos em que a Ponte Hercílio Luz foi fechada para manutenção, os engarrafamentos sobre a Colombo Salles foram imensos. ↵

O DRAMA DA PONTE INTERDITADA

*...Caia a tarde feito um viaduto
Um bêbado trajando luto
Me lembrou Carlitos...*

Música de João Bosco e Aldir Blanc¹⁴²

↵ A ponte iria mudar de cor de preto para prateado. O motivo principal da mudança de cor era uma economia nas despesas de conservação “pois a pintura da mesma é uma atividade constante e o custo unitário de tinta metálica para este tipo de serviço é menor.”¹⁴³ Além disto, tecnicamente a justificativa era de que a cor cinza prateada, cinza metálico, absorveria menos calor, o que tornaria a ponte mais estável, diminuindo os efeitos de dilatação térmica. ↵

¹⁴² Em 19 de janeiro de 1982, poucos dias antes da interdição da ponte, morreu a cantora Elis Regina. O país entrava em comoção ao som do “Hino” da anistia política.

¹⁴³ O ESTADO, Florianópolis, em 04 dez. 1981.

adquirir a nova pintura “grisalha”, ela demonstraria a marca do tempo, tornando-se visualmente mais leve.

Em 1981, a pintura começou a ser executada em etapas, primeiramente nos cabos de sustentação. Numa reportagem, João Carlos, um funcionário da Construtora Roca, empresa responsável pela manutenção da ponte, diz: “O que importa não é a cor, mas sua serventia,”¹⁴⁴ ao que outro pintor, Pedro Ribeiro, afirma: “O preto é sempre mais triste, aparenta ser alguma coisa mais fechada. Assim, com esta nova cor, prateada, ela ficará mais clara, e daí mais bonita.” Pareciam não adivinhar o que estava por vir semanas após começar o serviço de mudança de pintura: a interdição. A serventia começou a ficar perdida quando, [a partir dos preparativos da pintura e da observação de seu estado geral, começou-se questionar esse estado. Logo em seguida a ponte viria a ser interditada.]

[O drama tornou-se realidade quando no final do ano de 1981, o IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, com uma equipe de 4 engenheiros, 2 metalúrgicos e 2 navais, fez uma vistoria na ponte, encomendado pelo governo estadual. Grande parte do relatório do IPT, concluído em 03 de dezembro de 1981, foi divulgado no jornal *O Estado* de 26 de janeiro de 1982. Somente neste momento divulgaram-se publicamente as notícias alarmantes. Os engenheiros do IPT chegaram em Florianópolis, para examinar a ponte, no dia 19 de novembro de 1981, tendo sido constatados “defeitos em várias regiões nas proximidades dos olhais” Havia falhas em uma barra de olhal provocada pela ação do tempo.] O que é barra de olhal? O olhal é uma peça semelhante a um elo de uma corrente de bicicleta. Os elos formam os cabos de sustentação e com o rompimento de apenas um deles, toda a junta torna-

¹⁴⁴ Idem.

se instável, podendo determinar a queda da estrutura. Um item do relatório colocava a “possibilidade de sobrevivência da ponte, se um dos elos se romper” dizendo o seguinte:

À primeira vista, estaríamos diante de uma estrutura que se costuma designar como “fail-safe”. Entretanto, com a ausência de flanges ou porcas nas extremidades dos pinos, e com a mínima saliência dos mesmos relativamente aos olhais, nos seus extremos, entende-se facilmente que, se um dos “elos” se romper, toda a junta torna-se instável, se desmonta, e a ponte rui.¹⁴⁵

Tendo por base, principalmente, o relatório do IPT alertando para o adiantado estado de corrosão na estrutura de sustentação, é que, em 22 de janeiro de 1982 a cidade amanheceu com a Ponte Velha fechada. A decisão de interditar a ponte contou com a participação do governador Jorge Bornhausen e do secretário de transportes Esperidião Amin, além dos técnicos do DER/SC. No período antes da interdição passavam cerca de 24.000 veículos por dia sobre a ponte, quase 43,8 % do tráfego local. Em casos de acidentes sobre a pista, o trânsito parava e a cidade vivia o caos de imensos engarrafamentos. Começava a pressão para a construção da terceira ponte, que só viria a acontecer em 1991.

Um plano de emergência foi montado para garantir que não houvesse interrupção de água, energia elétrica ou transmissões telefônicas. Diversas providências começaram a ser tomadas, como a transferência de 3 cabos da Celesc - Centrais Elétricas de Santa Catarina, que alimentavam o centro da cidade (embora até hoje passam cabos na ponte), a adutora da Casan - Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (com capacidade de 200 litros/segundo), que abastecia parte do centro, e que passaria, mais tarde, para a Ponte Colombo Salles.

¹⁴⁵ Relatório do IPT nº.16.177, 1981, p. 4.

Houve modificações no sistema viário. A Rua 14 de Julho, sob o viaduto da cabeceira continental, foi a primeira a ser interrompida. No lado insular, para que não houvesse interrupção na Avenida de Contorno Norte, foram retirados rebites dos vãos da ponte.

Logo após a interdição, em 26 de janeiro, aconteceu sobre a Ponte Colombo Salles um dos maiores engarrafamentos da história da cidade. O então Secretário de Transportes e Obras, Esperidião Amin, encaminhou uma carta no mesmo dia para o Diretor Geral do DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Cloraldino Soares Severo, relatando “os motivos que determinaram a penosa decisão de suspender a utilização da Ponte Hercílio Luz, e seus reflexos na organização do transporte urbano em Florianópolis...”¹⁴⁶

Em 26 de fevereiro de 1982, o Governador do Estado, Jorge Konder Bornhausen, enviou carta ao Presidente da República João Batista Figueiredo, colocando a ponte como uma obra no limite de sua vida útil:

Trata-se de uma obra de engenharia sem congênere no mundo (...)...durante quase meio século a Ponte Hercílio Luz cumpriu a função de verdadeiro cordão umbilical através do qual foi possível manter os fluxos de transporte que consolidam em Florianópolis - Capital do Estado. (...)...esta finalmente tem dado mostras de que breve chegará ao limite de sua vida útil, se medidas corretivas não forem imediatamente tomadas. (...) estão aí colocados vários ingredientes geradores de distúrbios e provocadores de tensões sociais em um período particularmente sensível - para a administração pública.¹⁴⁷

Talvez uma menção, sobre distúrbios que possam lembrar o episódio da *Novembrada*.¹⁴⁸ As articulações em torno do estado de alerta, procuravam agilizar a

¹⁴⁶ Carta of/gab nº. 0095, do secretário de transportes e obras Esperidião Amin Helou Filho, para o diretor geral do DNER/RJ, Cloraldino Soares Severo, em 26 jan. 1982.

¹⁴⁷ Carta enviada pelo Governador do Estado, Jorge Konder Bornhausen ao Presidente da República João Baptista de Oliveira Figueiredo, em 26 fev. 1982.

¹⁴⁸ O episódio conhecido como *Novembrada* se deu quando, em visita oficial em novembro de 1979, e com a popularidade em baixa, o Presidente Figueiredo na sacada do Palácio Cruz e Souza, foi xingado por

Obtenção de verbas federais necessárias para a construção da terceira ponte, em torno de 30 milhões dólares e, para a reforma da Ponte Velha, 9 milhões. Em 13 de maio de 1982 é firmado contrato para a construção da terceira ponte e para a restauração da “velha” Hercílio Luz, que completaria 56 anos. Mas o dinheiro para a Ponte Velha não veio e, ainda em 21 de julho de 1984, a manchete do jornal a *Gazeta* foi: “Falta dinheiro para recuperar a Hercílio Luz”, um tema que seria destaque por muitos anos.)

Em uma reunião da ACE - Associação Catarinense de Engenheiros, uma das conclusões era de que “a ponte é um caso perdido”.¹⁴⁹ A Ponte Velha estava “fadada a virar monumento”. Inicialmente o projeto de reforma era o da substituição estrutural de sustentação por cabos de aço, a ser executado num prazo de dois anos, com um custo previsto de mais de 10 milhões de dólares. Por outro lado, o fato da Ponte Hercílio Luz ser considerado um caso perdido, reforçava a idéia da necessidade da construção da terceira ponte, apontando-se como um erro a alteração do projeto original da Ponte Colombo Salles.

Em agosto de 1982 engenheiros norte-americanos e da USIMEC - Usiminas Mecânica S/A, vieram inspecionar a ponte e acertar detalhes de ensaios e testes de laboratórios no Centro Tecnológico da Universidade Federal de Santa Catarina. Segundo eles a ponte poderia aguentar mais 30 anos. Alguns professores da Engenharia Mecânica da UFSC reivindicavam a possibilidade de elaboração do projeto e de execução da restauração da ponte ser realizada por empresa brasileira.¹⁵⁰

manifestantes na Praça XV de Novembro, e quase apanhou no “Senadinho”, ao lado de Ministro das Comunicações Cesar Cals, e do próprio Governador Jorge Bornhausen.

¹⁴⁹ O ESTADO, Florianópolis, em 3 fev. 1982.

¹⁵⁰ O ESTADO, Florianópolis, em 21 ago. 1982, e O ESTADO, Florianópolis, em 27 ago. 1982.

“ELO SE ROMPE...”

Na conservação da ponte, devem merecer especial cuidado os elementos principais: ancoragens, pilares, torres, cabos principais, pinos e cabos de suspensão, pois um acidente em uma dessas partes poderá trazer sérias consequências.

COSTA, Oscar Machado da e BELLO, Mário de Faria, op. cit., p. 43.

Em setembro, um funcionário da manutenção, Argemiro da Silveira, percebe a falha na barra de olhal. A ruptura deve ter ocorrido entre alguns dias antes do dia 20 de setembro e depois da última pintura ocorrida há três anos. O presidente da Comissão de Coordenação e Fiscalização das Obras de Restauração da Ponte Hercílio Luz, engenheiro Cleones Bastos, endereçou carta, em 23 de setembro, para o Diretor de Operações do DER/SC sobre uma inspeção detalhada:]

[ao anoitecer do dia 20 p.p., foi constatado a existência de uma anomalia em uma das ‘barras de olhal’, situada - ao lado Sul e entre a Torre e a Ilha, anomalia esta além da corrosão existente na quase totalidade das peças.(...)Ficou confirmada a fratura no olhal superior, ou seja na “sela” da Torre lado Sul, próxima à Ilha, da barra de torção externa ou seja também do lado Sul e que é uma das quatro barras que constituem a cadeia ou corrente de sustentação, em cada um dos lados, da estrutura do vão central da ponte ou seja do vão pênsil. Esta fratura tem uma largura de seis e meio centímetros e atinge até o pino de fixação das barras, apresenta-se enferrujada e, portanto, deverá ter ocorrido entre a última pintura no local e - mais de seis dias desta data.¹⁵¹]

[Em fins de setembro chega a Florianópolis o eng. Gaston Arango, vice-Presidente da firma Steinman, Boyngton, Gronquist & Birdsall, de Nova York, para proceder a inspeção e verificação da anomalia. Após esta vistoria ficou decidido a construção de um reforço (*by-pass*), que absorveria cerca de 80% da carga da barra de olhal afetada.]

¹⁵¹ Carta eng. Cleones Bastos para o diretor de operações do DER/SC, em 23 set. 1982.

O custo aproximado da reforma ficou orçado em torno de 9 milhões de dólares, incluindo construção, supervisão, consultoria. A partir desta visita foram enfatizadas as advertências com relação à segurança da população. Estas recomendações transpareceram nas medidas tomadas logo em seguida, como a liberação do vão central (em relação aos viadutos), em 30 de setembro. Isto diminuiria os riscos da passagem sob a ponte no caso de um colapso da estrutura.(Fig.38) Apesar das circunstâncias trágicas veiculadas, parecia soar como alívio uma solução emergencial: “um dos 28 vãos da Ponte Hercílio Luz foi liberado



Fig. 38

com a retirada dos rebites, a fim de permitir a manutenção do tráfego sob sua estrutura. Caso venha a cair, não carregará consigo os vãos que formam o viaduto sobre a Avenida Beira Mar.”¹⁵² A preocupação maior era de que o sistema de tráfego não entrasse em colapso com a possibilidade de interdição da recém inaugurada Avenida de Contorno Norte, prevista então como principal fluxo da cidade. Foi montado um esquema especial de trânsito na cabeceira do Estreito,

principalmente na Rua 14 de Julho sob o viaduto.

Ao ser constatada a fissura numa barra de olhal - a queda poderia ser eminente. As manchetes de jornais alertavam sobre o perigo: “Elo se rompe e ponte pode cair”, “Toda área é evacuada. Sob a ponte, 15 famílias começam a se mudar.”¹⁵³ É recomendada a transferência das famílias e empresas instaladas sob a ponte.

¹⁵² O ESTADO, Florianópolis, em 02 out. 1982.

¹⁵³ O ESTADO, Florianópolis, em 01 out. 1982.

A idéia de desapropriação e a transferência para casas populares, na área continental, no Sapé, parece não ter sido muito atrativa para a maioria dos moradores que preferiram correr o risco constante.¹⁵⁴ Uma faixa de segurança de terra e mar, apesar de necessária e constantemente solicitada não se concretizava. No dia 05 de outubro as famílias ainda permaneciam no lugar. No continente havia o problema da transferência da indústria pesqueira Infrisa, que com seus 130 operários, funcionava nas imediações da área de risco.

Documentos alertavam sobre os riscos que corriam as pessoas próximas à ponte. Em 7 de outubro de 1982, o engenheiro Telmo de Souza enviou ofício, ao então secretário de transportes e obras Marcos Rovaris, referente à navegação sob a ponte, principalmente em dias de ventos fortes. Solicitava a “demarcação de faixa com 50 metros de largura para cada lado do eixo da Ponte Hercílio Luz e na qual não deverá ocorrer circulação de veículos ou pessoas quando os ventos atingirem aos 80 Km/hora ou mais. (...) ...e também solicitando que não haja, em qualquer tempo, estacionamento de embarcação, na referida ‘área de segurança’, medida esta que também tomamos em terra.”¹⁵⁵

Esta zona de segurança se estabelecia da seguinte forma: no lado da Ilha, desde a cabeceira até a beira da água, com uma extensão de 209 m e com largura total de 100 m, sendo 50 metros para cada lado do eixo da ponte¹⁵⁶ e, no lado do Continente: também desde a cabeceira até a beira d’água, na extensão de 172,50 m, e largura de 100 m, a metade para cada lado do eixo da ponte. Alguma vez esta faixa de segurança foi respeitada?

¹⁵⁴ Cf. artigos “Famílias que moram sob a Hercílio Luz não querem sair do local”. *Jornal O Estado*, Florianópolis, em 23 out. 1982; “Governo vai desapropriar áreas sob a ponte Hercílio Luz”. *Jornal O Estado*, Florianópolis, em 30 out. 1982; “Moradores sob a ponte querem um preço justo nas desapropriações” e “Os moradores criticaram as propostas da Prefeitura”. *Jornal O Estado*, Florianópolis, em 02 nov. 1982.

¹⁵⁵ Ofício n.º 64 e 65/82, em 7 out. 1982, referente à navegação na faixa de segurança.

¹⁵⁶ *Idem*.

Em 11 de outubro de 1982, o mesmo engenheiro colocou a gravidade da situação ao diretor da CACEX / RJ, Sr. Benedito Moreira: “Ao completar-se a inspeção detalhada foi constatado que uma das barras de olhal estava com o olhal rompido e, em consequência o esforço que deveria suportar estava sendo suportado pelas três outras barras, (...) imediatamente foram tomadas as medidas de segurança da população, pela remoção dos moradores...”¹⁵⁷ Além disto era preciso determinar os tipos de cabos existentes no Brasil para saber da necessidade de importação, o que acabou ocorrendo. O eng. civil Telmo Mattar de Souza argumentava que “os diversos componentes que necessitamos não são fabricados e não existem no Brasil, forçando-nos a importá-los.” Solicitava urgência na liberação dos pedidos de licença para “dar a devida segurança a esta obra e podermos recuperá-la, impedindo o seu colapso que será uma calamidade pública.”¹⁵⁸

Em dezembro de 1982, em razão do conserto ser realizado numa altura em torno de 75 metros, com um equipamento pesado, tornou-se necessária a simulação do trabalho numa réplica em madeira da torre da sela. Os funcionários treinavam no modelo da torre, construído na cabeceira continental. Enquanto isto, aguardava-se a importação dos materiais especiais para tracionar o cabo.

A reforma procurava criar o mínimo de interferência visual no desenho original da ponte, mas com a vinda dos técnicos norte-americanos para inspecionar a ponte, uma das providências foi instalar cabos auxiliares em toda a corrente de suspensão. Segundo o Sr. José Roiz, e o Sr. Ivo Pelegrino, da empresa de manutenção Roca, os funcionários mais antigos subiam em locais perigosos da estrutura sem proteção alguma.

¹⁵⁷ Ofício n.º 270/82, do Diretor Geral do DER/SC para Diretor da Cacex, Dr. Benedito Moreira.

¹⁵⁸ Idem.

Em 14 de março de 1983, o eng. Gaston Arango reivindicou a aprovação formal do projeto preliminar de recuperação da ponte, e dos custos, apresentados na visita de 15 a 22 de janeiro de 1983. Ressaltava tratar-se de um projeto mais complexo do que pensar uma ponte nova. Desde fevereiro de 1982, a recomendação era de que a carga móvel da ponte fosse prevista apenas para veículos de passeio, o que estava sendo repensado.

Com a grande enchente de 1983, que se abateu sobre o estado de Santa Catarina, foram suspensos “temporariamente” os trabalhos de recuperação da ponte. Além disto tiveram de ser renovados os vistos de validade concedidos aos cinco técnicos da empresa Steinman (Gaston Arango, Alfredo Rivera, Carl Ulstrup, Jonh Nixon e Luigi Brasacchio), que procuravam viabilizar a execução do projeto, em conjunto com a USIMEC.

Em 13 de agosto de 1984 a Steinman Boynton Gronquist and Birdsall, empresa de consultoria em estruturas desde 1921, apresentou ao DER/SC, nova alternativa que compreendia a total substituição do vão central e da corrente de barras de olhal. O contrato abrangia os seguintes obras e serviços: inspeção da ponte e elaboração de anteprojeto, projeto, detalhamento e execução da obra. A etapa do projeto foi interrompida em 31 de janeiro de 1985. No documento de 20 de agosto de 1986, o eng. civil Cleones Bastos encaminhou ao diretor geral ofício referente ao contrato entre o DER/SC e a USIMEC de restauração da Ponte Hercílio Luz. É possível perceber que, além das enchentes, a suspensão dos serviços e projetos por falta de recursos foi a tônica dos anos seguintes.

Assim explica o engenheiro:

Os serviços desenvolveram-se normalmente e dentro do cronograma até janeiro de 1983, quando, após a inspeção detalhada concluída, foi apresentado um estudo, não aceito pois previa somente tráfego de automóveis, determinando-se que o anteprojeto fosse feito para um trem tipo admitindo veículos com até 18 toneladas. Em consequência tivemos um atraso de 120 dias, para a apresentação do anteprojeto, que

foi aprovado e, quando iria ser iniciada a elaboração do projeto, pela USIMEC com a assistência da Steinman, tivemos as enchentes de 1983, calamidade esta que determinou a falta de recursos para que fosse dado andamento a esta parte dos serviços. Após uma série de entendimentos, foi estimado o reinício dos serviços para 18.11.83 e, a esta data, dos 480 dias decorridos desde iniciada a contagem do prazo, somente tivemos 300 dias de serviços e os outros 180 dias foram de interrupção, de nossa responsabilidade, por falta de recursos. Esta situação perdurou até que, em 28.09.84, foram acertadas condições para a retomada dos serviços (projeto final de engenharia e detalhamento para a fabricação), a serem feitos pela USIMEC com a assistência da Steinman. Em 06.12.84 chegava o eng. Alfred Rovera, que permaneceu em Belo Horizonte até 31.01.85 quando, após 55 dias de serviços, retornou aos Estados Unidos, pois novamente estávamos sem recursos para fazer face às despesas com os serviços. E, perdurando a inexistência de numerário para atender as despesas com este contrato, estamos assim até hoje ou seja projeto interrompido com sua continuação indefinida. Assim sendo tivemos com finalidade da reunião a análise da situação e procurar definições, que possíveis por serem de nossa alçada bem como assinalar outras definições a serem obtidas em escalões superiores uma vez que não são de nossa alçada.¹⁵⁹

Alguns anos depois, em 15 de março de 1988, a partir do reforço na estrutura, a ponte foi reaberta para tráfego leve, como bicicletas, carroças, motos, ambulâncias e pedestres, das 7 às 20 horas, fechando apenas em dias de ventos fortes ou chuva, como medida de precaução. Um caminhão conduziu o então Secretário de Obras, eng. mecânico Neri dos Santos, na tentativa de demonstrar a segurança da estrutura. A reabertura parecia que acenava com uma esperança de reutilização. A ponte acabou transformando-se numa opção de lazer, quando muitas pessoas organizaram passeios de fins de semana. *Ela está de volta*, dizia um folheto. (Fig. 39) Quem não havia tido oportunidade ainda de andar sobre a ponte, podia agora atravessá-la. As reformas pareciam surtir efeito. Eram mantidos vigias para controle do tráfego e também por medo das autoridades de que pudesse haver alguma sabotagem.

¹⁵⁹ Documento do engenheiro civil Cleone Velho Carneiro Bastos, Presidente Comissão de Coordenação e Fiscalização de Obras de Restauração da Ponte Hercílio Luz para Diretor Geral do DER, em 20 de agosto de 1986.

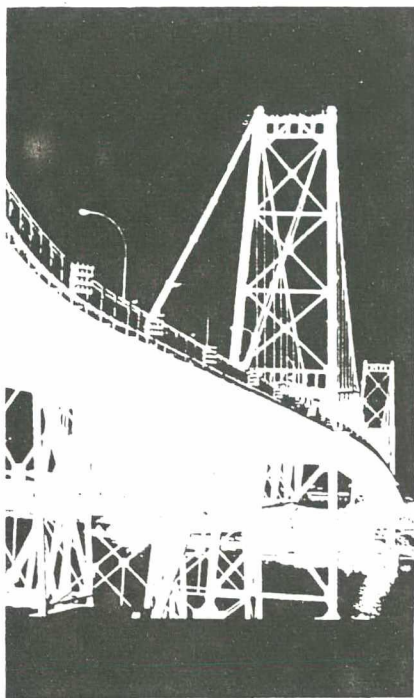


Fig. 39

A terceira ligação Ilha-Continente, a Ponte Pedro Ivo Campos, somente foi inaugurada em 8 de março de 1991, após quase nove anos de construção, e ainda sem a conclusão das passarelas de pedestres. Sabe-se que o atraso foi devido, em parte, pelo desvio de verbas públicas. Na ocasião, o polêmico engenheiro Orofino, superintendente das obras, misteriosamente desaparecido, propôs derrubar a Ponte Hercílio Luz.¹⁶⁰

Poucos meses depois, em 04 de julho de 1991, a ponte foi interditada definitivamente, por falta de segurança. O momento foi diferente da primeira interdição em 1982, o impacto sobre o sistema viário foi muito menor. O então Secretário de Transportes Paulo Gouvêa da Costa afirmou que "se não pode passar automóvel, é porque há risco, e se há risco não deve passar ninguém."¹⁶¹ Era uma forma mais segura de realizar os serviços de manutenção sobre a ponte, expondo menos os usuários aos riscos de um colapso.

O asfalto do vão central começou a ser retirado, para diminuir o peso da estrutura em torno de 400 toneladas. O trabalho que havia levado uma década para ser executado, com muitas interrupções, vinte anos após começa a desaparecer. Até 1996, setenta anos de inauguração da ponte, a manutenção foi pequena à espera de recursos e de viabilização técnica e financeira para a reforma.

¹⁶⁰ DIÁRIO CATARINENSE, Florianópolis, em 08 mar. 1991.

¹⁶¹ DIÁRIO CATARINENSE, Florianópolis, em jul. 1991.

Quinze anos depois da reunião que considerava a ponte como um *caso perdido*, em 1995, a ACE promoveu o I Seminário de Avaliação da Ponte Hercílio Luz. Estavam presentes várias entidades. Foi apresentado sucintamente por técnicos do DER/SC, órgão do governo estadual responsável pela ponte, as idéias gerais do Projeto Conceitual de Recuperação da Ponte Hercílio Luz, pela Empresa Steinman (a mesma que projetou a ponte na década de 1920). Aparentemente baseava-se na proposta de 1984. Houve polêmica sobre o tipo solução técnica a ser adotada. Estavam presentes representantes do Departamento de Engenharia Mecânica da UFSC, que apesar de dizerem não saber o estado em que a ponte se encontrava, acreditavam na viabilidade de uma proposta alternativa com um custo menor. Os entendimentos entre o DER/SC e a UFSC vieram a ocorrer somente no início de 1997, quando foi proposta uma discussão comum, para se chegar a uma solução técnica, quanto à alternativa a ser utilizada para a restauração da Ponte Hercílio Luz.

Em 25 de setembro de 1997, no II Seminário Ponte Hercílio Luz: *uma espécie em extinção*, foi apresentada uma proposta alternativa à da Steinman de desmontagem e troca das barras de olhal por cabos de aço. A nova proposta mantém o sistema atual, a partir do reforço na corrente de sustentação. Qualquer que seja a solução adotada deverá levar em conta, não só os custos, mas também os aspectos simbólicos, estéticos, visto que a ponte é um bem tombado pelo Patrimônio Histórico da União.

Num amplo movimento que mobilizou várias entidades, foi criado, em 1996, um Fórum Pró-restauração da Ponte Hercílio Luz. Tombada pelo município através do decreto n. 637/92, em 1997 aconteceu o Tombamento pelo Patrimônio Histórico Estadual e Nacional. Esta ação procurou modificar a situação de inércia, ao possibilitar a captação de recursos em órgãos federais e internacionais para a recuperação da ponte.

“...E A PONTE PODE CAIR.”

O impacto da interdição de 1982 foi grande na época. Talvez já a tenhamos assimilado. Assim como a passagem ficou guardada na memória, a queda da ponte faz parte do imaginário social. Uma manchete de jornal em 27 de janeiro de 1982 era representativa do clima de pânico que ficou caracterizado: "Ninguém sabe o que vai acontecer". Uma “situação imprevisível,” mas onde os detalhes de uma possível tragédia começaram a ser expostos: "não há estudos sobre a maneira como a estrutura de aço se comportará no caso do rompimento de algum elo vital - como cairá ou em que partes ficará equilibrada. Pela lógica, tem-se conhecimento de que a ponte cai para dentro trazendo consigo os pilares.”¹⁶²

Numa reportagem¹⁶³ os moradores da cabeceira insular demonstravam medo. Rondava a preocupação com a queda da ponte, como no final de tarde de um domingo de abril, com um vento forte, em que moradores ficam alarmados com o balanço de um dos cabos de sustentação. A Sra. Solange Terezinha dizia: “Aqui a gente corre perigo de vida. A nossa vida não está valendo mais nada.” Ao que outra moradora Sra. Celina Marli da Lima reclamava: “De noite a gente não consegue nem dormir, sabendo que qualquer hora isto pode desabar sobre as nossas cabeças.”

Sem saber o real estado de segurança da ponte, as pessoas continuavam circulando na área de risco, moradores e trabalhadores das cabeceiras, passageiros sob os viadutos, pessoas nos barcos, escunas. Num caso de acidente, quem se responsabilizaria pelos prejuízos? Era necessário um mapeamento da abrangência e delimitação da área de risco.(Fig. 40)

¹⁶² O ESTADO, Florianópolis, em 27 jan. 1982.

¹⁶³ O ESTADO, Florianópolis, em 6 abr. 1982.

Muitos anos depois os alarmes continuaram: “Ponte Hercílio Luz corre risco de desabamento.” A matéria do jornal dizia que não era preciso entrar em pânico, mas se não fossem tomadas as devidas providências para a restauração era “impossível determinar o nível de segurança do cartão postal de Florianópolis.(...)Ventos fortes, o próprio peso, a fadiga do material e até uma brusca mudança de temperatura podem romper a sustentação.”¹⁶⁴ Uma estrutura que poderia se romper com o próprio peso, sob a ação das intempéries, da corrosão do tempo, do mar.

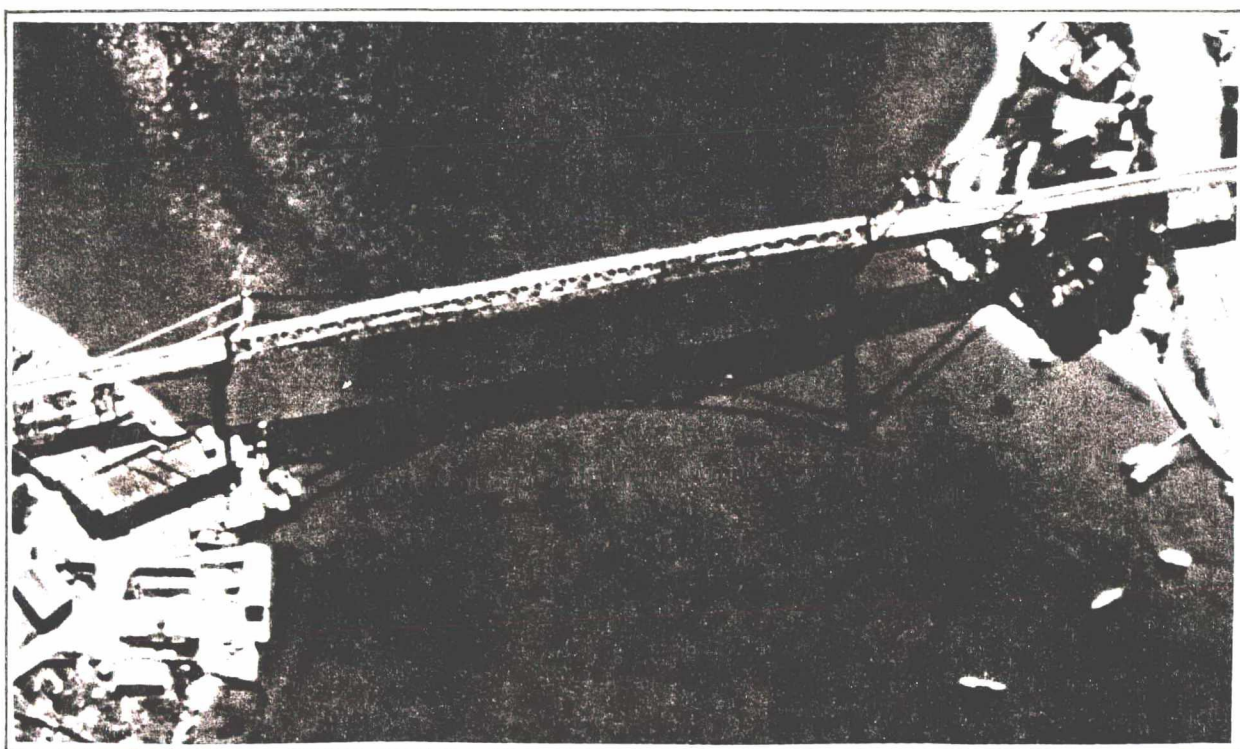


Fig. 40 - Área de risco

São divulgadas esparsamente algumas notas nos jornais. Em maio de 1995, o colunista Cacau Menezes, com cópia de um relatório confidencial da Empresa Steinman encomendado pelo DER/SC,¹⁶⁵ ao qual não tive acesso na fase de pesquisa por causa de

¹⁶⁴ O ESTADO, Florianópolis, em 23 dez. 1992.

¹⁶⁵ Durante a fase de pesquisa, não tive acesso a este projeto conceitual elaborado pela Steinman, pela justificativa de sigilo, e não haver “vazamento” de informações à imprensa.

“sigilo”, disse que o mesmo recomendava “que as áreas por baixo e contíguas sejam evacuadas e que as águas navegáveis de baixo da ponte sejam fechadas a todos os barcos”, fazendo uma séria ameaça: “Terei enorme prazer de apresentá-lo à Justiça caso aconteça uma tragédia, para que sejam responsabilizados criminalmente aqueles que ainda não tomaram as providências que os especialistas recomendaram. É crime de omissão. Mesmo fechada, a ponte caindo, muita gente poderá morrer.”¹⁶⁶ Diz ainda a nota que a empresa “não está empreendida em estudos filosóficos sobre o valor de vidas humanas. Ela considera todas as vidas humanas como preciosas.”

A população conviveu com uma situação de avaliações sempre postergadas, projetos de recuperação não explicitados, sem saber direito qual a situação da ponte e quais os riscos de segurança. Quinze anos desde a primeira interdição, a ponte continuou sendo tratada como assunto parcialmente reservado, confidencial.

No conto *A casa tomada*, do escritor Júlio Cortázar, um irmão e uma irmã habitam uma casa em que pouco a pouco vão sendo “tomadas” as peças. Alguns lugares passam a ficar inacessíveis, como a biblioteca, o corredor. Não se sabe os motivos, as forças, ou quem poderia estar fazendo uma coisa dessas. Ao ouvir algum barulho, percebem a perda, até que ficam na rua. São seres despojados da privacidade de seus lugares cotidianos. Mais que uma ponte de luz, a Ponte Hercílio Luz é hoje uma ponte tomada. Tomada no sentido em que deixou de existir enquanto passagem em seu interior. A interdição da moderna ponte velha privou a população de uma passagem pública, de uma experiência de travessia, por um contato apenas visual.

¹⁶⁶ DIÁRIO CATARINENSE, Florianópolis, em 15 maio 1995.

V

TENSÃO E EXPRESSÃO

O jovem sorri na tela enquanto ela dura. O sangue lateja sob a pele deste rosto de mulher, e o vento agita um ramo, um grupo de homens se apressa em partir. Num romance ou num filme, o jovem deixa de sorrir, mas começará outra vez, se voltarmos a tal página ou a tal momento. A arte conserva, é a única coisa no mundo que se conserva.

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. *O que é a filosofia?* Rio de Janeiro: Ed.34, 1992, p. 213.

PONTOS DE VISTA



Fig. 41

Uma das primeiras imagens de pontes que recorro é a do Anjo da Guarda que guia duas crianças sobre uma precária ponte de madeira, sobre um rio.(Fig. 41) É espaço de tensão e perigo em busca da segurança de chegar à margem. Uma ponte é um lugar de passagem, da transição, de deslocamento. Ao estar localizada em pontos geograficamente estratégicos, a ponte é o lugar dos encontros e referência da memória. Como rituais de passagem são

temas de obras entre o real e a representação, o passado e o presente, a técnica e a arte. Ao mesmo tempo liga e separa, remetendo ao caráter de dualidade, entre o efêmero e eterno, o devaneio e raciocínio estrutural.

A ponte pode ser expressa em diferentes linguagens e autores. Desenhos gravuras, pinturas, expressam a tensão no universo plástico, explorando a representação do espaço principalmente através da perspectiva. Além disso, as imagens fotográficas participam deste conjunto de imagens. Diferentes pontos de vista deslocam o olhar do observador para uma infinidade de situações. Exibida da maioria dos ângulos possíveis e imagináveis, abaixo ou acima do piso da ponte, do lado da Ilha ou do Continente, procuramos visualizar algumas imagens recorrentes, ao longo de sua história. A imagem da ponte moderna, foi associada com a maritimidade intrínseca de uma ilha, emoldurando uma visão do canal, do

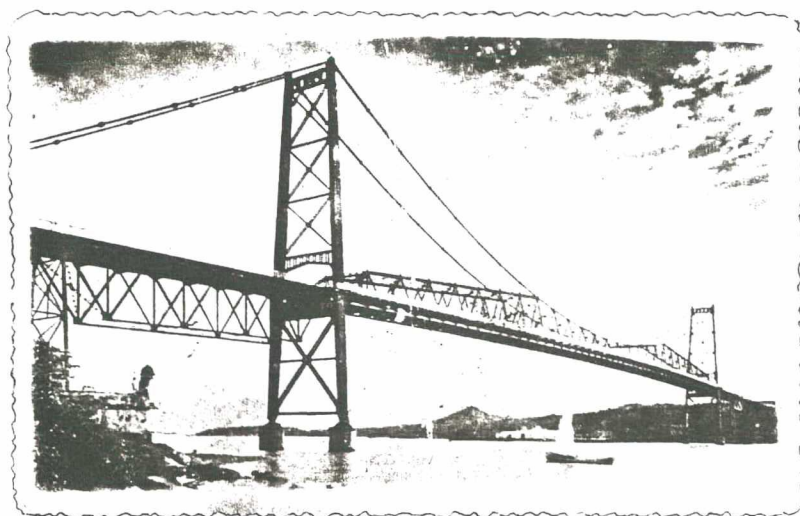


Fig. 42

mar com as montanhas, as embarcações. (Fig.42)

O cartão-postal é a identidade de uma cidade, o seu referencial coletivo. Através dele conhecemos os pontos turísticos mais importantes: arquitetura,

monumentos, cultura local. A ponte tornou-se o principal símbolo de Florianópolis, e mesmo depois de interditada, continuou a representar este papel.

Há uma troca de informação visual entre a fotografia e a pintura figurativa: as regras de perspectiva, formas de enquadramento, distância do observador, ângulos escolhidos, o momento de luz. Ao mesmo tempo em que são explorados diversos ângulos fotográficos, a visão do cartão-postal procura determinar os pontos de vista mais usuais, a partir de pontos

turísticos estratégicos. Ele “congela” a imagem mais comum, a que mais se enquadra dentro de um padrão compositivo.

Ao observarmos um cartão da ponte já existe uma pré-leitura definindo que padrão de imagem é o mais adequado, a partir de uma educação visual apreendida ao longo do tempo. Para Francisco Homem de Melo, o olhar turístico a partir do enquadramento do cartão postal, condiciona o olhar, revelando uma cidade *oficial* construída na pura visibilidade:

A cidade do cartão-postal entroniza o olhar turístico, um olhar epidérmico, preso à superfície e à aparência das coisas. O turista está empenhado em fruir a dimensão visual dos ambientes e o cartão postal o conforta na medida em que mostra o ponto-de-vista “correto” para olhar uma paisagem. Não por acaso, os monumentos são o assunto predileto dos cartões-postais, pois trata-se de uma arquitetura que privilegia o ponto de vista óptico, e não o envolvimento intersemiótico dos sentidos. Coerente com a perspectiva do turista, o cartão-postal busca construir uma identidade urbana a partir da linguagem visual, uma identidade fundada na pura visibilidade. A hegemonia do olhar turístico tende a perpetuar hábitos perceptivos, a cristalizar um olhar condicionado e domesticado.¹⁶⁷

Na cabeceira insular, um dos pontos mais “cristalizados” deste “olhar turístico” está localizado próximo do belvedere com a estátua do governador Hercílio Luz. (Fig.43) Outro ponto comum é o do Forte Santana ou da Baía Sul, próximo aos trapiches. No continente a vista da murada do viaduto. Ou ainda imagens de um barco com a visão a partir do mar. Mais recentemente, a vista de uma das torres.

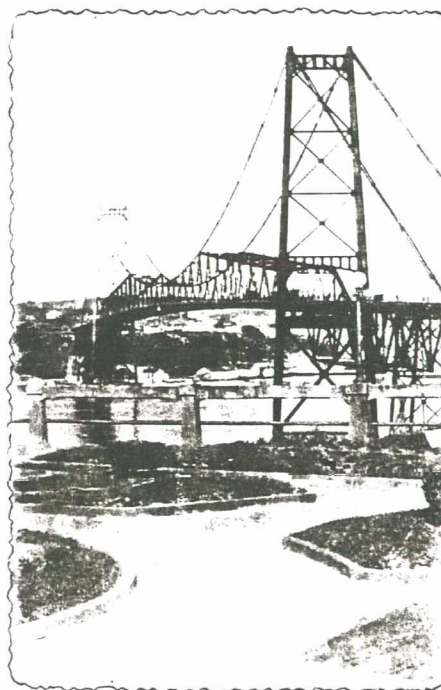


Fig. 43

¹⁶⁷ MELO, Francisco Homem de. *Cidade, Fotografia Tipografia*. Tese de doutorado. FAU-USP, 1994, p. 35.

Alguns momentos históricos especiais podem ainda caracterizar a importância de determinados cartões-postais. Certas imagens permitem uma visão nostálgica da cidade antiga, quando ainda havia boa parte do centro histórico preservado.

Em *As cidades invisíveis*, Ítalo Calvino conta que em Maurília um viajante é convidado a visitar a cidade e observar velhos cartões-postais, tendo o cuidado de demonstrar pesar pela graça perdida que

só agora pode ser apreciada através dos velhos cartões-postais, enquanto antes, em presença da Maurília provinciana, não se via absolutamente nada de gracioso, e ver-se-ia ainda menos hoje em dia, se Maurília tivesse permanecido como antes, e que, de qualquer modo, a metrópole tem este atrativo adicional - que mediante o que se tornou pode-se recordar com saudade daquilo que foi. (...) os velhos cartões-postais não representam a Maurília do passado mas uma outra cidade que por acaso também se chamava Maurília¹⁶⁸

Os antigos cartões-postais revelam a cidade presa a um tempo passado de encanto, mas é como se já fosse o passado de um outro lugar qualquer. Não há possibilidade de compararmos os tempos e as pessoas são completamente diferentes. As velhas imagens tendem a fazer com que pensemos “naquele tempo que era bom” trazendo à tona as imagens de um passado feliz. As imagens do passado têm a ponte como um marco referencial, de um tempo ainda da cidade portuária, dos atracadouros, dos esportes náuticos, da pesca. A ponte destacava-se ainda mais na paisagem das cabeceiras.

A Florianópolis *noir* dos anos 20 aos 60 era um remanso de poucas torres de concreto e muitos telhados limosos, derramados pelas ruelas do centro, o misterioso Hotel La Porta presidindo a pracinha de Fernando Machado, o prédio do Querência Palace, sete andares, fazendo o papel de nosso tímido *Empire State Building*. Trapiches - quatro! - bordando o *waterfront*, as ondas embalando coloridas baleeiras açorianas nos atracadouros do Mercado e da Alfândega.¹⁶⁹

¹⁶⁸ CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Schwarcz, 1993, p. 30.

¹⁶⁹ RAMOS, Sérgio da Costa. A ponte vista do panorama: Da belle-époque ao tempo da brilhantina, retrato *noir* de uma cidade à beira-mar. DIÁRIO CATARINENSE. Florianópolis, Cad. Especial, 23 mar. 1997.

ETNOPONTE: Ilha ou Continente?

“...a mulher da ponte se apertou contra seu peito e as duas se abraçaram rígidas e caladas na ponte, com o rio estilhaçado golpeando nos pilares.”

Julio Cortázar, *Bestiário*, p. 39.

No conto *A distante* do escritor Júlio Cortázar (1914-1984), a ponte é simbolizada como lugar de transformação, palco da mutação. Alina Reyes precisa dos jogos de palavras para poder dormir. O anagrama de seu próprio nome deixa aberto um caminho para outra Alina Reyes (*Es la reina y...*), para um encontro com uma mendiga que vive sobre uma ponte gelada em Budapeste, onde a neve entra pelos sapatos “adormeci urdindo telegramas, pontos de encontro. Chegarei quinta-feira pt. espere-me ponte. Que ponte?”¹⁷⁰

O texto está marcado por situações ambíguas como num jogo de xadrez, onde peças brancas e pretas travam uma disputa. Alina está entre o conforto e a penúria, o tédio e a dor. As peças equivalentes tem cores diferentes em lados opostos. O ritual de passagem, a lua de mel com Luis Maria, é apenas mais uma parte do jogo na procura por si mesma, mendiga calejada sobre a ponte. A ponte está no meio, na fronteira, simbolizando a possibilidade de ir à outra margem. Local de prova, com caráter frequentemente perigoso “a ponte simboliza uma transição entre dois estados interiores, entre dois desejos em conflito. É preciso atravessá-la; fugir à passagem nada resolveria.(...) A ponte coloca o homem sobre uma via estreita, onde ele encontra inexoravelmente a obrigação de escolher. E sua escolha o dana ou o salva.”¹⁷¹

¹⁷⁰ CORTAZAR, J. Lejana. In: *Bestiário*. Buenos Aires: Sudamericana, 1974, p. 33.

¹⁷¹ CHEVALIER, J. e GHEERBRANT, A. *Dicionário de símbolos*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1990, p. 729.

O uso do anagrama para um jogo de palavras remete ao pensamento da ponte também como anagrama, onde as palavras podem mudar de sentido lidas num sentido ou noutro. No limite entre razão e loucura, real e imaginário, a ponte é uma *Etnoponte*, ou seja, um lugar que visto de lados diferentes se assemelham. É um jogo de imagens: de que lado estamos: Ilha ou Continente?

Curiosa a situação do personagem de Fernando Sabino em *O panorama da ponte*. Após partir de Nova York, seu navio tem um princípio de incêndio e acaba voltando ao ponto de partida. Ele deve esperar no navio, mas resolve pregar uma peça nos amigos de quem se despedira há poucas horas num bar próximo da ponte de Brooklyn. Para não esquecer do caminho de volta, observa a trajetória com cuidado: “Fui seguindo pelo porto de Brooklyn,(...)Uma extensa caminhada, até me ver debaixo da enorme armação de aço - a famosa ponte de Brooklyn. Tomei a direita, subi uma pequena ladeira, junto á ponte, e emergi numa praça que se abria diante dela. Fui direto à estação subway...”¹⁷²

Na volta, descendo do trem, ele tem uma surpresa, chegando à praça, não encontra a ladeira. Ele contempla a ponte como se quisesse decifrar um enigma. “Surpresa da minha vida: à esquerda da ponte não havia nenhuma ladeira. (...) diante da entrada da ponte. Olhei-a intrigado.(...)Ali estava a ponte, imponente, a me desafiar.”¹⁷³

O guarda de ronda começa a achar suspeito aquele sujeito contemplando a ponte na madrugada. O motorista de táxi não consegue achar seu navio. De volta à ponte, sente que vai ter uma crise de desespero, quando por fim o guarda esclarece a situação: estava em

¹⁷² SABINO, Fernando. Panorama visto da ponte. In: *O gato sou eu*. 15ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1987, p. 15.

¹⁷³ Idem, p.16.

Manhattan pensando estar em Brooklyn. A ponte foi pensada por ele como um ponto de referência fixo, imutável.

Diante de uma ponte ou sua imagem, sem que tenhamos referência do outro lado da cabeceira, observamos quase a mesma perspectiva. A estrutura da ponte pênsil possui uma configuração visual simétrica, mesmo a partir de pontos de vistas opostos. Há uma série de exemplos em que aparecem situações de ambiguidades visuais da ponte. Em alguns cartões-postais são realizadas fotografias semelhantes, de lados opostos.

Nos desenhos e fotografias de pontes, em muitos casos, dependendo das condições atmosféricas, não há referências das cabeceiras e, conseqüentemente, torna-se difícil a identificação. Nestes casos, a ponte é um objeto isolado, como uma construção sem vizinhos, “ligando o nada ao nada.” É preciso se ater aos detalhes, aos indícios, que podem ser de diversos tipos, localizado na ponte ou nas cabeceiras. No lado do continente, por exemplo, há uma diferenciação, pela curvatura na parte do viaduto. Neste sentido o paradigma indiciário como uma “atitude que leva a apreciar os pormenores, de preferência à obra em seu conjunto,”¹⁷⁴ pode ser um auxiliar interessante para obtermos alguma informação específica como relação à data da produção de uma imagem. As construções no entorno ou reformas que ocasionalmente acontecem na estrutura da ponte, o horário do dia conforme a posição das sombras, são detalhes que podem evidenciar o posicionamento do observador. Durante alguns anos, até o final de 1996, a ponte teve seu viaduto da Ilha coberto com madeiramento para trabalhos de manutenção. Quando os elementos da reforma demoram, passam a ser incorporados à imagem da ponte. Sua imagem vai sendo moldada,

¹⁷⁴ GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Schwarcz, 1990, p. 145.

amalgamada. Um dos traços da interdição, e que passa praticamente despercebido é o

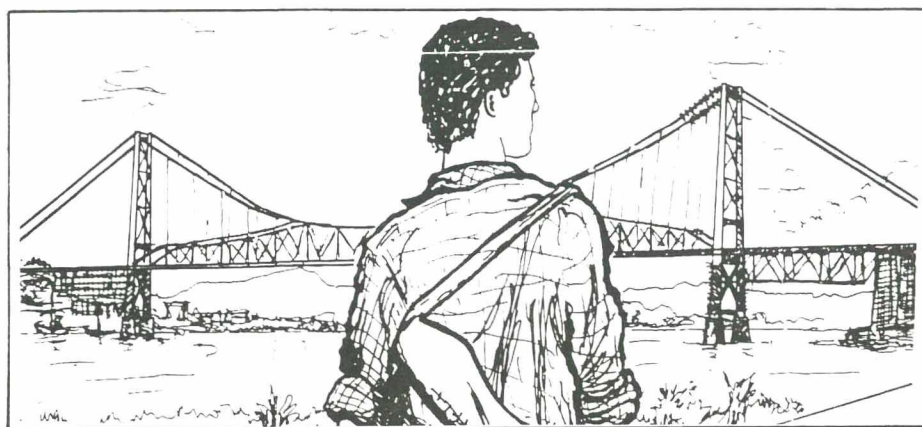


Fig. 44

reforço (*by-pass*) na torre sul, lado insular, que foi colocado em 1982.

Um cartaz com o rapaz com

um violão nas costas e a ponte ao fundo representa a figura do *bluesman*. (Fig. 44) O trem, as pontes, as estações, os cruzamentos, são lugares típicos do *blues*. Neste desenho é possível identificar o ponto de vista, datar a imagem pelas marcas das reformas na ponte e os indícios das cabeceiras.

ABAIXO OU ACIMA DO HORIZONTE

“Por dez anos, do final dos anos 50 ao início dos 60, o centro do Bronx foi martelado, dinamitado e derrubado. Meus amigos e eu ficáramos sobre o parapeito (...) para nos maravilharmos ao ver nosso bairro comum e agradável transformado em sublimes, espetaculares ruínas. Na faculdade, quando descobri Piranesi, senti-me instantaneamente em casa.”

BERMAN, Marshall, op. cit., p. 277.

Observar a ponte abaixo ou acima da linha do horizonte gera tensões visuais diferentes. O arquiteto, arqueólogo e gravurista romano Giovan Battista Piranesi (1720-1778), mestre da perspectiva, retratou a antiga Roma, e estudou as ruínas de Pompéia. Por volta de 1750, elabora uma série de gravuras denominada de *Cárceles*. Na prancha de número VII (Fig. 45), nos coloca dentro no interior de um grande espaço. Estamos visualmente encarcerados, situados abaixo de uma suposta linha do horizonte. A ponte

levadiça, situada no centro da gravura, é para nós inatingível. Um lugar da imobilidade do qual não se pode sair, como num universo kafkiano, onde uma porta leva a outra, que leva a outra. As escadas sem saída de uma prisão de Piranesi são caminhos acessíveis para a vista e a mente, mas inacessíveis para o corpo. É possível relacionar estes lugares com espaços contemporâneos das autopistas e escadas rolantes de um *shopping*.

Há casos em que se podem perceber lugares a que não podemos chegar fisicamente. O grande mistério das prisões de Piranesi ou dos desenhos de Escher está precisamente em que descrevem este tipo de âmbitos, que também nós podemos experimentar diretamente quando, por exemplo, nos cruzamos com as pessoas que vão em uma escada rolante em direção contrária a nossa ou quando circulamos pelas complicadas interseções de uma autopista.¹⁷⁵

Utilizando os princípios da perspectiva clássica em suas gravuras, Giovan Piranesi

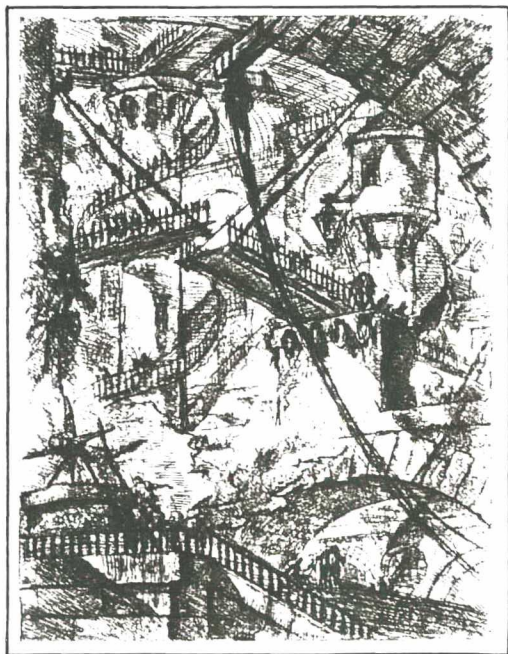


Fig. 45

nos coloca no interior dos *Cárcees*. É semelhante à descrição do Palácio de Cristal como o espaço de uma perspectiva sem fim, onde o olho vagueia. Metáfora arquitetônica da cidade labirinto. Espaço do suspense, de cordas, roldanas, correntes, rodas, escadas, passarelas e pontes. É o espaço do martírio e da dor, dos gritos nas torturas, como num castelo sadomasoquista. Espaço fragmentado,

interrompido, lugar dos saltos e recortes como na linguagem cinematográfica. A luz que penetra é suficiente apenas para nos tirar da escuridão completa do espaço fechado. As

¹⁷⁵ BLOOMER, K. y MOORE, C. *Cuerpo, memoria y arquitectura*. Madrid: H. Blume Ediciones, 1982, p. 100.

pontes suspensas estão ambientadas nas trevas. A dramaticidade do claro-escuro compõe um cenário expressionista.



Fig. 46

Maurits Cornelis Escher (1898-1972) explora as situações limites das relações de figura-fundo. Na litografia de chamada *Côncavo e Convexo* (Fig. 46) podemos observar no plano um efeito de ambiguidade tridimensional. O que vemos na gravura como ponte se transforma em arco, o que era visto de cima

passa a ser visto de baixo. O observador é ambíguo, pode estar em duas situações ao mesmo tempo, nos remetendo ao anagrama cortaziano. Mundo irracional visto pelo lado da ordem, na ilusão da representação em perspectiva. Podemos observar uma mulher passando sobre uma ponte, bastando alguns passos para chegar na outra extremidade. Entrar neste lugar ilusoriamente conhecido, pode ser uma aventura perigosa. Lugar ao mesmo tempo do encontro ou do desencanto, de um salto no vazio. Um olhar correto que se “desprende” para cair em outra ordem, a do olhar enviesado, oblíquo, de baixo, um olhar do abismo. Acima, a ponte é a ordem, a familiaridade. Abaixo, o arco é o caos, o estranho.

Carlos Drummond de Andrade, em o *Averso das coisas*, disse “Uma utilidade da ponte é dar abrigo aos miseráveis junto aos pilares.” A expressão “morar embaixo da ponte” se apresenta como a última alternativa de ocupação dos habitantes despejados. As pontes, os viadutos, têm esta características de criação espaços urbanos residuais, “...a

cidade conserva seus terrenos baldios, seus desvãos, o abrigo imemorial das pontes onde se pode estar quando se é estrangeiro e desgarrado.”¹⁷⁶

No caso da Ponte Hercílio Luz, há ainda o drama das pessoas que moram embaixo da ponte, pelo risco de colapso. As imagens da ponte abaixo da linha do horizonte, acentuam



um caráter mais dramático, de tensão da estrutura suspensa sobre o canal. (Fig. 47)

Há um ponto de vista a partir de uma fortificação situada na cabeceira insular.

Fig. 47

O Forte de Santana foi construído em 1761, tombado a nível federal em 24 de maio de 1938, e reformado em 1949, passando a abrigar um Museu de Armas.

Em muitas imagens da ponte, o Forte aparece em primeiro plano, com suas guaritas, canhões, paredes brancas e telha cerâmica. A associação do Forte à Ponte acentua o caráter histórico, de tempos distintos da formação da cidade, quando o Canal do Estreito era um ponto estratégico na arquitetura de defesa da Ilha de Santa Catarina.

¹⁷⁶ BOSI, op. cit., p. 363.

OBLÍQUO E CENTRAL

A perspectiva é uma forma de representação que pode ser usada de diferentes formas pelo artista dependendo da intenção e dos problemas peculiares da época. Assim, Maurits Escher utiliza na maior parte de seus trabalhos a perspectiva paralela, sendo mais adequada para demonstrar a ilusão e as ambiguidades da representação tridimensional. Giovan Piranesi parte da construção da perspectiva linear clássica, sem deixar claro o encontro de pontos de fuga, e com planos intencionalmente desconexos. Edvard Munch através do desequilíbrio visual das diagonais propicia um ambiente em tensão, onde o espaço tridimensional se "dissolve", sob a superfície das pontes.

Um dos primeiros tratados sobre a perspectiva cônica é *De pintura* do arquiteto e pintor, filósofo e crítico de arte Leon Battista Alberti (1404-1472) no renascimento florentino. A partir da experiência dos perspectógrafos começam a ser realizadas a matematização da percepção do espaço em profundidade. Escreve ele: “Não será, pois, a pintura outra coisa que a interseção da pirâmide visual representada com arte por linhas e cores numa dada superfície, de acordo com uma certa distância e posição do centro e o estabelecimento de luzes.”¹⁷⁷

Um dos grandes desafios na perspectiva cônica é a forma de representação de um objeto em escorço. O objeto é representado de frente com apenas parte de sua superfície lateral. Os planos se sobrepõem, precisamos conhecer o objeto previamente. Na ponte uma imagem correspondente acontece quando as torres coincidem.

¹⁷⁷ ALBERTI, L. *Da pintura*. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1989, p. 83.

Na composição expressionista a obliquidade é um dos elementos essenciais por seu efeito dramático, de movimento e desequilíbrio. O uso da perspectiva cônica central com o ponto de vista deslocado, coloca o observador na extremidade do quadro. A diferença do uso da perspectiva cônica com um ponto de vista central ou deslocado, pode ser exemplificada, a partir dos esquemas de Fayga Ostrower (Fig. 48), em duas obras sobre o tema, da *Santa Ceia*, dos pintores renascentista Leonardo da Vinci (1452-1519) e maneirista Tintoretto (1518-1594). Da Vinci centraliza o ponto de vista na cabeça de Jesus Cristo, para onde todas as linhas convergem, resultando um desenho que procura ser harmônico e equilibrado.

Na obra de Tintoretto, da mesma forma que em Munch, o ponto de vista é deslocado, criando uma sensação de desequilíbrio, ressaltado pelo contraste do claro-escuro. A confusão e a desordem tomam conta do quadro e, num evidente sinal de crítica social, o primeiro plano é reservado para os que limpam a sala - os faxineiros.

A tensão criada pela obliquidade é um impulso principal no sentido da percepção de profundidade. Em certas condições a tensão pode ser diminuída por uma fuga para a terceira dimensão, o que endireita a obliquidade até certo grau. Observamos como os raios convergentes se aproximam do paralelismo quando os vemos em profundidade. Contudo, esta diminuição de tensão é apenas parcial, e portanto persiste um pouco da compressão da perspectiva. Isto explica por que a profundidade pictórica obtida pelas formas de orientação oblíqua sempre retém um pouco do seu caráter dinâmico - uma qualidade especialmente congênita do estilo barroco.¹⁷⁸

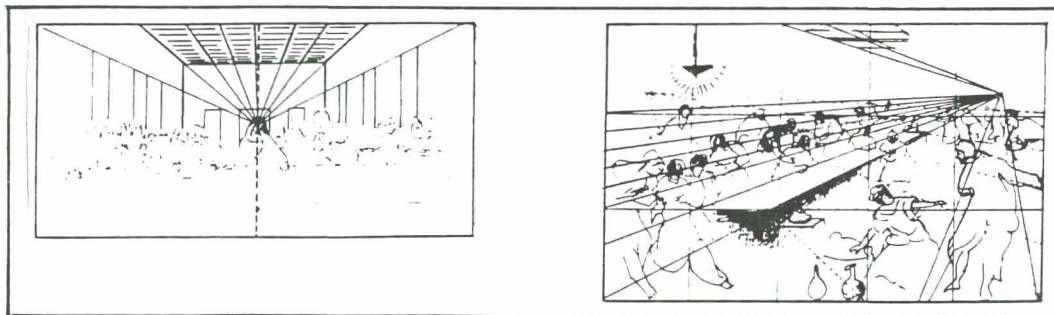


Fig. 48

¹⁷⁸ ARNHEIM, Rudolf. Arte e percepção visual. 2.ed. São Paulo: Pioneira: Ed. da USP, 1980, p. 418.

Uma das primeiras pinturas com o tema da ponte em Florianópolis é de 1930. O pintor, muralista e restaurador Eduardo Dias de Oliveira (1872-1945), que nasceu na antiga Nossa Senhora do Desterro, compôs o quadro *A Ponte Hercílio Luz*. (Fig. 49) Representa um pouco do ambiente na época, um aspecto do cotidiano que a imagem da ponte acaba representando: a geografia, as poucas construções no continente, as embarcações em direção ao porto, o lugar de cobrança de pedágio, os postes da primeira iluminação. Neste mesmo ano, ocorre o conhecido episódio da Revolução de 1930, no qual foi retirado parte do piso de madeira da ponte na cabeceira insular, para impedir o avanço das tropas revolucionárias na Ilha.

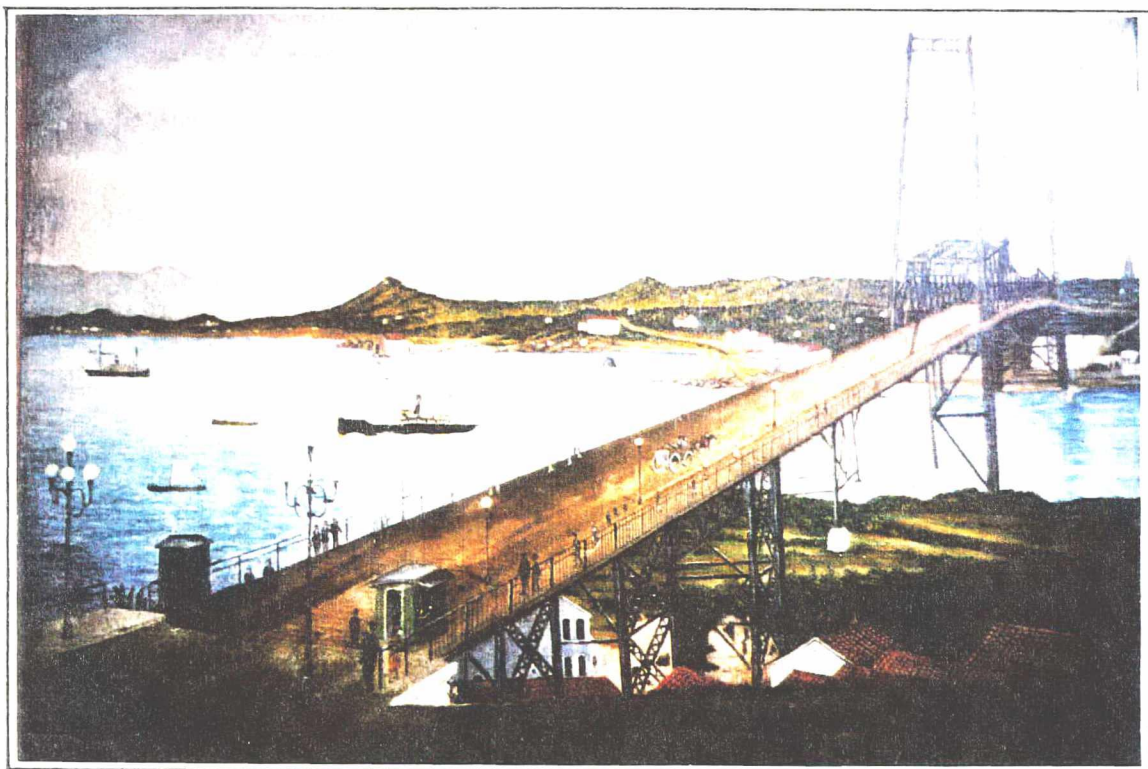


Fig. 49

Eduardo Dias retrata o aspecto tranquilo e cotidiano da ponte no cenário das baías com a passagem das embarcações; mas o ponto de vista adotado na perspectiva gera uma certa inquietação. Ele é oblíquo, enviesado e deslocado para a lateral do quadro, numa

tensão de um campo de forças que enfatiza o movimento. Criou uma composição audaciosa sobre um elemento arquitetônico importante da cidade. A visão é panorâmica, o observador está colocado acima do plano horizontal de passagem, relacionando-se com o cartão postal. “Ele pinta a ilha e a cidade vistas, em geral, do alto como num cartão postal. Atem-se ao meio natural e as modificações causadas pela ação humana. Insere elementos arquiteturais e figuras humanas como para registrar as modificações causadas na paisagem, marcando historicamente suas peculiaridades e suas características.”¹⁷⁹

As imagens da ponte, neste período, vistas da cabeceira insular (onde hoje é o Parque da Luz), estão acima do terreno de hoje. É interessante observar, que foram processadas várias modificações da topografia original do terreno. No final das obras da ponte, além da transferência do cemitério municipal para Três Pontes (Itacorubi), foram necessárias as escavações - onde havia muita rocha, para criar a integração da ponte ao sistema viário.

No final da década de 1880, para aterrar a área “pantanososa” próxima à Capitania dos Portos, “passaram quase meio morro do cemitério, junto da ponte, para lá.”¹⁸⁰ Na cabeceira insular houve um processo de “desaterro” no qual “alteraram o perfil das ruas onde ocorreu esta intervenção, suavizando a sua declividade. O desmonte dos morros a oeste da cidade possibilitou, ainda, o prolongamento de alguns eixos que esbarravam em elevações consideradas até então intransponíveis.”¹⁸¹

Assim, alguns cartões-postais da cabeceira, logo após a construção da ponte, e o próprio trabalho de Eduardo Dias, adotaram como ponto de vista um lugar que não existe mais.

¹⁷⁹ LEHMKUHL, Luciene. *Imagens além do círculo*. Florianópolis, 1996. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, p. 88.

¹⁸⁰ CABRAL, op. cit., vol. 1, p. 128.

¹⁸¹ VEIGA, op. cit., p. 252.

LUZ E TREVAS

A lua e a ponte

*Dorme a cidade junto ao mar tranquilo,
Onde nadam reflexos em cardumes
E ondeiam sombras efêmeras e estranhas.
Em torno oscilam os longos fios de lumes
Como os festões de um vago peristilo.*

*É tarde. A noite busca o abrigo das montanhas;
E o vento arisco espalha e amadurece
As maresias verdes do canal.
Passa um grande barco de altas vergas em cruz.*

*E enorme, redonda, a lua cheia parece,
Entre as duas torres da Ponte Hercílio Luz
Um luminoso gongo de cristal.*

D'Eça, Othon. *Homens e algas*. 2. ed. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1978.

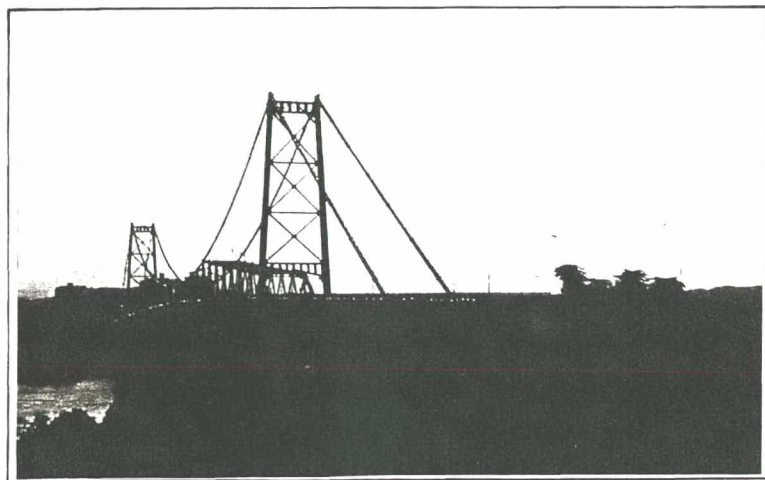


Fig. 50

com significados particulares. Momentos especiais são destacados: a neblina, o luar, a iluminação noturna, o amanhecer e o fim do dia. (Fig. 50)

Como o fim de um ciclo, à medida que a ponte envelhece, sua imagem começa a ser associada ao crepúsculo. A vista das baías ao entardecer, a partir da cabeceira insular, adquire um colorido intenso com a junção entre o céu e o mar, quando as montanhas do continente e a silhueta das construções se misturam. A ponte incorpora esta beleza plástica

A palavra *luz*, seja natural ou artificial, designa um aspecto importante deste monumento urbano. As diferentes luminosidades penetram a estrutura da ponte, apontando imagens

crepuscular, proporcionando o que Nicolau Sevcenko chamou de “as delícias da paisagem urbana”.¹⁸²

O sistema de iluminação artificial é um elemento que identifica a ponte no tempo. A primeira iluminação da ponte foi inaugurada somente em setembro de 1926, meses após da abertura ao tráfego, em homenagem à posse governamental do Dr. Adolfo Konder. Na descrição do jornal A República, podemos perceber que, além do acontecimento que representava para a cidade, havia uma ligação entre a ponte e centro histórico da cidade, entre o elemento novo e o antigo:

Às 19 horas, partiu da Praça 15 de novembro a *marche aux flambeaux*, puxada pelas bandas de música da Força Pública, Amor a Arte e União dos artistas, rumando em direção à Ponte. Uma multidão enorme por entre aclamações entusiásticas fez o trajeto pela Rua Conselheiro Mafra. Grande era a afluência do povo e mesmo de famílias na Ponte. (...) O Sr. João Cascaes fez então a ligação da corrente, produzindo-se então a iluminação das lâmpadas de todos os postes.(...) A iluminação da ponte, cujo projeto é do Dr. Oscar Ramos, consta de quatro postes, candelabros às cabeças da Ponte, 34 braços no vão central e 46 postes com total de 94 lâmpadas de 50 velas. Os postes foram fundidos na Fundação Guido de Itajaí. A Ponte Hercílio Luz possui agora magnífica iluminação.”¹⁸³

Em 1981, nos 55 anos após a inauguração, duas mudanças visualmente significativas iriam ser operadas: a mudança da cor preta de sua estrutura para prateado e o sistema de iluminação noturna com holofotes, inaugurado com show do saudoso Grupo Engenho. No ano seguinte ela já estaria fechada.

As modificações adotadas nos últimos anos procuraram reforçar a percepção da silhueta no ambiente noturno, contribuindo para a simplificação da imagem. A iluminação com centenas de lâmpadas delineavam a estrutura básica de sustentação.(Fig. 51) O fato

¹⁸² SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Cia de Letras, 1992, p. 110.

¹⁸³ A REPÚBLICA. Florianópolis, em 30 set. 1926.

das lâmpadas rapidamente queimarem, descaracterizava a continuidade, criando um problema de manutenção constante.

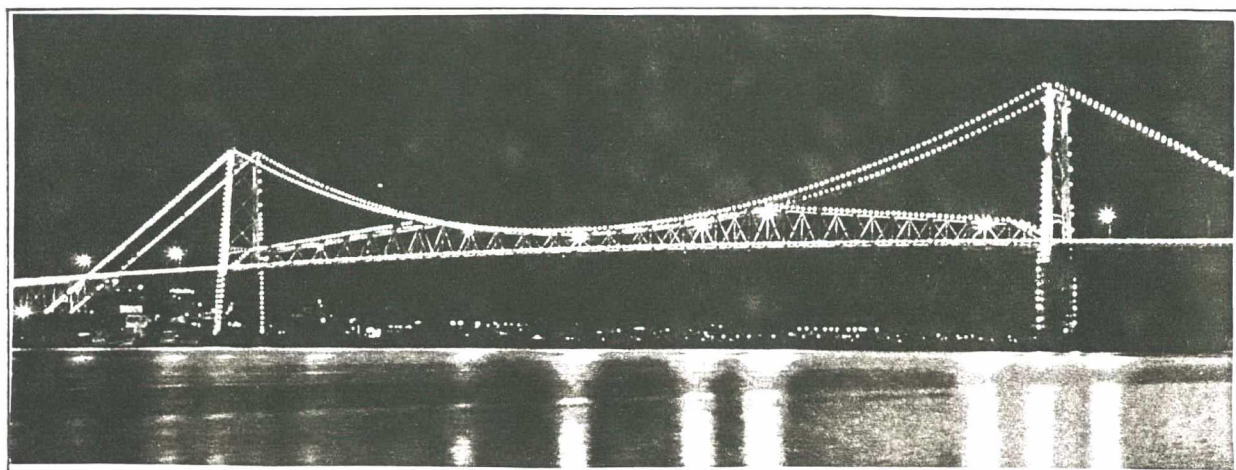


Fig. 51

A mais recente iluminação, através de mangueiras de luz, delineando apenas a estrutura, ressaltou um aspecto fantasmagórico.(Fig. 52) O sistema de iluminação tem como divisão da Ilha ao Continente exatamente o centro do vão pênsil. Na noite de 6 de dezembro de 1996 a iluminação da ponte ficou pela metade. Apenas do centro do vão pênsil para a ilha estava iluminada, e do lado do continente a estrutura estava em completa escuridão. A ponte parecia que se sustentava apenas com sua metade. A treva da noite se ligava à luz na ponte metade. Metade luz, metade treva. Um cenário dramático e inusitado.

Na medida em que começam a aparecer falhas na continuidade da iluminação, a ponte começa a ter seu *desenho* alterado. A estrutura fica incompleta, faltando parte das torres, dos cabos de ancoragem, criando um problema de leitura visual. *Emoponte*: a ponte dividida, uma ponte das luzes, outra ponte das trevas.

Um *guia turístico* de 1994, informou que a interdição da ponte se deveu a "sérios problemas em sua estrutura e ao custo elevado de sua reforma. Vale a pena salientar que admirá-la à distância já é um espetáculo inesquecível, principalmente ao entardecer,

iluminada.¹⁸⁴ Atualmente é um lugar propício para ser visto de longe, para ser “admirada à distância”, além do que, vamos nos acostumando cada vez mais, apenas com as representações da ponte. De passagem física, passou a ser o cenário contemplativo dos fogos de artifícios e o espetáculo das luzes. A luz parece querer compensar seu não-uso.

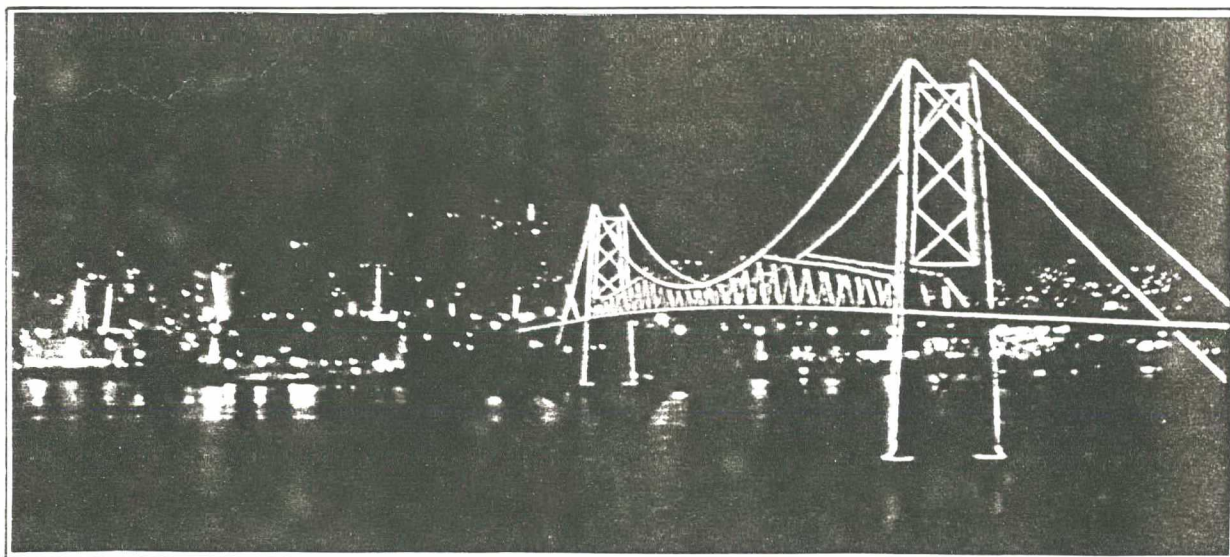


Fig. 52

UM CALEIDOSCÓPIO DE IMAGENS

A imagem possibilita o acesso a um saber arcaico e a forma primitivas de conhecimento, às quais a literatura sempre esteve ligada, em virtude de sua qualidade mítica e mágica. Por meio de imagens - no limiar entre a consciência e o inconsciente - é possível ler a mentalidade de uma época.

Willie Bolle, *Fisiognomia da metrópole moderna*, p. 43.

Falar de Florianópolis sem a ponte é como um ato incompleto, sem o personagem principal. As imagens do monumento identificam a cidade. Ela é uma referência visual, simbólica e afetiva assimilada pela população. Isto fica evidente pela quantidade de reproduções gráficas, num constante caleidoscópio de imagens.

¹⁸⁴ Guia turístico Florianópolis. Guia oficial do município. Setur, 1994.

Há uma facilidade de apropriação visual da ponte, apesar de sua complexa geometria.

As pessoas simplificam e traduzem para uma linguagem própria, eliminando ou ressaltando



Fig. 53

certos detalhes. Os desenhos permitem uma série de associações temáticas, constantemente utilizados para divulgação de inúmeros eventos, tais como congressos científicos, concertos musicais, campanhas beneficentes e educativas. É o tema preferido dos *souvenirs*: camisetas, chaveiros, louças, toalhas, bonés. Diferentes produtos, marcas e logotipos têm a ponte como imagem comum:

Café Florianópolis, Chocolate Florianópolis, Expresso

Florianópolis, Floritur, Ponto Chic, passes de ônibus, molas de carros, bombas d'água.

Desenhos informais identificam pequenas lojas e bares. Em alguns casos a mesma imagem ilustra estabelecimentos diferentes, como uma espécie de carimbo.

É também a fonte de inspiração dos artistas que a retratam de diferentes formas. Segundo a técnica, há os trabalhos feitos da observação direta, os de memória, e os realizados a partir de fotografias. Muitas vezes, nos desenhos de memória, a estrutura da ponte aparece modificada em algum aspecto. Os trabalhos do artista João Olíbio, a partir de uma aparente simplicidade conseguem obter um efeito de espacialidade, com uma técnica especial, utilizando a textura



Fig. 54

da casca de bananeira.(Fig. 53) A ponte é representada com as torres mais verticalizadas,

acentuando a monumentalidade da obra. Os desenhos dos cartunistas evidenciam os aspectos mais relevantes de um objeto. Sérgio Bonson costuma ambientar seus personagens em algum lugar central de Florianópolis, nas ruas ou nos morros, onde a ponte está presente, com torres imensas, na silhueta da cidade. (Fig. 54)

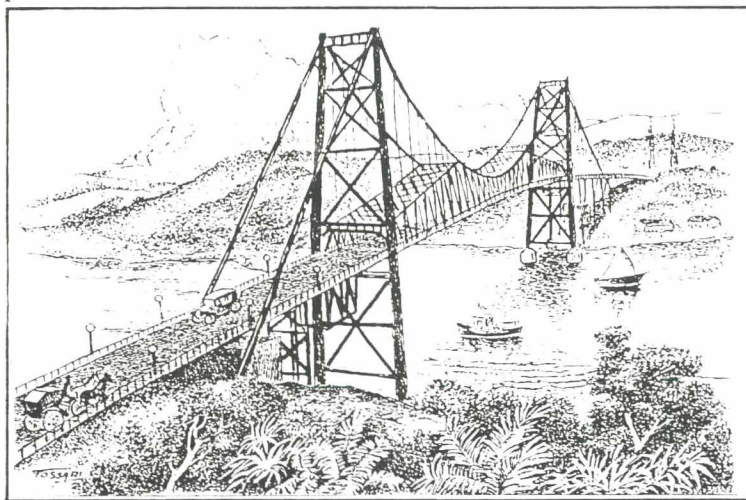


Fig. 55

Podemos classificar os desenhos da ponte em dois grupos: os *realistas* ou *figurativos*, onde a representação busca uma fidelidade quase fotográfica ao modelo, e os desenhos *esquemáticos*, também chamados de *esboços* ou *croquis*, feitos com poucos traços, ressaltando apenas as linhas básicas. Um trabalho figurativo é o de Domingos Fossari (1914-1987), no livro *Florianópolis de Ontem*. Retrata com bico de pena a ponte ainda inserida num ambiente natural, onde o que sobressai no entorno é a vegetação, a estrada geral no Continente, umas poucas construções. Os meios de locomoção apontam a transição entre o antigo e o moderno. (Fig. 55)

No anúncio de uma empresa aérea de 1956, o desenho da ponte é realista, a estrutura é “sólida”, procurando transmitir confiança,



Fig. 56

regionalidade, tecnologia. Há um soldado em primeiro plano, com o avião e a ponte ao fundo: “O peitilho verde dos valorosos soldados do Império, que popularizou os catarinenses, inspirou também este vôo-homenagem da Real-Aerovias: o ‘Barriga Verde!’”(Fig. 56)



Fig. 57



Fig. 58

O pintor Hassis, Heidi de Assis Corrêa, fez o desenho (em 1986) para a capa de *Em busca de terra firme*. Traçando as linhas básicas da estrutura, demonstrou um grande poder de síntese da forma. (Fig. 57) Outro desenho semelhante, de 1927, é do “Caixa auxiliar da Ponte Hercílio Luz Limitada”, com a imagem de Santa Catarina. (Fig. 58) O desenho é simples e sóbrio, delineando apenas a estrutura. A vista é do Estreito.

Os desenhos mais simplificados baseiam-se nos planos de projeção ortogonal. A vista superior da ponte, salvo no desenho técnico, é bastante rara. Uma imagem comum é a da vista lateral, onde aparecem as duas torres e a linha da catenária, característica das pontes pênsis. Nos logotipos o desenho da ponte normalmente é simplificado para adaptar-se a algum tema, marca, letra ou atividade. (Fig. 59)



Fig. 59

O principal sistema de representação da ponte é o desenho em perspectiva, (Fig. 60) onde é ressaltado o aspecto tridimensional da estrutura. Algumas vezes estes desenhos aparecem com uma moldura circular, como nas antigas fotografias de parede, outras a ponte não tem cabeceiras, é uma estrutura “solta”. Nestes desenhos as torres são importantes elementos de efeito espacial.

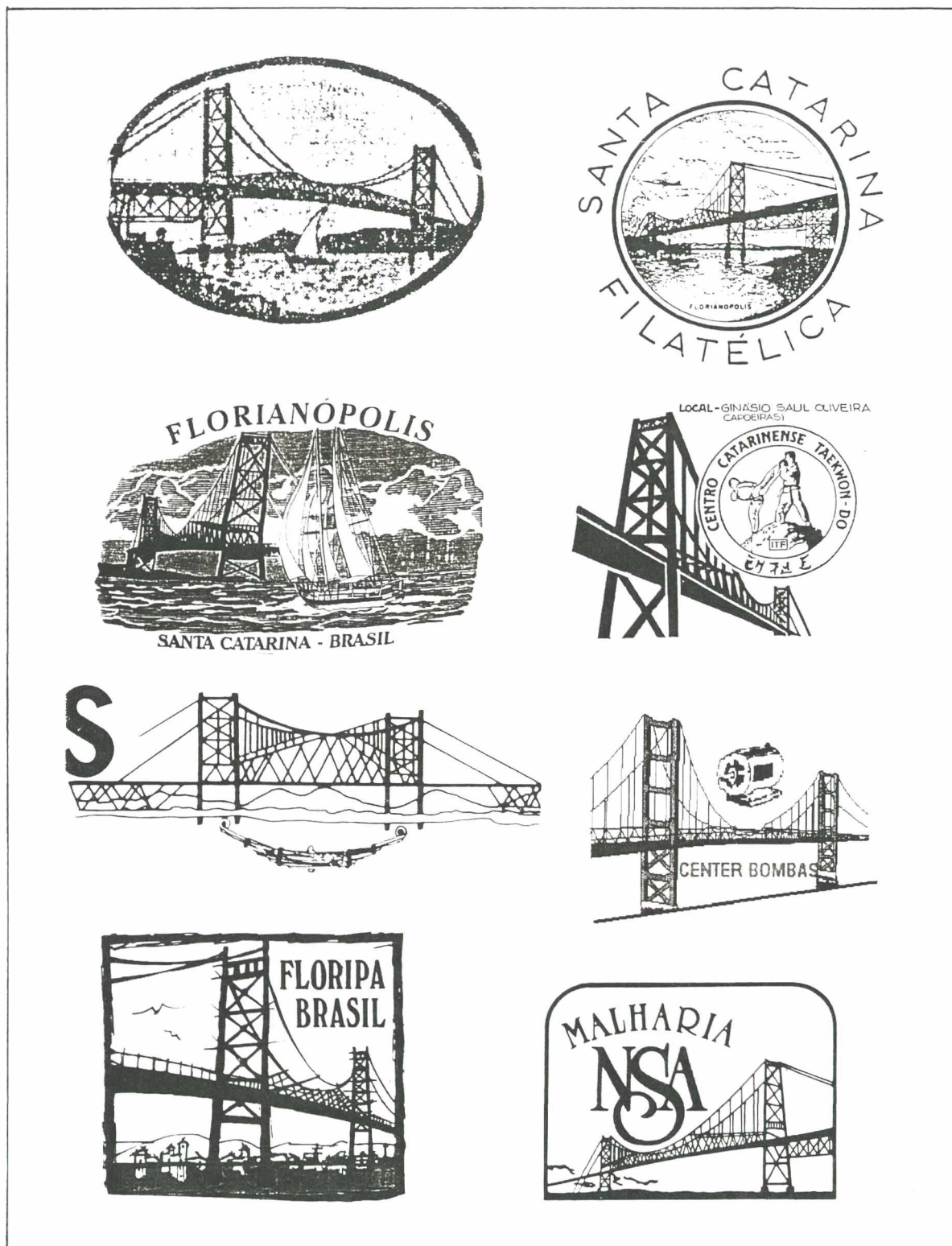


Fig. 60

UM CRIME PERFEITO: a destruição como imagem

*Pareço uma ponte inútil
sobre o teu rio seco
você é um beco
e não me cabe a saída.*

Chandal, *A alma não encolhe na chuva*

Aquilo que sabemos que, em breve, já não teremos diante de nós torna-se imagem.

Walter Benjamin, *A modernidade*, p. 85.

Uma das questões sempre colocadas é de que se a ponte cair, como seria a queda. Muito se especula sobre o trágico e possível espetáculo. As torres ficariam em pé? A estrutura se deslocaria em direção ao Continente ou à Ilha? Os destroços poderiam atingir casas, barcos, carros, ferindo muitas pessoas? Sendo uma estrutura em tensão, em apenas alguns segundos ou minutos, poderia desmoronar. Imagem relâmpago da destruição. Em uma crônica de 1976, intitulada “O dia em que a ponte caiu” se apontava para a visão da ponte destruída:

Um estalo forte e seco, seguido de ruído infernal, cimento, aço, ferro e veículos batendo uns contra os outros nos poucos segundos que mediaram entre o estado inicial e a projeção da estrutura cinqüentenária no oceano.(...)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.¹⁸⁵

É possível imaginar o sensacionalismo. Caçadores de imagens atentos ao sinal de colapso, aguardando o acontecimento estrondoso. Melhor se fosse possível marcar dia, hora e minuto. As câmaras poderiam se posicionar, escolhendo os pontos de vistas. As imagens selecionadas para reprodução nos melhores telejornais. Desmontagem - pouco a pouco. Implosão - o desaparecimento sensacional. Assim seguiria o histórico, motivos do acontecimento, a opinião da população, e o que seria feito dali para frente.

¹⁸⁵ Apud ANDRADE, op. cit., p. 147.

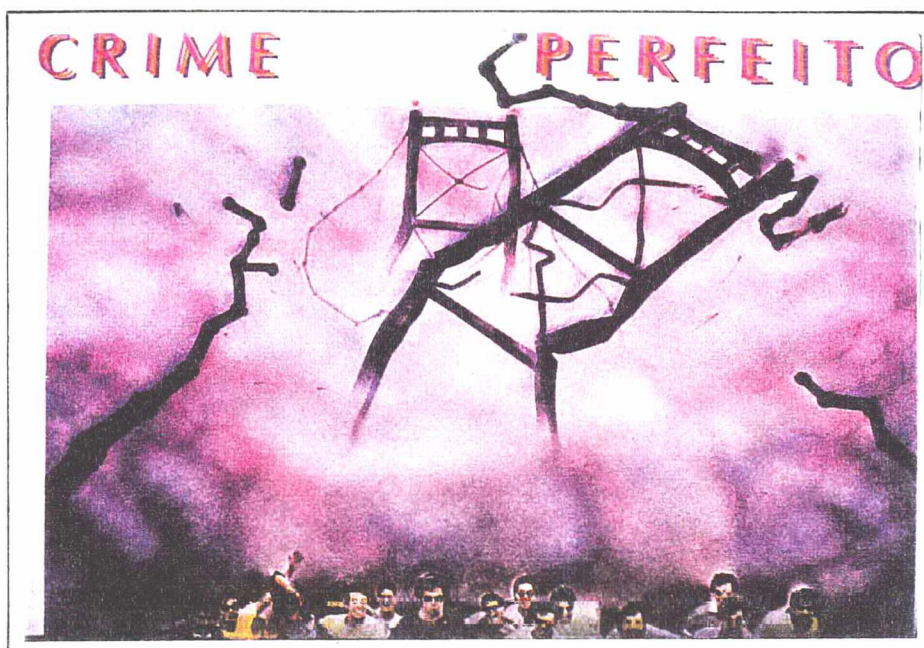


Fig. 61

No início da década de 80, na capa de um disco (Fig. 61), um grupo de pessoas corria sobre a ponte que acabava de explodir. Era um desenho de Maurício Muniz que representava a ponte indo para os ares - como um crime perfeito. Uma imagem que brincava com a transgressão de explodir a ponte, acabar com um ícone. Um pouco da *velha* idéia de isolar a Ilha, afastando-a do Continente. Hoje talvez a imagem do *crime perfeito* não tivesse a mesma repercussão. Somos submetidos à exposição de muito material fotográfico, de desenhos e pinturas, no passado e no presente, com a constante busca de novos ângulos e situações. Isto faz com que em determinada época, tenhamos imagens *estranhas*, praticamente *não vistas*, com um ponto de vista incomum, dando, principalmente à linguagem fotográfica a capacidade de “revelar aspectos escondidos que escapam à percepção.”¹⁸⁶ Dentre outros exemplos numa reportagem chamada “Nosso cartão postal desfocado” a imagem da ponte buscava deslocar o observador do centro de equilíbrio.¹⁸⁷

¹⁸⁶ MELO, op. cit., p. 35.

¹⁸⁷ O ESTADO, Florianópolis, em 23 mar. 1986.

A ponte por sua grande extensão horizontal, com um vão suspenso por barras de olhal, e principalmente por sua monumentalidade vertical, abre-se para um espaço abissal de um olhar vertiginoso. A visão de lugares pouco acessíveis, de onde dificilmente teríamos estado antes, procura

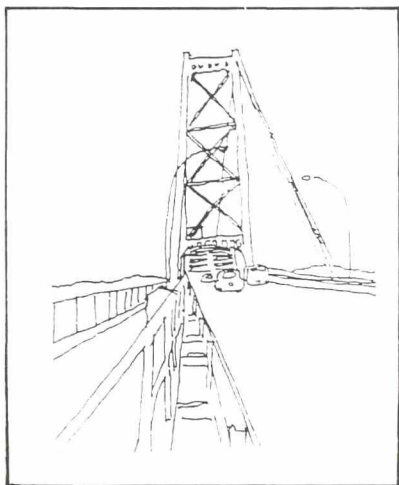


Fig. 63

ressaltar o aspecto

dramático, acentuando a obliquidade, o obtuso, o aparentemente confuso. (Fig. 62) Em uma representação em escorço, por exemplo, uma das correntes da barra de olhal em direção à torre se confunde com a própria torre, numa situação inusitada. (Fig. 63)

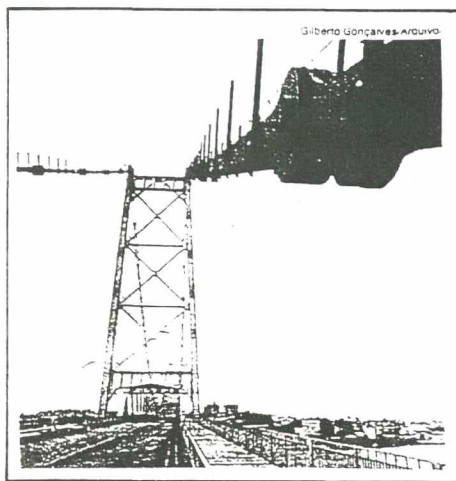


Fig. 62

A partir de 1995, procurando sensibilizar a população e autoridades sobre o estado da ponte, cidade começa a assistir uma campanha publicitária de impacto: o cartão-postal da cidade aparece rasgado nos out-doors.¹⁸⁸ (Fig. 64) No momento em que o cartão-postal é dividido, o objeto de representação começa a perder sua integridade, não se trata somente de sua estrutura. Ao mesmo tempo que é um aviso, um alerta, é também o desmonte, a perda da sacralização: o objeto deixa de ser *intocável*. A destruição do cartão-postal é a morte de uma imagem sacramentada. A atitude dadaísta de rasgar o cartão transforma a ponte também em dois pedaços.

¹⁸⁸ Campanha publicitária, iniciada em 1995, anunciada em rádio, jornal e televisão, e out-doors, mostrava um cartão-postal rasgado, com o texto "Socorro, estou morrendo!" Foi instalado também um coração "pulsando", alternado com um S.O.S. no centro do vão pênsil. Foi uma iniciativa da Propague, com apoio da Fundação Pró-Florianópolis e Diário Catarinense.

A ponte é desconectada da Ilha ao Continente, num grito “socorro, estou morrendo”.

Confesso que vivi.(...)

Haverá para as cidades um símbolo maior do que uma ponte?

Passagem. Travessia. Passagem da Terra para o Céu - o arco-íris.

Do Continente, dito Estreito, para o Paraíso - a Ilha.

Padeço de uma fadiga curável, desde que minha enfermidade não seja relegada à indiferença dos homens.

Fui passagem e sou paisagem. Posso voltar a ser ambas as coisas. Sou história e sou memória. Mas vou morrer. Mergulhar no canal, ferros retorcidos dando pouso aos urubus, as torres isoladas numa prece, o aço seccionado como veias abertas.

Tenho 69 anos e estou morrendo.¹⁸⁹

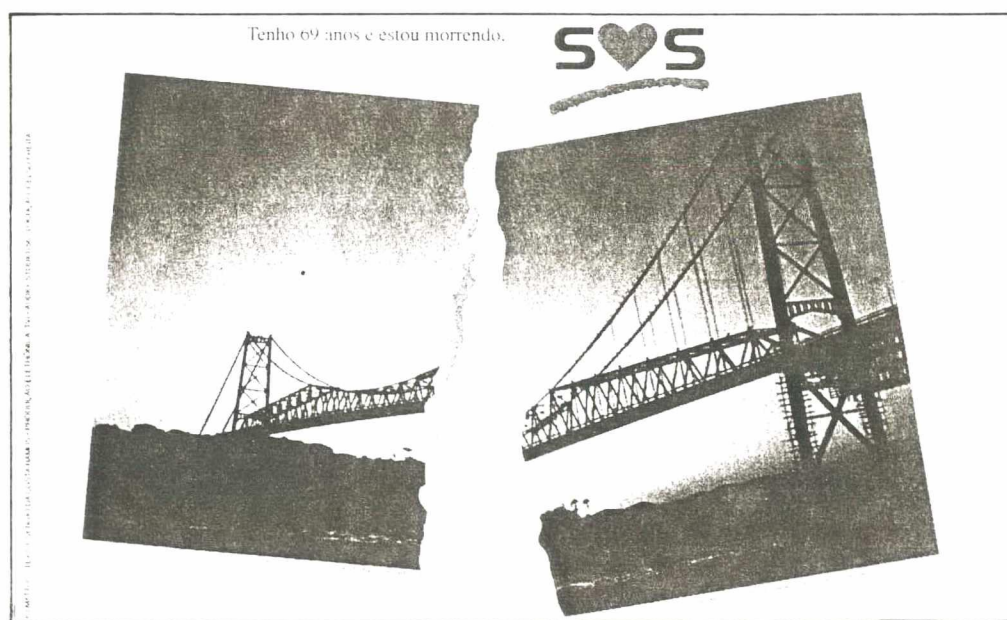


Fig. 64

A imagem da ponte rasgada e a perda do postal apontam para a morte do símbolo. Começa a ser incorporado um discurso da cidade sem a ponte, que parece estar para cair por vários motivos: peso próprio, estrutura deteriorada e corroída, *a falta de recursos* para os trabalhos de recuperação.

No ano seguinte, foi publicada num jornal a foto digitalizada das cabeceiras “sem” a Ponte Hercílio Luz. A fotomontagem era intitulada “memória ameaçada.”¹⁹⁰ A visão do

¹⁸⁹ Texto de Sérgio da Costa Ramos. In: DIÁRIO CATARINENSE, Florianópolis, em 13 maio 1995.

¹⁹⁰ DIÁRIO CATARINENSE, Florianópolis, em 13 maio 1996.

nada no canal, com a destruição da ponte acentuava o aspecto fantasmagórico do tema. Desta forma, as cabeceiras começariam a apresentar-se como simulacro do próprio desaparecimento da ponte. Não se quer mais a ponte nem como imagem. Seu único sentido era ficar *desaparecida*. Ao eliminá-la da paisagem, mais do que ressaltar para o significado da perda do patrimônio, fez-se com que, numa imagem virtual, ela representasse sua inexistência enquanto passagem. Quando se rasga o cartão-postal, é como se a própria ponte estivesse sendo destruída. No simulacro, assim como ela cai, pode ser recomposta. Ao cair, pode ser feita outra igual. A gratuidade das imagens de destruição apontam na direção também da perda da importância: já *conseguimos* ver a cabeceira sem *esta* ponte.

(Fig. 65)

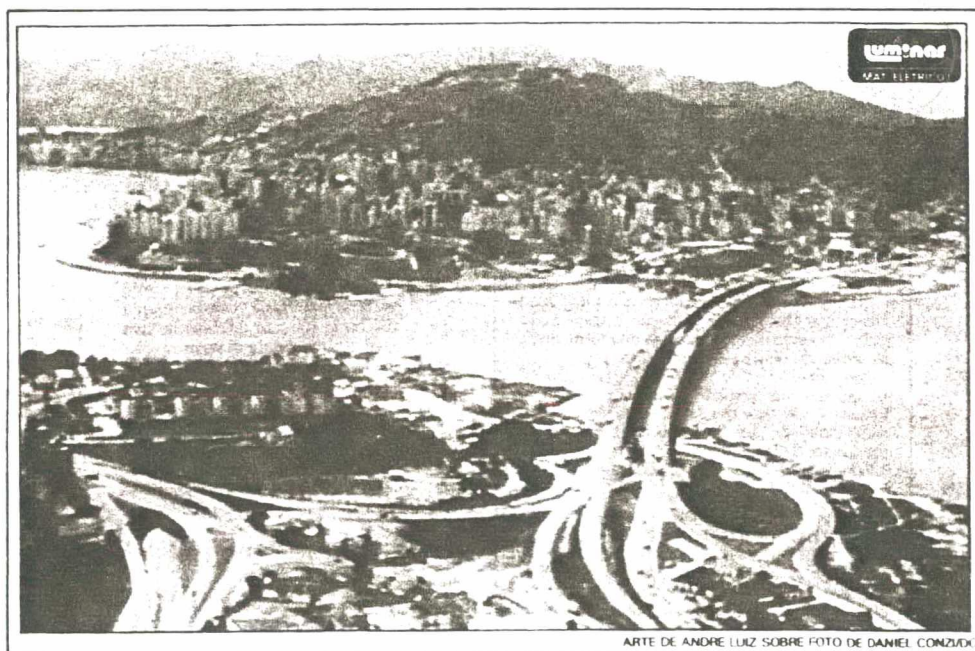


Fig. 65

A Ponte Hercílio Luz representa um espaço da memória, um pedacinho de história perdida entre as baías. Na época da inauguração, a Ponte Hercílio Luz foi tema de dois

documentários cinematográficos.¹⁹¹ Em preto e branco ressaltavam o caráter de monumentalidade e novidade tecnológica, do sistema de transporte e aspectos da cidade. Na década de 60, ainda sem tantos prédios em seu entorno, a ponte era a *estrela* da paisagem e do cinema:

Quando se instalava um dos “ocazos” que justificasse o ufanoso epíteto de “terra dos casos e ocazos raros”, um rosa esmaecido ou um encarnado sanguíneo debruando a serra do mar, lá pras bandas de Coqueiros, o único colar a se destacar no horizonte era o da ponte Hercílio Luz, estrela absoluta de todas as travessias...e até mesmo estrela de *O Preço da Ilusão*, o primeiro longa metragem cometido pela ousadia de jovens intelectuais - roteiro de Salim Miguel e Eglê Malheiros.”¹⁹²

Do filme “O preço da Ilusão”, resta apenas alguns minutos, justamente os que registram um acidente de carro sobre a ponte. Com influência da estética expressionista, a ponte é o palco de passagem e acontecimentos.

Em 1996, o documentário *Ponte Hercílio Luz: Patrimônio da Humanidade*, do diretor Zeca Pires, abria com a simulação da queda da ponte, partindo depois para uma série de depoimentos e imagens, ressaltando a sua importância enquanto patrimônio para a cidade. Os efeitos da destruição da ponte, na abertura do documentário, foram utilizados para dar sequência na campanha *SOS*, que então alertava: “A ponte continua pedindo socorro. E ninguém pede socorro por muito tempo.” O tombamento da Ponte Hercílio Luz pelo Patrimônio Histórico Nacional em 1997, aconteceu graças a um movimento envolvendo vários setores da sociedade, esperando-se uma maior facilidade na liberação de recursos para o projeto e a recuperação da ponte. Enquanto isso um imenso coração no centro do vão pênsil, continuava emitindo um sinal: *SOS*.

¹⁹¹ PIRES, Zeca. Cinema e História: José Julianelli e Alfred Baumgarten, os pioneiros em Santa Catarina. In: *Esboços*, Programa de Pós-graduação em História, n. 1, n.4. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1997, p.101-103.

¹⁹² RAMOS, Sérgio da Costa. A ponte vista do panorama: Da belle-époque ao tempo da brilhantina, retrato *noir* de uma cidade à beira-mar. DIÁRIO CATARINENSE. Florianópolis, Cad. Especial, 23 mar. 1997.

Nestes últimos quinze anos a ponte se tornou “uma ponte da desilusão”. Diferente da visão do ato inaugural, um colosso, a partir da interdição ela passou a ser interpretada pelo olhar da desilusão. Começou a ser construída uma imagem de ruína, um lugar sem condições de uso público, marginalizado. Logo que foi interditada, em 1982, o cartunista

Bonson fez um trabalho (Fig. 66) onde a ponte é relacionada com as tragédias do cinema:

“Depois de ‘terremoto’, ‘Inferno na Torre’, ‘Tubarão’, ‘A Ponte’... Até hoje é como se estivesse passando um filme, ou novela sobre o este drama.

A Ponte Hercílio Luz é muitas vezes tomada pelos



Fig. 66

recursos do animismo: velha senhora, dama de ferro, que chora, cansada e solitária, gripada, com problemas cardíacos. Num artigo de 1986 o caso é relatado como o de um “quadro clínico” grave. Passados quatro anos da interdição “a população sustenta o monumento como a um parente canceroso, luta para iniciar a história de uma terceira ponte, com um futuro ao menos tão incerto quanto o da Hercílio Luz.”¹⁹³ O artigo marcou o significado da primeira interdição quando, “um profundo sentimento de ‘asfixia histórica’, como se o vento sul parasse de soprar, tomou conta dos ilhéus nos momentos que antecederam a interdição da ponte em janeiro de 1982. A incógnita hoje permanece: essa interdição drástica será definitiva? A Hercílio Luz despencará em ruínas afogando junto

¹⁹³ O ESTADO, Florianópolis, em 23 mar. 1986.

toda a história e deixando sua imagem apenas na memória, nas fotos e cartões-postais?”¹⁹⁴, perguntava-se o jornalista.

A ponte se tornou um lugar deserto, um lugar do silêncio, que foi traduzido para a linguagem poética, numa imagem melancólica de uma menina, Patrícia Mattos, que se colocou no lugar da ponte interditada:

*Hoje a ponte chora.
A solidão invade as toneladas de ferro
abandonadas pelas solas de sapato
e pelas rodas quentes dos carros.*

*Sinceramente eu preferia o tempo
em que sentia o peso dos carros
e das pessoas em minhas costas.
Pelo menos era útil.*

*Agora só sirvo para cartão-postal.
A única pessoa que, raramente,
passa por mim é o vigia.
Com seus passos lentos
e despreocupados.*

*Hoje eu choro e, às vezes,
quando a maré enche,
pode ter certeza que são
minhas lágrimas ladeando a ilha.*¹⁹⁵

Em maio de 1982, Raul Caldas Filho, transmitiu um diálogo entre a estafada Ponte Colombo Salles “Não aguento mais todo este peso nas costas!” e a solitária ponte Hercílio Luz “E eu jamais passei um aniversário tão sozinha!”. A Hercílio Luz se lamentava por chegar aos 56 anos abandonada como “um inútil ferro velho”, ao qual a Ponte Colombo Salles tentava animar “O que seria da paisagem da cidade sem a sua presença?” E contando

¹⁹⁴ Idem.

¹⁹⁵ O ESTADO, Florianópolis, em 13 maio 1994.

as novidades, “a construção da minha irmã - ou poderia até dizer: do meu outro pedaço - e também a sua total restauração”.¹⁹⁶

O processo de corrosão da estrutura é aparente. Não tem uma pintura definida. O piso de asfalto e chapas corrugadas estão em parte retirados, a passagem de pedestres com o madeiramento apodrecido. Parece estar anos em obras, sempre inacabadas. Como um emblema da velhice, a ponte parada se assemelha a uma ossada de um animal pré-histórico. E a cidade um museu do drama da ponte suspensa, da corrosão, e da ferrugem.

É a contradição do moderno que envelhece. Dizer que a Ponte Hercílio Luz é “única”, é como se referir à obra que ainda mantém sua aura. A busca da eternidade se contrapõe à característica de vida útil do objeto industrial. As coisas são feitas para durar um tempo limitado, ainda mais na sociedade moderna. Como disse o historiador Jacques Le Goff, “O moderno tende, acima de tudo, a se negar e destruir.”¹⁹⁷ É preciso tentar compreender o problema também sob o ponto de vista de que os objetos industriais têm um tempo útil. Precisam constantemente de manutenção, muitas vezes reformas, e até, desmontagens ou reconstruções. Apesar de erguida com a mais alta tecnologia, restaurada ou não, demolida ou implodida, a ponte pode ter sido vencida pelo tempo. Da mesma forma que a queremos eterna, estamos distante disto, pois há o perigo de que possa ruir. Quem sabe o mito da imortalidade, tema explorado em filmes como *Blade Runner - O caçador de Andróides*, seja o que melhor represente um objeto que queremos para sempre? O replicante, o homem-máquina quer ter mais tempo de vida do que o homem-criador lhe designou - a perfeição absoluta, determinar o tempo de vida e de morte de sua própria existência. Sempre procuramos negar a morte.

¹⁹⁶ O ESTADO, Florianópolis, em 16 maio 1982.

¹⁹⁷ LE GOFF, J. *História e memória*. São Paulo: Ed. da Unicamp, 1993, p. 197.

Com a construção da ponte foi providenciada a transferência do cemitério da cabeceira insular, antigamente chamada Estreito, para as Três

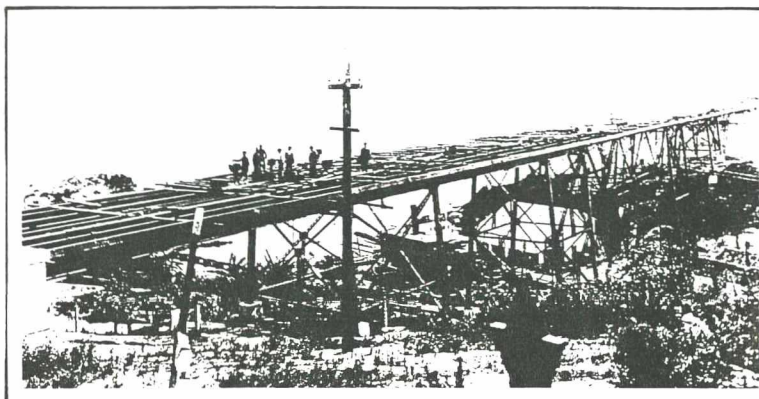


Fig. 67

Pontes, hoje Itacorubi. A morte parecia ser o que mais se queria afastar da cabeceira da ponte.(Fig. 67) A visão da eternidade, dos antepassados, a visão fúnebre e melancólica do outeiro das cruzes. As pessoas alegavam ser muito triste passar diariamente em frente ao cemitério, na entrada da cidade.

O cemitério era e é ainda hoje a única impressão desagradável que recebem os que visitam o Desterro, especialmente quando entram pelo norte (...)Os antigos, fazendo desse lugar, tão bonito pela sua vista e, paisagem, a necrópole da capital, não previam o ar fúnebre e sinistro que lhe iam dar, e, o que é pior, ignoravam os graves perigos, a que expunham a cidade, com os miasmas (...) E é tão ressaltante aí a permanência desse cemitério, abrindo um véu negro de crepe sobre toda a cidade.¹⁹⁸

A mudança do cemitério municipal já era discutida muito antes da construção da ponte. Virgílio Várzea citando um relatório do Dr. Gama Rosa da Assembléia Legislativa em 05 de fevereiro de 1884, este continua recomendando a remoção do cemitério aludindo ao seu aspecto negativo que acaba “produzindo aquela paisagem funerária a mais desfavorável impressão no espírito de todos que aportam à capital. Se não é, portanto, em nome da higiene, é com certeza em nome da estética que conviria remover o aludido cemitério.”¹⁹⁹

¹⁹⁸ VÁRZEA, V. *Santa Catarina - A Ilha*. Florianópolis, Ed. Lunardelli, 1985. (1ª. ed., Rio de Janeiro: Cia Tipográfica do Brasil, 1900), p. 31.

¹⁹⁹ Idem, p. 31.

O que seria difícil imaginar é que passados tantos anos, o aspecto de uma paisagem funerária voltaria a existir, não por um cemitério, mas justamente pelo objeto que representou o moderno na cidade. A ponte que traduziu a nova técnica, representando a visão do moderno, envelheceu. É uma moderna ponte velha. Se o cemitério abria “um véu negro de crepe sobre toda a cidade”, hoje é a Ponte Hercílio Luz, o centro de preocupações trágicas. Como a crônica de uma morte anunciada, a ponte anuncia um fim. Passados setenta anos da inauguração e da transferência do cemitério algumas áreas da cabeceira tornaram-se mirantes desertos. Perdeu-se a antiga concepção de entrada e saída da cidade, que se transformou em área de circulação interrompida. A interdição por tanto tempo é como um ato de iniciação ao desaparecimento. É como se a cidade pudesse prescindir desta passagem. Como se pudesse esquecer um fluxo, um movimento. Mas se pode, até quando?

Como consequência imediata da interdição da Ponte Hercílio Luz em 1982, suas cabeceiras passaram por um processo de desertificação. Num

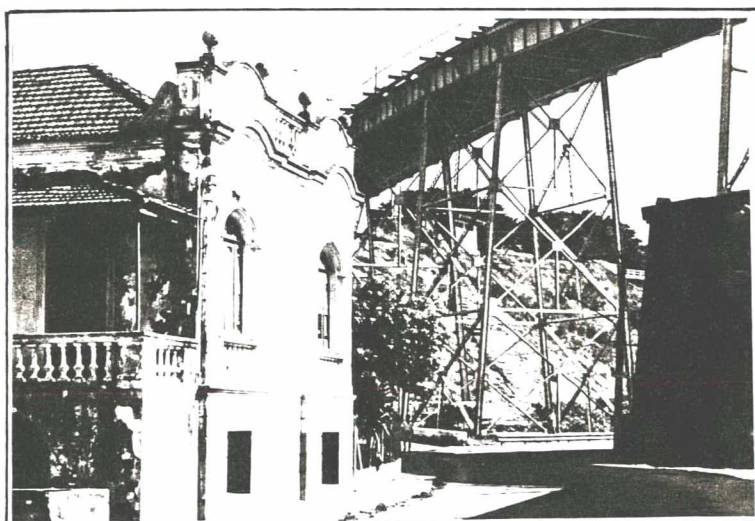


Fig. 68

primeiro momento foi alterado o comércio turístico local. O “portal” da Ilha se modificou. Hoje, com a ponte fechada, os caminhos para as cabeceiras perderam continuidade. Elas não têm um tratamento adequado à dimensão do objeto e potencialidades de uso. Em ambas cabeceiras, embaixo dos viadutos, há algumas casas de madeira, e embarcações. Algumas construções “provisórias” criam um ambiente de caos.

Uma das casas remanescentes da década de vinte, no continente, que percebemos nas fotos da construção da ponte (Fig. 68), está em péssimas condições. Outra, antigo Correio, foi demolida anos atrás, sem protestos. São referências históricas que poderiam ser preservadas.

Na cabeceira insular, que antes era o lugar de serviços da cidade, como incinerador de lixo, sistema de tratamento de esgotos e cemitério, passou a ser uma área nobre, com uma vista privilegiada. Depois de muitos contratempos, o Parque da Luz parece possível, apesar de ser uma grande área com potencial de lazer, mas ainda sem tratamento adequado. Ao mesmo tempo um lugar que poderá passar por profundas modificações, dependendo do que venha a ocorrer com a Ponte Hercílio Luz, e a construção da projetada quarta ponte de ligação Ilha-Continente.

Com a desertificação da ponte, sem o incômodo dos carros, as gaivotas costumam sobrevoar sobre as correntes e pousar nos postes. Talvez esperando os barcos de pesca que passavam repletos pelo canal. Aliás, há uma relação entre os pássaros e a ponte. Franklin Cascaes, um dos maiores estudiosos da cultura açoriana, construiu uma imagem da ponte como “uma obra de uma grandiosidade tal, que o povo ainda não entendeu. Se falássemos poeticamente, eu diria que é um pássaro aquático pousado sobre as águas do mar e com as duas asas, uma sobre a Ilha e a outra sobre o Continente.”²⁰⁰ Assim como um pássaro poussa ele também pode voar.

Um ingrediente melancólico habita a paisagem, como um adeus. Em um artigo, Sérgio da Costa Ramos cria um ambiente apocalíptico, quando os homens estão morrendo. As torres da ponte servem de ponto de observação para a caça dos urubus: “a cidade viveu

seus últimos dias com as igrejas repletas de pecadores arrependidos. As aves de rapina farejavam seu grande manjar, fazendo das torres da ponte Hercílio Luz o seu impiedoso poleiro de espera.”²⁰¹

Nas pinturas de Jone Cezar Araújo os urubus sobrevoam a ponte sob a vigília das bruxas e dos anjos.(Fig. 69) Os urubus, estas aves que se alimentam de material em decomposição, parecem querer anunciar a morte. A desolação está presente no crepúsculo das águas encarnadas. A visão é de como uma profecia que anuncia a queda da ponte. Aos anjos cabe zelar e proteger os que correm perigo. As bruxas voam das freguesias para chorar pelo “descaso de todos os usuários” com a queda da ponte. Estabelecendo um prazo, Jone Cezar Araújo acaba fazendo uma previsão para o dia 13 de maio do ano 2003, exatamente no dia que completar 77 anos.

*Ponte Hercílio Luz 'o monumento mais vivo da nossa história', por descaso de todos os seus usuários vivos e mortos, ficará apenas na lembrança dos olhos que a viram, nas fotos dos turistas que por aqui passaram e no coração dos que a amaram. As próprias bruxas voarão de longe e daqui das freguesias para chorarem pelo descaso a este monumento caído no dia 13 de maio do ano 2003, que os anjos não digam amém!*²⁰²

Não se sabe se esta ponte chega até lá, ou sobreviverá apenas como imagem e representação. Com certeza, agora que está tombada pelo Patrimônio Histórico da União, procurar-se-á conservar o seu desenho, mas a ponte dificilmente será a mesma. O material contemporâneo representará a velha ponte. Entre os vícios da modernidade está o de que as coisas não podem permanecer duradouras, não há valores eternos. Paradoxalmente uma parte do que foi a chamada arquitetura do ferro, representando o processo de

²⁰⁰ CARUSO, R. (org. e entrevistas). *Franklin Cascaes: vida e arte e a colonização açoriana*. 2ª. ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1989.

²⁰¹ DIÁRIO CATARINENSE, em 10 jan. 1993.

²⁰² ARAÚJO, Jone Cezar. Festival do Mar. Catálogo de exposição. Florianópolis, 1996.

industrialização, com a pré-fabricação, a montagem e desmontagem, passou a ser reivindicada como patrimônio histórico. Passou a ser um objeto apropriado individual e coletivamente, onde os diferentes usos e leituras, puderam construir uma memória ao longo do tempo. A ponte é, portanto, um bem cultural de inestimável valor histórico.

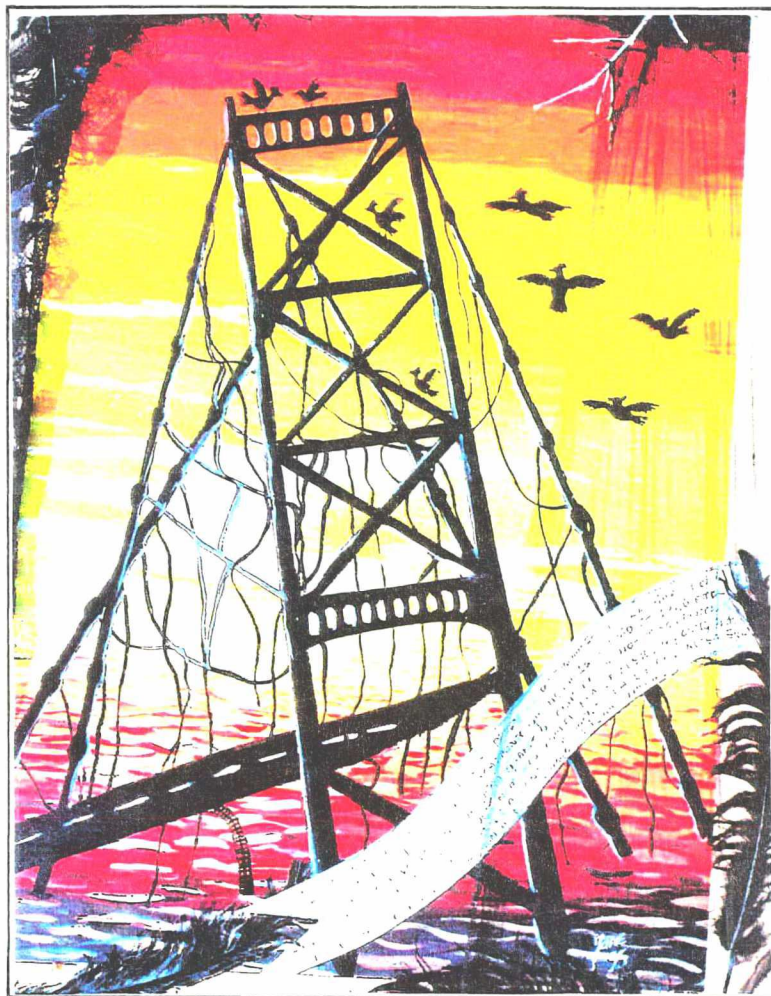


Fig. 69

Em onze de março de 1981, correu o prêmio da loteria federal cujo bilhete continha a imagem da ponte. Nada poderia ser mais adequado para a situação que a ponte apresentaria nos próximos quinze anos após a interdição, do que “jogar com a sorte.” A ponte passou a viver com *a cabeça à prêmio*. Aguardava-se os resultados como num lance de dados. Uma guerra de números e sucessivas esperanças constantemente adiadas.

Numa época de “encruzilhada entre magia e ciência”, o tema da melancolia foi representado pelo gravurista Albrecht Durer (1471-1526) em 1514. (Fig. 70) O olhar melancólico é o do estado de alma em que os instrumentos para o conhecimento e ação, simbolizando as artes e ofícios, estão disponíveis, mas o olhar perdido no horizonte denota passividade. O melancólico tem às mãos as possibilidades de transformação, através dos instrumentos, mas permanece indeciso.

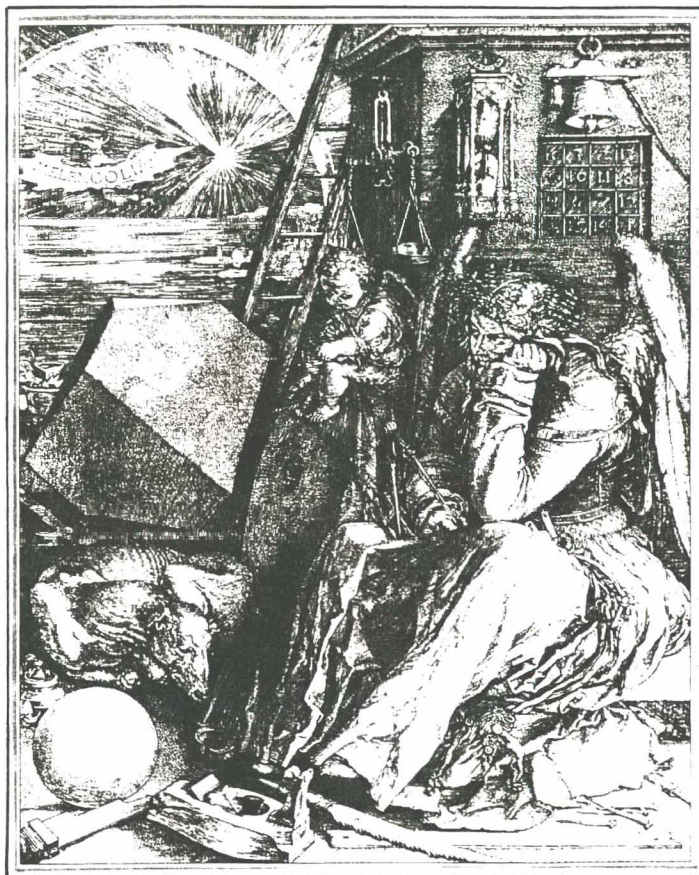


Fig. 70

O lugar representado, entre um espaço interior e o céu aberto, é um canteiro de obras, semeado por uma profusão de materiais e instrumentos de construção em torno da melancolia: o compasso em sua mão, os pregos, o fole, a régua, o serrote, a plaina, o esquadro, a torquês, a lamparina ou o tinteiro, o martelo, a pedra ou o poliedro, a escada, a balança, o relógio solar e a ampulheta, o quadrado mágico ou a tábua de cálculos.”(...) não se trata de uma construção realista e, sim, da representação da própria idéia de construção, com as diferentes técnicas e artes pertinentes, assim como - em outro plano e com outro mestre de obras - o arco-íris é uma “construção”, ao mesmo tempo material e imaterial, terrestre e transcendental.²⁰³

A solução para a Ponte Hercílio Luz, em diferentes períodos, por mais que tenha se mostrado urgente e complexa, foi constantemente postergada. A esperança foi uma contínua indefinição sobre o seu destino. Uma adiamento que se prolongou a cada dia, numa espécie

²⁰³ BOLLE, W. *Fisiognomia da metrópole moderna*. São Paulo: Ed. da USP, 1994, p. 354.

de abandono, nos últimos quinze 15 anos. Algo até parece estar se encaminhando com a reforma dos viadutos na cabeceira insular. (Fig. 71) Mas esta já é uma outra página da história da ponte.

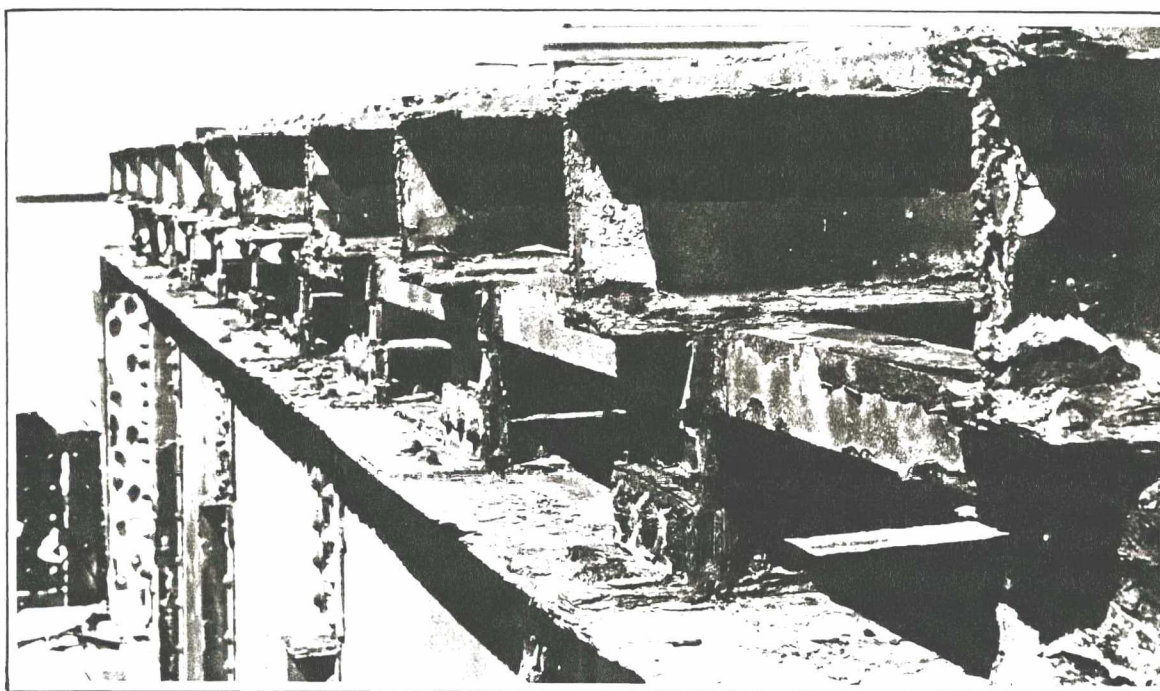


Fig. 71

FONTES

Periódicos

Jornal

O ESTADO, Florianópolis

DIÁRIO CATARINENSE, Florianópolis

A NOTÍCIA, Joinville

JORNAL DE SANTA CATARINA, Blumenau

A REPÚBLICA, Florianópolis, 1923/1926

JORNAL A PONTE, 1982/1987

Revistas

Revista Santa Catarina Filatélica Órgão Oficial da Associação Filatélica Santa Catarina.
Homenagem ao 25º. Aniversário da Ponte Hercílio Luz. Ano II, n. 7, maio 1951.

Revista Florianópolis Turístico. Florianópolis: Doralécio Soares. 1955-1956. Edição Anual.
Publicação da sucursal de Florianópolis da “Revista do Sul”(O Vale do Itajaí).

Guia do Estado de Santa Catarina: Chorographia e Indicador. Homenagem ao povo generoso do torrão barriga verde. Godofredo Entres (org.) Florianópolis, Livraria Central de Alberto Entres, 1927.

Manual Vermelho. Florianópolis, 1969.

Guia Turístico Florianópolis. Guia Oficial do Município.(SETUR, 1994)

Florianópolis: Ilha de Santa Catarina: sua beleza e seus pontos turísticos. Aldo Maciel Krummel. 1992.

Revista Imagens: uma publicação da editora da Unicamp, n. 3, Campinas, dez. 1994.

Revista do Programa de Estudos de Pós-graduação em História e do Departamento de História. São Paulo: Ed. da PUC, 1993, n. 10.

Revista Veja, Editora Abril, São Paulo, 1975.

Revista da USP. Dossiê Walter Benjamin. Set./out./nov. 1992, n. 15

Esboços. Revista de Pós-graduação em História da UFSC, v. 4, n. 4, jun./dez. 1996.

Relatórios e artigos

Relatório apresentado ao Governador do Estado de Santa Catarina, Ponte Hercílio Luz. Rio de Janeiro, em 25 de abril de 1926. DA COSTA, Oscar Machado e BELO, Mário de Faria.

Relatório do IPT: Instituto de Pesquisa Tecnológica, n. 16.177. São Paulo: Cidade Universitária, 03 dez. 1981.

Resumo dos trabalhos realizados na UFSC sobre a Ponte Hercílio Luz. GRANTE - Grupo de Análise de Tensões, Departamento de Engenharia Mecânica, UFSC, julho 1990.

Informativo DER 75. A fabulosa Ponte Hercílio Luz 1926-50 anos-1976. Ano 1, n. 5, abril de 1976.

ARMAGNAC, Alden P. "Our Worst Bridge Disaster: Why did it Happen?" *Popular Science*, p. 182-188, mar. 1968. "Nosso pior desastre em pontes: Porque ocorreu?" (Tradução livre, eng. Arno Blass.)

BENETT, J. A. e MINDLIN, Harold. "Metallurgical aspects of the Failure of the Point Pleasant Bridge." In: *Journal of testing and evaluation*. American Society. p. 152-161, s.d.p.

DICKER, Daniel. "Point Pleasant Bridge collapse mechanism analyzed." *Civil Engineering*. ASCE. Environmental Design and Engineered Construction, v. 41, n. 7, p. 61-63, jul. 1971. "Análise do mecanismo do colapso da Ponte Point Pleasant" (Traduzido por Luiz R. Soares).

LYONS, Richard. "A Transit Overload or Change in Buildings Plans Pondered in Bridge Collapse." In: *The New York Times*, 19 dez. 1967. "Sobrecarga de trânsito ou modificação nos planos de construção, determinou o desabamento de ponte."(tradução em 17 mar. 1969.)

SCHEFFEY, Charles F. "Pt. Pleasant Bridge collapse: conclusions of the federal study." *Civil Engineering*. ASCE. Environmental Design and Engineered Construction, v. 41, n. 7, p. 41-45, jul. 1971.

SHERMER, Carl. "Eye-bar bridges and the Silver Bridge disaster." *Engineer*, p. 20-22 e 31, jan-fev 1968.

STEINMAN, David B. "Design of the Florianópolis Suspension Bridge" In: *Engineering News-Record*. MacGraw Hill's Construction Weekly. v. 93, n. 20, 13 nov. 1924. p. 778-782.

Catálogos

MASC / FCC. Aldo Nunes: aquarelas. Florianópolis: 1997. Catálogo de exposição.

UFSC. Hassis: 7 de 70. Florianópolis: 1997. Catálogo de exposição.

Museu Vitor Meireles. Aldo Beck. Florianópolis: 1997. Catálogo de exposição.

BESC. Patrimônio da Humanidade. Florianópolis: 1996. Catálogo de exposição.

MASC / FCC. Eduardo Dias: resgate de um artista. Florianópolis: 1987. Catálogo de exposição.

Biblioteca Pública / FCC. Projeto "Cultura Viva." Individual de João Olíbio. Florianópolis: 1997. Catálogo de exposição.

Museu Histórico de Santa Catarina/ FCC. Exposição 60 anos da Ponte Hercílio Luz. Florianópolis: 13 maio 1986. Folheto de exposição.

Galeria de Arte da UFSC. Acervo do artista plástico Aldo Beck. Florianópolis, 1986. Catálogo de exposição.

Filmes

KUROSAWA, Akira. Akira. Dreams (Sonhos). Japão, 1990; 120 min.

SCOTT, Ridley. Blade Runner (O caçador de andróides). EUA, 1982, 114 min.

WENDERS, Wim. Faraway, so close (Tão longe, tão perto). Alemanha, 1993, 164 min.

_____. Wings of Desire (Asas do desejo) França, Alemanha, 1987, 130 min.

PIRES, Zeca. Ponte Hercílio Luz: Patrimônio da Humanidade. Brasil, 1996.

BIBLIOGRAFIA

- ALBERTI, Leon Battista. *Da pintura*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1989.
- ANDRADE, Djanira Maria Martins de. *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981.
- ANDRADE, Mário de. *Amar, verbo intransitivo* (pref. LOPEZ, Telê). Belo Horizonte: Itatiaia, 1984.
- ANTELO, Raul. Da vista à visão, de Mário a Murilo. In: *Revista da Biblioteca Mário de Andrade*, n. 51, sdp.
- ARAÚJO, Hermetes Reis de. *A invenção do litoral: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República*. Dissertação de mestrado, PUC-SP, 1989.
- ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como História da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- ARNHEIM, Rudolf. *Arte & percepção visual: uma psicologia da visão criadora*. 2.ed. São Paulo: Pioneira: Ed. da USP, 1980.
- BELLUZZO, Ana Maria de Moraes (org.). O expressionismo pela crítica de Mário de Andrade, Mariátegui e Borges. In: *Modernidade: vanguardas artísticas na América Latina*. São Paulo: Memorial: UNESP, 1990.
- BENÉVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*. Trad. José M. Barbosa, Hemerson A. Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989. (Obras escolhidas; v.3).
- _____. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Trad. Sérgio Paulo Rouanet. 5.ed. São Paulo: Brasiliense, 1985, v.1.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Trad. Carlos Felipe Moisés, Ana Maria Iovialti e Marcelo Macca. São Paulo: Cia de Letras, 1986.
- BLOOMER, Kent C. y MOORE, Charles W. (con una aportación de Robert J. Yudell) *Cuerpo, memoria y arquitectura*. Madrid: H. Blume Ediciones, 1982.
- BOLLE, Willi. Cidade e Memória. In: *Fisiognomia da metrópole moderna: representação da história em Walter Benjamin*. São Paulo: Ed. da USP, 1994.

- BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. 2.ed. São Paulo: T.A. Queiroz: EDUSP, 1987.
- BROECK, Fabricio Vanden e MUÑOZ, Arsenio. *Las estructuras en la naturaleza y en la técnica: conocimientos cualitativos de las estructuras*. México: Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, 1986.
- BURKE, Peter (org.) *A Escrita da História: novas perspectivas*. São Paulo: Ed. da Univ. Paulista, 1992.
- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro*. Florianópolis: Lunardelli, 1979, Notícia, vol.1, Memória, vol.2.
- CALDEIRA, Almiro. *Em busca de terra firme*. Florianópolis: Ed. da UFSC: Editora Lunardeli, 1992.
- CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo, Schwarcz, 1993.
- CANÊDO, Leticia Bicalho. *A Revolução Industrial*. 13a. ed. São Paulo: Atual, 1994.
- CARNEIRO, G. *Florianópolis: roteiro da ilha encantada*. São Paulo: MASP, 1987, Col. Bandeirantes.
- CARUSO, R. (org. e entrevistas). *Franklin Cascaes: vida e arte e a colonização açoriana*. 2º ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1989.
- CASTRO, José Liberal et alli. *Arquitetura de ferro: memória e questionamento*. DERENJI, Jussara da Silveira (org.) Belém, CEJUP: Universidade Federal do Pará, 1993.
- CHANGEUX, J.P. *Objetos mentais*. In: *O homem neuronal*, SP: Don Quixote, 1986.
- COELHO, Mário César. *Desenho de construções históricas deterioradas: ruínas em Florianópolis*. Cadernos Temáticos de Pesquisa, UFSC, 1989.
- CORRÊA, Carlos Humberto. *Um Estado entre duas Repúblicas: a Revolução de 30 e a política de Santa Catarina até 35*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1984.
- CORTAZAR, Julio. *Bestiario*. Buenos Aires: Sudamericana, 1974
- COSTA, Cacilda Teixeira da. *O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. São Paulo: Ed. da USP, 1994.
- CZESNAT, Ligia de Oliveira. *As estruturas das atividades comerciais da empresa de Carl Hoepcke e Cia no contexto catarinense*. Dissertação de mestrado, CFH-UFSC, 1980.

- DOHERTY, C. H. *Science builds the bridges*. (Illustrated by Gerald Wilkinson) Leicester, Brockhampton Press, 1965.
- DORFLES, Gillo. *O design industrial e a sua estética*. Lisboa: Ed. Presença / Martins Fontes, 1978.
- _____. *O devir das artes*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- FERRARA, Lucrecia D'Aléssio. *A estratégia dos signos: Linguagem, espaço, ambiente urbano*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- FITCH, James Marston. *American Building: the historical forces that shaped it*. Boston: Houghton Mifflin, 1975.
- FLORES, Maria Bernardete Ramos Flores. *A Farra do boi: palavras, sentidos, ficção*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1997.
- GAMA, Ruy (org.). *Ciência e técnica: antologia de textos históricos*. São Paulo: T.A. Queiroz, 1993.
- GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Schwarcz, 1990.
- GOMBRICH, E. H. *Arte e ilusão: um estudo da psicologia da representação pictórica*. Tradução de Raul de Sá Barbosa. São Paulo: Martins Fontes, 1986.
- GOMES, Renato Cordeiro. *Todas as cidades, a cidade: literatura e experiência urbana*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.
- GRAEFF, Edgar. *Arte e técnica na formação do arquiteto*. São Paulo: Studio Nobel, 1995.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Ed. Vértice, 1990.
- HAMMOND, Rolt. *The forth bridge and its builders*. London: Eyre & Spottiswoode, 1964.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. São Paulo, Ed. Loyola, 1993.
- HARO, Afonso Pala de (org.). *Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX*. 3a. ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, Lunardelli, 1990.
- LE GOFF, Jaques. *História e Memória*, São Paulo: Unicamp, 1993.
- LE CORBUSIER. *Cuando las Catedrales eran blancas: viaje al país de los tímidos*. Buenos Aires, Poseidon, 1963.

- LEHMKUHL, Luciene. *Imagens Além do Círculo: O Grupo de Artistas Plásticos de Florianópolis e a positivação de uma cultura nos anos 50*. Florianópolis, 1996. Dissertação (Mestrado em História) - Curso de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina.
- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Col. Arte e Comunicação. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- MALINS, Frederick. *Mirar un cuadro: para entender la pintura*. Madrid: Herman Blume, 1983.
- MELO, Francisco Inácio Homem de. *Cidade Fotografia Tipografia*. Tese de doutorado. FAU-USP, 1994.
- MUNFORD, Lewis. *Arte & Técnica*. São Paulo: Martins Fontes, 1952.
- OSTROWER, Fayga. 2a.ed. *Universos da Arte*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. *Cenários em ruínas: a realidade imaginária contemporânea*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- _____. O Olhar do Estrangeiro. In: *O Olhar*, Adauto Novaes (org.). São Paulo: Cia de Letras, 1988.
- PELUSO Jr., V. A. *Estudos da geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, Secret. Est. da Cultura e do Esporte, 1991.
- PEREIRA, Nereu do Vale. *Desenvolvimento e modernização: um estudo da modernização em Florianópolis*. Florianópolis: Lunardelli, 1984.
- PERLOFF, Marjorie. *Deus ex machina: alguns legados futuristas*. In: *O Momento Futurista: Avant-garde, Avant-guerre, e a Linguagem da Ruptura*. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1993.
- PEVSNER, Nikolaus. *Origens da arquitetura moderna e do design*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- _____. *Os pioneiros do desenho moderno: de William Morris a Walter Gropius*. São Paulo: Martins Fontes, 1980.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da arquitetura no Brasil*. 4.ed. São Paulo: Perspectiva, 1978.

- REIS, Osvaldo Lopes dos. *Arte, vida e recordação de Osvaldo Lopes dos Reis*. Florianópolis, Ed. da UFSC, 1990.
- SABINO, Fernando. Panorama visto da ponte. In: *O gato sou eu*. 15a.ed. Rio de Janeiro: Record, 1987.
- SCHORSKE, Carl E. *Viena fin-de-siècle: política e cultura*. São Paulo: Cia das Letras, 1988.
- SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Cia de Letras, 1992.
- SILVA, Adolfo Nicolich da. *Florianópolis: história de uma cidade*. Florianópolis: Papalivro, 1995.
- SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. 2.ed. São Paulo: Nobel, 1987.
- SOUZA, Cruz e. *Poesia completa de Cruz e Souza*. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1981.
- STEINMAN, David B. and WATSON, Sara Ruth. *Bridges and their builders*. New York: G. P. Putnam'S Sons, 1941.
- _____. *A practical treatise on suspension bridges: their design, construction and erection*. Second edition. New York: John Wiley & Sons, Inc., 1928.
- SUGAI, Maria Inês. *As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano: a via de contorno norte*. Dissertação de mestrado, FAU-USP, 1994, 2 vls.
- TILBORGH, Louis van e UITERT, Evert van. *Vincent van Gogh*. Amesterdam: (Rijksmuseum Vincent van Gogh), 1990.
- THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro: história da ferrovia no Contestado*, 2a. ed.. Florianópolis: Lunardelli, 1983.
- TREMEL, Edy Leopoldo. *Ponte Hercílio Luz: redondilhas*. Florianópolis: IOESC, 1982.
- VAZ, N.P. *O centro histórico de Florianópolis: o espaço público do ritual*. Florianópolis: Editora da UFSC / FCC, 1991.
- VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis: Ed. da UFSC e Fundação Franklin Cascaes, Col. Memória de Florianópolis, 1993.

VIEIRA, Jaci Guilherme. *História do Partido Comunista Brasileiro em Santa Catarina: da sua gênese até a operação Barriga Verde 1922-1975*. Dissertação de mestrado, CFH, UFSC, 1994.

VIRILIO, Paul. *O espaço crítico - e as Perspectivas do Tempo Real*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.

WITTFOHT, Hans. *Puentes Ejemplos Internacionales*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.