

**SANDRO DA SILVEIRA COSTA**

**PONTE HERCÍLIO LUZ:  
MUTAÇÕES URBANAS EM UMA CIDADE INSULAR (1890-1960)**

*Dissertação apresentada como exigência parcial para  
obtenção de grau de Mestre em História à banca  
examinadora da Universidade Federal de Santa Catarina,  
sob orientação do Prof. Dr. Valmir Francisco Muraro.*

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**

**FLORIANÓPOLIS**

**2002**

**SANDRO DA SILVEIRA COSTA**

**PONTE HERCÍLIO LUZ:  
MUTAÇÕES URBANAS EM UMA CIDADE INSULAR (1890-1960)**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
FLORIANÓPOLIS**

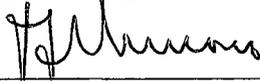
**2002**

**PONTE HERCÍLIO LUZ**  
**MUTAÇÕES URBANAS EM UMA CIDADE INSULAR**  
**(1890 - 1960)**

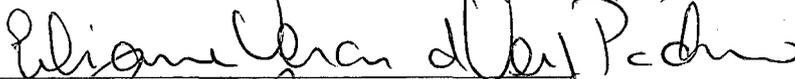
**SANDRO DA SILVEIRA COSTA**

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

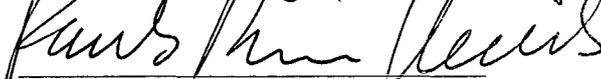
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Valmir Francisco Muraro - Orientador (HST/UFSC)



Prof.ª Dr.ª Eliane Veras da Veiga (UNIVALI/UNISUL)



Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado (HST/UFSC)



Prof. M.Sc. Mário César Coelho - Suplente (ARQ/UFSC)



Prof. Dr. Artur Cesar Isaia  
Coordenador do PPGH/UFSC

Florianópolis, 04 de junho de 2002.

*Nossa ponte tão romântica,  
tão garbosa e imponente,  
deste passagem ao progresso,  
unes Ilha e Continente*

*(Osmarina)*

## SUMÁRIO

<i>Resumo</i> .....	iv
<i>Abstract</i> .....	v
<i>Agradecimentos</i> .....	vi
<i>Lista de Figuras</i> .....	vii
<i>Lista de Tabelas</i> .....	viii
<i>Lista de Anexos</i> .....	ix
<i>Introdução</i> .....	01
<i>Capítulo 1 – Sanear e Modernizar</i> .....	10
<i>Vielas e Ruas Incipientes</i> .....	10
<i>‘Cães, Urubus e o Vento Sul’</i> .....	19
<i>Transportes Urbanos: Cavalos e Bondes</i> .....	38
<i>Martírio e Penúria</i> .....	44
<i>A Avenida do Saneamento</i> .....	49
<i>Mutações Urbanas em uma Cidade Insular (1920-1960)</i> .....	67
<i>Apêndice – Ergue-se a Ponte Independência</i> .....	141
<i>Empréstimos e Dívidas</i> .....	141
<i>Manutenção e Reparos</i> .....	155
<i>Considerações Finais</i> .....	162
<i>Anexos</i> .....	166
<i>Fontes</i> .....	183
<i>Transcrição de Entrevistas Orais</i> .....	194

## ***RESUMO***

A presente pesquisa tem como tema principal as mutações urbanas no centro da cidade de Florianópolis promovidas pela construção da ponte Hercílio Luz.

O que se propõe é discutir a maneira como a ponte Hercílio Luz desencadeou mudanças no meio urbano de Florianópolis, uma vez que a cidade desde sua fundação no século XVII, até as primeiras décadas do século XX, não dispunha de uma ligação terrestre entre o espaço insular e continental. Objetiva-se, desta forma, discutir quais as transformações mais imediatas na área insular da cidade de Florianópolis. Ou seja, pretende-se estudar quais as vias próximas à ponte que se converteram nos principais meios de escoamento do tráfego rumo ao centro da cidade. Paralelamente, busca-se entender como delineou-se, de forma predominante, o sentido de orientação do desenvolvimento urbano. Objetiva-se, igualmente, referenciar essas mutações na parte continental da cidade (Estreito e arredores), analisando a dinâmica populacional e comercial entre a Ilha e o Continente.

## *ABSTRACT*

The present research has as its main topic the urban changes in downtown Florianópolis deriving from the construction of the Hercílio Luz Bridge.

The aim is to discuss the way the Hercílio Luz Bridge gave origin to changes in the urban environment of Florianópolis, once the city, from its foundation in the 17<sup>th</sup> century, until the first decades of the 20<sup>th</sup> century, did not have a terrestrial connection between the insular and the continental areas. Therefore, the objective is to discuss the most immediate alterations in the insular area of Florianópolis. In other words, the intention is to study which were the routes near the Bridge that became the main means of traffic flow towards downtown. At the same time, the study searches for an understanding of how the sense of direction of the urban development was predominantly outlined. The objective is, as well, to consider these changes in the continental part of the city (Estreito and its surroundings), analyzing the dynamics of the commerce and population between Island and Continent.

## ***AGRADECIMENTOS***

A realização desta pesquisa tornou-se possível graças à colaboração e incentivo de pessoas que me auxiliaram durante o transcurso de sua elaboração.

Gostaria de dedicar especiais agradecimentos ao professor Valmir Francisco Muraro que incentivou-me e orientou-me com muita competência, atenção e carinho.

Agradeço aos professores Paulo Pinheiro Machado e Eliane Veras da Veiga pela atenção dedicada a este texto, sugerindo novas abordagens de investigação e apontando criteriosamente os aspectos da pesquisa que poderiam ser aprofundados. Dedico, também, meus agradecimentos ao professor Mário César Coelho pela colaboração prestada à avaliação deste texto.

Agradeço igualmente ao professor Arthur César Isaiás pelo incentivo prestado à realização deste trabalho.

Aos meus pais, pelo carinho, incentivo e companheirismo prestados em todos os momentos.

*Sandro da Silveira Costa*

## LISTA DE FIGURAS

figura 01	Praça XV de Novembro e Catedral Metropolitana de Florianópolis.....	14
figura 02	Planta da Praça XV de Novembro.....	15
figura 03	Exemplo de bica pública existente no centro da capital desterrense nos séculos XIX e XX	17
figura 04	Localização dos Fortes da Ilha de Santa Catarina.....	18
figura 05	Orientação de quadras pela face leste da Catedral da cidade de Desterro.....	19
figura 06	Carroça pipa para o abastecimento de água da capital de Santa Catarina – Século XIX.....	22
figura 07	Implantação da primeira rede de água de Florianópolis – 1909 – Lado Direito da Praça XV de Novembro.....	24
figura 08	<i>O Tigre</i> .....	25
figura 09	O Forno Incinerador de Lixo – 1910 – 1958.....	26
figura 10	A primeira adutora dos Pilões <i>passa</i> pela ponte Hercílio Luz.....	33
figura 11	Exemplo de Carruagem utilizada na cidade de Nossa Senhora do Desterro no início do século XIX.....	40
figura 12	Linha de bondes da Cidade de Desterro – Praça Fernando Machado – Século XIX.....	42
figura 13	Entrada de Navios no Porto da Cidade de Florianópolis.....	45
figura 14	A lancha da passagem do Estreito no primeiro quartel do século XX.....	47
figura 15	Os Bulevares.....	53
figura 16	Avenida Central – 1906.....	55
figura 17	Córrego da fonte do Rio da Bulha – 1912 (atual canal da Avenida Hercílio Luz).....	62
figura 18	Construção da Avenida Hercílio Luz – 1922. (Mesmo ângulo da foto anterior).....	63
figura 19	O Cemitério Público da Capital e o Cemitério Alemão – 1921.....	69
figura 20	Vista da cidade de Florianópolis – 1937.....	73
figura 21	Rua Conselheiro Mafra – Esquina com rua Padre Roma – 1913.....	74
figura 22	Abertura do trecho terminal da rua Felipe Schmidt, próximo à ponte Hercílio Luz – 1940..	75
figura 23	Rua Felipe Schmidt – 1925.....	76
figura 24	Alargamento da rua Felipe Schmidt, entre as quadras das ruas Trajano e Deodoro – 1928..	76
figura 25	Vista da parte sul da cidade – início do século XX.....	83
figura 26	O mesmo ângulo – década de 50.....	83
figura 27	Rua Felipe Schmidt – depois de 1912.....	84
figura 28	Rua Felipe Schmidt – 1945.....	84
figura 29	Ônibus e linhas de bondes em Florianópolis – década de 30.....	86
figura 30	Carros de praça (taxis) – Praça Fernando Machado – 1927.....	91
figura 31	Rua Trajano – c. 1935.....	97
figura 32	Rua Felipe Schmidt – 1938.....	99
figura 33	Rua Felipe Schmidt – 1945.....	100
figura 34	Avenida Hercílio Luz – década de 30.....	101
figura 35	Trapiche Municipal – (data aproximada - 1922).....	106
figura 36	O Miramar – recepção pública.....	107
figura 37	Localização da População por Extremos de Renda – 1947.....	108
figura 38	Vista parcial da cidade de Florianópolis – década de 30.....	114
figura 39	Visão panorâmica da cidade de Florianópolis – 1960.....	114
figura 40	Mapa do Município de São José – 1998.....	115
figura 41	Área urbana de Florianópolis – 1950.....	126
figura 42	Edificação à rua Visconde de Ouro Preto.....	127
figura 43	Plano Diretor – 1954 – Esquema da Proposta Básica.....	134
figura 44	Avenida Beira Mar Norte (proposta no Plano Diretor de 1954).....	137
figura 45	Apoios do vão central.....	147
figura 46	Aparelhagem para os trabalhos no Continente.....	148
figura 47	Montagem do viaduto, no Continente.....	148
figura 48	Montagem das torres, na Ilha.....	149
figura 49	A ponte pronta para receber o soalho de madeira.....	149
figura 50	Cândido Marcos Machado e Nicolau Martins, dois dos operários que trabalharam na construção da ponte. Foto de 1997.....	151
figura 51	Desenho esquemático da ponte Hercílio Luz.....	155

## ***LISTA DE TABELAS***

Tabela 01	Preços de Passagem.....	45
Tabela 02	Taxas de Passagem na Ponte Hercílio Luz.....	93
Tabela 03	Evolução do número de construções no perímetro urbano de Florianópolis – 1924-1929....	100
Tabela 04	Obras Públicas Efetuadas nas Ruas do Perímetro Urbano de Florianópolis – 1937 e 1939..	101
Tabela 05	População Total de Florianópolis e Outras Cidades Catarinenses – 1900 – 1959.....	113
Tabela 06	Loteamentos Aprovados – Prefeitura Municipal de Florianópolis – 1940-1959.....	116
Tabela 07	Florianópolis: Movimento de Entrada de Navios.....	117

## **LISTA DE ANEXOS**

Anexo 01	Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950).....	166
Anexo 02	Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876.....	167
Anexo 03	Lei n. 811 de 2 de Setembro de 1909 – Estabelece a obrigatoriedade da canalização de água potável a todo prédio público ou particular dentro do perímetro urbano de Florianópolis.....	168
Anexo 04	Relação das ruas atendidas pelo sistema de canalização de esgotos em 30 de junho de 1913 – (Extensão em metros).....	169
Anexo 05	Mapa: Cidade de Florianópolis - Rede de Esgoto Implantada até julho de 1913.....	170
Anexo 06	Relação dos Coletores cerâmicos e de ferro assentados até o dia 30 de Abril de 1916 (extensão em metros).....	171
Anexo 07	Evolução dos serviços de água e esgotos em Florianópolis – 1916-1960.....	172
Anexo 08	Evolução Administrativa do Distrito do Estreito.....	173
Anexo 09	População Total das Cidades do Rio de Janeiro e São Paulo 1900 – 1959.....	174
Anexo 10	Cemitério das Três Pontes – Bairro do Itacorubi.....	175
Anexo 11	Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio Atacadista do Rio de Janeiro – 1928.....	176
Anexo 12	Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio do Estado de Santa Catarina – 1925 e 1936.....	177
Anexo 13	Número de Veículos para Passageiros e Cargas da Cidade de Florianópolis – 1927-1939...	178
Anexo 14	Evolução do Número de Construções na Cidade de Florianópolis – 1921-1939.....	179
Anexo 15	Áreas Calçadas na Cidade de Florianópolis – 1930-1939.....	180
Anexo 16	Utilização dos recursos estipulados pelo empréstimo firmado entre o Governo do Estado de Santa Catarina e banqueiros norte-americanos – 1922.....	181
Anexo 17	Despesas referentes à construção da Ponte Hercílio Luz.....	182

## Introdução

A presente pesquisa tem como tema principal as mutações urbanas no centro da cidade de Florianópolis, promovidas pela construção da ponte Hercílio Luz.

O interesse pela temática nasceu das reflexões despertadas por leituras relacionadas com o tema. O que se propõe é discutir a maneira como a ponte Hercílio Luz desencadeou mudanças no meio urbano de Florianópolis, uma vez que a cidade, desde sua fundação, no século XVII, até as primeiras décadas do século XX, não dispunha de uma ligação terrestre entre o espaço insular e o continental. Desta forma, as comunicações entre Ilha e Continente se faziam por via marítima, tornando difícil e demorado o deslocamento de pessoas e mercadorias.<sup>1</sup>

A falta de uma ligação terrestre que agilizasse o acesso entre Ilha e Continente, somada à iminência da perda de condição de capital do Estado<sup>2</sup> fizeram com que, durante o governo Hercílio Luz, fosse concretizada a referida ligação.

A ponte Hercílio Luz representa a primeira ligação rodoviária entre a Ilha e o Continente, implicando transformações no meio urbano, onde atividades que antes eram desenvolvidas desaparecem gradativamente como, por exemplo, a baldeação de produtos, como farinha de mandioca, aguardente, açúcar, madeira.<sup>3</sup> Não constitui tarefa fácil estudar as transformações engendradas por uma ponte. Objetiva-se, contudo, discutir quais as mutações mais imediatas na área insular da cidade de Florianópolis, mais precisamente do lado Oeste da praça XV de Novembro; limitando-se pelas Baías Norte e Sul, até os entornos da Praça XV de Novembro.<sup>4</sup> Ou seja, pretende-se estudar quais as vias próximas à ponte que converteram-se nos principais meios de escoamento do tráfego rumo ao centro da cidade. Paralelamente, busca-se entender como delineou-se, de forma predominante, o sentido de orientação do desenvolvimento urbano. Ele se fez mais para o norte? Para o sul? Se concentrou próximo à ponte Hercílio Luz, tanto na Ilha quanto no Continente? Busca-se, também, analisar até que ponto as principais ruas da parte central da cidade Conselheiro Mafra, Felipe Schmidt, Tenente Silveira e Rio Branco terão alteradas suas características funcionais. Procura-se, neste sentido, investigar a ponte Hercílio Luz como responsável por mudanças no centro de Florianópolis. Objetiva-se, igualmente, referenciar essas

<sup>1</sup> Sobre as dificuldades existentes para a travessia marítima do canal que separa as partes insular e continental da cidade de Florianópolis ver, do primeiro capítulo, o item *Martírio e Penúria*.

<sup>2</sup> Sobre este aspecto ver capítulo 1 – *Sanear e Modernizar*.

<sup>3</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis. *Santa Catarina Filatélica*, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 11-15, maio. 1951.

<sup>4</sup> Ver Anexo n. 01- *Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950)*, p. 166.

mutações na parte continental da cidade (Estreito e arredores), analisando a dinâmica populacional e comercial entre a Ilha e o Continente. Aspectos relacionados com a preservação da ponte Hercílio Luz e a manutenção da estrutura metálica serão também abordados. Desta forma, objetiva-se documentar através de recursos iconográficos as diversas etapas de construção da ponte e a evolução do traçado urbano de Florianópolis.

Ao final do século XIX e início do século XX, inúmeras transformações culturais e sócio-econômicas se processaram, tanto no nível nacional como local. Alguns exemplos dessas transformações figuram no advento da República, na gradual introdução do trabalho assalariado, no desenvolvimento, embora incipiente, da atividade industrial. Dentro deste quadro, verifica-se em Florianópolis mudanças sociais e de infra-estrutura urbana, com especial destaque à implementação da iluminação elétrica, a partir de 1910; calçamento e alargamento de ruas; implementação do sistema de esgoto sanitário (1906-1913).<sup>5</sup> Neste panorama de mudanças da estrutura urbana de Florianópolis enquadra-se a ponte Hercílio Luz (1922 - 1926), que teve implicação direta na dinamização do transporte motorizado na cidade. Objetiva-se, assim, estabelecer correlações entre as transformações promovidas pela ponte e aquelas concluídas ou em fase de conclusão, como mencionadas acima. A ponte é entendida, desta forma, não só como elemento que provoca mutações, mas também como inserida em um quadro mais amplo de mudanças no meio urbano da capital catarinense. Todas as transformações podem ser analisadas como tentativas em fazer da cidade um ambiente moderno e disciplinado, caracterizando o período do final do século XIX e início do século XX, época de intensas transformações culturais, urbanísticas e econômicas locais e nacionais, tendo como matriz o ambiente europeu.

No Brasil, as reformas urbanas e sociais apontadas acima caracterizaram fortemente as mudanças operadas na época. Os padrões de modernidade<sup>6</sup> urbana como as grandes avenidas, a organização de amplo sistema de água e esgotos e o embelezamento das regiões centrais das cidades<sup>7</sup> eram espelhados no continente europeu, sobretudo no eixo Paris-Londres. Esses padrões eram adotados principalmente no Rio de Janeiro, capital política e centro econômico do país, na época. Procurava-se reproduzir modelos de urbanismo adotados na Europa. Constituíam-se, assim, uma *modernidade periférica*.

<sup>5</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**. Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993, p. 148.

<sup>6</sup> Neste trabalho, a *modernidade* é associada ao aspecto urbano. Desta forma, modernidade consubstancia-se nas grandes avenidas (boulevard), no ajardinamento de praças, na higienização do espaço central das cidades, nas obras de infra-estrutura urbana: redes de água e esgoto, sistemas de iluminação elétrica. Essas realizações possibilitavam higienizar e disciplinar o espaço urbano, tomando-o propício para o convívio do estrato social burguês, que no final do século XIX e início do século XX firmou-se como hegemônico no mundo ocidental. Desta forma, este estrato criou padrões próprios de convívio social e urbano, consubstanciando, portanto, a noção de modernidade.

<sup>7</sup> MORAES, José Geraldo Vinci de. **Cidade e cultura urbana na Primeira República**. São Paulo: Atual, 1994, p. 55-63.

Tratando-se de Florianópolis, cujos avanços no campo econômico, cultural e urbanístico eram também incipientes, os modelos e padrões de modernidade eram inspirados no Rio de Janeiro, mas também, como parâmetro mais distante, no continente europeu. Desta forma, a modernidade em Florianópolis refletia-se de maneira ainda mais distante.

Segundo Lisabete Coradini, ao final do século XIX e início do século XX verificaram-se:

*“...” grandes reformas urbanísticas, sociais, econômicas e culturais. [...] o que estava em jogo era a necessidade de se romper com a idéia de um país colonial e atrasado e inaugurar um novo país moderno e urbano. Nesse sentido as regiões centrais das cidades foram as mais atingidas e constituíram-se em alvos preferenciais de intervenção e disciplina”.*<sup>8</sup>

Sandra J. Pasavento, ao abordar a modernização em Porto Alegre, em artigo publicado em 1995, expõe claramente a idéia de seus habitantes vivenciarem-na como uma metrópole, segundo padrões urbanos referenciados em cidades mais urbanizadas:

*“...” a idéia ou concepção de que uma cidade seja uma metrópole vem associada a dados concretos e evidentes, tais como padrão de edificação, número de população, sistemas de serviços urbanos implementados, rede viária [...]. Metrôpoles foram Paris e Londres, assim como Nova Iorque, São Paulo e também o Rio de Janeiro. Ou seja, esses centros urbanos comportaram a metropolização, no tempo e no espaço, de um fenômeno social que deu margem ao conceito de metrópole. Mas o que pensar de uma Porto Alegre dos anos 30 do nosso século, acanhada segundo os padrões urbanos vigentes, e que é referenciada pelos contemporâneos como metrópole, vivenciando um 'ritmo alucinante' de 'progresso' e desenvolvimento, tal como dizem os periódicos da época?*

*Devemos entender que o espaço construído, ordenado e transformado [...] suscitava sensações, percepções e a elaboração de representações para aqueles que vivenciavam o processo de mudança na cidade. Sem dúvida, estas vivências eram testadas frente ao consumo de padrões de referência já estabelecidos: as largas avenidas, os viadutos ou o saneamento urbano, [...]. Exigências morais, higiênicas e estéticas imperiosas se impunham diante da necessidade de 'ser' e 'parecer' moderno. Mesmo que o processo de remodelação urbana em curso não se aproximasse, em termos de escala, do das metrópoles reais que suportavam o conceito, a população afetada pelas demolições vivenciava a situação como pertinente ao acesso à modernidade. Em suma, os porto-alegrenses sentiam a sua cidade como metrópole e a representavam como tal em crônicas de jornais, poesias, imagens e discursos variados. [...] Poderíamos talvez dizer que Porto Alegre se sentia metrópole sem o ser realmente, mas esta sensibilidade fazia com que a representação imaginária ganhasse força de realidade.*<sup>9</sup>

A idéia de modernidade também é susceptível à população de uma cidade de menor porte, como Florianópolis. Importante é destacar que a cidade moderna desejada, realizada ou não, existiu como elaboração simbólica na concepção de quem a projetou e quis concretizar.

<sup>8</sup> CORADINI, Lisabete. *Praça XV: Espaço e Sociabilidade*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1995, p. 64.

<sup>9</sup> PESAVENTO, Sandra J. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. *Estudos Históricos – Cultura e História Urbana*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 279-190, jul./dez. 1995, p. 282.

A partir da década de 60, outras transformações de vulto ocorreram em Florianópolis. Segundo Lisabete Coradini: “*a cidade se transfigura como consequência do 'boom' da construção civil, da instalação de uma estatal ligada ao fornecimento de energia elétrica, da criação de uma Universidade Federal e a conclusão da BR-101*”.<sup>10</sup> Estas transformações, no entanto, *escapam* à influência da ponte Hercílio Luz, uma vez que são condicionadas por outras exigências sociais como, por exemplo, o notório e gradual crescimento populacional da cidade.<sup>11</sup> Optou-se, nesse sentido, por trabalhar no tempo cronológico compreendido entre os anos de 1890 a 1960.

A ponte Hercílio Luz, como primeiro meio de ligação terrestre entre Ilha e Continente, contribuiu significativamente para modificar o meio urbano de Florianópolis. Objetiva-se, desta forma, estudá-la como elemento dinamizador da cidade à medida que o intercâmbio de idéias, valores e mercadorias aconteceu de forma mais rápida e eficiente.

Como metodologia, adotou-se o sistema de levantamento e revisão de fontes bibliográficas, bem como o de leitura e análise de publicações historiográficas e periódicos que documentam as transformações urbanas pelas quais passou Florianópolis no período em estudo. Busca-se reunir e interpretar informações colhidas em arquivos, bibliotecas e também na memória das pessoas que, de uma maneira ou de outra, estejam envolvidas com a temática abordada. Utilizou-se, preferencialmente, a técnica de fichamento para a melhor coleta e organização das informações.

Com relação às fontes primárias, reservou-se especial atenção aos acervos de Florianópolis, sobretudo, consultando-se os documentos das seguintes instituições: Arquivo Público Estadual, Biblioteca Pública Estadual, Biblioteca do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis.

As fontes primárias compreendem basicamente documentos como: relatórios, ofícios, leis, mensagens. Pesquisou-se em época anterior à construção da ponte, especialmente no período de 1880 a 1920, no qual evidenciam-se as tentativas de se melhorar o transporte de passageiros e cargas que se fazia de maneira precária. Pesquisou-se, também, documentos à época da construção da ponte (1922-1926), nos quais registram-se plantas e esboços do projeto de execução da obra. Analisou-se, igualmente, documentos de época posterior à sua construção, nos quais verifica-se a preocupação pela manutenção da estrutura, sendo relatados serviços que seriam executados para este fim, bem como obras para a melhoria do meio urbano de Florianópolis.

---

<sup>10</sup> CORADINI, Lisabete. Op. cit., p. 90 e 91.

<sup>11</sup> Ver tabela 05 – *População Total de Florianópolis e Outras Cidades Catarinenses – 1900 – 1959*, p. 113.

O exame das fontes compreende também a documentação de caráter iconográfico. Colhida basicamente em fontes bibliográficas e jornalísticas,<sup>12</sup> documenta, em várias épocas, a evolução do traçado urbano, bem como as mudanças na malha viária e na estrutura urbana promovidas pela ponte Hercílio Luz. O que se procura é adequá-las ao contexto da pesquisa, como forma de ilustrar as diversas temáticas relacionadas tanto à ponte quanto ao meio urbano de Florianópolis. Recorrer-se-á, igualmente, a recursos audiovisuais.

Com relação às fontes jornalísticas, foram consultadas aquelas datadas da época de construção, e de outras épocas que elucidem aspectos relacionados à temática da pesquisa.

Foram pesquisados, principalmente, os jornais O Estado e República. Selecionaram-se informações relativas aos transportes e à melhoria das condições sanitárias da capital catarinense e que elucidam as transformações urbanas em fins do século XIX e início do século XX, através de referências às obras de infra-estrutura que estavam sendo implementadas na época.

Quanto ao trabalho com as fontes, realizou-se, no primeiro momento, um levantamento preliminar da bibliografia existente. Esta bibliografia engloba tanto obras gerais quanto específicas.

As obras gerais têm como objetivo principal fornecer embasamento teórico para a pesquisa, pois abordam temáticas relacionadas às transfigurações urbanas, tanto no âmbito nacional como da Europa Ocidental. Algumas obras podem ser mencionadas como artigos e livros que analisam especificamente a questão urbana, tanto no nível nacional como internacional. Dentre estes pode-se destacar o de autoria de Sandra J. Pasavento<sup>13</sup> que enfatiza a maneira como o meio urbano das cidades de Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre é representado como moderno pela imprensa, órgãos governamentais e obras literárias locais. Importante destacar, também, o trabalho de Marshall Berman.<sup>14</sup> O autor enfatiza a cidade de Paris, nos meados do século XIX, como sendo um meio urbano de vanguarda, no sentido que lança elementos urbanos novos como, por exemplo, o *Bulevard*, que será adotado por diversas cidades no mundo, como modelo de modernidade. Trabalha, também, com a idéia de *modernidade periférica* para regiões que não compreendem a Europa Ocidental, como a Rússia e a América Latina. Nicolau Sevchenko trabalha em âmbito nacional. No livro *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e*

---

<sup>12</sup> Algumas ilustrações foram conseguidas junto ao *Banco de Imagens* da Fundação Franklin Cascaes, localizado no Centro Cultural Bento Silvério (Casarão da Lagoa) – Lagoa da Conceição – Florianópolis.

<sup>13</sup> Entitulado *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano: Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

<sup>14</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras. Trad.: Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. 1986.

*cultura nos frementes anos 20*, o autor discute a formação do quadro urbano-industrial brasileiro nos séculos XIX e XX, sobretudo em São Paulo, e também enfatiza as reformas urbanas nacionais, que, encaradas como necessárias à modernidade, serão adotadas também em Florianópolis.<sup>15</sup>

A bibliografia específica engloba principalmente obras de autores catarinenses, como: Lisabete Coradini, Eliane Veras da Veiga, Victor Antônio Peluso Junior, Djanira Maria Martins de Andrade, Átila Alcides Ramos. As publicações destes autores analisam as etapas de construção da ponte Hercílio Luz e, principalmente, as transformações urbanas sofridas por Florianópolis no final do século XIX e início do século XX e aquelas engendradas na capital catarinense, a partir da construção da ponte. Importante ressaltar algumas obras que entende-se estarem mais diretamente relacionadas com a temática da pesquisa, como a de autoria de Djanira Maria Martins de Andrade – *Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina*, e do prof. Victor Antônio Peluso Junior – *A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis*.<sup>16</sup> Estas publicações analisam, sobretudo, a relação da ponte Hercílio Luz com a expansão urbana de Florianópolis, bem como o plano e estrutura urbana da capital catarinense dentro do contexto sócio-econômico-urbanístico. De fundamental importância também é o texto da prof.<sup>a</sup> Eliane Veras da Veiga,<sup>17</sup> que analisa a evolução urbana-histórica-paisagística de Florianópolis desde sua fundação, até meados do século XX. Igual destaque merecem os trabalhos de Oswaldo Rodrigues Cabral<sup>18</sup> e Hermes Reis de Araújo.<sup>19</sup> Os primeiros, enfatizam especialmente o péssimo aspecto sanitário da capital catarinense e a falta de asseio doméstico e corporal dos seus habitantes. Embasados em fontes jornalísticas da época, perpassam a idéia de que os habitantes de Desterro eram atingidos constantemente por doenças que estavam *presentes no ar* e que assolavam todo o país: cólera, febre amarela, tuberculose. O segundo, enfatiza que as reformas urbanas empreendidas em Florianópolis, no final do século XIX e início do século XX, foram fomentadas por órgãos governamentais e pela imprensa da época, objetivando promover um amplo reajustamento social da população florianopolitana, especialmente os mais desfavorecidos. Estes “*se tornaram alvo de um diversificado e amplo investimento de controle que produziu uma imagem de indolência,*

---

<sup>15</sup> Essa perspectiva é igualmente analisada por José Geraldo Vinci de Moraes no livro *cidade e cultura urbana na Primeira República*. São Paulo: Atual, 1994.

<sup>16</sup> Do mesmo autor destaca-se *O Crescimento Populacional de Florianópolis e suas Repercussões no Plano e na Estrutura da Cidade*. In: \_\_\_\_\_. *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*, Florianópolis: UFSC, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1983.

<sup>17</sup> VEIGA, Eliane Veras. *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

<sup>18</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Medicina, Médicos e Charlatães do Passado*. Florianópolis: Departamento Estadual de Geografia e Estatística (IBGE), publicação n. 25, 1942; \_\_\_\_\_. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1*. Florianópolis: Lunardelli, 1990.

<sup>19</sup> ARAÚJO, Hermes Reis de. *A invenção do litoral: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na primeira república*. São Paulo: PUC, 1989. Dissertação (Mestrado em História).

*atraso, incapacidade, doença etc., características que [...] seriam inerentes a esta população que não pertencia aos segmentos constituídos pelas elites*".<sup>20</sup> Assim, os discursos proferidos em defesa das reformas urbanas e sociais, objetivavam segregar a cidade, especialmente seu espaço central, do convívio das populações mais desfavorecidas.

As fontes bibliográficas mencionadas acima foram localizadas, basicamente, na Biblioteca Pública do Estado (BIPESC); na Biblioteca da UFSC (BU), e no Instituto Histórico-Geográfico de Santa Catarina (I.H.G.S.C).

As fontes jornalísticas encontram-se, sobretudo, na Biblioteca Pública do Estado. Foram pesquisados, principalmente, os jornais O Estado e República em época anterior, contemporânea e posterior à construção da ponte. Foram selecionadas informações relativas aos transportes em Florianópolis, ao governo e atuação de Hercílio Luz, bem como às transformações urbanas pelas quais passou Florianópolis ao final do século XIX e início do século XX. Outros jornais também foram pesquisados, como o Diário Catarinense.<sup>21</sup> Por se tratar de fonte jornalística mais recente,<sup>22</sup> encontram-se neste jornal artigos que tratam da conservação da estrutura da ponte Hercílio Luz.

Foram consultadas também outros periódicos, como a Revista Filatélica de Santa Catarina. Na edição de maio de 1951, encontram-se vários artigos de autoria do prof. Victor Antônio Peluso Junior e também de outros estudiosos que enfocam problemáticas relacionadas à ponte. Estas problemáticas resumem-se, principalmente, à sua construção, às informações sobre o governo de Hercílio Luz bem como à relação da ponte com as transformações urbanas sofridas em Florianópolis a partir da década de 20.

As fontes como relatórios, ofícios, leis e mensagens de governo encontram-se principalmente no Arquivo Público do Estado (A.P.S.C). Foram localizados, sobretudo, relatórios e ofícios de autoria da *Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura*. Essas fontes relacionam-se aos serviços de cunho urbanístico que vinham sendo implementadas em Florianópolis, ao final do século XIX e início do século XX, estendendo-se até o tempo limite referenciado na pesquisa. Relacionam-se, também, às transformações urbanas engendradas pela ponte em Florianópolis. Foram analisados, igualmente, pareceres e contratos relacionados à conservação da obra.

Como recurso audiovisual, será utilizado o filme *Ponte Hercílio Luz Patrimônio da Humanidade* com entrevistas de professores, estudantes, pesquisadores, operários que trabalharam na construção da ponte, e do público em geral.

---

<sup>20</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. *A invenção do litoral...* op. cit., p. 13.

<sup>21</sup> Ver Fontes, p. 183.

<sup>22</sup> Fundado em 1986.

O vídeo fornece informações importantes sobre a construção da obra e o contexto histórico no qual ela estava inserida.

As fontes iconográficas são organizadas, sobretudo, a partir de fontes bibliográficas e jornalísticas. Estas fontes registram as etapas de construção da ponte e a evolução do traçado urbano de Florianópolis em várias épocas. O trabalho com essas fontes objetiva, como mencionado anteriormente, adequá-las ao contexto da pesquisa como forma de ilustrar as diversas temáticas relacionadas à construção da ponte e à urbanização de Florianópolis.

As entrevistas orais, realizadas com professores, historiadores e outras pessoas aptas à contribuir com a temática da pesquisa, contemplam aspectos que abordam a construção da ponte Hercílio Luz, as transformações urbanas sofridas por Florianópolis a partir da construção da mesma, os esforços de preservação da estrutura metálica da ponte. As entrevistas enriquecem a pesquisa, pois permitem registrar a memória das pessoas com relação à temática proposta, pois as elaborações mentais são também condicionadas pelas experiências de vida dessas pessoas. Entende-se, portanto, que a análise das fontes mencionadas nestas páginas proporcionou um estudo que contempla os aspectos urbano e cultural relacionados à cidade de Florianópolis e à ponte Hercílio Luz.

Quanto ao aspecto estrutural do trabalho procurar-se-á, no primeiro capítulo, intitulado *Sanear e Modernizar*, discutir o panorama urbano de Florianópolis em época anterior à ponte Hercílio Luz (1890-1920), procurando elucidar os aspectos mais relevantes das transformações urbanas pelas quais passava Florianópolis em fins do século XIX e início do século XX.<sup>23</sup> Neste capítulo, no item *A Avenida do Saneamento*, analisa-se igualmente as transformações urbanas sofridas pelos grandes centros urbanos do país e pela capital catarinense no final do século XIX e início do século XX. Finalizando, neste capítulo investiga-se até que ponto a ponte Hercílio Luz engendrou transformações urbanas no centro de Florianópolis, procurando, sempre que possível, estabelecer correlações com a parte continental da cidade – Estreito.<sup>24</sup> Esta análise será efetuada no tempo cronológico compreendido entre as décadas de 20 e 60, cujas razões foram apontadas anteriormente.

---

<sup>23</sup> Ver capítulo I – *Sanear e Modernizar*, p. 10.

<sup>24</sup> Sobre este aspecto é importante mencionar algumas publicações analisadas nesta pesquisa: a) FARIAS, Vilson Francisco de. *São José: 250 anos: natureza, história e cultura*. São José: ed. do autor, 1999; b) SOARES, Iaponan. (Org.). *Estreito: vida e memória de um bairro*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990; c) PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. *FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor*. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. (Administração do Prefeito Dr. Paulo de Tarso da Luz Fontes).

No último capítulo, *Manutenção e Reparos*,<sup>25</sup> foi abordado o processo de construção da ponte Hercílio Luz, envolvendo os empréstimos contraídos pelo governo do Estado para a efetivação da obra e as etapas de construção da mesma. Além disso, discutiu-se os aspectos relacionados com a preservação da ponte. Neste caso, analisou-se questões relacionadas à manutenção de sua estrutura, efetuadas até o tempo limite estipulado na pesquisa. Enfatiza-se este aspecto pois, atualmente, a ponte não constitui-se como elemento de ligação viária entre a Ilha e o Continente. O florianopolitano, todavia, identifica-se com ela, vendo-a como símbolo de representação e identificação da cidade. A ponte Hercílio Luz, ausente das reformas e serviços de manutenção permanentes a que tem sido submetida até a atualidade, estaria, hoje em dia, apenas na lembrança dos florianopolitanos. Haveríamos perdido, assim, não apenas uma estrutura metálica, mas também uma parte de nossa identidade regional. Procura-se, desta forma, investigá-la a partir das dimensões urbana, econômica e cultural.

---

<sup>25</sup> Constitui um Apêndice.

## Capítulo 1 – Sanear e Modernizar

### *Vielas e Ruas Incipientes*

No presente capítulo, objetiva-se discutir, inicialmente, o panorama urbano de Florianópolis em época anterior à ponte Hercílio Luz (1890-1920), procurando elucidar os aspectos mais relevantes das transformações urbanas pelas quais passou Florianópolis no final do século XIX e início do século XX. Os aspectos abordados são: o traçado urbano original, as primeiras vias públicas e o saneamento (sistemas de água e esgoto, tratamento conferido às doenças infecciosas: febre amarela, meningite, cólera). Analisa-se, igualmente, os meios de transporte e a travessia marítima do estreito canal que separa as partes insular e continental da cidade. Este item refere-se, portanto, à época anterior à construção da ponte Hercílio Luz, haja vista, a inexistência de qualquer ligação rodoviária entre a ilha e o continente até o ano de sua inauguração (1926). Pretende-se, desta forma, efetuar um estudo comparativo desse período com as transformações urbanas engendradas pela ponte, analisadas no decorrer deste capítulo.

A cidade, desde a sua origem, ocupou uma posição dominante na história da civilização, investindo-se de uma grande quantidade de significados utilitários que se expressam dentro de uma ordem arquitetônica e geométrica visível. Essas regras urbanísticas, no caso específico das cidades ibero-americanas, remete-nos aos antecedentes clássicos, pois o costume ibérico de reservar para o templo o melhor local da colônia a ser fundada é uma antiga tradição, cuja origem remete-nos à civilização greco-romana.<sup>26</sup>

Numa cidade evidenciam-se, sobre o terreno, o sítio e o plano urbano. O primeiro é constituído pelo tamanho e forma da área, superfície, clima, ventos e insolação dominantes, suprimento d'água e vegetação nativa. O segundo pela disposição dos diversos elementos urbanos, estabelecidos de acordo com a cultura da sociedade.<sup>27</sup> Nos núcleos cujo plano foi elaborado pelo urbanista, temos o traçado urbano projetado por técnicos e/ou engenheiros. O exemplo máximo do século XIX é a cidade de Paris, na qual a ação do poder público municipal viabilizou projetos de modernização do espaço urbano, remodelando o traçado da cidade e implementando serviços básicos de saneamento:

<sup>26</sup> VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993, p. 49.

<sup>27</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. *Tradição e Plano Urbano*. In: *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: UFSC e Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1983, p. 355-364, p. 356.

sistema de abastecimento de água e esgotos e iluminação pública.<sup>28</sup>

Nos núcleos urbanos em que a ação do urbanista não se fez presente, encontramos um plano ditado pela experiência cultural da sociedade, isto é, pela tradição. Na ausência, pois, de princípios urbanísticos, são as condições geográficas do espaço e a cultura do grupo que o habita que orientam a organização do meio urbano.<sup>29</sup>

Estudando as cidades de colonização lusitana fundadas no Brasil nos séculos XVI, XVII e XVIII, verifica-se a presença de um plano urbano característico, cujos elementos predominantes são a praça central e a igreja matriz. Na América Portuguesa, portanto, é notória a evidenciação do edifício religioso, localizado em posição estratégica e centralizadora, em função da qual partem os principais eixos de circulação. Tal privilégio se explica, pois a conquista era feita a serviço de Deus e do rei de Portugal. O mesmo acontecendo com a América Espanhola.

Os espanhóis inspiraram-se na legislação das Índias, que estabelecia um rigoroso sistema para o desenho de suas cidades, impondo as linhas retas e vencendo as sinuosidades da topografia. Esta legislação prevenia qualquer fantasia e capricho na identificação dos núcleos urbanos, pretendendo dominar e ordenar o mundo conquistado. Tendo a praça como elemento central, o traçado formado por ruas paralelas semelhantes a um tabuleiro de xadrez foi divulgado a todas as cidades edificadas pelos espanhóis no continente americano.<sup>30</sup>

A *plaza mayor* teve e tem importância expressiva na América Espanhola. Foi uma definição urbanística, fruto de reflexão política, que representou uma autêntica conquista urbana. Assim, para a organização do plano urbano, os espanhóis seguiram expressamente o estabelecido nas ordenações de Felipe II, criando mais do que simples feitorias comerciais, construindo centros populacionais, políticos e culturais que se baseavam nas construções espanholas estabelecidas na Europa. Desta forma, para a Espanha, a construção das cidades foi o mais importante instrumento de dominação. O tabuleiro regulador foi um triunfo da aspiração de ordenar e dominar o mundo conquistado. Assim, a colonização espanhola caracterizou-se largamente pelo que faltou à portuguesa: por uma aplicação insistente em assegurar o predomínio militar, econômico e político da Coroa metropolitana sobre as terras conquistadas, mediante a criação de grandes núcleos de povoação estáveis e bem ordenadas.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup> A remodelação e *higienização* do centro da cidade de Paris será discutida no item *A Avenida do Saneamento*, pois far-se-á uma análise comparativa deste processo com as remodelações empreendidas pelo poder público nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Florianópolis no final do século XIX e início do século XX.

<sup>29</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. *Tradição e Plano Urbano...* op. cit., p. 356.

<sup>30</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 96.

<sup>31</sup> Idem, *ibidem*, p. 95 e 96.

Os dispositivos das *Leis das Índias*, que regiam a fundação das cidades na América eram detalhistas e minuciosas:

*A construção da cidade começaria sempre pela chamada Praça Maior. Quando em costa de mar, essa praça ficaria no lugar de desembarque do porto; quando em zona mediterrânea, ao centro da povoação. A forma da praça seria a de um quadrilátero cuja largura correspondesse pelo menos a dois terços do comprimento [...]. Em tamanho, [...] não mediria menos de duzentos pés de largura por trezentos de comprimento, nem mais de oitocentos pés de comprimento por 532 de largo; a mediana e boa proporção seria a de seiscentos pés de comprimento por quatrocentos de largo. A praça servia de base para o traçado das ruas: as quatro principais saíam do centro de cada face da praça. De cada ângulo saíam mais duas, havendo o cuidado de que os quatro ângulos olhassem para os quatro ventos.*<sup>32</sup>

Observando-se as idéias acima apontadas constata-se que a povoação partiu nitidamente de um centro: a *plaza mayor*. As duas linhas, de norte a sul e de leste a oeste, serviriam, portanto, de referencial para o plano futuro da rede urbana.

Na América portuguesa, atestou-se maior desobediência às provisões metropolitanas que regulamentavam a construção de vilas e cidades. Comparado ao dos castelhanos, o esforço dos portugueses distinguiu-se principalmente pela predominância do seu caráter de exploração comercial. Os castelhanos, ao contrário, objetivavam fazer do território ocupado um prolongamento orgânico do seu reino.<sup>33</sup>

O afã de fazer das povoações estabelecidas na América mais do que simples feitorias comerciais condicionou os castelhanos a construírem igrejas e centros educacionais. Assim, em 1538, cria-se a Universidade de São Domingos. Em Lima, cria-se a Universidade de São Marcos, em 1551, apenas vinte anos depois de iniciada a conquista do Peru por Francisco Pizarro. Nesse mesmo ano é fundada a Universidade da Cidade do México.<sup>34</sup>

No Brasil colonial, muitos núcleos populacionais testemunharam um esforço lento e diversificado de ações oficiais conscientes para alargar as fronteiras, ou garanti-las, como no caso de Desterro. Outras foram expressão de alguma atividade econômica importante para o atendimento das regiões vizinhas. A vastidão territorial, as suas variadas condições geográficas e as distintas necessidades históricas regionais conferiram características diferentes a estas cidades.<sup>35</sup> Assim, no traçado das fundações lusitanas na América portuguesa, as ruas começaram a se destacar entre os inúmeros vazios, partindo do núcleo gerador que representava o poder político-administrativo e religioso: a Praça ou Largo da Matriz, a Casa do Governo, a Câmara, de forma a manter alguma regularidade,

<sup>32</sup> Idem, *ibidem*, p. 97.

<sup>33</sup> Idem, *ibidem*, p. 98.

<sup>34</sup> Idem, *ibidem*, p. 98.

<sup>35</sup> MARX, Murilo. *Cidade Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Universidade de São Paulo, 1980, p. 16.

dentro do que concebiam as Provisões Régias. Mas o notório crescimento das vilas e cidades extrapolou os traçados iniciais, perfilando-se os casarios na direção dos pontos de interesse e de concentração, descendo encostas ou alinhando-se à praia. Este aspecto caracterizou as fundações lusitanas no Brasil, conferindo-lhe fisionomia própria.<sup>36</sup> De acordo com Murilo Marx:

*A cidade brasileira foi fundada, evoluiu e se consolidou na costa oriental das Américas. Pequena feitoria, constituiu [inicialmente] ponto de apoio ao reconhecimento do extenso litoral, á afirmação da posse e à garantia do tráfico português. Trechos da extensa costa foram eleitos para as fundações urbanas em função de sua latitude, das suas possibilidades de abrigo aos navegantes, de sua ligação com o interior [...]. As primeiras fundações se fizeram no litoral para sua ligação com a metrópole lusitana e com o resto de um império voltado [...] e cimentado pelo mar. Por isso o porto foi essencial e decisivo para situar um feitoria nova. [Além disso,] as povoações brasileiras mais antigas são marcadas pela irregularidade. É constante a presença das ruas tortas, das esquinas em ângulo diferente, da variação de largura nos logradouros [...]. O sítio urbano, geralmente, decide e justifica esses traçados irregulares”.*<sup>37</sup>

A par das considerações apontada acima deve-se salientar o fato de que existia “*uma atividade planejadora regular do mundo luso-brasileiro*”.<sup>38</sup> Assim, conforme Nestor Goulart Reis:

*“...” quase todas as vilas e cidades mais antigas tiveram muros e portas, como grandes fortalezas [e] que muitas delas foram traçadas por engenheiros militares e tinham formas geométricas regulares. A história do Brasil Colonial foi escrita sobretudo a partir de documentos administrativos portugueses. Estes visavam apenas aos aspectos relevantes para a dominação colonial e revelavam um completa indiferença, quando não ignorância, sobre muitos aspectos da vida local. Por esta vertente se chega a uma perspectiva de desvalorização social dos habitantes do Brasil Colônia. Esta linha de análise levou, após a Independência, à descrição da Colônia como um universo de analfabetos [...] que só começou a melhorar seu nível de civilização após 1822. Mas, necessariamente, ocultava a presença na Colônia de alguns setores com vida urbana mais intensa, nos quais eram encontrados profissionais com níveis elevados de competência. A outra vertente é a da valorização da contribuição política e dos costumes das famílias dos grandes proprietários rurais. Essa perspectiva, estabelecida a partir da Independência, levou-nos a valorização quase absoluta da vida rural em relação à urbana. Falta nesse quadro um estudo mais objetivo das atividades econômicas urbanas [...] e do papel de seus agentes no quadro da vida colonial. É possível perceber que o número elevado de habitantes urbanos, nas regiões das minas, necessariamente conduzia a formas mais elevadas de vida social. Ao mesmo tempo induzia mudanças em outras regiões [...]. Esse movimento era acompanhado pela administração colonial, durante o Período Pombalino, com estímulos diretos ao seu desenvolvimento. Durante muito tempo, acreditou-se que o urbanismo português na América fosse quase carente de padrões técnicos [...]. Hoje, [porém,] há consenso entre os pesquisadores portugueses e brasileiros de que a documentação disponível permite comprovar a existência de uma atividade planejadora regular do mundo luso-brasileiro.”*<sup>39</sup>

<sup>36</sup> Idem, ibidem, p. 43; VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana...* op. cit., p. 53.

<sup>37</sup> MARX, Murilo. Op. cit, p. 12-24.

<sup>38</sup> REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial do Estado/Fapesp, 2000. (Estande USP – Brasil 500 Anos), p. 8.

<sup>39</sup> Idem, ibidem, p. 9-11.

Estudando-se as cidades de colonização lusitana no Estado de Santa Catarina, fundadas nos séculos XVII e XVIII, verifica-se a praça central e a Matriz como elementos predominantes na organização do traçado urbano. A cidade de Desterro é um exemplo característico deste modelo.<sup>40</sup> (fig. 01). Paulo José Miguel de Brito, em 1816, descreveu, nas seguintes palavras, a Vila de Nossa Senhora do Desterro: “*uma grande praça de figura retangular, em cujo lado do norte está edificada a Igreja Matriz, que é muito boa; no lado do oeste o Palácio dos Governadores, no de leste a casa da Câmara*”.<sup>41</sup>

Saint-Hilaire igualmente ressaltou, em 1820, a importância da praça e da igreja Matriz: “*A cidade é dividida em duas partes desiguais por uma grande praça que ocupa quase toda a largura e se estende, em suave declive, até cerca de noventa passos de largura por trezentos de comprimento da praia à igreja paroquial, onde termina*”.<sup>42</sup>

Em 1822, Lesson descreve com maiores detalhes a praça de Desterro:

*As ruas são geralmente retas e sem calçadas. Não existe mais que uma praça, bastante grande, chamada de ‘Santa Catarina’. É ali que se encontram o ‘Palácio da Administração da Vila’ e o ‘Palácio da Justiça’, dois estabelecimentos que não merecem nenhuma atenção. Está também situado nesta praça o mercado [...]. Ao centro desta praça está um patíbulo em madeira, onde são presos e castigados os negros puníveis. Conta-se [também.] quatro igrejas: a Catedral, São Francisco, Nossa Senhora do Rosário e a Caridade.*<sup>43</sup>

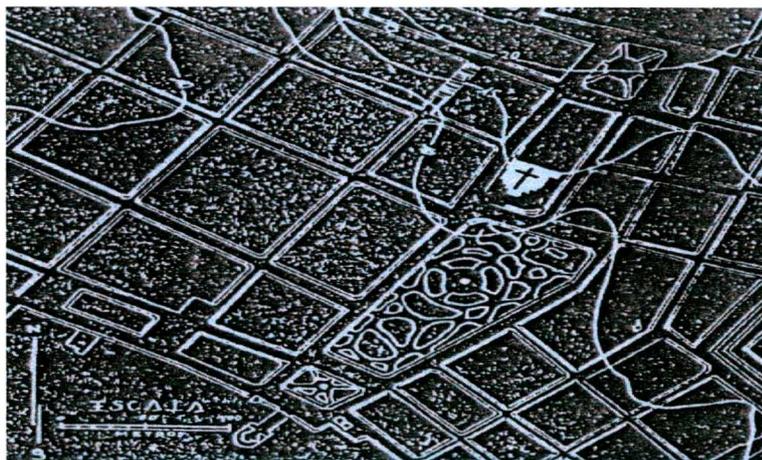


figura 01 – Praça XV de Novembro e Catedral Metropolitana de Florianópolis. Fonte: PELUSO Jr., Tradição e Plano Urbano. In: \_\_\_\_\_. Estudos de geografia urbana de Santa Catarina, Florianópolis: UFSC, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

<sup>40</sup> De acordo com Nestor Goulart Reis: “*A fundação da vila de Nossa Senhora do Desterro [...] ocorreu em 1726. A região recebeu um impulso especial em 1738, com a nomeação do brigadeiro José da Silva Paes para Comandante e depois Governador da nova Capitania de Santa Catarina. Com alguns intervalos, Silva Paes permaneceu à frente do governo por cerca de 10 anos. Nesse período, o brigadeiro – com exercício de profissional competente formado pela Aula de Arquitetura Militar de Lisboa – projetou e iniciou as obras da igreja Matriz, da Casa do Governo, e de quatro fortalezas, nas quais instalou um contingente militar*”. Idem, ibidem, p. 382.

<sup>41</sup> BRITO, Paulo José Miguel de. Memória Política sobre a Capitania de Santa Catarina. 1. ed. Rio de Janeiro, 1816. Reimpressão da Sociedade Biblioteca Literária Catarinense. Florianópolis: Livraria Central, 1932, p. 38, apud, PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. Tradição e Plano Urbano... op. cit., p. 357.

<sup>42</sup> Saint-Hilaire, Auguste de. Viagem à Província de Santa Catharina (1820). São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1936, p. 153.

<sup>43</sup> HARO, Martim Afonso Palma de. (Org.). Ilha de Santa Catarina: relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX. Florianópolis: UFSC/Lunardelli, 1990, p. 274.

Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral, o traçado viário de Desterro obedeceu, na sua formação, à “Provisão Real de 1747, que mandava reservar, em cada lugar destinado à povoação, um quadrado de 500 palmos de face, para Praça, situando-se a Igreja numa delas, praça da qual sairiam as ruas com a largura de 40 palmos”.<sup>44</sup> Infere-se, portanto, que a organização espacial obedeceu, em geral, às normas urbanísticas portuguesas. Mas o processo de urbanização foi muito lento e cresceu de maneira desordenada. A praça assumiu uma forma *trapezoidal*, mais estreita na orla do mar e mais larga no topo da colina, onde se situava a igreja.<sup>45</sup> (fig. 02).

De acordo com Wilmar Dias, o elemento gerador do traçado urbano foi:

*A linha original da praia [que] determinou o traçado das primeiras ruas da então Desterro e influenciou decisivamente na forma da Praça ou Largo da Igreja, tendo esta sido limitada, em suas linhas laterais, por duas perpendiculares traçadas sobre a linha da praia.<sup>46</sup>*

Reafirmando as idéias acima apontadas, Victor Antônio Peluso Júnior afirma que: “Florianópolis é tipicamente uma cidade de enseada, figurando o porto como seu elemento de formação. O interesse comercial, representado pelas transações como os navios que ancoravam na baía, fez da linha da praia o elemento que concentrou a população”.<sup>47</sup>

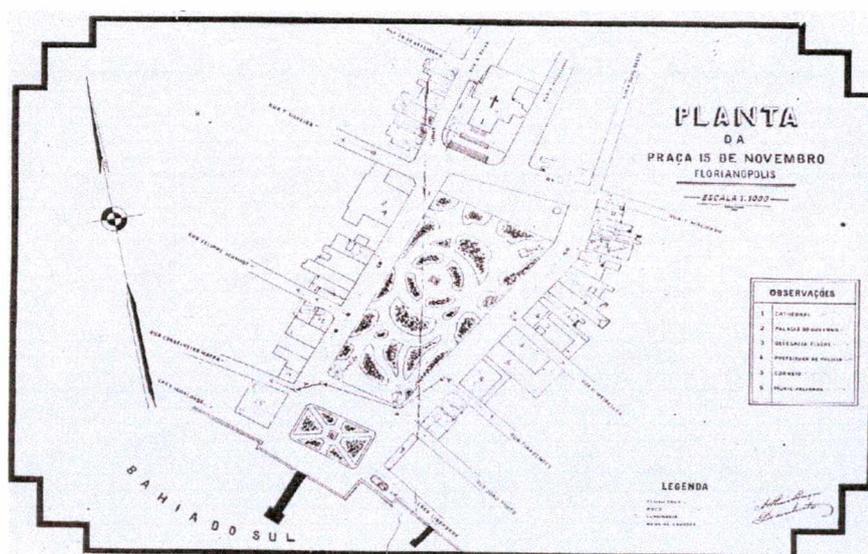


figura 02 – Planta da Praça XV de Novembro. Fonte: Mapoteca do IPUF. (Fotocópia do Documento Original).

<sup>44</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Destêrro: Notícia I*. Florianópolis: UFSC, 1971, p. 23.

<sup>45</sup> CORADINI, Lisabete. *Praça XV: Espaço e Sociabilidade*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1995, p. 38.

<sup>46</sup> DIAS, Wilmar. Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana. *Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia – DEGC*, Florianópolis, Ano 1, n. 2, jul. 1947, p. 28.

<sup>47</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. *Tradição e Plano Urbano...* op. cit., p. 358.

A área central de Desterro compreendia a praça e as ruas que se estendiam a partir da mesma, pela orla do mar, e limitava-se pelas chácaras, pelo morro do Antão (Morro da Cruz) e pelo cemitério. Segundo Victor Antônio Peluso Júnior, o plano urbano inicial, de quadras regulares, foi abandonado quando a cidade se expandiu e se incorporou às chácaras estabelecidas nas vizinhanças da cidade:

*As pequenas propriedades rurais nos arredores da cidade pertenciam a pessoas abastadas que as tinham como refúgio, mas em parte também a agricultores que delas viviam. A cidade assim não teve facilidade para se expandir, porque os ricos não queriam se desfazer dessas áreas de recreação e os agricultores relutavam em trocar seu meio de vida agrícola pelo citadino. O plano urbano, então, era acrescido quando a chacara se dividia por partilha hereditária ou quando o proprietário optava pelo lucro que lhe proporcionaria a divisão da terra.<sup>48</sup>*

A expansão da área central, como vimos, limitava-se com as chácaras que foram construídas fora do *perímetro urbano* e a ocupação dos terrenos rurais obedecia, em geral, o interesse dos proprietários. Assim, Desterro cresceu de maneira muito lenta, concentrando todo o tipo de atividade ao redor da praça. De acordo com Maria Inês Sugai, as chácaras representavam:

*“...” o complemento da abastança dos grandes senhores dos sobrados... Apesar de situadas fora do centro urbano, ocupando extensas áreas não tinham dimensão suficiente e nem constituíam uma propriedade de produção agrícola [pois] seus proprietários exerciam quase sempre atividades urbanas. As chácaras localizavam-se, [como vimos], nos arredores de Desterro. Na Ilha as chácaras localizavam-se na península central, nas Freguesias mais próximas (como Trindade e na Lagoa) e ao redor do Morro da Cruz (como no Saco dos Limões e José Mendes, pelo sul, e Pedra Grande e Agrônômica, pelo norte), Haviam chácaras também no Continente, como em Coqueiros e São Miguel. Os estudos existentes conduzem a três evidências: 1) a maior parte das chácaras localizava-se na península central ou muito próxima dela; 2) As chácaras situadas na Agrônômica e Saco dos Limões, distam no máximo 4 km da Praça do Palácio; no entanto, a maior parte situava-se à distância de 2 km da Praça, bastante próximas, portanto, da área urbana; 3) 70% das chácaras [...] localizavam-se na área norte da Praça do Palácio, definindo um interesse de ocupação na direção da Praia de Fora, voltada para a Baía Norte. As chácaras foram sendo implantadas na direção norte, acompanhando os caminhos abertos no século anterior e que ligavam a Vila de Desterro (na orla sul) às duas fortificações situadas ao norte da península. A localização dessas edificações militares tiveram importante papel no direcionamento de eixos de ocupação na península central. Estes antigos caminhos deram origem a muitas ruas que constituem atuais vias de ligação norte-sul na área central, como a atual Rua Esteves Júnior, situada no caminho que ligava a Vila do Desterro ao Forte de São Francisco e, também, as Ruas Visconde de Ouro Preto, Almirante Alvim e Victor Konder, criadas a partir dos antigos caminhos que iam da Vila ao Forte de São Luiz.<sup>49</sup>*

<sup>48</sup> \_\_\_\_\_. O Crescimento Populacional de Florianópolis e sua Repercussões no Plano e na Estrutura da Cidade. In: \_\_\_\_\_. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC e Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1983, p. 317.

<sup>49</sup> SUGAI, Maria Inês. **As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano: A Via de Contorno Norte-Ilha**. São Paulo, 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – USP. Ver Anexo n. 02 – *Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876*, p. 167. Observar também a figura n. 20 - *Vista da cidade de Florianópolis – 1937*, p. 73 e a figura n. 41 - *Área urbana de Florianópolis – 1950*, p. 126 e efetuar uma análise comparativa dos espaços preenchidos pelas chácaras e aqueles ocupados pelo crescimento urbano operado até a década de 50.

Quanto às fontes d'água,<sup>50</sup> estas também favoreceram o processo inicial de condensação residencial ao longo das ruas, pois o crescimento urbano, operado a partir do Largo da Matriz, projetou-se primeiramente em busca da água, verificando-se o adensamento ao longo das ruas que conduziam às cariocas e fontes públicas.<sup>51</sup> (fig. 03).



figura 03 – Exemplo de bica pública existente no centro da capital desterrense nos séculos XIX e XX. Fonte: RAMOS, Átila. **Memória do Saneamento Desterrense**. Florianópolis: CASAN, 1986.

É importante observar que a Ilha de Santa Catarina, situada entre as cidades do Rio de Janeiro e Buenos Aires, constituía-se como ponto estratégico do Atlântico Sul para a conquista e exploração da região platina. Desta forma, foi disputada principalmente pelas coroas portuguesa e espanhola. Os lusitanos empreenderam, portanto, a construção de sistemas defensivos com a edificação de fortes. Foi o Brigadeiro José da Silva Paes quem iniciou a fortificação da região, entre 1739 e 1744. Os fortes mais próximos da cidade de Desterro, na época uma pequena vila, abrigavam os serviços de apoio à defesa: pequenas baterias, quartéis, hospitais e enfermarias militares.<sup>52</sup> Os caminhos que conduziam aos fortes também direcionaram a expansão urbana, e no seu entorno as edificações se aglomeraram. (fig. 04). Segundo Murilo Marx:

*As fortificações e os serviços de apoio à defesa [...] marcaram a vida e o desenho das mais antigas [vilas e cidades].*

*Na orla marítima ou terra adentro, ligavam-se à povoação que guardavam, ou que à sua custa se desenvolvera. Os seus caminhos eram direções para a expansão urbana "...".*

*Essas [...] construções marcaram o perfil das marinhas e condicionaram a própria expansão de muitas cidades litorâneas, que foram calcando o traçado viário sobre seus acessos e*

<sup>50</sup> Até as primeiras décadas do século XX, as principais fontes d'água eram: a Fonte do Ramos (atual Largo Fagundes), a do Largo da Palhoça (atual Vidal Ramos) e a do Campo do Manejo (atual Instituto Estadual de Educação). A Fonte do Ramos foi, dentre elas, a principal da cidade. RAMOS, Átila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense**. Florianópolis: CASAN, 1986, p. 19. Ver Anexo n. 01- *Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950)*, p. 166.

<sup>51</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 57.

<sup>52</sup> TONERA, Roberto. (Org.). **Anhatomirim e mais centenas de Fortificações no Brasil e no Mundo**. Florianópolis: Projeto Fortalezas Multimídia: UFSC/FAPEU, 2001. 1 disco compacto: digital, estéreo.

interligações. E, muito especialmente, determinaram pela sua situação também a dos núcleos urbanos e dos seus sítios originais.<sup>53</sup>

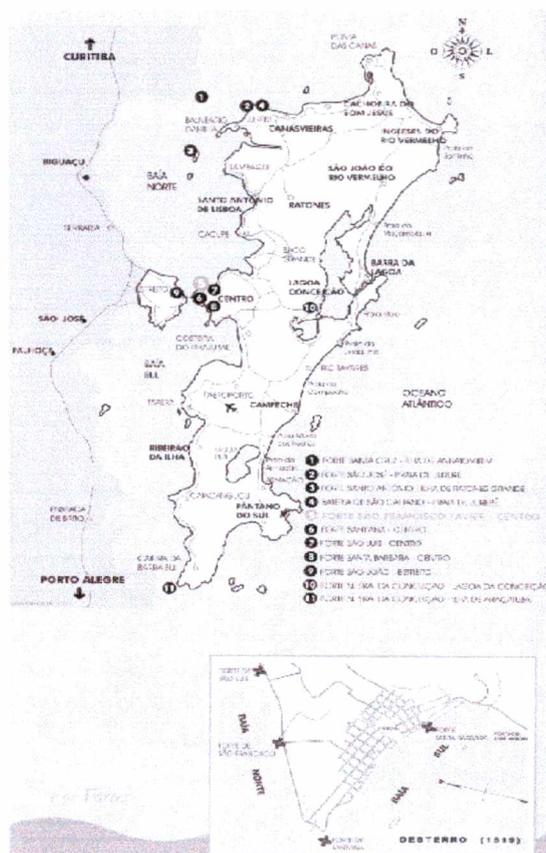


figura 04 – Localização dos Fortes da Ilha de Santa Catarina. Fonte: Forte de Santa Bárbara. Folder – Projeto Fortes da Cidade. Florianópolis: IPUF/FFC. Idealização: Eliane Veras da Veiga. Projeto Gráfico: Joel Pacheco, 2001.

Explanadas essas considerações, constata-se que o plano urbano desenvolveu-se na tendência do traçado em xadrez, respeitando como centro a praça fronteira à igreja e a orientação da linha da praia. As primeiras ruas adaptaram-se ao relevo ou projetaram-se na direção das fontes públicas e fortificações, e, uma vez estabelecidas, as demais subordinaram-se a estes condicionantes, alastrando-se pelos morros mais próximos ao centro da cidade.

A expansão do núcleo urbano originou ruas que foram orientadas pela face leste do templo, haja vista, a importância do porto, das fortificações e da linha da praia para a concentração da população e a organização das vias públicas. Desta forma, as mudanças de direção que se observam nessa parte da cidade devem-se à necessidade de unir-se dois planos: da praia e da igreja, que progrediram independentemente um do outro.<sup>54</sup> (fig. 05).

Segundo Victor Antônio Peluso Júnior:

<sup>53</sup> MARX, Murilo. Op. cit., p. 86-88.

<sup>54</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. Tradição e Plano Urbano... op. cit., p. 363 e 364.

*A igreja foi sempre um elemento independente no plano de Desterro [...]. Sua construção obedeceu às melhores possibilidades de aproveitamento da colina em que foi edificada. Não seguiu qualquer sugestão que lhe tolhesse a independência.*<sup>55</sup>

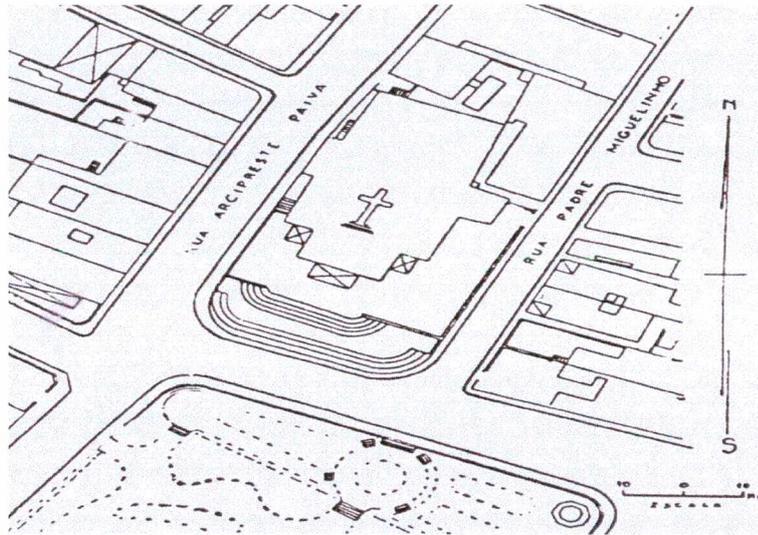


figura 05 – Orientação de quadras pela face leste da Catedral da cidade de Desterro.  
Fonte: PELUSO Jr., Victor Antônio. Tradição e Plano Urbano. In: \_\_\_\_\_. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**, Florianópolis: UFSC, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991.

No plano de Desterro, cuja tendência é o xadrez, os ângulos retos são exceções. As quadras são irregulares e os principais elementos, como vimos, são: a rua da praia, a praça central, a igreja Matriz e os primeiros arruamentos que adaptaram-se ao relevo. A praça, todavia, consubstancia-se no elemento de maior destaque pois as ruas, de maneira geral paralelas à linha da praia, deveriam chegar à ela.<sup>56</sup>

### *‘Cães, urubus e o vento sul’*

No presente item, objetiva-se discutir o aspecto sanitário da cidade de Florianópolis em época anterior à ponte Hercílio Luz; desde o final do século XIX até a década de 20 do século passado.<sup>57</sup> Os aspectos em destaque são: o abastecimento de água e esgotos e o tratamento conferido às doenças infecciosas: febre amarela, meningite, cólera, doenças que refletiam o péssimo estado sanitário da cidade na época.

Referindo-se ao abastecimento de água e esgotos, é interessante observar que através dos muitos sistemas urbanos discutidos pela literatura, tem-se conhecimento dos grandes

<sup>55</sup> Idem, *ibidem*, p. 358.

<sup>56</sup> Idem, *ibidem*, p. 364.

<sup>57</sup> Nossa Senhora do Desterro foi a denominação da capital catarinense até 1894, quando passa a se denominar Florianópolis.

reservatórios, dos canais subterrâneos de coleta de águas pluviais e dos sistemas de irrigação existentes no mundo antigo, especialmente nas cidades da Babilônia, Bagdá, Cartago, Atenas e Roma. O líquido chegava às cidades e regiões da antigüidade através de aquedutos e era utilizado para o consumo individual, para a irrigação e para os banhos públicos. Os romanos, por exemplo, construíram a chamada *Cloaca Máxima*, ainda existente.<sup>58</sup> Eles não construíram aquedutos apenas para o abastecimento de água potável mas também para a coleta e canalização de seus dejetos. Esses sistemas se generalizaram pelas províncias e cidades integrantes do mundo antigo Oriental e Ocidental.<sup>59</sup> Através dos escritos da época, pode-se constatar que as conexões entre as casas e os canais condutores não eram utilizadas em quantidade apreciável, pois as exigências impostas pela saúde pública não eram reconhecidas, e a obrigação de tais medidas sanitárias eram consideradas como invasão dos direitos do indivíduo.<sup>60</sup>

Segundo a prática romana, os sistemas de saneamento urbano foram construídos inicialmente para o aproveitamento e a eliminação do excedente das águas pluviais. Esses sistemas de despejo doméstico foram utilizados em Londres a partir de 1815 e, respectivamente em 1853 e 1883, em Hamburgo e Viena.<sup>61</sup>

Muito embora a coleta de águas residuais remonte a tempos antigos, o tratamento das mesmas é relativamente recente, iniciando-se no final do século XIX. Nesta época, Florianópolis sofreu modificações significativas na plástica urbana, em nome da política sanitária que reinava nos principais centros urbanos do país. Entretanto, Florianópolis era uma cidade *efêmera* que não provia seus habitantes de saneamento básico, elemento imprescindível às reformas urbanas apregoadas pelas elites e pela imprensa local, que defendiam a idéia da higienização e embelezamento do centro da cidade. A modernização de Florianópolis era, assim, apregoada pelos setores sociais que simpatizavam com as tentativas de saneamento da cidade. Desta forma, intervenções governamentais variadas configuravam estratégias sanitárias fundamentadas na eliminação dos focos de doenças e de comportamentos inadequados na área central como a capoeiragem, andar descalço pelas ruas e o trânsito de carregadores e vendedores ambulantes. Objetivava-se, igualmente,

---

<sup>58</sup> Conduto executado com pedras, com diâmetro máximo de 4,30 m, e destinado a coletar as águas pluviais e residuais do Forum e que se tornou o principal canal coletor de água e resíduos da Roma Antiga. Este sistema funciona atualmente. Apresenta, portanto, uma longevidade superior a 2.500 anos. SILVA, Dalton. *Os Esgotos Sanitários em Florianópolis*. Florianópolis: UFSC, 1989. Dissertação. (Mestrado em Geografia/Desenvolvimento Regional e Urbano). vol. 2, p. 6.

<sup>59</sup> Especialmente o mundo *greco-romano*.

<sup>60</sup> GERBER, Diana Mara. *Saneamento Urbano e Estratégias de Poder: Florianópolis (1890-1930)*. Florianópolis 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, p. 16 e 17.

<sup>61</sup> RAMOS, Átila Alcides. *Memória do Saneamento Desterrense...* op. cit., p. 9.

afastar progressivamente as populações mais desfavorecidas do centro da cidade. Configura-se, assim, um processo de *homogeneização*<sup>62</sup> do espaço físico central.

Para melhor perceber a importância e a necessidade de sanear a cidade, é necessário analisar o momento em que o abastecimento público de água configurou-se como preocupação das autoridades locais. Pode-se afirmar com segurança que esta preocupação tornou-se premente no século XVIII, quando o então Governador João Alberto Miranda atestou que: “*nenhu= / ma outrá couza deve merecer tanto a atenção como a falta de agoa para beber, / que experimenta o pôvo desta Villa, por não haver nella huma Fonte pública, que / seja capás de satisfazer a huma preciazão tão indispensavel, e que se não pode suprir, / com nenhuma outra couza, que não seja a mesma agoa*”.<sup>63</sup> Nesta época, a vila de Desterro não só padecia com o problema de água para beber, como também de todo o tipo de instalação sanitária ou local específico para depósito de lixo ou dejetos.

Mergulhado em dívidas, com total falta de recursos, o poder público praticamente nada fez durante os 35 anos que passaram-se após o pronunciamento do Governador João Alberto Miranda. Nada havia mudado em Desterro. Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral, em meados do século XIX, a cidade possuía:

*“...” as mesmas três fontes descobertas nos primeiros dias da ocupação da terra, situada uma delas no Largo de Bragança (Fagundes), que outra não era senão a falada Fonte do Ramos; a do Campo do Manejo [...] e uma terceira, a mais próxima [...] ao qual se denominava pomposamente Largo da Palhoça “...”*<sup>64</sup>

A carência de saneamento urbano ocorria em todos os aspectos: no abastecimento de água, no escoamento das águas pluviais e no depósito de lixo em locais impróprios.

A precariedade no asseio doméstico, urbano e corporal sujeitou a população local a todo o tipo de epidemias; doenças incuráveis para a época: febre amarela, tuberculose, cólera, entre outras.<sup>65</sup>

No ano de 1860, tomaram-se medidas de proteção das nascentes das fontes públicas. Iniciou-se, igualmente, o comércio de água em domicílio, através de pipas sobre carroças, que circulavam pelas ruas do centro da cidade. A situação perduraria por todo o século XIX.<sup>66</sup> (fig. 06).

<sup>62</sup> SENNETT, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 361. Sobre este conceito ver, neste capítulo, o item *A Avenida do Saneamento*.

<sup>63</sup> RIBEIRO, João Alberto Miranda. **Ofícios Recebidos Pela Câmara Do Governador João Alberto Miranda Ribeiro**, Desterro, 26 jun. 1794, p. 49-50. In: *Ofícios do Governador à Câmara Municipal*.

<sup>64</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1**. Florianópolis: Lunardelli, 1990, 488.

<sup>65</sup> RAMOS, Átila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense...** op. cit., p. 86.

<sup>66</sup> Idem, *ibidem*, p. 19.

Muito embora a comercialização da água significasse uma importante melhoria no abastecimento público, poucas pessoas beneficiavam-se deste serviço, haja vista, o custo financeiro que restringia o consumo. Entretanto, salientando as palavras de Oswaldo Rodrigues Cabral: “*Já se tornara possível beber água mais limpa, pois êste líquido, assim distribuído, apresentava a vantagem de ser recolhido bem cedo, em fontes particulares, mais ou menos bem cuidadas e muito defendidas*”.<sup>67</sup>

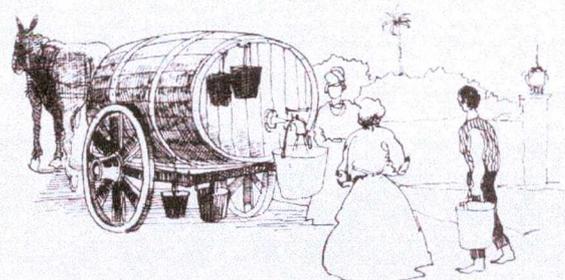


figura 06 – Carroça pipa para o abastecimento de água da capital de Santa Catarina – Século XIX. Fonte: RAMOS, Átila. *Memória do Saneamento Desterrense*. Florianópolis: CASAN, 1986.

Apesar dos melhoramentos existentes, a distribuição de água era precária e insuficiente, conforme salienta o Relatório do Presidente Francisco José da Rocha apresentado à Assembléa Legislativa de Santa Catarina em 1888:

*O abastecimento de bôa agoa potavel é uma das necessidades de que mais se ressent a cidade do Desterro, provendo-se geralmente a população de agoa de poços – uma das causas mais poderosas, na opinião de alguns praticos, do grande numero de affecções gostrointestinaes e de verminose aqui tão comuns.*

*Mandei pôr em concorrência [...] o serviço para canalização e abastecimento de agoas potaveis; apezar de prorogado por seis mezes o prazo [...] não se apresentou, na terminação d’este, proposta alguma. A maior dificuldade está em determinar quaes os mananciaes que a devem fornecer, não sendo provavel que a população da Capital possa corresponder ás depezas que exigiria um encanamento de vertentes mais afastadas “...”.*

*É, pois um melhoramento que necessariamente hade ser adiado, e que entretanto influiria grandemente em beneficio da saude publica.*<sup>68</sup>

O poder público municipal, objetivando dotar a cidade de um sistema de saneamento mais eficiente, empreendeu a canalização dos principais córregos por meio de um *sistema novo*, um *meio seguro de remoção de lixo e materiais estercoreais*. Este melhoramento teria caráter provisório, até tornar-se viável a aplicação de uma solução mais avançada, baseada no sistema de esgoto adotado no Rio de Janeiro.<sup>69</sup> Embora as medidas apontadas acima

<sup>67</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia I...* op. cit., p. 494.

<sup>68</sup> ROCHA, Francisco José da. *Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catharina*. Rio de Janeiro, 1888, p. 114.

<sup>69</sup> Governo Municipal. *Mensagem apresentada ao Dr. Sebastião Callado*. Florianópolis, 4 out. 1899.

significassem importantes melhoramentos para o saneamento da cidade, a falta de colaboração dos moradores, que não se habituaram facilmente ao novo sistema, manteve antigas práticas, como o costume de lançar lixo em valetas de fundo de quintal.<sup>70</sup>

No início do século XX, a precariedade no saneamento básico da cidade de Florianópolis era perceptível. Segundo Átila Alcides Ramos:

*A falta de água tornava a vida insustentável no dia a dia. As carroças pipas e as poucas fontes existentes já não conseguiam atender parte da demanda [...]. O esgotos e o lixo sendo recolhidos pelos carroções, isto quando não havia grandes temporais.<sup>71</sup>*

A solução mais eficiente para o saneamento da cidade de Florianópolis foi o complexo de abastecimento público de água, inaugurado na administração do governador Gustavo Richard (1906-1910).<sup>72</sup> Assim, conforme as palavras do mesmo autor:

*Ao assumir o Governo em 1906 Gustavo Richard resolveu atacar dois problemas de uma só vez: a instalação da energia elétrica, através da construção da usina do Garcia, e a implementação do sistema de abastecimento de água. Para a solução do 2.º contratou a firma Simmonds & Saldanha, que a partir de 1909 começou a assentar os primeiros tubos de ferro fundido, vindos da Inglaterra. Mais três obras principais deveriam ficar construídas: a construção das represas, assentamento da adutora de 12 polegadas e a construção do reservatório de [aproximadamente] 3.000.000 litros, situado no Morro do Antão [...]. O povo estava exultante. Pela primeira vez realizava-se uma grande obra na Capital.<sup>73</sup>*

A inauguração do primeiro Sistema de Abastecimento de Água da Capital ocorreu, portanto, em 1910, um ano após iniciarem-se os trabalhos preliminares de assentamento dos tubos de canalização de água.<sup>74</sup> Neste sistema, “os corregos a captar [água] são os da Lagôa e Anna d’Avilla que fornecerão em 24 horas mais ou menos 180 litros por habitante e por dia á população d’esta cidade, calculada no maximo de 15.000 almas”.<sup>75</sup>

A Mensagem lida pelo governador do Estado Gustavo Richard na 1.ª Sessão Ordinária da 8.ª Legislatura do Congresso Representativo do Estado em, 17 de setembro de 1910, expõe claramente as características do novo sistema e descreve como a água atingia as edificações da cidade de Florianópolis:

*As obras de abastecimento de agua desta cidade, contractadas em Março de 1909 com o engenheiro Edward Simmonds, foram inauguradas oficialmente em 8 de Maio deste anno. O serviço foi feito com toda a actividade, tendo em vista as exigencias da hygiene moderna “...”*

<sup>70</sup> GERBER, Diana Mara. Op. cit., p. 32.

<sup>71</sup> RAMOS, Átila Alcides. *Memória do Saneamento Desterrense...* op. cit., p. 33.

<sup>72</sup> Idem, *ibidem*, p. 33.

<sup>73</sup> Idem, *ibidem*, p. 33.

<sup>74</sup> Idem, *ibidem*, p. 33.

<sup>75</sup> RICHARD, Gustavo. Governador do Estado. *MENSAGEM lida na 3.ª Sessão da 7.ª Legislatura do Congresso Representativo*. Florianópolis, 16 ago. 1909. Sobre a população de Florianópolis no período ver tabela 05 - *População Total de Florianópolis e Outras Cidades Catarinenses – 1900-1959*, p. 113.

*A caixa de distribuição do morro do Antão [...] com a capacidade para 3.200.000, ficou concluída e experimentada em 1 de Março do corrente. “...”.*

*As represas ficam distantes [aproximadamente] 9.300 metros do reservatório, ao qual estão ligadas por um tubo de 0.<sup>m</sup> 30 de diâmetro e a distribuição é feita por 24.000 metros de tubos, variando de 0.<sup>m</sup> 30 a 0.<sup>m</sup> 05 de diâmetro.*

*Em varios pontos da cidade foram assentadas muitas bocas de incendio que, devido a altitude da caixa que é de 90 metros, podem independentemente de bomba e com a simples mangueira fornecer um jacto de força extraordinaria.<sup>76</sup> (fig. 07).*

Com a rede implantada, tornou-se possível receber água, mas apenas nos domicílios situados no perímetro urbano da Capital, assim como a instalação de diversas *bicas* públicas no centro da cidade.<sup>77</sup>



figura 07 – Implantação da primeira rede de água de Florianópolis – 1909 – Lado Direito da Praça XV de Novembro. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

Com relação à instalação do primeiro sistema de esgotos sanitários da capital catarinense é importante salientar, num primeiro momento, o tratamento destinado aos dejetos na cidade desde o século XIX. Assim, salientando, novamente, as palavras de Átila Ramos:

*Até o início do século [atual] o vento sul era o principal auxiliar do saneamento da cidade de Destêrro. A ausência total de instalações sanitárias levava os moradores a despejar os dejetos nas calçadas e nas praias próximas ao atual Mercado Público. Tal situação só era amenizada com a chegada dos grandes temporais que com o vento forte tornava a cidade mais limpa e arejada.<sup>78</sup>*

Os esgotos eram transportados por escravos ou empregados em recipientes chamados *Tigres* e levados até as praias mais próximas. (fig. 08).

<sup>76</sup> RICHARD, Gustavo. **MENSAGEM lida na 1.ª Sessão Ordinária da 8ª Legislatura do Congresso Representativo em 17 de Setembro de 1910.** Florianópolis, 1910.

<sup>77</sup> GERBER, Diana Mara. Op. cit., p. 32. Ver Anexo n. 03 - *Lei n. 811 de 2 de setembro de 1909 – Estabelece a obrigatoriedade da canalização de água potável a todo o prédio público ou particular dentro do perímetro urbano de Florianópolis*, p. 168; Anexo n. 04, p. 169; Anexo n. 05, p. 170; Anexo n. 06, p. 171; e Anexo n. 07, p. 172.

<sup>78</sup> RAMOS, Átila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense...** op. cit., p. 55.

O sistema de remoção dos dejetos, como o emprego de vasilhames, perdurou até o primeiro decênio do século XX, substituído pelo *carroção*, que após recolher o lixo e os dejetos da cidade, despejava-os nas praias próximas ao centro.<sup>79</sup> Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral:

*A praia, no século XIX não desfrutava do menor prestígio – e não foi só em Santa Catarina, mas em toda a parte. [...] Praia era lugar de despejo, de cachorro morto, de lixo, lugar onde se derramavam as vasilhas de matéria fecal, para que tudo se diluísse na maré, para que tudo desaparecesse no refluxo.*<sup>80</sup>

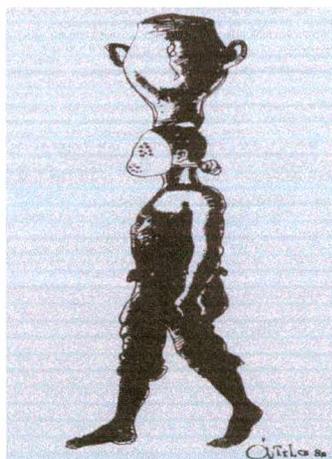


figura 08 – O Tigre. Fonte: RAMOS, Átila. **Memória do Saneamento Desterrense**. Florianópolis: CASAN, 1986.

No ano de 1880, a *Fala* do Presidente da Província informou que: “*não podem deixar de influir maleficamente na saúde pública, os cursos d’água, que cortão a cidade, e apesar de toda a vigilância, não se conservão no aceio devido*”.<sup>81</sup>

É importante destacar que entre 1910 e 1914 foi construído o primeiro forno incinerador de lixo da capital catarinense. Este forno se situava próximo ao Forte de Santana, a Oeste da Praça XV de Novembro, e foi construído “*com tijolos comuns com um canal condutor de fumaça indo desembocar numa chaminé, também de tijolos de 40 metros de altura*”.<sup>82</sup> (fig. 09).

O referido sistema funcionou até o ano de 1958, queimando o lixo da Capital e arredores que era recolhido todos os dias por carroças puxadas por cavalos

*“...”que chegavam na parte superior do galpão e despejavam o lixo no forno através de um duto. De lá, o conteúdo se subdividia através de dois dutos, caindo nas câmaras de combustão,*

<sup>79</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1...* op. cit., p. 193.

<sup>80</sup> Idem, *ibidem*, p. 175.

<sup>81</sup> OLIVEIRA, Antonio de Almeida. *Fala com que o Exm.º Sn.ª Doutor Antonio de Almeida Oliveira abriu a sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial de SANTA CATHARINA em 2 de Janeiro de 1880*. Cidade Do Desterro, 1880, p. 6.

<sup>82</sup> RAMOS, Átila Alcides. *Memória do Saneamento Desterrense...* op. cit., p. 81.

[onde a fumaça promovida pela queima do lixo] saía pelo duto que levava para a chaminé sendo expelida para o exterior.<sup>83</sup>

Este sistema contribuiu intensamente para findar uma prática que era comum na cidade de Florianópolis: o despejo de lixo e dejetos nas praias, principalmente àquelas localizadas próximas ao centro da cidade. Neste sentido, possibilitou a melhoria das condições sanitárias da capital Catarinense. Infere-se, portanto, que a construção do forno do lixo foi almejada pela imprensa local e pelos órgãos governamentais que simpatizavam com medidas de saneamento da cidade desde meados do século XIX.<sup>84</sup>

Com o aumento populacional se iniciou, em 1958, o aterro sanitário do bairro Itacorubi, para onde foi transportado todo o lixo recolhido através dos caminhões da COMCAP (Companhia de Melhoramentos da Capital).

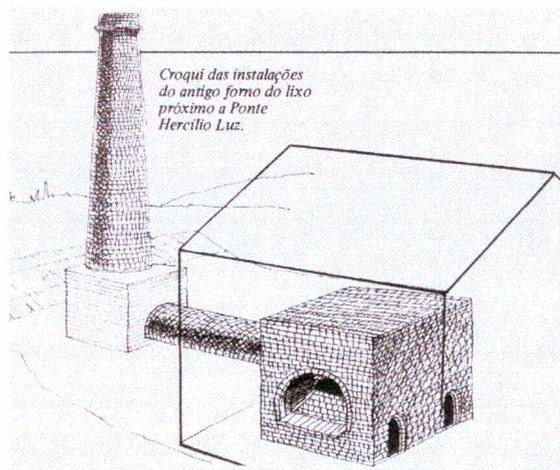


figura 09 – O Forno Incinerador de Lixo – 1910 – 1958.  
Fonte: RAMOS, Átila. **Memória do Saneamento Desterrense.**  
Florianópolis: CASAN, 1986.

Os serviços de saneamento básico na cidade de Florianópolis, como vimos, eram praticamente inexistentes até as primeiras décadas do século XX. Assim, a solução mais eficiente para o tratamento de esgotos na capital catarinense foi o estabelecimento, em 1910, no Governo de Gustavo Richard, “de uma rede de esgoto de materiais fecais e águas servidas”.<sup>85</sup> Esta rede foi implementada pela empresa inglesa *The State of Santa Catarina (Brazil) Development Corporation Ltda.*<sup>86</sup> O estabelecimento da rede de esgotos

<sup>83</sup> Idem, *ibidem*, p. 81.

<sup>84</sup> Sobre o comércio de água a domicílio, através de pipas sobre carroças, inaugurado na década de 60 do século XIX, ver ps. 21 e 22 deste capítulo.

<sup>85</sup> RAMOS, Átila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense...** op. cit., p. 57.

<sup>86</sup> Idem, *ibidem*, p. 57.

da Capital foi muito elogiado pela imprensa, pois “*com melhoramentos dessa ordem, muito em breve a nossa capital, que já possui tantos encantos [...] se rivalizará com as mais importantes capitais dos demais Estados do nosso país*”.<sup>87</sup>

A Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado, em 2 de agosto de 1908, salienta a necessidade de implantação dos sistemas de água e esgoto e a importância destas realizações para a salubridade e higiene da capital catarinense:

*Desde muitos annos a opinião está preocupada com a solução do problema de dotar a nossa Capital com medidas de hygiene, que venham em auxilio da saude, garantindo a vida.*

*Está hoje provado que o saneamento das cidades é condição fundamental ao seu desenvolvimento.*

*Das medidas de hygiene, que são consideradas essenciaes pelos seus effeitos geraes e de maior valor, são as que se referem ao supprimento d’agua potavel á população e ao exgotto dessa agua depois de servida.*

*“...” já mandei proceder a estudos completos e logo que me forem apresentados plantas e orçamentos, iniciarei os trabalhos com actividade, de modo a dotar, no menor prazo possivel, a nossa Capital com as medidas exigidas pela hygiene e bem estar de sua população.*<sup>88</sup>

Analisando a citação apontada acima se observa que é antiga a preocupação dos órgãos governamentais em dotar a cidade de Florianópolis dos sistemas de água e esgoto. Além disso, evidencia-se que é premente a preocupação com a higienização da Capital do Estado e que a concretização dessas realizações é importantíssima para a salubridade e saneamento da cidade.

Em 1911, no Governo de Vidal Ramos, foi contratado o engenheiro Luis José Costa para orçar, projetar e coordenar a construção do sistema de esgotos da Capital. As obras de execução do projeto foram paralisadas em 1913, em decorrência da primeira grande guerra, pois a maior parte do material provinha da Inglaterra. Assim, a obra seria inaugurada somente no Governo do Coronel Felipe Schmidt, em 7 de setembro de 1916.<sup>89</sup> De acordo com o relatório apresentado ao governador Felipe Schmidt, no dia 1.º de julho de 1916:

*Até 30 de Abril existiam promptos 30.121 metros de collectores e emissores, faltando apenas na 3.ª secção a linha de recalque e o emissor de ferro na extensão total de 620 metros, cujo material já se acha a bordo dum navio em descarga no nosso porto.*

*“...” 3.831 metros [...] constituem a rede de canalisação dos esgotos da cidade.*<sup>90</sup>

<sup>87</sup> **O Dia**. Florianópolis, 26 nov. 1910, p. 1, apud, GERBER, Diana Mara. Op. cit., p. 34.

<sup>88</sup> RICHARD, Gustavo. Governador do Estado. **MENSAGEM lida na 2.ª Sessão da 7.ª Legislatura do Congresso Representativo**. Florianópolis, 2 ago. 1908, p. 9 e 10.

<sup>89</sup> **O Dia**. Florianópolis, 26 nov. 1910, p. 1, apud, GERBER, Diana Mara. Op. cit., p. 34.

<sup>90</sup> ADUCCI, Fulvio. Secretario Geral dos Negócios do Estado. **Relatorio**. Apresentado ao Dr. Felipe Schmidt (Governador do Estado) em 1.º jul. 1916. Ver Anexos n.ºs 04, 05, 06 e 07.

A Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado, em 24 de julho de 1913, pelo governador Vidal José de Oliveira Ramos, descreve o sistema de esgotos da capital catarinense:

*A rede de exgottos, em construção, é do systema 'separado', collectando, por isso, sómente as aguas servidas e cloacaes, com exclusão absoluta das aguas da chuva e de outras que não provenham do abastecimento da agua da cidade, ou das nascentes captadas para a servidão de algumas propriedades, já anteriormente abastecidas.*

*A rede foi projectada em tres secções, duas conjunctas e uma distincta, reunindo-se as tres em um mesmo local para o tratamento do respectivo effluente.*

*Os collectores serão, conforme o caso, em galeria de tijolos, tubos de cimento, [...] tubos de ferro e tubos ceramicos dos fabricantes Doulton, de Londres.*

*A primeira seccão recebe o effluente de quasi a totalidade da cidade, transportando-o pela gravidade directamente ao mar, atravez dos tanques de depuração biologica; a segunda e terceira seccões collectam apenas a parte da cidade que orla a sua extensa praia, e algumas ruas das proximidades.*

*A primeira seccão tem o seu collector principal com o comprimento de 5.630 metros, atravessando (na rua Camboriú) um corte de 8 metros de profundidade, um outro em rocha viva com 4 metros de profundidade, um outro não tão profundo na Rita Maria [...] e finalmente, um tunel em rocha viva, embocado por dous longos cortes profundos de 6 a 7 metros.*

*A segunda seccão terá a construção de seus collector principal em luta continua coma agua a exgottar, com a vaza e com a areia fluente.*

*Na terceira seccão é necessário vencer as rochas do costão da Praia de Fôra e a grande profundidade do collector principal, em valia de areia fluente e grande exgottamento.<sup>91</sup>*

A reportagem do jornal O Estado, de 29 de outubro de 1916, enfatiza a implementação do sistema de esgotos sanitários da cidade de Florianópolis nas seguintes palavras:

*Terminaram hontem, à tarde, os serviços da rêde de exgottos desta capital. Esta obra, de capital importancia para o saneamento da nossa 'urbs', foi iniciada ainda no governo do sr. coronel Vidal Ramos, ficando depois, por largo tempo, paralysadas pela deficiencia de verba que o Estado podia dispor na occasião.*

*Hoje podemos afirmar que possuimos um serviço de exgottos, que satisfaz plenamente as necessidades da cidade.<sup>92</sup>*

Florianópolis obteve, portanto, em 1916, um sistema de tratamento de esgoto.<sup>93</sup> As manifestações que objetivavam a remodelação da cidade envolveram demolições de habitações consideradas insalubres, construção de edificios públicos, ajardinamento de praças, instalação das primeiras redes de energia elétrica e esgotos. Várias tentativas de melhoramento do aspecto urbano de Florianópolis foram, assim, implementadas com o objetivo de conferir à cidade um aspecto moderno e civilizado.<sup>94</sup> Realizados estes

<sup>91</sup> RAMOS, Vidal. Governador. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 24 jul. 1913, p. 78-81. Ver Anexo n. 05 – *Mapa: Cidade de Florianópolis – Rede de Esgoto Implantada até julho de 1913*, p. 170.

<sup>92</sup> A rêde de exgottos. **O Estado**, Florianópolis, 29 out. 1916, p. 1.

<sup>93</sup> Ver Anexo n. 07 - *Evolução dos serviços de água e esgotos em Florianópolis – 1916-1960*, p. 172.

<sup>94</sup> As tentativas de modernização da cidade através da implementação de obras de saneamento serão discutidas com maior intensidade nos itens *A Avenida do Saneamento e Mutações Urbanas em uma Cidade Insular (1920-1960)* que enfocam, respectivamente, a Avenida Hercílio Luz (1919-1922) e a ponte (1922-1926) como projetos modernizadores do centro da cidade de Florianópolis.

melhoramentos, reuniu Florianópolis “*todas as condições higienicas inherentes a uma cidade moderna, tornando-se uma das Capitaes mais salubres e apraziveis do Brazil*”.<sup>95</sup>

De acordo com Hermetes Reis de Araújo:

*As manifestações em torno da remodelação da cidade e também, de seus habitantes, envolveram aspectos bastante amplos como demolições de habitações na época julgadas insalubres, construções de edifícios públicos, abertura e pavimentação de ruas e avenidas, ajardinamento de praças e, também, além de outras obras e serviços públicos, a instalação das primeiras redes de água encanada, energia elétrica e esgotos.*

*Além disso, as questões relativas a esses aspectos fizeram parte neste período, não só dos discursos e medidas das autoridades (governadores, inspetores de higiene, chefes de polícia, superintendentes municipais) e dos médicos, mas estiveram presentes de forma insistente na prática de outros personagens da vida da cidade: cronistas percorrendo em jornais e revistas sobre situações e hábitos por ele considerados carentes de urbanidade nos jardins, nos bondes [...], nas ruas etc., e ainda, moradores denunciando e reclamando a intervenção das autoridades para por fim à presença de animais soltos nas ruas, à sujeira em alguns locais da cidade, aos mendigos [...] e à displicência de ‘mulheres de vida decaída’ que também vagam em alguns bairros e na zona central.<sup>96</sup>*

Analisando artigos de jornais e revistas e documentos oficiais da época, observa-se que estes escritos envolvem discursos muitas vezes de inspiração dramática que perpetuam práticas civilizadoras com o objetivo de fomentar a melhoria do saneamento geral da cidade e as formas de promover a sua manutenção, a fim de atender aos interesses dos estratos privilegiados da sociedade florianopolitana.

A implementação do sistema de abastecimento de água, em 1910, e de esgotos, em 1916, melhorou consideravelmente o aspecto sanitário da cidade de Florianópolis, haja vista, não existir, até então, nenhuma obra de saneamento que realmente solucionasse o problema de distribuição de água e de tratamento de esgotos.<sup>97</sup> Entretanto, em 1920, era precário o abastecimento de água de Florianópolis. De acordo com o Relatório da Secretaria da Fazenda, Viação e Obras Públicas e Agricultura:

*Apezar da insufficiencia dos nossos mananciaes em relação aos progressos que a nossa Capital tem experimentado neste últimos annos [...] com a ampliação de seu perimetro [...] não tivemos durante este anno na estação calmosa falta d’água. Actualmente devido a estação estiosa que estamos atravessando, fomos obrigados a fazer a distribuição de agua por periodos. Primeiro periodo sendo das 6 horas às 12, e o segundo das 14 ás 18.*

*Quando as condições dos nossos mananciaes são regulares, a distribuição de agua por habitante attinge a cifra de 95 litros; quantidade esta que deixa muito a desejar, principalmente n’um paiz tropical como o nosso Brasil.<sup>98</sup>*

<sup>95</sup> RICHARD, Gustavo. **MENSAGEM lida na 1.ª Sessão Ordinária da 8ª Legislatura do Congresso Representativo em 17 de Setembro de 1910.** Op. cit.

<sup>96</sup> ARAÚJO, Hermes Reis de. **A invenção do litoral: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na primeira república.** São Paulo: PUC, 1989. Dissertação (Mestrado em História), p. 16 e 17.

<sup>97</sup> Ver Anexo n. 07 - *Evolução dos serviços de água e esgotos em Florianópolis – 1916-1960*, p. 172.

<sup>98</sup> Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Publicas e Agricultura. **Relatório 1919.** Florianópolis, 1 maio 1920, p. 312 e 313.

Analisando a citação anteriormente apontada, constata-se a precariedade no abastecimento de água à população. Assim, em 1922, é inaugurada a adutora do rio Tavares.<sup>99</sup> O Relatório da Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura, de 1920, salienta a importância da implementação desse novo sistema:

*Uma vez feita esta captação poderemos fornecer em qualquer estação a media de 200 litros por habitante e em caso de haver necessidade de augmentar esta distribuição, resta-nos ainda a faculdade de amplial-a de maneira mais eficiente construindo-se mais um reservatório na cidade.*

*Em uma cidade como Florianópolis, que não possui chafarizes, [...] que não irriga suas ruas nem as lava, um coefferiente de 200 litros por habitante, satisfaz todas as condições hygienicas.*

*"..." este serviço [...] além de ser uma justa aspiração da população de Florianópolis, constitue sob o ponto de vista sanitário o mais importante melhoramento que o Governo [...] do Exmo. Dr. Hercilio Pedro da Luz acaba de realizar para a nossa Capital.<sup>100</sup>*

Apesar da inauguração desse sistema, é evidente a escassez de água em 1927, pois o Relatório da Directoria de Obras Públicas atesta, neste ano, a necessidade da implementação de uma nova rede de abastecimento de água, na Cachoeira dos Pilões:

*Entre os problemas que dependem de solução do actual Governo deve figurar, um primeiro plano, o que se relaciona com o fornecimento d' água á nossa capital, porque ele está intimamente ligado ao estado sanitário da cidade e, por consequência, a saude de seus habitantes. O Governo não deve vacillar sobre a realização d'esta obra, que não permite mais demora [...] por que sem agua sufficiente e boa, não ha serviço de saneamento que possa ser executado.*

*"..." esta Repartição continua a fazer os estudos indispensaveis à elaboração do projecto do novo reforço, captando as aguas da cachoeira dos Pilões que, devido á falta de pessoal, ainda não poude ser concluido.*

*Calculada a população em 20.000 almas e tomada a quota, per capta, de 200 litros, base aconselhada por engenheiros especialistas em obras de saneamento para cidades que tenham attingido o gráo de desenvolvimento da nossa, será necessário o volume total de 4.000.000 de litros em 24 horas para o seu abastecimento.*

*Mas uma obra deste vulto [...] deve ser feita tendo em vista ao desenvolvimento da cidade, afim de que ella possa attender ao consumo d'uma população nunca inferior a 40.000 almas, portanto, igual ao dobro da actual.*

*"..." a construcção da nova captação da cochoeira dos Pilões, o único manancial situado nos arredores da cidade que, pela sua colocação, volume e qualidade da agua, solucionará, por [fin] gos annos, o complexo problema de abastecimento d'água.<sup>101</sup>*

Esta opinião é partilhada pelo governador de Santa Catarina, Adolpho Konder, na Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado, em 22 de julho de 1927:

*Ligada ao problema sanitário está o do abastecimento de água á Capital, cujos mananciaes se vão revelando insuficientes para acudir ás necessidades da população urbana.*

<sup>99</sup> RAMOS, Átila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense...** op. cit., p. 25.

<sup>100</sup> Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura. **Relatório 1919...** op. cit., p. 312 e 313.

<sup>101</sup> Directoria de Obras Públicas. **Relatório 1927.** Florianópolis, 1927, p. 8-11.

*Assim é que, nos primeiros dias da minha administração, determinei á repartição competente que examinasse novos mananciaes fóra da Ilha, pois aqui se verificou a precariedade dos existentes.*

*Dos estudos que se procedeu ficou resolvido a preferênciã da captação das aguas nascentes na serra do Taboleiro, conhecidas pelo nome de Cachoeira dos Pilões, cujo volume está calculado em 69.120.000 litros por 24 horas, ou sejam 800 litros por segundo, quantidade mais que sufficiente ás exigencias do consumo.<sup>102</sup>*

A Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado pelo governador Adolpho Konder, em 29 de julho de 1928, também salienta a necessidade da implementação de um novo sistema de captação de água e descreve como o líquido deveria atingir a Ilha de Santa Catarina:

*A represa de captação póde ser construída entre as altitudes de 150 a 240 metros, sufficiente, portanto, para a conducção, por gravidade, do volume necessario d'agua, o qual aproveitada toda a vasão do curso, não será inferior a oitocentos litros por segundo.*

*Estando o local onde se pretende levantar a represa a 28, 86 metros da caixa de distribuição torna-se necessaria a construcção de uma linha adductora que tenha a mesma extensão, e, no minimo doze pollegadas de diametro, para a conducção diaria de uma quantidade de agua de aproximadamente 10.000.000 litros. Este volume foi calculado, tendo em vista o augmento da população actual, estimada em 20.000 almas "...".*

*A realização de tal melhoramento irá permittir o fornecimento de agua ás localidades que forem atravessadas pela linha aductôra, contribuindo assim para que o onus exigido pela construcção da obra seja compartilhado pelos municipios de Palhoça, São José e até mesmo Biguaçu.*

*Urge, como medida de precaução e afim de evitar-se o desperdicio de agua, que se substitua o antiquado processo de fornecimento por meio de penna d'agua, pelo emprego de hydrometros, cujas vantagens, como reguladores, não deixam mais duvidas, resolvendo de modo economico e higienico a distribuição do liquido".<sup>103</sup>*

As reivindicações das autoridades para a construção de um novo sistema de abastecimento de água na cachoeira dos Pilões, foram concretizadas somente em 1950, quando inaugurou-se a primeira adutora. De acordo com o senhor José Pedro Hostmann,<sup>104</sup> 74 anos, esta adutora “começou a ser construída em fevereiro de 1947, e, em dois anos e meio, aproximadamente, a adutora ficou pronta. Sua inauguração foi em 1950. O projeto dela foi elaborado no governo de Nereu Ramos. Começou a ser construída no governo de Udo Decke e terminou no governo de Aderbal Ramos da Silva”.<sup>105</sup> Segundo Átila Alcides

<sup>102</sup> KONDER, Adolpho. Governador do Estado de Santa Catharina. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 22 jul. 1927, p. 89 e 90.

<sup>103</sup> KONDER, Adolpho. Presidente do Estado de Santa Catharina. **Mensagem apresentada á Assembléia Legislativa**. Florianópolis, 29 jul. 1928, p. 85-87.

<sup>104</sup> O senhor José Pedro Hostmann trabalhou como operário e auxiliar técnico no período de 1947 a 2001. Ele trabalhou para as companhias DOP (Diretoria de Obras Públicas), DAE (Departamento de Água e Esgoto) e CASAN (Companhia Catarinense de Água e Saneamento), e se aposentou no dia 1.º de abril de 2001.

<sup>105</sup> HOSTMANN, José Pedro (Seu Zezeca). **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa e Paulo Ricardo Caminha (engenheiro mecânico – CASAN)**. Florianópolis, 01 maio 2002. A idade dos entrevistados se refere à que possuíam na ocasião da entrevista. Átila Alcides Ramos, autor referenciado nesta pesquisa, menciona que a inauguração da primeira adutora dos Pilões ocorreu no ano de 1946. Infere-se que este aspecto está relacionado ao término da elaboração do projeto de construção da adutora dos Pilões, ocorrido no governo de Nereu Ramos (1935/1937 – 1937/1945), como mencionado acima.

Ramos, o abastecimento de água se realiza através do canal de “1.750 metros [...] de alvenaria [...] e 26.840 metros [de] tubos de ferro fundido de 18 polegadas. Esta adutora transporta água do Rio Vargem do Braço e atende em seu trajeto a Santo Amaro, Palhoça, São José e Florianópolis”.<sup>106</sup> Esta medida solucionou, em grande parte, o abastecimento de água da cidade de Florianópolis até a década de 60, quando inaugurou-se a segunda adutora dos Pilões, em 1964.<sup>107</sup> De acordo com o mesmo autor, do ano de 1946:

“...” até 1968 seriam construídos cinco reservatórios, totalizando 7.700.000 litros, além da construção das redes de distribuição de Palhoça e São José.

“...” em 1963 é iniciada a construção da Segunda adutora dos Pilões, em Santo Amaro da Imperatriz “...”. A adutora apresentava, no total, uma extensão de 30 quilômetros, com diâmetro de 500 mm e vazão máxima de 0.400 m<sup>3</sup>/s.<sup>108</sup>

É interessante observar que a ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926, foi projetada para acondicionar uma “canalização d’água, com uma carga de 650 kg, por metro corrente”.<sup>109</sup> Todavia, apenas na década de 50 foi instalada a referida canalização com a inauguração da primeira adutora dos Pilões.<sup>110</sup> (fig. 10). Se afirma, portanto, que a ponte desempenhou papel importante no abastecimento de água da cidade de Florianópolis e contribuiu consideravelmente para a melhoria do aspecto sanitário da capital catarinense.<sup>111</sup> Conforme o artigo do jornal O Estado de 01 outubro de 1982:

*Segundo o Governo do Estado, a CELESC, a CASAN e a TELESC, ainda estão providenciando a transferência de seus cabos e adutoras da Hercílio Luz para a Colombo Salles.*

*Uma adutora continua operando normalmente pela Hercílio Luz, que abastece parte do centro.*

*Quanto à transferência das adutoras para a Colombo Salles, uma já foi realizada em 1978, com 500 mm, e que vai dar no reservatório principal da cidade. A adutora que continua sobre a Hercílio Luz, começou a ser projetada sua transferência quando houve a interdição. Projeto pronto, teve prazo de 90 dias para licitação, mas agora todo o material já está adquirido “...”. São 1.920 metros de 600 mm de ferro fundido, 60 metros de 400 mm e 806 m de 500 mm de diâmetro, mais 42 m de 200 mm. No total, sobre a Hercílio Luz, a capacidade é de 200 litros por segundo “...”.<sup>112</sup>*

<sup>106</sup> RAMOS, Átala. **O Saneamento em Dois Tempos: Desterro e Florianópolis...** op. cit., p. 9.

<sup>107</sup> RAMOS, Átala Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense...** op. cit., p. 26.

<sup>108</sup> RAMOS, Átala. **Saneamento Básico Catarinense.** Florianópolis: IOESC, 1991, p. 56-58.

<sup>109</sup> PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório.** Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello Rio de Janeiro, 23 abr. 1926.

<sup>110</sup> HOSTMANN, José Pedro. (Seu Zezeca). **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa e Paulo Ricardo Caminha (engenheiro mecânico – CASAN)...** op. cit.

<sup>111</sup> Este assunto será estudado com maior ênfase no item *Mutações Urbanas em uma Cidade Insular (1920-1960)*, pois analisar-se-á as transformações urbanas engendradas pela ponte Hercílio Luz no centro da cidade de Florianópolis.

<sup>112</sup> Família evacuadas; redes de água e luz transferidas. **O Estado**, Florianópolis, 01 out. 1982, p. 6. De acordo com o senhor José Pedro Hostmann, atualmente “*não passa mais água [na ponte Hercílio Luz]. Com a inauguração da ponte Colombo Salles [1975], foi construída uma adutora de 500 mm. Nesta época funcionava na ponte Hercílio Luz uma única adutora de 450 mm, que foi desativada em 1983 e retirada entre aos anos de 1984 e 1985.*” HOSTMANN, José Pedro. (Seu Zezeca). **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa e Paulo Ricardo Caminha (engenheiro mecânico – CASAN)...** op. cit.



figura 10 – A primeira adutora dos Pilões passa pela ponte Hercílio Luz. Fonte: RAMOS, Átila. **O Saneamento em Dois Tempos: Desterro e Florianópolis.** Florianópolis: ARTGRAF, 1984.

Explanadas essas considerações, é importante abordarmos algumas questões sobre as principais doenças que atingiram a cidade de Florianópolis no século XIX.<sup>113</sup>

Em meados do século XIX, não se conheciam os micróbios, não existiam antibióticos, e as medidas de higiene eram mínimas. Conforme Oswaldo Rodrigues Cabral:

*A ciência [...] não conhecia ainda, infelizmente, os agentes específicos dos males, os portadores de germes, as maneiras de se processar o contágio direto ou a transmissão por agentes hospedeiros intermediários.*

*Estava-se ainda na época dos miasmas, dos gases maléficos, das emanções dos paúes, tidos [...] como causas predisponentes [...] das epidemias que reinaram, dos surtos de malina às grandes devastações da febre amarela e do cólera asiático.*

*A causa das doenças estava nos ares, deles é que vinham os males, eram eles os responsáveis pelas epidemias “...”<sup>114</sup>*

A carência de saneamento básico em Desterro ocorria, como vimos, em todos os aspectos: abastecimento de água, escoamento das águas servidas, depósito de lixo em local apropriado. A precariedade no asseio doméstico, urbano e corporal, acrescida à crença de que a doença *estava no ar*, sujeitaram a população local a todo tipo de epidemias que assolaram os principais centros urbanos do país: varíola, febre amarela, tuberculose, cólera.<sup>115</sup>

O Rio de Janeiro foi, no final do século XIX, a capital política e cultural e principal centro econômico do país. Nesta época, a insalubridade da cidade e as epidemias

<sup>113</sup> O tratamento das doenças nas décadas de 10 e 20 do século passado é discutido no item intitulado *A Avenida do Saneamento*, que enfoca a avenida Hercílio Luz como projeto saneador do centro da cidade de Florianópolis.

<sup>114</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Medicina, Médicos e Charlatães do Passado.** Florianópolis: Departamento Estadual de Geografia e Estatística (IBGE), publicação n. 25, 1942, p. 95.

<sup>115</sup> Idem, *ibidem*, p. 97.

encontravam-se entre os maiores problemas a serem solucionados. Essas questões deixaram, progressivamente, de representar apenas preocupações médico-sanitaristas e transformaram-se em justificativas para a reordenação do espaço urbano. Os projetos para remodelar e embelezar a cidade enfocavam o combate às doenças e à insalubridade.<sup>116</sup> Para concretizar esses objetivos, iniciaram-se campanhas de combate às epidemias e da vacinação em massa, comandadas pelo médico-sanitarista Oswaldo Cruz. Neste contexto, em 1904, foi aprovada no Congresso uma lei decretando a vacinação obrigatória, contra a varíola, de todos os brasileiros com mais de seis meses de idade.<sup>117</sup> A obrigatoriedade da vacinação e a perspectiva de invasão das casas por funcionários da saúde pública, aliada ao descontentamento ocasionado pelas reformas da cidade, provocaram reações da população que culminaram na *Revolta da Vacina*. No dia 10 de novembro de 1904, começaram os primeiros distúrbios, que se alastraram rapidamente pela cidade. No dia 13, a revolta assumiu grandes proporções, com milhares de pessoas ocupando as ruas do Rio de Janeiro. O governo reprimiu violentamente as manifestações com o emprego do aparato policial e militar.<sup>118</sup> A reação popular às medidas de prevenção às doenças e epidemias evidencia que a população, em sua maioria, estava alheia aos objetivos das campanhas de vacinação obrigatória. Configura-se, desta forma, um descompasso entre as ações governamentais e os anseios populares.

A população da cidade de Desterro, como vimos, esteve sujeita a todas as epidemias que assolaram os principais centros urbanos do país, desde meados do século XIX, até as primeiras décadas do século XX. O péssimo estado sanitário da capital catarinense facilitou sobremaneira epidemias de varíola, tuberculose e cólera. Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral:

*Destêrro foi, mesmo tendo em conta a época, e como tôdas as outras cidades [...] uma cidade suja, em que as condições sanitárias foram as mais desfavoráveis possíveis, cidade que só por milagre teria escapado à visita nefasta de todos esses males epidêmicos. Infelizmente não escapou e teve que pagar pesadíssima contribuição em vidas e sofrimentos, quasi que anualmente, quando não a um, muitas vezes a dois surtos diversos.*<sup>119</sup>

Conforme artigo do jornal Diário Catarinense, de 1996:

*Segundo o médico João Ribeiro de Almeida, a capital catarinense na segunda metade do século 19 só era habitável graças a três insólitos aliados: 'no centro da cidade, os cães e o vento sul; nos arredores os urubus'.*

<sup>116</sup> A cidade do Rio de Janeiro, antes das reformas urbanas empreendidas pela ação governamental do prefeito Pereira Passos (1902-1904), era uma cidade cujo traçado colonial ainda permanecia, com ruas estreitas e sistema de saneamento deficiente. Ver, deste capítulo, o item *A Avenida do Saneamento*, p. 54 e 55.

<sup>117</sup> MORAES, José Geraldo Vinci de. **Cidade e cultura urbana na Primeira República**. São Paulo: Atual, 1994, p. 61.

<sup>118</sup> Idem, ibidem, p. 61 e 62.

<sup>119</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Medicina, Médicos e Charlatães...** op. cit., p. 90.

*A questão sanitária do espaço urbano vinha preocupando as autoridades já há algum tempo. Em 1854 o presidente da Província, João José Coutinho, havia proclamado a capital catarinense 'totalmente imprópria para a habitação humana'. As medidas a serem tomadas tinham como suporte ideológico o discurso médico-higienista, cujos porta-vozes não eram apenas os profissionais da medicina, mas também engenheiros, intelectuais, jornais e agentes econômicos ligados à vida urbana. Ao ter início a segunda metade do século 19, os problemas de salubridade exigiam urgente solução como evidenciavam os surtos periódicos de epidemias.<sup>120</sup>*

Dentre as doenças que mais freqüentemente assolaram a cidade de Desterro está a *varíola*. A primeira epidemia que se tem notícia ocorreu, em 1775, vitimando, sobretudo, escravos, haja vista as péssimas condições de vida que favoreciam o contágio.<sup>121</sup> Desta data em diante, a varíola, ou *bexiga* freqüentou a cidade quase anualmente. Com a implantação do primeiro *Instituto Vacínico* no Rio de Janeiro, em 1811, a doença pôde ser controlada, mas, ainda vitimaria muitas pessoas em Desterro.<sup>122</sup>

Somente em 1830, foi regularizada a vacinação anti-varíola. Todavia, pessoas da mais elevada condição social adquiriram a doença em casa ou nos locais de trabalho, nas festas, nas relações sociais. Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral:

*Tornaram-se freqüentes [os] surtos agudos, atacando às vezes toda a cidade, doutras, um dos bairros, principalmente as zonas mais sujas dela, a Fonte Grande, com suas casinhas, a Toca, com seus ranchos de pescadores, a Figueira, com os seus antros de suburra provinciana.<sup>123</sup>*

Analisando a citação acima, verifica-se que os bairros mais pobres e insalubres eram propícios à propagação da doença, e que necessitavam de intervenções governamentais eficazes com o objetivo de organizar programas de prevenção e vacinação coletiva.

Com relação à *febre amarela*, as primeiras incursões da doença em território catarinense datam do início da segunda metade do século XIX. Em 1853, um grande surto atingiu a cidade de Desterro. A doença *desembarcou* com a tripulação do navio alemão *Charles Ross* em viagem de Paranaguá para Montevidéu.<sup>124</sup> No ancoradouro existente nas proximidades da ilha dos Ratores, na qual existia um *lazareto*,<sup>125</sup> ancorou o navio procedendo-se a transferência de todos os doentes para a referida ilha, na qual cinco deles faleceram.<sup>126</sup> A cidade de Desterro não foi atingida ferozmente pela doença. Contudo, em poucos meses começaram a surgir os casos febris, acompanhados dos

<sup>120</sup> VICENZI, Celso; RESENDE, Dorva; PEIXOTO, Eloy Gallotti. et. all. 'Cães, urubus e o vento sul'. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 18 mar. 1996. As doenças e a saúde, n. 18, p. 6.

<sup>121</sup> \_\_\_\_\_. A morte pelas epidemias. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 18 mar. 1996. As doenças e a saúde, n. 18, p. 9.

<sup>122</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 9.

<sup>123</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Medicina, Médicos e Charlatães...* op. cit., p. 72.

<sup>124</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 130.

<sup>125</sup> Denominação do todo o estabelecimento destinado ao tratamento de doenças infecciosas.

<sup>126</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Medicina, Médicos e Charlatães...* op. cit., p. 130.

terríveis sintomas: a *iterícia* e o *vômito negro*. O pavor tomou conta da população e as autoridades puseram em prática as tradicionais medidas de limpeza dos logradouros públicos e quintais, “os barris de alcatrão foram sendo queimados às esquinas, para afugentar os miasmas, [e] enchiam-se os templos de povo, que, em preces angustiosas implorava do Céu auxílio contra a ‘peste’ que invadia tôda a cidade”.<sup>127</sup> Desta forma, o Relatório apresentado à Assembleia Provincial de Santa Catarina pelo presidente João José Coutinho em 1854 registra que:

*A febre Amarela desenvolveu-se com força de fins de Março a Julho do anno passado nesta Capital. Atacou a mais da metade de sua população, e affectou de preferencia o lado sul; accommetteu indistinctamente a ricos e pobres, habitantes de logares baixos e altos, de pantanosos ou seccos, aos de beira-mar, aos dos centros e bem ventilados. Extrangeiros e Nacioanes; dobrava de intensidade sempre que o tempo esfriava. Faleceram 66 Brasileiros, 11 Extrangeiros e 10 Escravos. Fora da Capital, se os houveram foram rarissimos os casos. Muito atrasada ainda se acha a vaccinação na Provincia, devido esse atraso em grande parte á falta que sente a Provincia de Facultativos, ao descuido dos chefes de familia, e ás distancias em que residem das povoações onde moram os encarregados da vacinação.*<sup>128</sup>

De todas as doenças que atingiram a cidade de Desterro a partir de meados do século XIX, o *cólera* foi o mais temido e que mais baixas causou na população da capital catarinense. Referenciando, novamente, Oswaldo Rodrigues Cabral:

*O mêdo que ele despertava, pela violência com que atingia as populações de outras terras, chegou aqui, mais ou menos, vinte anos antes dêle... Mêdo só de ouvir falar da sua existência, na Asia, na Europa e na América.*  
“...” os temôres não eram demasiados porque, quando de fato veio, em 1855, foi de justificá-los e até muito mais... Porque, tôdas as medidas para detê-lo foram inóquas, tôdas as providências para combatê-lo, ineficazes.  
*Nesse ano, em julho, a epidemia desceu do nordeste para a Côte e o alarme aqui foi grande, pois as notícias a respeito do número de vítimas que ele fazia eram suficientes para criar o ambiente de apreensão que criou.*<sup>129</sup>

O Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catarina, pelo presidente Francisco José da Rocha, em 1888, salienta novamente o temor causado pelo *cólera* e as medidas de prevenção da doença:

*Tem sido satisfactorio o estado sanitario tanto na Capital como em toda a Provincia”...”. Fômos, porém, alarmados com a temível ameaça da invasão do cholera morbus, que açoitou cruelmente vários paizes da Europa e da América Meridional “...”.*  
*Está provado que o melhor preventivo para as moléstias epidemicas, depois do isolamento, consiste no mais escrupuloso asseio e fiel observância ás leis da hygiene. Por isso, á prohibição terminante de entrada, nos portos da Provincia, de navios de procedencias italianas, platinas e chilenas, justamente ordenadas pelo Governo Imperial, correspondi [...] dando as providencias exigidas pelas circunstancias.*<sup>130</sup>

<sup>127</sup> Idem, *ibidem*, p. 131.

<sup>128</sup> COUTINHO, João José. **Relatório**. Apresentado à Assembleia Provincial de Santa Catharina. Desterro, 19 abr. 1854.

<sup>129</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro: Notícia I...** op. cit. p. 497 e 498.

<sup>130</sup> ROCHA, Francisco José da. **Relatório apresentado á Assembléa Provincial de Santa Catharina...** op. cit., p. 109.

As muitas epidemias que abateram-se sobre Nossa Senhora do Desterro, desde a sua fundação, no século XVII, dizimaram pobres e ricos, sem distinção, razão suficiente para que as autoridades ficassem permanentemente preocupadas. As condições de higiene em meados do século XIX eram precárias: a água era péssima, as epidemias de varíola, febre amarela e cólera, acarretaram elevados índices de mortalidade, verificados também em Santa Catarina e no Brasil. Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral, o cólera foi “*um transe difícil, mas, pensando bem, à vista do que se verificou no resto do país, o tributo pago pela cidade de Desterro foi talvez o mais reduzido de quantos cobrou êle em tôda a nação, pois o desfalque foi, no cômputo geral, de 200 mil vidas*”.<sup>131</sup>

Analisando a discussão relacionada às epidemias é importante salientar que o enfoque médico-higienista conferido às doenças e ao estado sanitário da capital catarinense no final do século XIX, refletia os anseios das elites locais em promover um amplo reajustamento social da população. Desta forma, de acordo com Hermetes Reis de Araújo:

*Os movimentos e as forças políticas manifestados neste processo devem ser analisados [...] como efeitos provenientes das várias problematizações emergenciais junto às novas práticas que passaram a constituir a sociedade local. Mesmo com o seu pequeno crescimento, a capital catarinense apresentou neste período uma crescente diferenciação social, advinda principalmente do comércio [...] de suas funções como sede administrativa e por uma camada de funcionários do Estado, bacharéis, profissionais autônomos, comerciantes, pequenos proprietários, que passaram a gravitar em torno das novas elites que assumiram o controle do aparelho de Estado em Santa Catarina.*

*Assim, estes setores que formavam as elites florianópolis passavam a enquadrar sob uma nova racionalidade aquilo que consideravam uma ameaça latente aos seus ideais de progresso e de modernidade: o grande número de habitantes que constituíam os segmentos pobres da população e que não se ajustavam facilmente às normas que a burguesia local pretendia impor ao espaço urbano da cidade, pelo menos no que se refere às suas áreas centrais.*<sup>132</sup>

Um dos elementos que se revelaram estratégicos nestas tentativas de reforma social foram as políticas de saneamento que se produziram neste período em Florianópolis. Através delas ativaram-se as concepções e os valores de um cientificismo médico-higienista que pôs em funcionamento práticas e discursos que formaram uma imagem desqualificadora da população da Ilha e do litoral catarinense, os quais eram, em grande parte, descendentes de imigrantes açorianos ali chegados em meados do século XVIII. Desta forma, os habitantes que compunham os segmentos despossuídos da população da cidade se tornaram alvo de um diversificado e amplo investimento de controle que produziu uma imagem de indolência, atraso, incapacidade, doença; características que,

<sup>131</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1...* op. cit., p. 502.

<sup>132</sup> ARAÚJO, Hermes Reis de. *A invenção do litoral...* op. cit., p. 12 e 13.

segundo os diversos matizes do ímpeto reformista que se abateu sobre a cidade, no final do século XIX e início do século XX, seriam inerentes a esta população que não pertencia aos segmentos constituídos pelas elites e pela burguesia cidadina de Florianópolis.<sup>133</sup>

De maneira análoga, verificar-se-á este processo na construção da Avenida e da Ponte Hercílio Luz. A construção da primeira, inaugurada em 1922, implicou na eliminação de muitas edificações consideradas insalubres: *os cortiços*; e, paralelamente, na *retirada* dos segmentos mais desfavorecidos do centro da cidade. Da mesma maneira, a ponte Hercílio Luz, construída entre 1922 e 1926, implicou na retirada do antigo cemitério municipal,<sup>134</sup> e, conseqüentemente, na higienização e valorização de regiões da cidade anteriormente desprestigiadas. Além disso, implicou num processo de renovação arquitetônica das ruas Conselheiro Mafra e Felipe Schmidt que, a partir de 1926, se converteram nas vias preferenciais de escoamento do tráfego motorizado<sup>135</sup> rumo ao centro da cidade. Estas ruas sofreram, portanto, um processo de modernização edílica que afastou a velha aparência colonial que as caracterizava desde o final do século XVIII e início do século seguinte.<sup>136</sup>

### ***Transportes Urbanos: Cavalos e Bondes***

Neste item, analisar-se-á o processo inicial de calçamento das vias públicas e os incipientes meios de transporte da cidade de Desterro até a década de 20.<sup>137</sup> As primeiras ruas da capital catarinense são sistematicamente estudadas por Oswaldo Rodrigues Cabral. De acordo com este autor:

*É bem possível que o primeiro caminho, a não ser, evidentemente, as que marginavam a praia, 'tivesse sido o caminho que vai para a fonte', como era conhecida nos começos, a rua depois chamada do Vigário, atual Fernando Machado "...".  
A fonte ficava do outro lado (junto a atual Avenida Mauro Ramos), em terreno hoje ocupado pelo Instituto Estadual de Educação, fazendo então parte do Campo de Manejo "...".<sup>138</sup>*

Antes de 1816, nenhuma das ruas de Desterro era calçada. Apenas colocavam-se pedras irregulares próximas às casas para evitar que as águas das chuvas abrissem valetas

<sup>133</sup> Idem, *ibidem*, p. 13.

<sup>134</sup> Inaugurado em 1840, e se localizava na ponta mais ocidental da Ilha. Ver figura n. 19, p. 69.

<sup>135</sup> Especialmente tráfego de veículos leves (automóveis comuns).

<sup>136</sup> As transformações urbanas engendradas pela Avenida Hercílio Luz e pela ponte serão analisadas com maior profundidade neste capítulo, respectivamente nos itens *A Avenida do Saneamento e Mutações Urbanas em uma Cidade Insular (1920-1960)*.

<sup>137</sup> Ver *Introdução*.

<sup>138</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1...* op. cit., p. 119.

em torno das mesmas. Neste ano, o Governador Luís Maurício da Silveira determinou que se iniciasse o calçamento da subida do atual Hospital de Caridade “*desde o princípio*”.<sup>139</sup>

Para impedir a lama que se formava nas ruas em dias chuvosos processou-se, em 1830, o aterro das ruas centrais, empregando-se presos militares, mas, “*infelizmente, os trabalhos foram suspensos no ano seguinte por terem sido recolhidos os trabalhadores*”.<sup>140</sup>

O processo de calçamento das vias públicas começara. Em 1831:

*A municipalidade [...] impunha aos moradores a obrigação de limitarem os seus terrenos por uma cerca de pau, concedendo-lhe o prazo de seis meses [...] para que regularizassem [...] a testada dos prédios urbanos, incubindo-se o poder público, pelo seu Fiscal, de dar o nível e a largura do calçamento.*

*Posteriormente ficou estabelecida a largura das calçadas em 6 palmos e o nível seria o da rua [...] disposições que duraram até 1844, quando a obrigação do calçamento passou a ser contada pelo terço da largura da rua, em tôda a extensão da testada “...”*<sup>141</sup>

As ruas, apesar das medidas apontadas acima, continuaram desniveladas e sem qualquer conservação. O Relatório da Câmara Municipal ao Presidente da Província de Santa Catarina, em 1842, não poupou críticas ao péssimo estado de conservação das ruas de Desterro. Entre outros adjetivos, afirma que “*o estado das ruas e travessas é, como se sabe, lamentável*”.<sup>142</sup>

No calçamento, empregavam-se, em meados do século XIX, blocos de pedra dos mais variados tamanhos e formas. Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral: “*não fôsse o declive de certas ruas, facilitando o escoamento, de pouco teria adiantado a pavimentação, a não ser para evitar a existência dos lamaceiros anteriores, quase intransponíveis*”.<sup>143</sup>

A *pavimentação* das ruas da cidade de Desterro foi, como pôde-se constatar, um sério problema para a Câmara Municipal e para a população. O calçamento das mesmas processava-se muito lentamente. Assim, em 1868, a rua da Imperatriz, atual Tenente Silveira, em dias chuvosos, tornava-se intransitável, verificando-se o mesmo, em 1873, com a rua do Senado, atual Felipe Schmidt.<sup>144</sup> A rua do Príncipe, atual Conselheiro Mafra,<sup>145</sup> foi também calçada por esta época, apenas na parte mais movimentada.<sup>146</sup> De

<sup>139</sup> Idem, *ibidem*, p. 147.

<sup>140</sup> Idem, *ibidem*, p. 148.

<sup>141</sup> Idem, *ibidem*, p. 148.

<sup>142</sup> VICENZI, Celso; REZENDE, Dorva; PEIXOTO, Eloy Gallotti. et. all. O início do calçamento. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 19 mar. 1996. Da canoa aos aviões, n. 19, p. 5.

<sup>143</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1...* op. cit., p. 150.

<sup>144</sup> Idem, *ibidem*, p. 151.

<sup>145</sup> SILVA, Adolfo Nicolich. *Ruas de Florianópolis: resenha histórica*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999, p. 134.

<sup>146</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1...* op. cit., p. 151.

acordo com o mesmo autor: “se o centro da cidade era assim, que dizer da sua periferia! Os seus caminhos eram irregulares, no leito e nas curvas”.<sup>147</sup>

Antes de 1816, como vimos, não havia nenhuma rua calçada em Desterro. Assim, as carruagens eram praticamente inexistentes e o tipo de transporte mais comum, na primeira metade do século XIX, era feito pelas *liteiras*, conduzidas por escravos, privilégio dos indivíduos de nível social mais elevado.<sup>148</sup> Entretanto, segundo Oswaldo Rodrigues Cabral: “em 1817, pelo menos uma [carruagem] havia e, ao que parece, pertencia à mulata do Governador D. Luís Maurício da Silveira”.<sup>149</sup> (fig. 11).



figura 11 – Exemplo de Carruagem utilizada na cidade de Nossa Senhora do Desterro no início do século XIX. Fonte: CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia I*. Florianópolis: Lunardelli, 1990.

Langsdorff afirmou que em 1803, não transitavam carruagens pelas ruas de Desterro mas, nos festejos de batizados ou casamentos utilizava-se:

“...” uma espécie de ‘porte-chaise’, chamadas ‘cadeirinhas’, nas quais os ricos senhores se fazem transportar de cá para lá majestosamente por seus escravos negros. [...] elas se assemelhavam a uma poltrona provida de encosto bem vertical, coberta por um baldaquim enfeitado em volta com cortinas vermelhas e douradas, de tal maneira que, quando a cortina está aberta, se apresenta com o aspecto de um trono imperial.<sup>150</sup>

Em 1830, haviam carros e carroças em Desterro, e as normas estabeleciam que as mesmas deveriam ser licenciadas e numeradas anualmente.<sup>151</sup> Entretanto, o tipo de transporte urbano mais comum foi, provavelmente, o cavalo. Em 1859, “os moços alugavam, aos domingos, cavalos para passear na Praia de Fora. Mas havia também

<sup>147</sup> Idem, *ibidem*, p. 152.

<sup>148</sup> STURDZE, Doroti, SARTORI, Raul. De “1830 a 1976”: os transportes urbanos em cavalos, bondes e ônibus (superlotados). *O Estado*. Florianópolis, 25 mar. 1976, p. 16.

<sup>149</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia I*... op. cit., p. 163.

<sup>150</sup> HARO, Martim Afonso Palma de. (Org.). Op. cit., p. 168.

<sup>151</sup> STURDZE, Doroti, SARTORI, Raul. De “1830 a 1976”: os transportes urbanos em cavalos, bondes e ônibus (superlotados). *O Estado*. Florianópolis, 25 mar. 1976, op. cit., p. 16.

*carruagens com dois lugares (condutor e passageiro). E, mais tarde, as carruagens de ganho, destinadas às mercadorias”*.<sup>152</sup>

Na década de 60 do século XIX, existiam *Tilburis*, tipo de carruagem de um só cavalo com dois lugares, sentando-se o condutor ao lado do passageiro.<sup>153</sup> Contudo, em 1880, surgiu a mais avançada inovação: *os bondes puxados a burro*. O engenheiro Polydoro Olavo São Thiago recebeu, por ato do presidente da Província “*‘privilégio para estabelecer, sozinho ou por meio de uma Companhia organizada para tal fim, uma via de comunicação de ferro-carril movido por tração animal’*. Ou para ser mais claro, *uma linha de bondes puxados por burros”*.<sup>154</sup>

O ofício encaminhado pelo engenheiro Polydoro Olavo São Thiago ao Presidente da Província, em 3 de novembro de 1880, registra o regulamento do novo meio de transporte:

*Tencionando inaugurar no dia 6 do corrente o tráfego da 1.ª secção da linha de carris urbanos [...] tenho a honra de comunicar a V. Ex.ª e ao mesmo tempo submitter a aprovação de V. Ex.ª o incluso regulamento “...”*

#### *Regulamento para o serviço da 1.ª Secção da linha de Carris Urbanos*

##### *Trafego*

*Art. 1.º - Começará o trafego diario as cinco horas da manhã e terminará ordinariamente as dez e meia horas da noite.*

*Art. 2.º - Os carros succeder-se-hão nos diversos pontos da Estação com intervallos maximos de uma hora.*

*Art. 6.º - No acto de cobrar-se a passagem o conductor do carro entregará a cada passageiro um coupon e este o conservará durante toda a viagem.*

*Art. 10.º - Aninguém será franqueada passagem gratuita [...], exceptuão-se porém, as crianças, quando em companhia de outros passageiros, não occuparem lugar.*

*Art. 12.º - Nas noites em que o trafego prolongar-se além das dez e meia horas o preço das passagens será duplo.*

*Desterro, 3 de Novembro de 1880.*<sup>155</sup>

No dia 6 de novembro de 1880, inauguraram-se diversas linhas. A principal:

*“...” saía da Praça Fernando Machado, em frente ao Miramar, e passava pelas ruas dos Ilhéus, Visconde de Ouro Preto, Victor Konder, Morro da Gasosa (avenida Mauro Ramos), Bocaíuva e Demétrio Ribeiro até as imediações do Hospital Nereu Ramos, na Agrônômica.*<sup>156</sup> (fig. 12).

<sup>152</sup> VICENZI, Celso; REZENDE, Dorva; PEIXOTO, Eloy Gallotti. et. all. O início do calçamento. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 19 mar. 1996... op. cit., p. 5.

<sup>153</sup> STURDZE, Doroti, SARTORI, Raul. De “1830 a 1976”: os transportes urbanos em cavalos, bondes e ônibus (superlotados). *O Estado*. Florianópolis, 25 mar. 1976, op. cit., p. 16.

<sup>154</sup> VICENZI, Celso; REZENDE, Dorva; PEIXOTO, Eloy Gallotti. et. all. Bondes marcaram uma época. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 19 mar. 1996. Da Canoa aos aviões, n. 19, p. 5.

<sup>155</sup> THIAGO, Polydoro Olavo São. (Eng.º). *Ofício*. Encaminhado ao Presidente da Província João Rodrigues Chaves. Desterro, 3 nov. 1880.

<sup>156</sup> VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana*... op. cit., p. 258; VICENZI, Celso; REZENDE, Dorva; PEIXOTO, Eloy Gallotti. et. all. Povo revoltado atira bondes ao mar. *Diário Catarinense*. Florianópolis, 19 mar. 1996. Da Canoa aos aviões, n. 19, p. 4.

A edição de 10 de novembro do mesmo ano do jornal do Comércio exaltava: “*Esta época marcará na história da Província de Santa Catharina, o primeiro passo na senda do progresso, passo agigantado que muito concorrerá para levantar a bela capital do abatimento em que jaz*”.<sup>157</sup>

Apesar de representar considerável melhoria no sistema de transportes coletivos da cidade de Desterro, a população, ao que parece, não cooperou para a viabilização deste novo sistema. Assim, em 1885, a empresa dirigida por Polydoro Olavo São Thiago foi intimada a arrancar o trilhos, depois de retirar os bondes de circulação. Em 1869, acontecera o mesmo na rua do Príncipe às vagonetes de depósitos comerciais para os trapiches.<sup>158</sup>

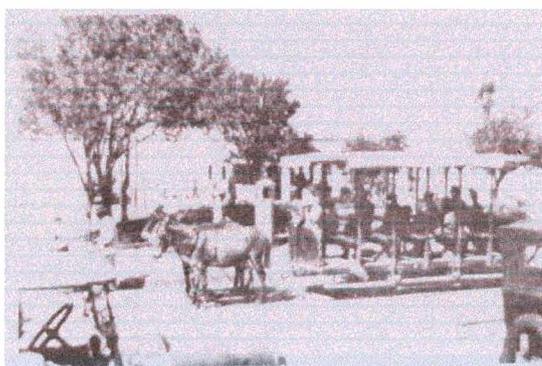


figura 12 – Linha de bondes da Cidade de Desterro – Praça Fernando Machado – Século XIX. Fonte: VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**. Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

Os bondes de tração animal retornaram apenas em 1907. De acordo com a Mensagem lida na 2.<sup>a</sup> Sessão da 7.<sup>a</sup> Legislatura do Congresso Representativo do Estado em 2 agosto de 1908:

*É hoje uma realidade a linha de bonds desta capital.  
A linha foi inaugurada em 12 de Abril deste anno com um percurso de 2 kilometros entre a Rita Maria e o Largo 13 de Maio.  
O capital primitivo [...] foi augmentado para realizar o prolongamento da linha da praça 15 de Novembro pela Praia de Fóra e Matto Grosso até a Estação Agronômica.  
O movimento de passageiros de Abril a Maio foi de 49.081 “...”.  
O material existente é de 2 kilometros de linha de trilhos, 4 carros para passageiros, 9 de cargas e 20 muares.*<sup>159</sup>

A Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado em 23 de julho de 1911 registra as linhas existentes naquele ano:

<sup>157</sup> \_\_\_\_\_. Bondes marcaram uma época. **Diário Catarinense**... op. cit., p. 5.

<sup>158</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1...** op. cit., p. 164 e 165.

<sup>159</sup> RICHARD, Gustavo. [Coronel]. **MENSAGEM lida na 2.<sup>a</sup> Sessão da 7.<sup>a</sup> Legislatura do Congresso Representativo**. Florianópolis, 2 ago. 1908. Op. cit., p. 30.

*A Companhia Carris Urbanos e Suburbanos instalada em 1907 [...] está em condições muito animadoras.*

*A extensão da linha construída é de 10 kilometros, approximadamente, sem incluir os desvios na somma total de 580 metros.*

*As linhas em trafego servem aos bairros da Pedra Grande, Esteves Junior, Matto Grosso, Tronqueira, 13 de Maio e Rita Maria.*

*Com a proxima conclusão de uma nova linha, serão estabelecidas viagens circulares e que attenderão ás principaes exigencias da viação urbana.*

*A média mensal de passageiros é de 50.000.<sup>160</sup>*

Havia uma concessão de sessenta anos à Companhia *Carris Urbanus*. Esta, porém, não vigorou durante trinta anos, pois a população dispensou gradativamente os veículos antiquados da empresa acima referida. Assim, conforme as palavras de Oswaldo Rodrigues Cabral: “*Quando muitos anos passados, o povo os odiou, como símbolo do seu atraso, os bondes foram jogados à praia. Como tudo o que não prestava, segundo o costume da terra*”.<sup>161</sup>

Em abril de 1919, iniciou-se a discussão sobre a possibilidade de eletrificação das linhas de bondes.<sup>162</sup> O Relatório da Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura de 1920 expõe, claramente, as linhas do novo sistema de transportes:

*O systema de Tramways preferida pela comissão consiste em uma linha circular proxima ao caes, de Rita Maria á Avenida Hercilio Luz, em seguida atravez á cidade pelas ruas José Veiga, Quintino, Bocayuva, Esteves Junior, Tenente Silveira, Praça XV de Novembro e terminando no Hospital, e uma linha suburbana, partindo da Praça XV de Novembro á Trindade, em uma extensão de 15 kilometros “...”.*

*O systema de tramways escolhido pela comissão permite a operação normal de dois bondes na linha circular, um partindo da Rita Maria de meia em meia hora e outro partindo do Hospital [de Caridade] tambem de meia em meia hora, um bonde deixando a Praça 15 de Novembro de meia em meia hora para a Estação Agronômica e Trindade alternadamente. Ainda mais, haverá um bonde de hora em hora fazendo quatro viagens completas da Praça 15 de Novembro á ponte e vice-versa. A construcção de qualquer destas linhas dependerá da ponte ser construída ou não, e de sua localização.<sup>163</sup>*

*Durante certas horas do dia, quando o trafico é mais intenso, seria necessario adicionar dois bondes aos da linha circular, o que faria um total de sete bondes em operação. A comissão recomenda que sejam adquiridos oito bondes com o fim de ter sempre um de reserva.<sup>164</sup>*

O mesmo relatório especifica, igualmente, o tipo de bonde implantado: “*O typo de bonde recommendado [...] representa um bonde truck simples, semi conversivel, com lotação para 32 passageiros*”.<sup>165</sup>

<sup>160</sup> RAMOS, Vidal de Oliveira. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 23 jul. 1911, p. 56.

<sup>161</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1...** op. cit., p. 165.

<sup>162</sup> Nesta época, a única linha em funcionamento ligava o bairro da Agronômica à Praça XV de Novembro, no centro. Bondes marcaram uma época... op. cit., p. 5.

<sup>163</sup> Entre 1919 e 1922 se efetuaram as negociações entre o governo do Estado de Santa Catarina e banqueiros norte-americanos para a aquisição de empréstimo destinado, entre outros, à financiar a construção da ponte Hercílio Luz. Ver Apêndice - *Ergue-se a Ponte Independência*.

<sup>164</sup> Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Publicas e Agricultura. **Relatório 1919...** op. cit., p. 268.

<sup>165</sup> Idem, *ibidem*, p. 270.

Os ônibus, veículos de locomoção mais recente,<sup>166</sup> circularam regularmente pela cidade de Florianópolis após 1926, com a inauguração da ponte Hercílio Luz. Objetivava-se melhor atender a população, carente de um meio de transporte mais rápido e eficiente. Desta forma, a carroça, a charrete e os bondes foram sendo gradativamente dispensados.

### *Martírio e Penúria*

Através da navegação a capital catarinense ligava-se com o Rio de Janeiro, capital política e centro econômico do país, com os demais portos da Província e do Brasil e com o mundo. Isto ocorreu, essencialmente, até a década de 20 do século passado, pois a inauguração da ponte Hercílio Luz (1926) permitiu a comunicação por via terrestre. Segundo Laura Machado Hübener:

*A cidade do Desterro, situada na ilha de Santa Catarina, estabeleceu seu centro urbano na parte mais próxima ao continente, separada por um estreito. Não era fácil seu contato com o interior da Província: por isso as várias relações eram feitas apenas com os vários pontos do litoral. O Porto de Desterro, portanto, foi o meio de contato entre as regiões litorâneas produtoras e os mercados consumidores, principalmente o Rio de Janeiro.*<sup>167</sup>

A entrada dos navios no porto da cidade de Desterro, no século XIX, foi sempre um importante acontecimento para a população, pois, de acordo com Oswaldo Rodrigues Cabral:

*Atraía tanta gente para ver os que desembarcavam, as caras dos passageiros, o porte das senhoras e jovens em trânsito, ou que desciam para permanecer na Capital "...". E, o mais importante para muitos, era que chegavam os jornais da Côrte. Por eles era que se sabiam as notícias, - da administração, das reuniões do Gabinete, das sessões da Câmara e do Senado [...]. E notícias do mundo também, da Inglaterra, da França, da Rússia, de Roma, de Portugal - dos inventos, dos boatos na Europa, dos livros já aparecidos "...". Eram estes jornais da Côrte a fonte do noticiário dos periódicos locais, a inspiração de seus comentários. Entravam novidades, entravam mercadorias, entrava dinheiro, entrava gente "...". Os paquetes de linha infundiam animação constante à vida de Desterro.*<sup>168</sup> (fig. 13).

A travessia do canal, que separa as partes insular e continental da cidade de Desterro era feita, até o final do século XIX, por canoas e baleeiras. Conforme as palavras do mesmo autor:

*De canoa, os seres humanos; a nado, os bois, que passavam para a Ilha, a fim de serem abatidos. A nado, comboiado pelas canoas, com os remadores que as conduziam, à custa de*

<sup>166</sup> Serviço inaugurado em 1920. Ver p. 85, 86 e 94.

<sup>167</sup> HÜBENER, Laura Machado. *O Comércio da Cidade de Desterro no Século XIX*. Florianópolis: UFSC, 1981, p. 17.

<sup>168</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia I...* op. cit., p. 164 e 165.

pancadas no focinho e nas aspas com a pá do remo... Assim era, pelo menos, até 1857, quando disso encontrei registro na imprensa.

“...” em 1860 [...] a passagem custava 80 réis por pessoa.

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.

Creio que Nossa Senhora do Destêrro não conheceu outro tipo de transporte; Florianópolis foi quem conheceu as lanchinhas.<sup>169</sup>



figura 13 – Entrada de Navios no Porto da Cidade de Florianópolis.  
Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

O *Termo de Contrato da Passagem do Estreito entre a Ilha e a terra firme*, celebrado com José Maria de Jesus, expõe os preços para o transporte de pessoas, cargas ou animais (gado), nas baleeiras e balsas:

<b>Tabela 01: Preços de Passagem</b>		
	<i>Na baleeira ou batelão</i>	<i>Na balsa</i>
Por Pessoa	120	200
Bagagem ou Volume	100	100
Animal Arreiado	-	600
// sem arreios	-	500
// arreado solto	80	-
// a reboque	160	-

Fonte: Termo de contracto da Passagem do Estreito entre esta Ilha e a terra firme celebrado com o cidadão José Maria de Jesus por tempo de um anno, p. 16. In: *Termo de Contrato do Tesouro*: Procuradoria Fiscal, n. 2, 1885-1891.

O mesmo documento estabelece condições essenciais para o transporte. Dentre elas, destaca-se:

*Aos treze dias do mez de Setembro de mil oitocentos e oitenta e seis, na Cidade do Desterro, Capital da Provincia de Santa Catharina, no Thesouro Provincial [...] compareceu o cidadão José Maria de Jesus, para contractar, como effectivamente contractou [...] o serviço da passagem do Estreito entre esta ilha e a Terra firme [...] o presente contracto [...] vigorará por um anno, a contar de 20 deste mez a 20 de Outubro de 1887. O mencionado José Maria de Jesus [...] obriga-se [...] ao cumprimento das seguintes condições.*

*Terceira – O serviço começará diariamente ao alvorecer, e terminará ás 8 horas da noite no inverno, e ás 9, no verão.*

*Quarta – Os preços das passagens serão as que constar na tabella abaixo transcripita, a qual o contractante deve conservar afixada em lugar patente em uma e outra margem do Estreito. As pessoas porém, que se apresentarem para passar fóra das horas da noite mencionadas na condição 3.<sup>a</sup>, pagarão o duplo dos preços estebellecidos na referida tabella. Este preço refere-*

<sup>169</sup> Idem, ibidem, p. 402. “Em janeiro de 1842, o governo de Antero José de Brito inaugurou o matadouro do Estreito, inicialmente subordinado à Província, mas em 1871 passou à administração municipal. A dificuldade de transportar o gado para o abate na Ilha levou o presidente da Província a tomar esta deliberação de estabelecer ali o matadouro. A travessia muitas vezes era feita a nado, o que fazia com que muitas reses se perdessem no mar”. SOARES, Iaponan. (Org.). *Estreito: vida e memória de um bairro*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990, p. 17.

*se aos da dita tabella, e os animaes que, por qualquer maneira forem transportados de uma para outra margem do estreito, sem arreios, solto, ou a reboque. Não passará pessoa alguma que lhe pareça suspeita.*

*Sexta – Fica o contractante obrigado a [...] melhorar no prazo de trez mezes o systema da balsa até hoje empregado, reforçando o mesmo com uma ou mais canoas [...] § 4.º. O transporte de uma para outra margem do Estreito nos dias de forte vento, será feito por meio de uma balleira.<sup>170</sup>*

A travessia do gado, conforme Djanira Maria Martins de Andrade, era feita da seguinte maneira:

*“...” no continente faziam uma enorme mangueira, com uma espécie de sangradouro até dentro do mar. Ali o gado ficava trancado até a hora de ser transportado para a Ilha. Na hora em que os bois tinham que entrar na água para fazer a difícil travessia, várias canoas, geralmente alugadas e previamente separadas, [...] acompanhavam os bois enxotados para a água; os canoeiros pegavam em seus chifres, não precisando remar. Vinham em direção ao forte Sant'Ana onde havia outra mangueira em que ficava o gado.<sup>171</sup>*

De acordo com o artigo do jornal O Estado de 31 de março de 1920:

*Segundo nos consta, o governo do Estado tem em mãos uma excellente proposta para a construção, nesta capital ou no Estreito, de um matadouro modelo e um frigorifico a elle annexo.*

*Ao que nos dizem, o matadouro será de typo e construção moderna e terá todos os requisitos necessários a um estabelecimento de primeira ordem.*

*Todos os serviços, desde a matança do gado, serão feitas automaticamente e por processos os mais aperfeiçoados.*

*Damos essa alviçateira noticia com a satisfação e a alegria que a todos deve trazer um melhoramento que já se vai tornando indispensável nesta capital, onde os serviços de matança e de corte são feitos por processos bárbaros e sem nenhuma hygiene.<sup>172</sup>*

Analisando a citação acima podemos afirmar que perpassava na imprensa local da época a preocupação com a modernização do processo de abate do gado que abastecia a cidade de Desterro, evidenciando-se também a preocupação com higiene e a civilização dos comportamentos e condutas.

A falta de uma ligação terrestre que agilizasse o acesso entre a Ilha e o Continente, somada à iminência da perda da condição de Capital do Estado fizeram com que, durante o governo de Hercílio Luz,<sup>173</sup> fosse concretizada a construção da ponte, inaugurada

<sup>170</sup> Termo de contracto da Passagem do Estreito entre esta Ilha e a terra firme celebrado com o cidadão José Maria de Jesus por tempo de um anno, p. 15-16. In: **Termo de Contrato do Tesouro**: Procuradoria Fiscal, n. 2, 1885-1891.

<sup>171</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 1981, p. 40.

<sup>172</sup> Vamos ter um matadouro. **O Estado**, Florianópolis, 31 mar. 1920, p. 1.

<sup>173</sup> Hercílio Luz governou o Estado em três oportunidades, pois de acordo com o Discurso proferido no dia 4 de outubro de 1949 pelo Deputado Estadual Pedro Lopes Vieira, foram “... tão assinalados os serviços prestados por Hercílio Luz à solidificação do regime republicano em Santa Catarina, que os seus coestaduandos o elegeram governador para o quadriênio de 1894 a 1898.

“...” foi eleito, com Lauro Müller, para vice-governador do Estado no quadriênio de 1918 a 1922. Tendo, porém, adoecido aquele, foi Hercílio Luz, na qualidade de seu substituto legal, quem governou e, de tal modo soube administrar, que o povo o reelegeu para o período de 1922 a 1926”. Desde o primeiro mandato tem em mente a construção de uma ponte, que concretiza-se apenas no terceiro período de sua administração. A ponte foi concluída em 1926. Hercílio Luz, entretanto, não a vê concluída, pois vem a falecer, em 1924. VIEIRA, Pedro Lopes. (Deputado Estadual). **Discurso proferido no dia 4 de outubro de 1949**. Florianópolis, 1949.

em 1926, que permitiu a introdução do transporte motorizado na capital catarinense. Conforme Djanira Maria Martins de Andrade:

*Devido às dificuldades de comunicação entre a Capital e o restante do Estado surgiu, no Governo de Felipe Schmidt, um movimento vindo do interior do Estado, procurando tirar a capital de Florianópolis. O principal argumento [...] era [...] que a cidade não [dispunha de] condições de se desenvolver. Na verdade, tal afirmação não era inverídica, pois a cidade nada produzia; tudo vinha de fora e tinha de ser transportado por embarcações vindas do continente.<sup>174</sup>*

No início do século XX, a travessia do canal, outrora feita por canoas e barcos a remo, era feita essencialmente por lanchas motorizadas.(fig.14). Segundo Djanira Maria Martins de Andrade:

*Os habitantes que vinham do continente para a capital (ilha) e vice-versa, usavam, como meio de transporte as lanchas motorizadas, canoas [...], baleeiras [...] e botes. Esses meios de transporte, muitas vezes eram prejudicados pelos ventos fortes. Quando o vento era sul, as lanchas saíam do Estreito e se deslocavam para o trapiche [...] onde é hoje a avenida Beira-Mar. Devido a essas condições climáticas, as embarcações iam parar em Santo Antônio ou Ratonas, onde enfim era possível aportarem. Quando o vento era nordeste, as embarcações aportavam no Trapiche Municipal, hoje aterro “...”.<sup>175</sup>*

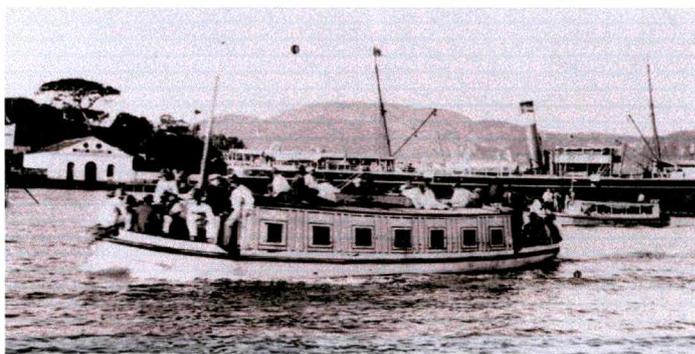


figura 14 – A lancha da passagem do Estreito no primeiro quartel do século XX. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

O artigo do jornal O Estado, de 30 de maio de 1978, afirma que as lanchas motorizadas “*funcionavam, normalmente, das quatro horas da madrugada até a noite, transportando de tudo. Automóveis, inclusive*”.<sup>176</sup> Conforme Adolfo Nicolich da Silva:

*O transporte Continente-Ilha e vice-versa era realizado pela Empresa Santhiago, posteriormente, a Valente, de propriedade do senhor Luiz Gonzaga Valente, cujas lanchas chamavam-se Liberdade, Independência e Rio Grande do Sul. Depois, foi sucedida pela*

<sup>174</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 15.

<sup>175</sup> Idem, ibidem, p. 42. De acordo com a *Mensagem lida pelo Governador Gustavo Richard na Sessão de Abertura do Congresso Representativo no dia 5 de agosto de 1907*: “*Em 29 de Março ultimo ficaram concluidos os serviços de drenagem e porto da Palhoça em cerca de 1/2 kilometros de comprimento. Esses trabalhos vieram facilitar o commercio da Palhoça com a Capital, pois que anteriormente as pequenas embarcações que faziam esse trafego ficavam dependendo de marés, o que actualmente não se dá*”. RICHARD, Gustavo. *Mensagem lida na Sessão de Abertura do Congresso Representativo*. Florianópolis, 5 ago. 1907, p. 40 e 41.

<sup>176</sup> CALDAS FILHO, Raul. E a ponte foi construída. *O Estado*, 30 maio 1978, p. 5.

*Empresa Cardoso, com as lanchas Pedro I e Marieta. Também a Empresa Dutra fazia o transporte de travessia da Ilha para o Continente, mas teve vida efêmera.<sup>177</sup>*

Apesar das considerações apontadas acima os barcos, lanchas motorizadas e balsas que efetuavam a travessia do canal entre a Ilha e o Continente, não obedeciam estritamente os horários estipulados nos contratos. Além disso, a referida travessia envolvia acidentes que assustavam e enervavam os tripulantes e passageiros. Estes aspectos eram divulgados pela imprensa da época. Conforme o artigo do jornal O Estado, de 19 de maio de 1923:

*'Snr. Director do Estado*

*Um leitor da Republica enviou uma carta ao mesmo jornal, queixando-se [...] do supplicio, que sofrem os bois na travessia do Estreito...*

*Eu, agora, venho á presença de V. S., não esposar a causa bovina, mas a causa humana, a nossa causa.*

*Não só são os bois os únicos a supportar o martyrio da travessia do canal [...]. Sômos nós também desgraçados bipedes, que, não tendo fôlego nem coragem de o vingar a nado, temos que sujeitar-nos ao capricho daquelles que exploram o serviço de conducção entre o continente e a ilha.*

*Lanchas a gasolina?*

*Sim, ha lanchas a gasolina. Mas, haverá rapidez e conforto no serviço?*

*Não.*

*E a causa disso? A cocurrencia reciproca das empresas de passagem.*

*É incrível; mas è verdade. A concurrencia, que em todos os negocios, redundo em beneficio para o publico, na questão da passagem do Estreito, só lhe traz prejuizos e cabellos brancos.*

*Na expectativa de passageiros problematicos, a lancha de uma empresa não larga de lá sem que a outra o faça primeiro, e, como esta espera por aquella, acontece que ambas ficam tempos e tempos amarradas nos respectivos trapiches "...".*

*Ai do povo, esse eterno martyr! Ai! de V. S. sr. director; ai! de mim; ai, de nós todos!*

*Até quando teremos de supportar a vexatoria situação acutal?<sup>178</sup>*

Um ano após este registro, o mesmo periódico expressa opinião semelhante através do artigo publicado no dia 16 de abril:

*Em nossa edição de 2.ª feira, dia 14 do corrente, attendendo diversos pedidos, publicava 'O Estado' a seguinte local:*

*'Queixas e Reclamações' – Pedem-nos solicitarmos das Emprezas de Passagem do Estreito, maior regularidade no serviço de balsas que, segundo fomos informados, está sendo feito de um modo bastante prejudicial aos interessados'.*

*Agora, dois factos vem de sedar, sendo que o primeiro hontem á noite e o segundo ás 11:30 de hoje.*

*Hontem, a balsa da empresa de Passagem Soncini tomou, no Estreito, a seu bordo, o automovel n. 63 e um cavallo do sr. Braziliano Silveira, para fazer a travessia do canal.*

*Na altura dos Estaleiros Arataca, a Rita Maria, a balsa foi ao fundo por um descuido qualquer, soffrendo bastante com o accidente não so o auto 63, que ficou avariado, como o Sr. Braziliano Silveira, que acompanhado do cavallo, vinha na balsa.*

*Embora isso tivesse acontecido [...] hoje a referida embarcação continuou a ser utilizada.*

*E um outro desastre occorreu, mais lamentavel que o primeiro.*

<sup>177</sup> SILVA, Adolfo Nicolich da. **Ruas de Florianopolis: resenha histórica**. Florianopolis, Fundação Franklin Cascaes, 1999, p. 25.

<sup>178</sup> A Passagem do Estreito: A crítica aos 'historicos abusos'. **O Estado**, Florianópolis, 1923, p. 2.

*Na Rita Maria, às 11 horas, José Tavares, apresentava-se para embarcar umas vaccas na balsa da Empresa Soncini.*

*Os referidos animaes [...], destinavam-se ao continente.*

*Nesta ocasião apareceu na Rita Maria o estivador Manoel Jerônimo que, entrando em combinação com José Tavares, tratou logo de auxiliar o serviço de embarque "...".*

*No entretanto, mal recebera o reboque da lancha de passagem, deu-se um desastre.*

*Uma das vaccas, encostando-se ao cercado que rodeava o balsa, fez demasiado peso, derrubando a grade que protegia a embarcação.*

*Como consequencia disso a vacca caiu no mar, seguindo-se uma natural oscilação da balsa.*

*Espantados com isso, os outros animaes, estabeleceu-se para logo grande balburdia, que augmentou o 'jogo' da embarcação.*

*O balseiro e José Tavares seguraram-se como puderam.*

*Manoel Jeronymo, no entretanto, pensando que a balsa fosse ao fundo, atirou-se ao mar, para, depois de alguns minutos permanecer à flôr d'agua, desaparecer e para sempre.*

*Até a hora de encerrarmos o nosso expediente, ainda não havia sido encontrado o cadáver de Manoel Jerônimo.<sup>179</sup>*

As atividades comerciais do município de São José, localizado no continente fronteiro à Ilha de Santa Catarina, eram efetuadas substancialmente com a capital catarinense. Desta forma, a baldeação dos produtos: farinha de mandioca, aguardente, madeira, víveres marinhos era efetuada através de lanchas, canoas ou botes. Apesar deste fato, o porto da cidade era movimentado, pois, até o final do século XIX, era o principal escoadouro dos produtos provenientes das partes sul e central do município, das localidades vizinhas: Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São Pedro de Alcântara e do planalto das Lages. Igualmente em seu território, no distrito do Estreito (1872), ficavam os abatedouros que abasteciam de carne fresca, charque e couro a cidade de Desterro.<sup>180</sup>

Os problemas de abastecimento da Capital com gêneros alimentícios e outras mercadorias e o transporte entre a Ilha e o Continente, através de lanchas e balsas e, acima de tudo, o aparecimento do automóvel em Santa Catarina, exigiam uma solução mais eficiente do que os melhoramentos nos serviços de balsas. Esta solução, como vimos, consubstanciou-se na construção da ponte Hercílio Luz. Inaugurada em 1926, permitiu que a cidade de Florianópolis fosse ligada a outras cidades do Estado e do país, e evidenciou o contraste entre a *rápida* viagem pela estrada e a dispendiosa e demorada travessia pela baía, entre as partes insular e continental da cidade.

## ***A Avenida do Saneamento***

Neste ítem, objetiva-se discutir as transformações mais relevantes do centro da cidade, analisando a construção da Avenida Hercílio Luz (1919-1922) como um dos

<sup>179</sup> Dois Desastres: a morte de um estivador. *O Estado*, Florianópolis, 16 abr. 1924, p. 3.

<sup>180</sup> FARIAS, Vilson Francisco de. *São José: 250 anos: natureza, história e cultura*. São José: ed. do autor, 1999, p. 125. Ver Anexo n. 08 – *Evolução Administrativa do Distrito do Estreito*, p. 173.

principais projetos de infra-estrutura implementados. Busca-se, paralelamente, relacionar as transformações urbanas em Florianópolis com o panorama nacional e internacional da época.

Ao final do século XIX e início do século XX, inúmeras transformações culturais e sócio-econômicas se processam tanto no nível nacional como local. Exemplos dessas transformações figuram no advento da República, na gradual introdução do imigrante assalariado, sobretudo na indústria. Neste quadro, verifica-se em Florianópolis mudanças sociais e urbanas com destaque à implementação da iluminação elétrica, a partir de 1910; calçamento e alargamento de ruas; implementação do sistema de esgoto sanitário (1906-1910).<sup>181</sup> No panorama descrito, enquadra-se a Avenida Hercílio Luz que efetivamente saneou e urbanizou antigas *regiões sujas*<sup>182</sup> e decadentes da cidade. Todas essas transformações podem ser analisadas como tentativas de fazer da cidade um ambiente moderno e disciplinado, caracterizando o período do final do século XIX e início do século XX, época de intensas transformações culturais, urbanísticas e econômicas locais e nacionais, tendo como matriz o ambiente europeu.

Marshall Berman, ao trabalhar com a idéia de modernidade periférica e analisar o caso da Rússia e América Latina afirma que:

*“...” o que aconteceu nas áreas fora do Ocidente, onde, apesar das pressões crescentes do mercado mundial em expansão e do desenvolvimento simultâneo de uma cultura mundial moderna [...] a modernização não estava ocorrendo? É obvio que nelas os significados teriam de ser mais complexos, paradoxais e indefinidos. Esta foi a situação da Rússia por quase todo o século XIX. Um dos fatores cruciais da história moderna da Rússia é que a economia do império se estagnava [...] no exato momento em que as economias das nações ocidentais davam um salto espetacular à frente. Portanto, até o dramático surto industrial da década de 1890, os russos do século XIX experimentaram a modernização principalmente como algo que não estava ocorrendo, ou como algo que estava ocorrendo à distância, em regiões que, embora visitassem, experimentavam mais como fantásticos antimundos que realidades sociais [...]. A angústia do atraso e do subdesenvolvimento desempenhou um papel central na política e na cultura russa, da década de 1820 ao período soviético. Neste período de cerca de cem anos, a Rússia lutou contra todas as questões a serem enfrentadas posteriormente pelos povos africanos, asiáticos e latino-americanos. Podemos, pois, interpretar a Rússia do século XIX como um arquetípico do emergente Terceiro Mundo do século XX.*<sup>183</sup>

No Brasil, como vimos, os padrões de modernidade<sup>184</sup> urbana: as grandes avenidas, a organização de amplo sistema de água e esgotos, o embelezamento da região central das cidades<sup>185</sup> eram espelhados no continente europeu, sobretudo no eixo Paris-Londres. Esses

<sup>181</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 148.

<sup>182</sup> Antigos bairros próximos ao canal da avenida Hercílio Luz como: o Beco Irmão Joaquim (Beco Sujo). VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 256.

<sup>183</sup> BERMAN, Marshall. Op. cit., p. 145-147.

<sup>184</sup> Sobre o conceito de modernidade analisado neste trabalho ver *Introdução*, p. 2.

<sup>185</sup> MORAES, José Geraldo Vinci de. Op. cit., p. 55-63.

padrões foram adotados principalmente no Rio de Janeiro, capital política e centro econômico do país na época. Procurava-se reproduzir e adaptar modelos de urbanismo adotados na Europa. Constituiu-se, desta forma, uma *modernidade periférica*.

Tratando-se de Florianópolis, cujos avanços no campo econômico, cultural e urbanístico eram também incipientes, os modelos de modernidade foram inspirados no Rio de Janeiro, mas também, como parâmetro mais longínquo no continente europeu. Desta forma, a modernidade em Florianópolis refletia-se de maneira ainda mais distante sendo, todavia, viável como se verá no transcórre do texto.

A partir dessas colocações torna-se necessário discutir o significado do termo modernidade proposto neste trabalho. Ou seja, qual a sua essência e características?

As cidades européias no século XIX sofreram profundas alterações no sentido de modernizarem-se. Os traçados viários foram remodelados e os serviços básicos de saneamento implementados: sistema de abastecimento de água e esgotos, iluminação pública. A cidade de Paris é o exemplo máximo do esforço do poder público municipal em viabilizar os projetos de modernização apontados acima. Assim, no final da década de 50 do século XIX e ao longo de toda a década seguinte, George Eugène Haussmann, prefeito de Paris, implementou uma vasta rede de bulevares no centro da velha cidade medieval. Haussmann concebeu as novas vias como um sistema circulatório urbano. Os novos bulevares permitiram ao tráfego fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, eliminando as habitações miseráveis.<sup>186</sup>

Os bulevares representam apenas uma parte do amplo sistema de planejamento urbano que incluía mercados centrais, pontes, esgotos, fornecimento de água, mas criaram novas bases - econômicas, sociais, estéticas - para reunir um enorme contingente de pessoas. Na rua, as pessoas se enfileiravam em frente a pequenos negócios e lojas de todos os tipos e, em cada esquina, restaurantes com terraços e cafés nas calçadas.<sup>187</sup> Napoleão III, imperador francês e patrono das reformas urbanas de Haussmann, exprimiu, nas seguintes palavras, o programa de transformações de Paris:

*Nenhum terminal ferroviário a ser alcançado, nenhum monumento a ser desimpedido, nenhum núcleo da força pública a ser deslocado, nenhuma fortaleza das revoltas a ser aberta, nenhum grande passeio a ser aproximado do centro, nenhum bairro a ser ligado à cidade foi esquecido.*<sup>188</sup>

<sup>186</sup> BERMAN, Marshall. Op. cit., p. 145 e 146.

<sup>187</sup> Idem, ibidem, p. 146 e 147.

<sup>188</sup> BRESCIANI, Maria Stella M. Nas Ruas, os Caminhos da Cidade. In: *Cadernos de História de São Paulo – A cidade e a rua*. São Paulo, n. 2, p. 27-38, jan./dez. 1993, p. 30.

O projeto urbano de Haussmann estava baseado na idéia de *homogeneização* do espaço físico da cidade de Paris. Assim, segundo Richard Sennett:

*Os novos distritos da cidade deveriam ser de uma única classe e, no antigo centro da cidade, ricos e pobres deviam ser isolados uns dos outros. Este era o começo do desenvolvimento urbano de 'função única'. Cada espaço da cidade desenvolve uma atividade particular, e a própria cidade é atomizada.*<sup>189</sup>

Ao discutir essas transformações na cidade de Paris, Marshall Berman analisa a modernidade consubstanciada em uma atmosfera de:

*"..." agitação e turbulência, aturdimento psíquico e embriaguez, expansão das possibilidades de experiência e destruição das barreiras morais e dos compromissos pessoais, auto-expansão e auto-desordem, fantasmas na rua e na alma - [...] atmosfera que dá origem à sensibilidade moderna.*<sup>190</sup>

Os bulevares parisienses são um dos principais expoentes da cidade moderna, uma resposta prática ao intenso crescimento populacional e de veículos e foram desde o início sobrecarregados de dupla função: dar vazão aos fluxos mais intensos do tráfego através da cidade e servir de principais ruas de comércio e negócios. A situação era especialmente desafiadora e ameaçadora para a vasta maioria da população parisiense. O homem moderno assume essencialmente a figura do pedestre lançado no turbilhão do tráfego na cidade, um homem sozinho, lutando contra uma aglomeração de massa e energia pesadas, velozes e mortíferas.<sup>191</sup> (fig. 15).

É interessante observar a semelhança com que Nicolau Sevcenko analisa, na cidade de São Paulo dos anos 20, o pedestre em meio ao movimento incessante de veículos. Assim, conforme as notas da imprensa da época:

*No dia 31 de dezembro, às vinte horas, pouco menos, achava-me na Praça da República e dirigia-me para a Rua Sete de Abril. Quase ao entrar nesta, percebi que em minha direção se encaminhava um automóvel, com bastante velocidade [...]. Tratei de desviar-me, mas em vão, pois por todos os lados para que me encaminhava, era perseguido pelo automóvel, e por um requinte de perversidade, o chauffeur não diminuía a marcha da máquina. Vi-me por isso forçado a correr até galgar o passeio da praça, escapando de ser colhido pelo automóvel por verdadeiro milagre. Quantos desastres desses não se dão nessa cidade a todo momento e que são atribuídos ao acaso, quando muitos se dão de caso pensado, por perversidade dos chauffeurs.*<sup>192</sup>

<sup>189</sup> SENNETT, Richard. Op. cit., p. 361.

<sup>190</sup> BERMAN, Marshall. Op. cit., p. 147.

<sup>191</sup> Idem, ibidem, p. 153 e 154.

<sup>192</sup> SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 75.

O exemplo desse cavalheiro, vítima e testemunha anônima depondo em nome dos transeuntes, nos esclarece que situações aflitivas como essas tornam-se características do cotidiano para aqueles que circulam pela cidade, o que os forçava a desenvolver, em contrapartida, uma agilidade mecânica correspondente à ameaça que os sobressaltava, como recurso compensatório e medida de defesa, quando já não de sobrevivência.<sup>193</sup> Pode-se inferir, portanto, que a cidade de São Paulo configurava-se como uma metrópole moderna, à exemplo da Paris de Haussmann.



figura 15 – Os Bulevares. Pintura de Jean Bérard (1849-1936). Fonte: PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

O mesmo autor analisa o dinamismo e o movimento incessante como características essenciais da vida urbana moderna. Corroborando, novamente, com as idéias de Marshall Berman, Nicolau Sevcenko entende que:

*Na sua ênfase relativista [...] a realidade aparece [...] como uma concepção holista não dividida em fragmentos, partículas e funções discretas que se articularam por conjunto como na visão positivista, mas apreendida como uma complexidade densamente entremeada, em que cada entidade considerada só pode ser compreendida nos seus inextricáveis nexos com todas as outras. [...] o espaço não é mais um vazio linear e homogêneo, mas um campo de forças em tensões interativas e arranjos contingentes. O tempo é uma função correlata ao movimento intrínseco da consumação dos eventos no espaço. Para a nova imaginação cultural e científica não existe, portanto, nada estável, isolado, permanente ou absoluto.*<sup>194</sup>

Reafirmando as idéias acima apontadas:

*A experiência social da metropolização se funda na supremacia da tecnologia moderna, mas seu efeito de aceleração de fluxos traz consigo o contraponto paradoxal da desmobilização de formas de consciência herdadas de um mundo [...] sedentário. No novo mundo da velocidade, da vertigem e da máquina, os latejamentos dos corpos, os reflexos dos nervos e músculos, são mais compatíveis com os novos ritmos em ação, que demandam por isso reajustes mais estritos dos entraves relutantes da razão.*<sup>195</sup>

<sup>193</sup> Idem, *ibidem*, p. 175.

<sup>194</sup> Idem, *ibidem*, p. 177.

<sup>195</sup> Idem, *ibidem*, p. 73.

Os projetos urbanos implementados em Paris relacionam-se intimamente à crença no progresso científico e tecnológico, típico do século XIX, pois as obras implementadas por ações governamentais e por engenheiros sanitaristas fizeram da cidade de Paris um ambiente moderno e higienizado, livre da pobreza e do antigo aspecto medieval. Assim, segundo Sandra Pesavento:

*O progresso constituiu-se [...] no grande mito e na maior crença do século XIX, embalado pelos princípios filosóficos da evolução, pelo cientificismo, pela tecnologia, pelo esplendor das cidades. Expressou-se por ritos e discursos específicos que foram desde as exposições universais aos congressos científicos, passando pelas obras de Jules Verne, para chegar às remodelações urbanas de [...] Haussmann, na Europa “... ”.*<sup>196</sup>

A mesma opinião é partilhada por José Moura Gonçalves Filho nas seguintes palavras:

*Germinou nas Sociedades do Grande Mercado sua ideologia mais conveniente e a mais celebrada: a ideologia do progresso [...]. A defesa apaixonada do avanço industrial leva-nos precipitadamente a confundir passado e atraso. O encantamento do progresso produz o mito da Cidade Industrial como medida de Civilização. E este mito [...] excita os espíritos grosseiros e intolerantes (que tratam questões sociais como questões de higiene) e abre área para o racismo. O progresso, tal como é imaginado e ativado nas sociedades burguesas, dispara em nós a obsessão do moderno [...]. A idéia de Progresso adquire, assim, o estatuto de uma compulsão, de um motivo abstrato: um motivo sem motivos, um motivo embriagante que se desliga da atenção e da realidade.*<sup>197</sup>

A modernidade, como vimos, consubstancia-se no movimento, na agitação, no dinamismo, nas largas avenidas, no fluxo intenso de veículos nas ruas das grandes cidades, sobretudo em Paris, palco de vanguarda da modernidade no século XIX. As grandes obras sanitárias e os bulevares implementados na capital francesa, sob a direção de Haussmann, foram universalmente aclamados como verdadeiro modelo de urbanismo moderno.<sup>198</sup> Cidades como Buenos Aires, São Paulo e, principalmente, Rio de Janeiro foram alvo de intensas intervenções governamentais no sentido de urbanizar e embelezar os espaços centrais do meio urbano, numa clara tentativa de seguir ou adaptar os padrões do urbanismo moderno apresentados pela cidade de Paris.

A cidade do Rio de Janeiro, antes das reformas urbanas empreendidas pela ação governamental do prefeito Pereira Passos (1902-1904), em articulação com o governo federal, era uma cidade colonial e atrasada, com ruas e vielas estreitas e com sistema de

<sup>196</sup> PESAVENTO, Sandra J. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. *Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH/Contexto, vol. 15, n. 29, p. 9-27, 1995, p. 24.

<sup>197</sup> GONÇALVES FILHO, José Moura. Memória e Sociedade. Memória e ação cultural. *Revista do Arquivo Municipal*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico Municipal, 1992, p. 15-63, p. 28 e 29.

<sup>198</sup> BERMAN, Marshall. Op. cit., p. 147.

saneamento deficiente. A rigor, os problemas se concentravam na chamada *Cidade Velha*, com suas ruas escuras, sujas e tortuosas, com lombas e buracos.<sup>199</sup>

Frente a este estado de coisas, coube ao prefeito uma seqüência de medidas de impacto, revolucionando o Rio de Janeiro:

*Pavimentou ruas, construiu calçadas e asfaltou estradas, [...] iniciou a avenida Atlântica, criou a avenida ligando os subúrbios do Flamengo e Botafogo, [...] demoliu o decrepito mercado municipal [...] embelezou locais como as praças Quinze de Novembro, Onze de Junho, Tiradentes, Glória, o largo do Machado e o Passeio Público “...”.*<sup>200</sup>

A alteração do traçado urbano e a renovação arquitetônica tinham uma função e um sentido. A funcionalidade das reformas era dada pelos princípios da circulação, da higiene e da estética. Simbolicamente, a intenção era tornar o Rio uma metrópole moderna, aceitável e desejável, espécie de Paris à beira-mar. Era, enfim, um projeto à feição das aspirações mais caras de uma elite educada à européia, inspirada em matrizes francesas, tendo por meta uma cidade ideal do tipo parisiense.<sup>201</sup> (fig. 16). Assim, “*na virada do século XIX para o século XX a palavra de ordem é civilizar, isto é, ficar em pé de igualdade com a Europa no que se refere a cotidiano, instituições, economia, idéias liberais etc*”.<sup>202</sup> O conjunto das alterações urbanísticas não se resumiu ao traçado urbano das cidades, mas pretendeu penetrar fundo nas sociabilidades e valores do povo. Assim, a uma deliberada atitude de *expulsão* dos pobres do centro da cidade seguiram-se proibições de hábitos e costumes populares: cães, mendigos, pessoas descalças ou sem paletó são impedidas de circular livremente pela cidade, como até então faziam. Busca-se eliminar da vista a pobreza, que, no entendimento das elites, era suja e perigosa.<sup>203</sup>



figura 16 – Avenida Central – 1906. Foto de Augusto Malta. Fonte: PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

<sup>199</sup> PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*: UFRGS, 1999, p. 173 e 174.

<sup>200</sup> Idem, *ibidem*, p. 175.

<sup>201</sup> Idem, *ibidem*, p. 175 e 176.

<sup>202</sup> HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto M. O imaginário moderno no Brasil. In: *A invenção do Brasil Moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20 e 30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 9-42, p. 12.

<sup>203</sup> PESAVENTO, Sandra J. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano...* op. cit., p. 176.

A modernização do Rio de Janeiro traduziu-se, pois, em medidas concretas, violentas, que revolucionaram a cidade. Havia um plano de inspiração francesa, e ações urbanísticas foram executadas com o fim último de converter a cidade do Rio de Janeiro numa metrópole moderna e apresentável, digna de ser vivida e visitada.<sup>204</sup>

A cidade de São Paulo também sofreu um processo de remodelações significativas no espaço central. Referindo-se ao aspecto higiênico, o engenheiro Victor Freire procura, em 1914, não deixar dúvidas quanto aos benefícios da “*influência que a luz e o ar assumem na salubridade das aglomerações humanas*”.<sup>205</sup> Em sua opinião, assegurar o bom funcionamento do ar e dos raios solares constituía a melhor técnica para combater doenças como a tuberculose e a febre amarela.<sup>206</sup>

As autoridades procuravam, também, excluir do centro da cidade as populações cujo estado extremo de miséria as forçavam a aglutinarem-se em casebres às margens da Várzea do Carmo e da Baixada do Piques. Estes, eram núcleos paulistanos com forte presença de negros, resultantes de grupos de escravos evadidos das lavouras de café. Mas as iniciativas governamentais objetivavam apenas a evacuação dessas populações, equiparadas em linguagem discricionária agressiva aos estigmas dos insetos, da sujeira, da doença e do crime, sem fazer qualquer menção à sua realocação ou seu destino.<sup>207</sup>

Embora sendo uma cidade consideravelmente menor que o Rio de Janeiro e São Paulo, Florianópolis, cujos avanços no campo econômico, cultural e urbanístico eram tênues, também fora alvo de intervenções governamentais no sentido de tornar o centro da cidade um ambiente limpo, higienizado e aprazível. Essas intervenções foram efetuadas, sobretudo, nas décadas de 10 e 20 do século passado.<sup>208</sup>

Discutir a questão sanitária em Florianópolis nesse período como, por exemplo, as doenças, a implementação de serviços de saneamento básico, é fundamental para compreendermos os objetivos da ação governamental nas modificações, higienização e embelezamento da parte central da cidade. Assim, o governador Hercílio Luz, por exemplo, ao iniciar seu segundo mandato (1918-1922), declarou que o saneamento, especialmente na região do litoral, era “*o problema sobre todos capital, sem cuja solução*

---

<sup>204</sup> Idem, *ibidem*, p. 176 e 177.

<sup>205</sup> BRESCIANI, Maria Stella M. *Imagens de São Paulo: Estética e Cidadania*. In: *Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio de Janeiro, vol. 1, p. 465-474, nov. 1996, p. 469.

<sup>206</sup> Idem, *ibidem*, p. 469.

<sup>207</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Op. cit.*, p. 140 e 141.

<sup>208</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. *Fronteiras internas: urbanização e saúde pública em Florianópolis nos anos 20*. In: BRANCHES, Ana. (Org.). *História de Santa Catarina: estudos contemporâneos*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999, p. 107.

*teremos de assistir impotentes à derrocada de nossos esforços em prol da prosperidade do Estado”.*<sup>209</sup>

A Mensagem apresentada pelo superintendente Antônio Pereira da Silva e Oliveira ao Conselho Municipal da cidade de Florianópolis, em 1905, expressa a preocupação com a salubridade do espaço central da cidade:

*Sem adoção de medidas que tornem obrigatório o serviço de remoção de matérias fecais e do lixo, proibindo em absoluto o despejo em quintais (principalmente no centro da cidade) ou em qualquer parte dentro do perímetro urbano será impossível, ou pelo menos muito difícil, tornar em realidade o saneamento da nossa capital [...]. Parece-me ser este o único meio para de uma vez para sempre, extinguirmos os depósitos de lixo e os poços de materiais fecais que ainda hoje infelizmente existem em acanhados quintais no centro da cidade.*

*A desagradável impressão que causam as velhas e feias casas da rua Arcipreste Paiva com fundos para a rua Padre Miguelinho, que tornaram-se [...] focos de infecção, impõem a necessidade urgente de sua desapropriação, não só para embelezamento, como medida de higiene da cidade.*<sup>210</sup>

O artigo do jornal República, de 01 de fevereiro de 1920 salienta a mesma preocupação:

*Com uma feição rotineira, colonial, com suas ruas estreitas, com inúmeros casebres a enfeiar-lhe a estética, Florianópolis impressionava mal ao forasteiro.*

*O beco Irmão Joaquim com os seus cortiços margeando o canal da Fonte da Bulha até a pedreira, era um verdadeiro foco de miasmas e um conhecido antro de vadiagem.*

*Não havia ali a menor noção de higiene.*

*Os casebres não tinham instalações de esgotos. As dejeções eram feitas no canal, onde as águas dos montes corriam serenamente para o mar...*

*Quilômetros acima, rumando o leito da Fonte da Bulha, a mesma prática das moradias pobres, sem noção da limpeza e dos bons ensinamentos da higiene.*<sup>211</sup>

Na capital catarinense, médicos, autoridades e políticos descreviam de maneira dramática os problemas de saneamento e propunham várias medidas desde a distribuição gratuita de remédios, até o controle dos movimentos populacionais no espaço urbano. Um tom de urgência impregnou as manifestações sobre a saúde pública em Santa Catarina, especialmente em Florianópolis, como se os surtos de malária e cólera fossem inusitados para a sociedade daquela época.<sup>212</sup>

As doenças mencionadas, entretanto, não eram novas na região e elas se manifestavam em Nossa Senhora do Desterro desde o século XVIII, conforme relatam antigos cronistas e viajantes.<sup>213</sup> O que teria acontecido para que nas vésperas dos anos 20

<sup>209</sup> LUZ, Hercílio Pedro da. Vice-Governador, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo**. Florianópolis, 22 jul. 1919, p. 18.

<sup>210</sup> OLIVEIRA, Antônio Pereira da Silva e. Superintendente Municipal. **Mensagem dirigida ao Conselho Municipal em 1º de abril**. Florianópolis, Gazeta Official, 15 abr. 1905, p. 2.

<sup>211</sup> Remodelação de Florianópolis. **República**, Florianópolis, 1 fev. 1920, p. 1.

<sup>212</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. Fronteiras internas: urbanização e saúde pública em Florianópolis nos anos 20... op. cit., p. 103.

<sup>213</sup> Idem, ibidem, p. 103.

elas passassem a ser vistas como um problema sanitário de proporções inéditas? Uma aguda deterioração das condições gerais de saúde? Nem tanto, pois a saúde pública no início do século não estaria sendo comprometida por males muito mais graves do que aqueles que ocorriam nas décadas passadas. Assim, as causas para o surgimento de um problema sanitário ameaçador não se encontram num agravamento das doenças ou numa sensível diminuição dos cuidados com a saúde pública, que não haviam mudado de maneira significativa no início do século XX.

A resposta mais imediata indicaria o fato de que surgiu uma nova percepção daquelas doenças em Santa Catarina. Elas teriam adquirido um novo significado em termos de ameaça à saúde passando, conseqüentemente, a demandar formas de prevenção mais eficazes. Mas o aparecimento desta nova modalidade de enquadramento e combate às epidemias não se deve somente à utilização da ciência para resolução dos problemas de saúde pública. Outros fatores também foram decisivos na mudança de relação com a doença. Entre eles, dois se destacam: o primeiro, foi uma crescente intervenção do Estado na sociedade, por meio de campanhas de profilaxia, inspeções sanitárias e implantação de reformas urbanas. O segundo, corresponde a uma crescente diferenciação social, que identificou uma *insuficiência de civilização* nos costumes locais e reclassificou espaços e os indivíduos passíveis de abrigar aquelas doenças como um novo tipo de ameaça, uma ameaça eminente para a cidade e seus habitantes.<sup>214</sup>

A importância conferida à saúde pública a partir do final do século XIX, no Brasil, explica-se, em grande parte, pelas transformações sócio-econômicas ocorridas no país. Os recursos gerados pela economia agro-exportadora, especialmente o café, atraíram investimentos estrangeiros aplicados em bancos, portos e obras de infra-estrutura. O comércio se desenvolveu, o número de fábricas e a oferta de serviços urbanos aumentou. As populações das cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo cresceram rapidamente com a chegada contínua de imigrantes estrangeiros. Entre 1900 e 1920, a população de São Paulo saltou de 240.000 para 579.000 habitantes e a do Rio, de 800.000 para 1.150.000.<sup>215</sup> Como não havia uma infra-estrutura urbana capaz de acolher tal aumento demográfico, elas começaram a apresentar um processo de inchamento, em função do seu crescimento desordenado. A especulação urbana se generalizou, agravando sensivelmente as condições de vida das classes populares. As condições sanitárias passaram a apresentar várias áreas insalubres e focos endêmicos de varíola, tuberculose e febre amarela.

---

<sup>214</sup> Idem, *ibidem*, p. 104.

<sup>215</sup> IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil*. vol. 59. Rio de Janeiro, 1999. Ver Anexo n. 09 – *População Total das Cidades do Rio de Janeiro e São Paulo – 1900 - 1959*, p. 174.

A partir desse momento, configura-se uma crise sanitária nos principais centros urbanos. Ela expôs abertamente as precárias condições de saneamento no Brasil e ensejou a mobilização de recursos para a formação de uma estrutura de saúde pública mais eficiente. No Rio de Janeiro, a solução para os problemas sanitários foi estreitamente associada a um amplo programa de reformas urbanas. Foi a época do *bota abaixo*, quando foram demolidos vários quarteirões populares no centro da cidade expulsando seus moradores para ceder lugar a praças e avenidas, como a Avenida Central inaugurada em 1904 que logo se tornou o símbolo máximo de uma nova concepção urbanística no país.<sup>216</sup>

Os motivos para o surgimento de uma crise sanitária no Rio de Janeiro e em São Paulo não esclarecem as razões pelas quais a saúde pública manifestou-se como uma questão urgente em Florianópolis no mesmo período, pois no decorrer daqueles anos a capital catarinense continuou em seu ritmo pacato.<sup>217</sup> Ela não apresentou afluxos populacionais significativos e sua estrutura urbana pouco havia mudado desde o final do século XIX. Além disso, desde 1910, ocorria uma progressiva melhoria dos aspectos sanitário e urbano como decorrência da instalação das redes de água e esgotos e da primeira rede de iluminação elétrica. Em suma, na pequena Florianópolis poucas características pareciam se adequar às causas que desencadearam os problemas urbanos e sanitários verificados nas grandes cidades brasileiras no início do século. Durante as décadas de 10 e 20, porém, a cidade foi palco de uma série de intervenções na sua área central que, em nome da necessidade de reformas urbanas e sanitárias, prescreveram e introduziram novas regras de convívio urbano. Ruas foram calçadas, ajardinaram-se praças, foi instalada uma rede de energia elétrica e alguns edifícios públicos foram construídos e reformados. Acompanhando as mudanças que se operavam na paisagem da cidade, passou-se a normatizar e classificar algumas atitudes cotidianas, como pendurar roupas e gaiolas nas janelas e fachadas das casas, o trânsito dos carregadores, vendedores ambulantes, a criação de galinhas e outros animais, como práticas que não condiziam com a vida de uma capital.<sup>218</sup>

Em artigo do jornal República, de 1921, expõe-se a preocupação em coibir comportamentos considerados incivilizados:

*O Trapiche Municipal onde há um grande número de famílias que tomam as lanchas para o continente, tem se tornado o ponto preferido pelos indivíduos de má educação. Sem a maior consideração, [...] os vagabundos, na sua maioria, rapazes vendedores de balas, amendoim e tutti quanti [...] profêrem as maiores obscenidades. Justamente quanto maior é a aglomeração*

<sup>216</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. Fronteiras internas: urbanização e saúde pública em Florianópolis nos anos 20... op. cit., p. 105. Ver figura n. 16 – Avenida Central – 1906, p. 55.

<sup>217</sup> Ver página 58.

<sup>218</sup> Idem, ibidem, p. 107.

*de famílias, é que se exercitam na destacável prática do insulto e da capoeiragem. À polícia recomendamos os vagabundos que diariamente freqüentam o Trapiche Municipal.*<sup>219</sup>

Seis anos após este registro, em 1927, o mesmo jornal expõe a preocupação com a remodelação do centro da cidade de Florianópolis com o objetivo de afastar a idéia de uma cidade colonial e atrasada:

*“...” Florianópolis, como toda a cidade colonial, precisa de grandes melhoramentos, de ampla remodelação [...]. Necessita de ruas largas e bem construídas; avenidas amplas que a higienize “...”.*

*Porem os seus recursos não lhe permitem uma remodelação vasta, atendendo a um plano de embelezamento que vá da abertura de ruas novas à criação de serviços urba[n]os na altura de sua transformação.*

*Essas calçadas cheias de estragos; essas fachadas de prédios sujas e mal cuidadas dão à cidade um aspecto de ruína.*

*Que cada um [...] [cuide] de as melhorar “...”.*

*Há posturas que os obrigam a isso, mas, muito mais razoável seria que esses serviços fossem feitos não apenas por obediência à lei mas por amor à cidade.*<sup>220</sup>

Em artigo do jornal O Estado, de 1926, salienta-se a preocupação com a manutenção dos bons costumes dos florianopolitanos:

*Alguns ‘almofadinhas’ desocupados [...] costumam, em bloco, reunir-se nos cinemas, onde, sem a menor atenção ao decôro e às famílias, que perto delles tema a infelicidade de estar, se entregam a abusos inqualificaveis, proferindo palavrões e cometendo actos de [vandalismo].*

*Já, por vezes, chamámos a atenção da policia para este facto, que depõe immensamente contra os bons costumes da nossa terra. Parece, entretanto, que temos pregado no escuro...*

*Porque? Não atinamos com o motivo de lapso das nossas autoridades a respeito. E’ verdade que os autores de tais vergonhosos factos não são crianças, nem rapazes de inferior condição mas elementos que convivem na mais elevada esphera social. Será que, com esses, a policia não terá jamais que ver? será que a posição social é, para a policia, garantia segura de excellentes qualidades morais e civicas?*

*Com effeito, seria de esperar que rapazes criados e educados nos meios mais respeitáveis da nossa capital [...] soubessem portar-se como cavalheiros, pelo menos num cinema ou theatro.*

*Infelizmente, não se dá isso com a turma que costuma reunir-se nos nossos jardins publicos e casas de diversão familiares, em algazarra, em desrespeito ostensivo a quantos a rodeiam.*

*E’ licito desejarmos que isso tenha termo; não só porque, do contrário, ficaremos sujeitos a não poder, em breve, levar as nossas familias a tais divertimentos (que são, aliás, as mais attrahentes e os quase unicos da nossa cidade) como porque, isso, perante quem nos visita, de fóra, é extremamente vergonhoso para nós, que ainda pensamos ter policia.*<sup>221</sup>

As idéias anteriormente apontadas atestam, claramente, a preocupação da imprensa em divulgar a imagem da cidade moderna e civilizada. Comportamentos considerados incivilizados como o insulto e a capoeiragem são coibidos e uma grande remodelação urbana é exigida como forma de conferir à cidade de Florianópolis um aspecto moderno. Entretanto, Florianópolis não pode ser considerada uma cidade moderna a exemplo de cidades maiores como Paris e o Rio de Janeiro, pois as iniciativas

<sup>219</sup> A Vadiagem no Trapiche Municipal. **República**, Florianópolis, 12 mar. 1921, p. 2.

<sup>220</sup> Problemas Urbanos. **República**, Florianópolis, 5 jan. 1927, p. 3.

<sup>221</sup> Mais uma vez, á policia!. **O Estado**, Florianópolis, 12 jun. 1926, p. 1.

governamentais e as transformações urbanas eram, como vimos, tênues. Como explica-se a posição da imprensa da época?

Entende-se que a explicação mais apropriada consubstancia-se na idéia de representação definida por Sandra Jatahy Pesavento:

*Representação, diz Le Goff, é tradução mental de uma realidade exterior percebida e liga-se ao processo de abstração.<sup>222</sup> O imaginário faz parte de uma campo de representações e, como expressão do pensamento, se manifesta por imagens e discursos que pretendem dar uma definição de realidade.*

*Mas imagens e discursos sobre o real não são exatamente o real ou, em outras palavras, não são expressões literais da realidade, como um fiel espelho [...].<sup>222</sup>*

Acrescenta a mesma autora que:

*“...” no domínio da representação, as coisas ditas, pensadas e expressas têm um outro sentido além daquele manifesto. Enquanto representação do real, o imaginário é sempre referência a uma ‘outro’ ausente. O imaginário enuncia, se reporta e evoca outra coisa não explícita e não presente.*

*Este processo, portanto, envolve a relação que se estabelece entre significantes (imagens, palavras) com os seus significados (representações, significações), processo este que envolve uma dimensão simbólica.*

*Nesta articulação feita, a sociedade constrói a sua ordem simbólica, que, se por um lado não é o que se convencionou chamar de real (mas sim de sua representação), por outro lado é também uma outra forma de existência da realidade histórica. [...] Logo, o real é, ao mesmo tempo, concretude e representação.<sup>223</sup>*

A partir dessas colocações pode-se afirmar que Florianópolis, apesar de não ser uma cidade moderna como Paris ou Rio de Janeiro, era considerada como tal nos discursos da imprensa e do governo. A representação imaginária da cidade moderna ganhava força de realidade, pois *“aqui e ali, ainda se contorcem vilas de aspecto colonial ladeadas de casas quadradas e incompatíveis a uma cidade moderna que se quer salubre e confortável”.*<sup>224</sup>

O movimento de reformas urbanas e sanitárias na Capital atingiu um dos pontos de maior expressão a partir de 1919 com a construção da avenida Hercílio Luz, denominada inicialmente de *Avenida do Saneamento*. Em 1922, o jornal *República* referencia sua inauguração com grande expectativa e entusiasmo:

*Esta tarde, será festivamente inaugurada a Avenida 'Hercílio Luz', este importantíssimo melhoramento que a administração sabia e patriótica do eminente Estadista Catharinense exmo. Sr. Hercílio Luz realizou.*

*Com sua brilhante execução, Florianópolis teve um aspecto inteiramente novo, compatível com o adeamento de nosso povo.*

*Ligando as duas bahias, norte e sul, canalizando as águas da fonte da Bulha, a nova Avenida se desdobra em magestosas rectas e bellas curvas, com a sua arborização verdejante.<sup>225</sup>*

<sup>222</sup> PESAVENTO, Sandra J. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário... op. cit., p. 15

<sup>223</sup> Idem, ibidem, p. 15 e 16.

<sup>224</sup> Saneamento de Florianópolis. *República*, Florianópolis, 08 set. 1919, p. 1.

<sup>225</sup> A inauguração da Avenida Hercílio Luz. *República*, Florianópolis, 7 set. 1922.

A Avenida Hercílio Luz, considerada “a pedra angular do saneamento da nossa terra”,<sup>226</sup> efetivamente urbanizou e modernizou o centro da cidade. De que maneira ocorreu esse processo? Segundo Hermetes Reis de Araújo:

*A paisagem de Florianópolis foi consideravelmente modificada quando inaugurou-se a avenida em 1922, pois para construí-la foram demolidos vários conjuntos de pequenas casas de 'porta e janela' existentes junto ao centro: os 'cortiços', como eram chamados, uma herança arquitetônica dos tempos coloniais ainda predominante no casario miúdo da cidade. Canalizando o mal-afamado riacho da 'Fonte da Bulha' que margeava toda a área urbana, e estabelecendo com o seu traçado uma fronteira entre o centro, as encostas dos morros e os caminhos que levavam para o interior da ilha “...”.<sup>227</sup> (fig. 17).*



figura 17 – Córrego da fonte do Rio da Bulha – 1912 (atual canal da Avenida Hercílio Luz). Ao redor o famoso Beco Sujo. Fonte: RAMOS, Atila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense.** Florianópolis: CASAN, 1986.

A Mensagem apresentada pelo governador Hercílio Luz ao Congresso Representativo do Estado, em 1920, expressa, claramente, a necessidade de sanear a área central da cidade de Florianópolis através da construção da Avenida Hercílio Luz:

*Ha muito que se fazia sentir a necessidade de sanear extensa zona da nossa Capital, cuja salubridade vinha sendo gravemente prejudicada pela existência de aguas estagnadas, devido á obstrução de corregos e canaes que atravessam essa parte da cidade em diversas direcções, passando por terrenos particulares, tornando-se por esse motivo difficil a respectiva fiscalização.*

*Procurei resolver este problema, traçando uma avenida que, muito antes de construir uma obra de embelezamento para a cidade, é a solução de um problema de saneamento.*

*Para a abertura dessa nova arteria, que acompanha o curso sinuoso de um dos córregos mais extensos da cidade, foram feitas algumas desapropriações, que recahiram, na sua maior parte, em prédios que, pelas suas condições hygienicas, atentavam contra a saúde de seus moradores.<sup>228</sup> (fig. 18).*

Analisando as citações anteriormente apontadas, observa-se a conjugação de duas preocupações primordiais na construção da avenida Hercílio Luz: a primeira, é o

<sup>226</sup> A inauguração da Avenida Hercílio Luz. **República**, Florianópolis, 10 set. 1922, p. 2.

<sup>227</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. Fronteiras internas: urbanização e saúde pública em Florianópolis nos anos 20... op. cit., p. 111.

<sup>228</sup> LUZ, Hercílio Pedro da. Vice-Governador, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado.** Florianópolis, 22 jul. 1920, p. 36 e 37.

saneamento e higienização do centro da cidade. A existência de *águas estagnadas* favorecia a proliferação de doenças como a malária e o cólera, provas evidentes do péssimo estado sanitário que apresentava a cidade de Florianópolis àquela época. A segunda, consubstancia-se na tentativa de afastar progressivamente as populações mais desfavorecidas daquela região. Entretanto, a construção da Avenida Hercílio Luz partiu de iniciativas governamentais, o que demonstra que a solução para o problema sanitário em Florianópolis exigia medidas urgentes.



figura 18 – Construção da Avenida Hercílio Luz – 1922. (Mesmo ângulo da foto anterior). Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

A avenida realmente melhorou as condições sanitárias de uma extensa área. O seu preço, no entanto, foi alto para uma parte da população de Florianópolis, pois sua construção desalojou centenas de famílias que moravam próximas ao centro, assinalando o início da ocupação dos morros em torno da cidade pela população mais pobre. A demolição de conjuntos residenciais populares situados no centro iniciara-se de maneira mais incisiva desde o início da década de 10, gerando a abertura de novas áreas de urbanização e de valorização imobiliária, de cujos benefícios a população que ali anteriormente residia foi excluída. Mas foi com a construção da avenida que se intensificou a retirada da população pobre do centro urbano.<sup>229</sup> De acordo com o artigo do jornal República de 1919:

*“...” prosseguem diligente e ativamente as obras da futura Avenida do Saneamento “...”.*  
*Continuam as desapropriações dos prédios e das destruições dos velhos e infectos pardieiros que enfeiam o Beco Irmão Joaquim.*  
*A ação da picareta está se fazendo sentir e um novo aspecto agradável e sadio apresenta aquele trecho da nossa capital.*<sup>230</sup>

<sup>229</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. Fronteiras internas: urbanização e saúde pública em Florianópolis nos anos 20... op. cit., p. 111.

<sup>230</sup> Avenida Hercílio Luz. **República**, Florianópolis, 30 out. 1919, p. 1.

A Mensagem apresentada pelo coronel Raulino Julio Adolpho Horn ao Congresso Representativo do Estado, em 1922, destaca algumas medidas de remodelação do centro da cidade de Florianópolis, dentre elas, a construção da Avenida Hercílio Luz:

*Os serviços de saneamento da Capital, cuja execução foi iniciada no actual quadriênio, já se acham, em grande parte, concluídos, faltando apenas a canalização de pequenos córregos de importancia secundaria.*

*A construção da Avenida, que se estende em duas alamedas marginaes ao grande collector denominado 'Fonte da Bulha', já está concluída.*

*Este canal principal [...] recebe as aguas de uma serie de pequenos correços, da quaes já se acham canalizados, em toda a sua extensão, os denominados 'Fortkamp' e 'Major Costa', que atravessam grande numero de propriedades particulares.*

*Todas essas aguas são lançadas na Bahia do Sul, nas proximidades do edificio da Capitania do Porto.*

*As edificações erguidas por iniciativa particular já se fazem notar na Avenida. Para o embellezamento dessa verdadeira obra de hygiene, o Governo tambem contribuiu com o auxilio que deu á construcção dos alicerces do edificio em que, futuramente funcionará o Instituto Polytechnico, e com o levantamento do predio para a Escola Normal.*

*Simultaneamente foram ajardinadas as praças Dias Velho e 17 de Novembro.*

*Ainda, e em collaboraçãõ com a Superintendencia do municipio, foram executados trabalhos de macadamizaçãõ das ruas de maior transito da cidade.*

*Já estão concluídas as ruas Blumenau, José Veiga, a Avenida Trompowsky e uma alameda ao longo da Praça 13 de Maio, praça que também já se acha arborizada.<sup>231</sup>*

A locação nos morros dos setores mais desfavorecidos da cidade é registrado de maneira evidente no *Relatório sobre a Febre Tifoide em Florianópolis*, apresentado pelo diretor de Higiene do Estado ao Interventor Federal em Santa Catarina, General Assis Brasil, em 1932, pois, conforme este documento, nas

*"... " encostas dos morros se erguem numerosas casas de gente humilde que vive sem observar o minimo preceito de hygiene, lançando á superficie da terra todos os dejectos. Florianopolis está ameaçada de um surto epidemico de febre tifoide. Urgem providencias energicas no sentido de ser evitada, profilaticamente essa explosão."<sup>232</sup>*

Apesar da área central ser atendida pela rede de água e esgotos, embora não em sua totalidade, muitos proprietários persistiam com o costume de despejar os dejetos nas valas e riachos e efetuavam ligações clandestinas. Além disso, a população desfavorecida, que na sua maioria, habitavam a periferia, as encostas dos morros e o interior da Ilha de Santa Catarina, não possuíam serviços públicos de água e esgoto. Assim, *"nas fraldas dos morros, das casas [aí existentes], os dejectos são atirados à superficie do solo, donde as chuvas e as moscas se encarregam de [os] espalhar, contaminando outros pontos".<sup>233</sup>*

<sup>231</sup> HORN, Raulino Julio Adolpho. (Coron.<sup>EL</sup>). Presidente do mesmo Congresso, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. *Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado*. Florianópolis, 16 ago. 1922, p. 46 e 47.

<sup>232</sup> BOTTINI, Antonio. Diretor de Higiene do Estado. *Relatorio sobre a Febre Tifoide em Florianopolis*. Apresentado ao Exm.º Sr. Interventor Federal General Assis Brasil, jun. 1932.

<sup>233</sup> Idem, *ibidem*.

Dentre as recomendações “*energicas e inadiáveis*” solicitadas pela Diretoria de Higiene do Estado para evitar a extensão da Febre Tifóide, um “*mal que existe e tende a aumentar*”, se destaca “*providencias urgentes junto á Diretoria de Obras Publicas no sentido de serem melhoradas as condições de higiene dos habitantes das fraldas dos morros*”.<sup>234</sup>

Os esforços empreendidos na urbanização, higienização e embelezamento do centro urbano conferem um aspecto moderno à cidade. Estas tentativas permearam, no final do século XIX e início do século XX, várias cidades na América Latina e na Europa. A cidade de Paris, analisada anteriormente, é o exemplo máximo do esforço do poder público em viabilizar projetos de embelezamento e higienização do meio urbano, que atingiram o auge com a construção dos bulevares, a partir de meados do século XIX. Essas novas avenidas foram concebidas como um sistema circulatório urbano. Em outras palavras o “*empreendimento [bulevard] pôs abaixo centenas de edificios, deslocou milhares e milhares de pessoas, destruiu bairros inteiros que [...] tinham existido por séculos. Agora, após séculos de vida claustral em células isoladas, Paris de tornara um espaço físico unificado*”.<sup>235</sup>

O mesmo processo de exclusão social ocorrido em Paris com a construção dos bulevares pode ser, analogamente, observado em Florianópolis com a construção da avenida Hercílio Luz - consideradas as devidas proporções urbanística e populacional.

A construção da avenida Hercílio Luz, apesar de distribuir desigualmente os melhoramentos executados na cidade, constituiu um marco importante nas transformações ocorridas em Florianópolis no início do século XX. Um processo de reformas urbanas onde a construção da ponte Hercílio Luz, ligando a Ilha ao Continente em 1926, simbolizou a conclusão de uma etapa. Ao demarcar um centro e uma periferia, a abertura da avenida acentuou as fronteiras internas da sociedade. Se por um lado, em nome da saúde pública, ela estava transformando completamente a feição da Capital, modernizando-a, por outro, para as populações que habitavam o local, a sua construção significou a impossibilidade de residir junto ao centro da cidade, e boa parte dos que ali viviam foi morar nas encostas do Morro do Antão (Morro da Cruz), uma região de Florianópolis na qual a malária reinava soberana.<sup>236</sup> Desta forma, projetos e intervenções governamentais procuraram conferir à cidade de Florianópolis um aspecto urbano higienizado e aprazível. As medidas de remodelação da cidade beneficiaram, por certo, apenas uma pequena parcela da população,

---

<sup>234</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>235</sup> Notadamente sob o aspecto da circulação viária. BERMAN, Marshall. Op. cit., p. 146.

<sup>236</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. Fronteiras internas: urbanização e saúde pública em Florianópolis nos anos 20... op. cit., p. 111 e 112.

haja vista que a expressiva maioria permanecera alheia a estas mudanças. No entanto, sob o ponto de vista da imprensa da época, Florianópolis parecia configurar-se como uma cidade moderna, comparável a cidades como São Paulo, Rio de Janeiro ou até mesmo Paris, como pode-se observar na citação abaixo:

*Florianópolis, que num surto admirável de Progresso em doze anos conseguiu enriquecer-se dos melhoramentos que representam a prova evidente do adiantamento e da civilização de uma localidade; Florianópolis, que de uma cidade sem estética e sem conforto, [...] sem ruas calçadas, sem telefones, sem bancos, sem luz, sem água, sem esgotos, sem requisito algum de uma cidade moderna, sob um sopro vitalizador de energia e civilização, realizou uma miraculosa transformação, que a veio colocar ao lado das mais adiantadas, confortáveis e belas cidades brasileiras.*<sup>237</sup>

Reafirmando as idéias acima apontadas, Micael Herschmann M. e Carlos Alberto M. Pereira afirmam que:

*“...” tanto cientistas como membros da elite política apregoavam, naquele momento, a necessidade de ‘reformar’, ‘regenerar’, ‘civilizar’ a sociedade e o país. Estes agentes sociais, portanto, tomavam como referência uma modernização ‘à européia’, buscando estar em pé com a Europa.*<sup>238</sup>

Os discursos proferidos por engenheiros, autoridades governamentais e pela imprensa procuraram, como vimos, perpetuar a idéia de que Florianópolis era uma cidade moderna. Comportamentos e valores considerados imorais foram coibidos e as reformas urbanas eram salientadas constantemente.

Os estudos sobre a modernidade nas cidades de Paris, Rio de Janeiro, São Paulo e Florianópolis salientam aspectos similares. O primeiro é o saneamento e a higienização do centro da cidade. Intervenções governamentais variadas configuraram estratégias sanitárias fundamentadas na eliminação dos focos de doenças e de comportamentos inadequados na área central. O segundo, consubstancia-se na tentativa de afastar progressivamente as populações mais desfavorecidas do centro da cidade. Configura-se, assim, um processo de *homogeneização* do espaço físico central.

As cidades brasileiras, sobretudo Rio de Janeiro e São Paulo, sofreram alterações que procuraram conferir-lhes um aspecto moderno e higienizado, numa clara tentativa de reproduzir ou adaptar os padrões do urbanismo moderno apresentados pelas cidades européias, principalmente Paris, após as reformas empreendidas por Haussmann. Constituíam-se, assim, uma modernidade periférica.

<sup>237</sup> A inspetoria de laticínios e a leiteira modelo. **República**, Florianópolis, 30 jan. 1920, p. 1 e 2.

<sup>238</sup> HERCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto M. Op. cit., p. 21.

Tratando-se de Florianópolis, cujos avanços no campo econômico, cultural e urbanístico eram incipientes,<sup>239</sup> os modelos de modernidade foram inspirados no Rio de Janeiro, mas também, como parâmetro mais longínquo no continente europeu. Desta forma, a modernidade em Florianópolis refletia-se de maneira ainda mais distante sendo, todavia, viável.

A construção da avenida Hercílio Luz, embora não tendo o mesmo alcance das reformas urbanas representadas pelos bulevares de Paris ou pelas medidas implementadas no Rio de Janeiro na gestão do prefeito Pereira Passos, conferiu um aspecto *moderno* à cidade de Florianópolis. Assim, sua construção condicionou a retirada de antigas habitações miseráveis do centro da cidade: os cortiços; canalizou o fétido riacho da *Fonte da Bulha* e expulsou as populações pobres ao estabelecer, com seu traçado, uma fronteira entre o centro e as encostas dos morros.<sup>240</sup>

### ***Mutações Urbanas em uma Cidade Insular (1920 - 1960)***

A cidade de Florianópolis, desde sua fundação no século XVII, até as primeiras décadas do século XX, não dispunha de uma ligação efetiva entre o espaço insular e continental. Desta forma, as comunicações entre Ilha e Continente faziam-se por via marítima, tornando demorado o deslocamento de pessoas e mercadorias.

A ponte Hercílio Luz representa a primeira ligação entre a Ilha e o Continente, implicando transformações no meio urbano, desde a construção das vias de acesso, passando pela adequação das vias existentes ao tráfego motorizado e a intensificação da circulação nas áreas públicas do centro. Segundo Victor Antônio Peluso Jr.:

*O primeiro sinal de crescimento da cidade foi dado pela construção da via de acesso à ponte. A Alameda Adolpho Konder, e a construção do jardim junto à mesma, onde se levantou a estátua de Hercílio Luz, constitui a primeira demonstração do novo sentido da expansão urbana.*<sup>241</sup>

O artigo do jornal O Estado de 12 de agosto de 1927 registra a inauguração da Alameda Adolpho Konder:

*Registramos com imensa satisfação, a inauguração solene da linda alameda 'Adolpho Konder', realizada ontem, às 15:30 horas.*

<sup>239</sup> Comparados aos existentes nas grandes cidades da Europa e do Brasil.

<sup>240</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. Fronteiras internas: urbanização e saúde pública em Florianópolis nos anos 20... op. cit., p. 111. Ver Anexo n. 01 – *Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950)*, p. 166.

<sup>241</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis. *Santa Catarina Filatélica*, Florianópolis, Ano II, n. 17, maio 1951, p. 14.

*Partiu de nós a lembrança do nome da alameda. Lançamos a idéia convictos de que o povo de nossa terra [...] a acataria, justificando-a como prova frisante de gratidão. Fazendo entrega da nova via publica ao dr. Superintendente Municipal, em nome do Governo do Estado, falou o dr. Haroldo Pederneiras, director dos serviços de Obras Publicas. Começou o dr. Pederneiras [...] dirigindo-se ao dr. Adolpho Konder, elogiando a acção do seu govêrno operoso, que muito tem cooperado para a remodelação da nossa capital, afim de que ella, pelo seu magnifico aspecto, hygiene e conforto, fosse digna de ser sede estadual. Terminada disse que, dirigindo-se ao dr. Superintendente, entregava, em nome do Govêrno do Estado a bella e majestosa obra inaugurada ao chefe do município, na certeza de que a mesma será conservada com o desvelo e cuidado com que vem zelando os serviços municipais em boa hora, entregue á sua competente e criteriosa administração. Falou, então, o dr. Heitor Blum, dizendo que: 'A obra de arte que V. exa. mandou executar [...] é um dos grandes melhoramentos que o esclarecido espirito de administrador, que é V. exa., percebeu não pode ter feito a expensas do município de Florianópolis, por não comportal-o seu orçamento já de si exigio para conservar já está construído'. E referindo-se á ponte 'Hercílio Luz', ss. concluiu seu [...] discurso assim: 'Para condigno acesso á obra mais vultuosa que se tem feito ultimamente no Brasil [...] – a portentosa ponte que tem o nome do que physicamente desapareceu de nosso convívio, mas que espiritualmente está materializado nesta mesma obra, - mandou V. exa., [...] construir esta obra de arte que envaidece a cidade, em cujo nome eu agradeço a V. exa. tão regia offerenda, solicitando a honra de inaugural-a'. Ambos os oradores foram muito applaudidos. O sr. dr. Adolpho Konder desatou a fita 'verde-amarela', inaugurando solenemente a rica alamêda que recebeu o seu honrado nome.<sup>242</sup>*

Analizando a citação apontada acima constata-se a preocupação da imprensa e das autoridades municipais com a remodelação e higienização do centro da cidade de Florianópolis ao destacar a construção da ponte Hercílio Luz e da Alameda *Adolpho Konder*. Desta forma, infere-se que estas obras integram os serviços de remodelação urbana sofridos por Florianópolis no início do século XX.<sup>243</sup> Assim, de acordo com a Lei n. 539, de 12 de março de 1925:

*Art. 1.º - Fica o Superintendente Municipal autorizado, dentro das precisas condições de hygiene, e de accôrdo com as deliberações da junta medica nomeada pelo Governo do Estado, em data de hoje e sob a presidencia do Director de Hygiene, a promover a remoção dos despojos sepultados na área do actual Cemiterio Publico, destinada ás obras da rua de acesso á ponte 'Hercilio Luz', para outro local do mesmo Cemiterio e fôra da referia área.<sup>244</sup>*

A Mensagem apresentada pelo Governador Adolpho Konder à Assembléia Legislativa do Estado, em 1928, salienta o custo de construção da alameda de acesso à ponte Hercílio Luz:

*O Governo do Estado entregou ao trânsito publico, em 11 de agosto do anno passado [...], a nova avenida de acesso á ponte Hercilio Luz, a que a Municipalidade desta Capital deu o seu nome. O seu desenvolvimento é de 255 metros, variando a largura, devido às curvas, entre 9<sup>m</sup> 50 e 12 metros.*

<sup>242</sup> Alameda *Adolpho Konder*. **O Estado**, Florianópolis, 12 ago. 1927, p. 2.

<sup>243</sup> Ver item intitulado *A Avenida do Saneamento*.

<sup>244</sup> Lei n. 539, de 12 de Março de 1925. Autorizando o Superintendente Municipal a promover, de accôrdo com a Comissão Médica, a remoção dos despojos sepultados na área do acutal Cemiterio Publico, destinada á rua de acesso á ponte 'Hercilio Luz'. **Collecção de Leis de 1925**. Florianópolis, 1925.

Custou a obra 136:000\$, inclusive os trabalhos complementares de drenagem e consolidação.<sup>245</sup>

O cemitério do Estreito,<sup>246</sup> inaugurado em 1840, ocupava uma extensa área na ponta mais ocidental da Ilha, e foi, durante longo tempo, além de um inconveniente visual muito comentado, um “símbolo do hiato entre duas regiões de ocupação distinta na cidade: o centro a Praia de Fora”.<sup>247</sup> De acordo com a Lei n. 137, de 22 de abril de 1840:

*Artigo 1.º - Fica verificada a utilidade publica para ser desapropriado ao Cidadão José Vieira de Castro o terreno, que, no caminho do Estreito, forma a sua Chacara, a fim de n'elle fundar-se um Cemiterio publico “...”.*

*Artigo. 2.º - O Presidente da Provincia [...] mandará fechar do melhor modo possivel com muros; ou tapagem de madeira toda a extensão do Cemiterio, e n'elle edificar uma Capella, onde se depositem os cadaveres insepultos; de sorte que tudo se promptifique até o 1.º de Janeiro de 1843; e então será sua administração entregue á Camara Municipal da Capital, a quem fica pertencendo a arrecadação e applicação do rendimento “...”.*

*Artigo 3.º - Do 1.º de janeiro de 1843 em diante, só no Cemiterio publico se sepultarão os Cadaveres das pessoas, que fallecerem no districto da Capital, ou que n'elle queirão sepultar-se.*

*Artigo 4.º - O Presidente da Provincia fará dividir symetricamente o terreno do Cemiterio publico pela Fabrica da Igreja Matriz, Misericordia, Irmandades, Confrarias e Ordens Terceiras existentes, onde construirão jazidas para a inhumação dos Cadaveres a quem devão dar sepultura. Outrosim fará separar-se do mesmo Cemiterio um terreno conveniente para n'elle serem sepultados os cadaveres dos que não professarão a Religião do Estado; reservando, ou incorporando ao quinhão da Fabrica da Igreja Matriz o que houver de ser dado às Irmandades, Confrarias, e Ordens Terceiras, que para o futuro se estabelelerem. (fig. 19).*

*Artigo 5.º - Os Cadaveres das pessoas miseraveis, os dos Expostos, e os dos que fallecerem em prisões, ou que forem encontrados, serão sepultados gratuitamente.<sup>248</sup>*

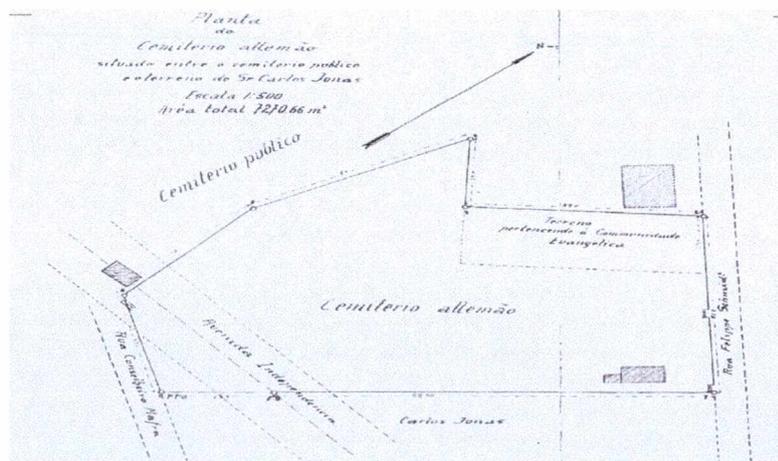


figura 19 – O Cemitério Público da Capital e o Cemitério Alemão – 1921. Fonte: Mapoteca do IPUF. (Fotocópia do Documento Original).

<sup>245</sup> KONDER, Adolpho. Presidente do Estado de Santa Catharina. **Mensagem apresentada á Assembléia Legislativa**. Florianópolis, 29 jul. 1928, p. 84; Directoria de Obras Públicas. **Relatório de Atividades 1927**. Op. cit., p. 411.

<sup>246</sup> É importante observar que o Estreito localizou-se na Ilha de Santa Catarina no período de 1840 a 1899. Após esta data, o Estreito designa a parte continental imediatamente fronteira à capital catarinense, que somente em 1944 será incorporada à Florianópolis. FARIAS, Wilson Francisco de. Op. cit., p. 146 e 154. Ver Anexo n. 08 – *Evolução Administrativa do Distrito do Estreito*, p. 173.

<sup>247</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 297.

<sup>248</sup> Lei n. 137 de 22 de Abril de 1840. **Collecção de Leis, 1835-1840**. Desterro, 1840.

Aos poucos foi se verificando a inconveniência da escolha daquele local para cemitério, pois não apenas conferia um visual depreciativo para a cidade, como também impedia a expansão urbana.<sup>249</sup> Assim, em 1887, cogitava-se a remoção da necrópole, pois segundo o Presidente da Província Francisco José da Rocha:

*Impoe-se [...] a serias cogitações a remoção do cemiterio do local em que se acha, que é o ponto mais pittoresco da cidade, e seria o mais saudavel talvez – por sua situação e elevação. Ao aspecto lugrume que imprime á Capital, sendo a primeira parte d’ella que se apresenta ao viajante, ou vinha do norte ou do sul, accresce o inconveniente de estar collocado de modo que o nordeste e o sudeste, - ventos que mais constantemente reinam – passam pelo alto do cemiterio para diffundir-se pela cidade, o mesmo succedendo quando venta norte, e o sul fraco não deixará de prejudicar a parte da cidade, mais procurada para banhos, e onde há as mais modernas construcções e aprasiveis chacaras. Esta remoção exige trabalhos e despezas de certa ordem, mas é indispensável e urgente. A collocação d’esse cemitério foi um erro deploravel. Além da influencia perniciosa, que não pode deixar de exercer sobre a saude dos habitantes desta Capital, prejudicou as vertentes, que forneciam fácil e excellente aguada aos navios [...]. A permanencia do cemitério ali é uma ameaça tremenda a todas as vidas d’esta Capital e dos que a procuram.<sup>250</sup>*

Corroborando com as idéias acima apontadas, Virgílio Várzea afirma que:

*O cemitério era e ainda é hoje a única impressão desagradável que recebem os que visitam o Desterro, especialmente quando entram pelo norte, pois o primeiro ponto a se avistar daí é justamente esse alto de outeiro, em cuja base uma fita de mar se interpõe, separando a Ilha da terra firme. 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 que sobre ela se espalhariam de certo, durante o verão, quadra em que sopram seguidamente os ventos do quadrante do norte, onde está este local.<sup>251</sup>*

A inauguração da ponte Hercílio Luz, em 1926, contribuiu para a transferência do cemitério, ocorrida em 1925. Segundo Veiga, esta questão “prolongou-se durante anos, sendo objeto das preocupações municipais até 1912, quando o Conselho Municipal votou uma lei autorizando a Superintendência Municipal a adquirir um terreno para a instalação da nova necrópole, providenciando a mudança da antiga”. De acordo com a lei mencionada acima:

*Art. 1.º - Fica a Superintendência Municipal autorizada a fazer aquisição de um terreno, que pela sua topographia, natureza e area se preste a instalação de um cemitério.*

*Art. 2.º - As irmandades, confrarias e comunidades possuidoras de terrenos contiguos ao actual Cemiterio municipal serão concedidos, da area total, espaços sufficientes para estabelecerem seus Cemiterios, que serão separados d’aquelle, por muros ou grades, gozando das prerrogativas que anteriormente tinham em virtude de Lei.*

*Art. 4.º - Logo que possam ter começo os enterramentos no novo Cemiterio, a Superintendencia Municipal decretará a interdição do actual.<sup>252</sup>*

<sup>249</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 297.

<sup>250</sup> ROCHA, Francisco José da. **Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catharina...** op. cit., p. 116-117.

<sup>251</sup> VÁRZEA, Virgílio. **Santa Catarina: A Ilha.** Florianópolis: Lunardelli, 1985, p. 31. A primeira edição de sua obra data de 1900.

<sup>252</sup> Lei n. 343, de 1912. **Leis e Resoluções do Municipio de Florianopolis.** Florianópolis, 1913, p. 16-18.

Analisando esta citação, pode-se afirmar que a transferência do cemitério público para o bairro do Itacorubi envolveu interesses político-religiosos, pois a administração municipal assegurou às “*irmandades, confrarias e comunidades, possuidoras de terrenos contiguos ao actual Cemiterio municipal*” áreas próprias, dentro da nova necrópole para “*estabelecerem seus Cemitérios, gozando das prerrogativas que anteriormente tinham em virtude de Lei*”.<sup>253</sup> Além disso é possível inferir que o não asseguramento das prerrogativas legais acima referidas, implicaria na natural resistência destas ordens religiosas ao estabelecimento de seus terrenos e cemitérios na nova necrópole. De acordo com Veiga:

*Após a aquisição do terreno, no lugar chamado Três Ponte (bairro do Itacorubi), a questão [da transferência do cemitério] ainda perdurou, até que, em janeiro de 1925, foi aberta concorrência pública para realização de uma parte da obra. O trabalho passou a ser feito por administração, sendo o projeto e a obra de autoria e responsabilidade do Sr. Carlos Nilson, que já prestara serviços anteriores à capital em obras de ajardinamento. O alto custo desta empreitada implicou num acordo para a divisão das despesas entre o Estado e o Município. outros acertos foram feitos para exumação e o transporte dos restos daqueles sepultados no cemitério do Estreito, incluindo os jazidos das diversas irmandades e as do cemitério alemão.*<sup>254</sup>

O senhor Waldir Vargas, 73 anos,<sup>255</sup> entrevistado no dia 23 de abril de 2001, comenta a transferência do antigo cemitério da seguinte maneira:

*Eu me lembro do cemitério. Ele ainda tinha os túmulos e as cruzes, mas já estava desativado. Ele localizava-se na cabeceira da ponte, do lado de cá da ilha. Ele serviu de aterro, com ossadas e tudo, para o Largo 13 de Maio, para a Praça da Bandeira. A terra era carregada de carroças, caçambas e caminhões. Na Praça da Bandeira se encontrava ossadas dos defuntos que foram tirados junto com a terra do cemitério para aterrar aquela região. A Praça da Bandeira não foi aterrada com a areia do mar, mas com o barro retirado do morro do cemitério.*<sup>256</sup>

O Cemitério das *Três Pontes* foi inaugurado no dia 17 de novembro de 1925. O artigo do jornal O Estado abordou sua inauguração da seguinte forma:

*Realizou-se, hoje, às 13 horas a solene inauguração do novo cemitério, no lugar denominado 'Três Pontes'.*  
*Às 12:30 horas, partiram, em automoveis, para o local, os srs. cel. Pereira e Oliveira, Governador do Estado, cptão. Cantidio Regis seu ajudante de pessoa, cptão. João Caldeira de Andrade, representando o presidente do Superior Tribunal de Justiça, dr. Fulvio Aducci, superintendente municipal, dr. Heitor Blum, vice-presidente do Conselho Municipal e demais conselheiros, d. Joaquim Domingues d'Oliveira, bispo diocesano, mons. Francisco Topp, rvdo. [...] dr. Bulcão Vianna, Presidente do Congresso [...] e diversas outras pessoas.*

<sup>253</sup> Ver Lei n. 137 de 22 de Abril de 1840, p. 69.

<sup>254</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 298.

<sup>255</sup> Nascido em Florianópolis no dia 20 de julho de 1927.

<sup>256</sup> VARGAS, Waldir. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa.** Florianópolis, 23 abr. 2001. O senhor Waldir Vargas nasceu no Estreito, mas morou grande parte da sua vida na Avenida Mauro Ramos, no centro da cidade. Atualmente trabalha na barbearia Royal, situada à rua Jerônimo Coelho, próxima ao Mercado Público de Florianópolis.

*Chegados ao local, o sr. dr. Fulvio Aducci, superintendente municipal, proferiu um ligeiro discurso, declarando inaugurada a nova necrópole.*<sup>257</sup>

Analisando as citações apontadas acima, infere-se que em 1925, com a transferência do cemitério do *Estreito* para as *Três Pontes*, no bairro de Itacorubi, e com a implantação dos eixos viários<sup>258</sup> que permitiram acesso à Ponte Hercílio Luz, a área da ponta mais ocidental da Ilha integrou-se ao sistema viário e ao contexto urbano de Florianópolis.<sup>259</sup>

Com a construção da ponte Hercílio Luz, ligando as partes insular e continental da cidade de Florianópolis, o centro sofreu as maiores alterações. A primeira mudança ocorreu no direcionamento do fluxo interno e no eixo de crescimento comercial da cidade.<sup>260</sup> As partes sul e oeste da cidade sofreram a construção do maior número de edificações comerciais e residenciais. Paralelamente, processou-se, nestas áreas, a construção e alargamento de vias para acondicionar e oferecer vazão ao maior número de veículos existentes na cidade a partir de 1926.<sup>261</sup> Este processo é compreensível pois a rua Conselheiro Mafra e, posteriormente, a rua Felipe Schmidt constituíram-se nas vias principais de escoamento do tráfego após a inauguração da ponte Hercílio Luz.<sup>262</sup>

Antes da construção da ponte, as vias na área central direcionavam-se para os trapiches, na orla sul, próximos à Praça XV de Novembro.<sup>263</sup> A área situada na extremidade oeste da península central não despertara o interesse à ocupação populacional, pois constituía um suporte de atividades *menos nobres* como cemitério, forno de lixo e, no percurso, a área de prostituição. Além disso, não pertencia à área comercial da cidade, pois apenas nas décadas de 40 e 50, com a melhor integração dos eixos viários à ponte Hercílio Luz, esta região foi definitivamente integrada ao contexto urbano de Florianópolis.<sup>264</sup> Assim, com a implantação da cabeceira da ponte, na extremidade oeste da península, ocorreram mudanças no direcionamento do fluxo de escoamento viário dentro da área urbana, que privilegiou o eixo leste-oeste, pois as vias existentes foram adensando-se neste

<sup>257</sup> A Inauguração do Cemitério das Três Pontes. *O Estado*, Florianópolis, 17 nov. 1925, p. 2. Ver Anexo n. 10 – *Cemitério da Três Pontes – Bairro do Itacorubi*, p. 175.

<sup>258</sup> “Notadamente a Alameda Adolpho Konder, o prolongamento das ruas Tenente Silveira, Padre Roma e Avenida Rio Branco”. Eliane Veras da Veiga. *Florianópolis: memória urbana*... op. cit., p. 298.

<sup>259</sup> Idem, *ibidem*, p. 298. A integração da ponta mais ocidental da península insular ao contexto urbano da cidade de Florianópolis foi também determinada pela abertura e alargamento da rua Felipe Schmidt e sua conseqüente conexão com a Avenida Rio Branco, ocorrida nas décadas de 40 e 50. Ver p. 74 e 75.

<sup>260</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 54.

<sup>261</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. *Hercílio Luz: uma ponte integrando*... op. cit., p. 120. Ver figura n. 20 – *Vista da cidade de Florianópolis – 1937*, p. 73 e figura n. 41 – *Área Urbana de Florianópolis – 1950*, p. 126. Observar o maior aglomerado de ruas e prédios existentes nas partes oeste e sul da praça XV de Novembro.

<sup>262</sup> Ver p. 83, nota n. 310.

<sup>263</sup> Ver item intitulado *Vielas e Ruas Incipientes*.

<sup>264</sup> Ver p. 78, nota n. 278.

sentido, assim como as novas vias direcionaram-se à ponte Hercílio Luz. (fig. 20). A ponte constituía-se no novo acesso para a Ilha. Segundo Veiga:

*Com a ligação da Ilha ao Continente (1926) houve necessidade de aperfeiçoar o sistema viário, dando um melhor escoamento ao trânsito. Assim, efetuou-se a abertura da Alameda Adolpho Konder. Na Rita Maria vemos a rua Cristóvão Nunes Pires e o trecho final da Conselheiro Mafra. No entanto, a rua Padre Roma ficou concluída, ligando-se à parte já existente da avenida Rio Branco, e surgiram a fração terminal da rua Tenente Silveira e a rua São Francisco, ambas desafogando o tráfego da região central em direção à ponte Hercílio Luz "...".*

*Observa-se que se traça em direção ao mar a parte terminal da avenida Mauro Ramos, a partir do antigo 'Morro da Gasosa'. Por outra parte, abriram parte das ruas Luiz Delfino e Padre Evaristo, e o início da rua Dom Joaquim. O transcurso da avenida Hercílio Luz, figura totalmente traçado, alcançando sua saída na Avenida Mauro Ramos, cabendo destacar ademais, um prolongamento da rua Anita Garibaldi e a rua Major José Augusto Farias. Por sua vez, a rua Clemente Rovere começou a se estender na direção do morro do Antão.<sup>265</sup>*



figura 20 – Vista da cidade de Florianópolis – 1937. Observa-se, em primeiro plano, a avenida Mauro Ramos, a rua General Bittencourt e o Campo do Manejo, local do atual Instituto Estadual de Educação. Nesta imagem, é evidente a maior concentração de ruas e edificações nas partes sul e oeste da cidade. Fonte: VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**. Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

Em 1900, a rua do Príncipe<sup>266</sup> era chamada de Altino Corrêa, e terminava na altura da igreja Nossa Senhora do Parto.<sup>267</sup> O último prolongamento desta rua ocorreu em 1928, em função da construção da ponte Hercílio Luz, o que gerou muitas alterações que repercutiram na morfologia arquitetônica da rua, pois as ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra constituíram-se, como vimos, nas duas principais vias de escoamento do tráfego proveniente da ponte Hercílio Luz rumo, respectivamente, ao Continente e ao centro da cidade. Assim, a maior circulação de pessoas e veículos atraiu o estabelecimento do maior número de firmas comerciais e residenciais. Os prédios construídos a partir das décadas de 40 e 50 apresentaram arquitetura de estilo racionalista e modernista, com linhas arquitetônicas simples e funcionais,<sup>268</sup> pois objetivava-se não o rebuscamento das linhas

<sup>265</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 114. Ver Anexo n. 01 - Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950), p. 166.

<sup>266</sup> Atual Conselheiro Mafra.

<sup>267</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 275.

<sup>268</sup> Que dispunham de elevadores e garagens para acondicionar os carros.

externas, mas a funcionalidade e praticidade para melhor atender ao crescente público consumidor. Além disso, objetivava-se conferir feições neocoloniais às construções, condizentes com os estilos arquitetônicos em voga na Europa, com o objetivo de remover o aspecto provinciano das edificações até então construídas na cidade. A introdução do automóvel, a partir de 1926, também exigiu o alargamento e abertura de novas ruas que foram calçadas para atender à circulação do novo meio de transporte. O aspecto arquitetônico da cidade, especialmente nas ruas centrais e de maior fluxo de pessoas e veículos, foi progressivamente alterado: os prédios de linhas arquitetônicas coloniais foram paulatinamente substituídos pelas construções neocoloniais e funcionais.<sup>269</sup> Desta forma, com a posterior extensão da rua Conselheiro Mafra até o seu encontro com a Alameda Adolpho Konder, logo à entrada da ponte, “*aquela antiga ribanceira andrajosa e carcomida foi transformada na aristocrática alameda*”.<sup>270</sup> (fig. 21).

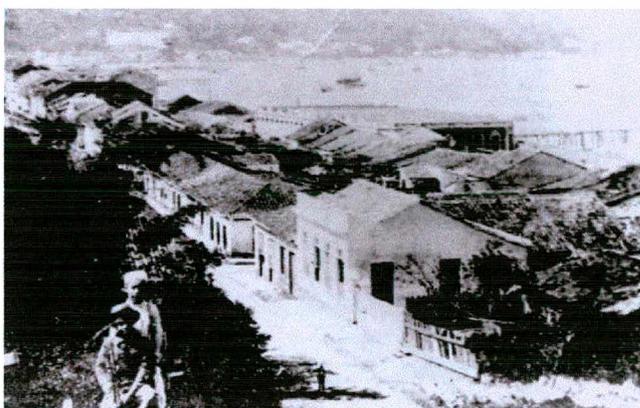


figura 21 – Rua Conselheiro Mafra – Esquina com rua Padre Roma – 1913. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

A rua Felipe Schmidt estendia-se, até 1925, à altura do portão do velho cemitério. Deste local, o caminho era um simples atalho, que atravessava a necrópole e alcançava a Praia de Fora. Este atalho provavelmente foi construído por volta de 1846, quando o Presidente da Província, Antero José Ferreira de Brito solicitou que a rua Bela do Senado fosse concluída, ou seja, que se efetuasse a sua continuação, “*prolongando-se até que rompesse o pouco que lhe faltava para chegar ao mar, pelo lado do Estreito*”.<sup>271</sup>

A partir de 1926, a rua Felipe Schmidt sofreu um processo de renovação arquitetônica, ao tornar-se um importante eixo de ligação com a ponte Hercílio Luz. De acordo com o Relatório da prefeitura municipal de Florianópolis de 1940:

<sup>269</sup> Ver figuras n.ºs 25 e 26, p. 83; e figuras n.ºs 27 e 28, p. 84.

<sup>270</sup> VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana...* op. cit., p. 275.

<sup>271</sup> Idem, *ibidem*, p. 275 e 276.

*Em Outubro do ano findo, foram iniciados os serviços de prolongamento da rua Felipe Schmidt até o mar. Esta área teve por finalidade aproximar uma das zonas mais promissôras da cidade ao centro urbano, ao mesmo tempo eliminar o máo aspecto do final da principal artéria florianopolitana que terminava em um barranco.*

*Este prolongamento méde 420 metros, o que vem deixar a rua com o comprimento de 1.400 metros.*

*O cruzamento dessa rua com o futuro prolongamento da Avenida Rio Branco até a entrada magestôsa da Ponte Hercílio Luz nos levou a remover um grande volume de terra.*

*O total do desmorte para a abertura da rua éra de 13.764 metros cúbicos, sendo que no ano findo foram retirados 9.704 metros<sup>3</sup>.*

*O rampamento dos córtes exigirão um desmorte de mais de 3 mil metros cúbicos.*

*Com o trabalho de escavação da rua Felipe Schimidt foi projetado o prolongamento da Alameda João Pessoa até a rua Almirante Lamego, atravessando a referida rua e o prolongamento da Avenida Rio Branco.<sup>272</sup> (fig. 22).*



figura 22 – Abertura do trecho terminal da rua Felipe Schmidt, próximo à ponte Hercílio Luz – 1940. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

Corroborando com as informações apontadas acima, Veiga afirma que:

*Vários cortes alteraram o seu perfil. Foi alargada por volta da década de 30, o que provocou uma modernização edilícia, afastando-se de sua velha aparência colonial. Os prédios mais antigos tiveram de ser demolidos, ao exigir-se um recuo; outros tiveram suas fachadas reformadas, adotando uma decoração eclética. Alguns, especialmente construídos por grandes e tradicionais firmas comerciais da cidade, passaram a adotar linhas similares, caracterizando visual próprio de empresa.*

*Nas décadas de quarenta e cinqüenta a rua Felipe Schmidt teve o leito rebaixado na sua parte final, que dá acesso à ponte Hercílio Luz, a fim de descongestionar o tráfego de veículos. O morro, situado na junção da Alameda Adolpho Konder com a Felipe Schimidt foi terraplanado [...] construindo-se, ali, uma praça.<sup>273</sup> (figs. 23 e 24).*

<sup>272</sup> RAMOS, Mauro. *Relatório da Prefeitura Municipal de Florianópolis*, 1940, p. 71 e 72.

<sup>273</sup> VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana...* op. cit., p. 303.



figura 23 – Rua Felipe Schmidt – 1925. O prédio em construção, edificado na esquina da rua Trajano, substituiu o prédio térreo, mais avançado sobre a rua. Esta construção corresponde ao atual prédio da Livraria Catarinense. **Fonte:** SILVA, Adolfo Nicolich da. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.



figura 24 – Alargamento da rua Felipe Schmidt, entre as quadras das ruas Trajano e Deodoro – 1928. Observa-se a existência de prédios com dois pavimentos. **Fonte:** SILVA, Adolfo Nicolich da. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.

A abertura de novas ruas e o alargamento das vias existentes envolveu, igualmente, desapropriações de prédios e moradias. De acordo com a Lei n. 115, de 11 de novembro de 1936:

*O Doutor Nerêu Ramos, Governador do Estado de Santa Catarina.*

*Faço saber a todos os habitantes deste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:*

*Art. 1.º - Fica o Poder Executivo autorizado a adquirir, ou desapropriar, por necessidade ou utilidade pública, os prédios ns. 14, 16, 18, 20, 22, 24 e 26, á rua Nunes Machado, desta Capital, e os respectivos terrenos.*

*Art. 2.º - As despesas correrão pela verba n. 524, do orçamento em vigor.*

*Art. 3.º - Revogam-se as disposições em contrário.*<sup>274</sup>

O Decreto-lei n. 98, de 26 de abril de 1938 autoriza a Fazenda Estadual a adquirir um terreno à rua Nereu Ramos, localizada no centro da capital catarinense:

*O Doutor Nêreu Ramos, Interventor Federal no Estado de Santa Catarina, no uso de suas atribuições que lhe confere o art. 181, da Constituição Federal,*

*Considerando que o alargamento já iniciado da rua Tenente Silveira, nesta capital, apanha parte do edifício da Diretoria de Obras Públicas;*

*Considerando que assim sendo indispensável se torna desde já compensar essa parte com outra que permita a instalação dos diversos;*

*Decreta:*

*Art. 1.º - Fica a Fazenda do Estado autorizada a adquirir por trinta contos de réis uma casa à rua Deodoro n. 38, com o terreno em que está edificada e que tem a área de 651, 562 m<sup>2</sup>., medindo quinze metros e oito decímetros (15,8 m) a linha de frente à rua Deodoro; quinze metros e quarenta e cinco centímetros (15, 45 m) a linha de fundo que extrema com Nicolau Estefano Savas e a Junta Comercial, e tendo quarenta e um metros e sete decímetros (41,7m) de comprimento, extremado por um lado com João Dalascio e pelo outro com propriedade do Estado.*

*Art. 2.º - As despesas com essa compra correrá pela verba n. 60, do orçamento vigente.*

*Art. 3.º - Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.*<sup>275</sup>

Corroborando com as citações acima transcritas, o Decreto-lei n. 119, de 9 de junho de 1938 autoriza a Fazenda do Estado a adquirir terrenos na rua Felipe Schmidt. Desta forma,

*O Doutor Nerêu Ramos, Interventor Federal no Estado de Santa Catarina, no uso de suas atribuições que lhe confere o art. 181, da Constituição da República,*

*Decreta:*

*Art. 1.º - Fica a Fazenda do Estado autorizada a adquirir de Adão Onopa, por 23:000\$000 [vinte e três contos de réis] uma área de terras sita à rua Felipe Schmidt, com 525 ms.<sup>2</sup> e as edificações nela existentes.*

*Art. 2.º - As despesas com a aquisição correrão por crédito especial a ser aberto por conta da arrecadação do corrente exercício.*

*Art. 3.º - Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.*<sup>276</sup>

Analisando as citações acima apontadas, constatou-se que nas décadas de 30 e 40 efetuaram-se algumas desapropriações de casas e terrenos na área central da cidade de

<sup>274</sup> Lei n. 115, de 11 de nov. de 1936. Autoriza a aquisição e desapropriação de prédios. **Coleção de Leis de 1936**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1936, p. 82. Ver Anexo n. 01 - *Mapa: Florianópolis (parte insular - 1910 - 1950)*, p. 166.

<sup>275</sup> Decreto-lei n. 98, de 26 de abr. de 1938. Autoriza a Fazenda Estadual a adquirir imóvel à rua Deodoro, nesta Capital. **Coleção de Decretos, Resoluções e Portarias de 1938**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1939, p. 98. Ver Anexo n. 01, p. 166.

<sup>276</sup> Decreto-lei n. 119, de 9 de jun. de 1938. Autoriza a Fazenda Estadual a adquirir um terreno nesta capital. **Coleção de Decretos, Resoluções e Portarias de 1938**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1939, p. 121. Ver Anexo n. 01, p. 166.

Florianópolis. É importante destacar que a transcrição n. 275 permite-nos inferir que a aquisição de uma casa “à rua Deodoro, com o terreno em que está edificada e que tem a área de 651,562 m<sup>2</sup>” destina-se ao alargamento da rua Tenente Silveira, pois é considerado, neste decreto-lei, “que o alargamento já iniciado da rua Tenente Silveira apanha parte do edifício da Diretoria de Obras Públicas” e, portanto, considera-se que se torna indispensável “desde já compensar essa parte com outra que permita a instalação dos diversos”. Desta forma, é possível também inferir que o crescente número de veículos existentes na cidade de Florianópolis após a construção da ponte Hercílio Luz condicionou o alargamento da referida rua.<sup>277</sup>

A Avenida Rio Branco, aberta em 1900, foi, com a construção da ponte Hercílio Luz, adaptada para desempenhar papel ativo no escoamento do tráfego entre as partes insular e continental da cidade.<sup>278</sup> Segundo o senhor Francisco Amante, 67 anos,<sup>279</sup> a:

“...” Alameda Adolpho Konder foi construída simultaneamente com a ponte, e fazia a ligação com a Conselheiro Mafra. A rua Felipe Schmidt, por outro lado, não tinha, ainda, comunicação com a ponte. Naquela época, todo o trânsito entre a ponte Hercílio Luz e o centro da cidade era feito pela Alameda Adolpho Konder e pela rua Conselheiro Mafra, pois essas ruas tinham mão dupla: ida e vinda. A rua Felipe Schmidt terminava na altura onde existia o Departamento de Saúde Pública. Ali havia um barranco [e] uma escadinha natural que a gente subia. Mas não era escada de cimento não!, era uma escada escavada no barro!. E em dias de chuva nós íamos para casa pela rua Duarte Schutel. Depois é que foi feito todo aquele desmonte para aterrar onde hoje está o Palácio do Governo, a Celesc, a Assembléia Legislativa. Aquela região toda é aterrada com barro tirado da Felipe Schmidt, porque o mar vinha até onde está, atualmente, o Instituto.<sup>280</sup> Mais tarde é que a Felipe Schmidt fez conexão com a ponte, pois eu entrei no Grupo São José em 1940. Fiz a comunhão em 1942. No dia que eu fiz a comunhão, eu fui subir o morro ali e eu recebi uma pedrada pois até hoje eu tenho uma marca na cabeça. A conexão da rua Felipe Schmidt com a ponte foi feita em 1946, quando inaugurou-se a Ford com o Esperidião Amim, pai do atual governador do Estado. Foi logo depois da Guerra. A conexão com a Felipe Schmidt foi feita, então, muito mais tarde.<sup>281</sup>

Analisando a citação constata-se que a conexão da rua Felipe Schmidt com a ponte Hercílio Luz efetuou-se somente na década de 40. As duas principais ruas comerciais da cidade, a Conselheiro Mafra e a João Pinto, foram, de certa maneira, *preteridas* com o alargamento da Rua Felipe Schmidt que transformou-se na via preferencial de acesso na

<sup>277</sup> Este aspecto é compreensível pois a rua Tenente Silveira constituiu-se, principalmente durante as décadas de 40, 50 e 60, dentre as principais vias de escoamento do tráfego que transpunha a ponte Hercílio Luz. Ver Anexo n. 01, p. 166.

<sup>278</sup> Esta adaptação ocorreu no início da década de 40, pois de acordo com Wilmar Dias, a Avenida Rio Branco “devidamente adaptada e prolongada até desembocar na Ponte Hercílio Luz, está destinada a desempenhar papel ativo no escoamento do tráfego entre as partes continental e insular da cidade.

Como só nos últimos anos foi a ligação da Avenida Rio Branco à rua Felipe Schmidt terminada, o tráfego terrestre vindo do continente devia procurar obrigatoriamente o centro, através de duas únicas vias de acesso: as ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra [...] e, somente depois de atingir o centro, é que podia escoar-se para a parte norte”. DIAS, Wilmar. Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana... op. cit. p. 32.

<sup>279</sup> Nascido em Florianópolis no dia 10 de dezembro de 1933. Entrevistado por Sandro da Silveira Costa no dia 11 de maio de 2001. O senhor Francisco Amante é jornalista e escritor. Livros Publicados: *Somos Todos Manezinhos*. vol 1. Florianópolis: Papalivro, 1996. No Prelo: *Somos Todos Manezinhos*. vol 2; *Santa Catarina: a pujança de um povo*.

<sup>280</sup> Instituto Estadual de Educação – IEE.

<sup>281</sup> AMANTE, Francisco. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa*. Florianópolis, 11 maio 2001.

ligação com o Continente. A partir de então, o comércio varejista desenvolveu-se intensamente nesta região da cidade, ao mesmo tempo em que declinou a atividade comercial da parte leste.<sup>282</sup>

As ruas Felipe Schmidt e Tenente Silveira foram as principais vertentes de orientação da paisagem do centro histórico. Estas vias foram traçadas paralelamente à rua Conselheiro Mafra. Enquanto esta última chamava a atenção pela quantidade de edifícios de estilo colonial,<sup>283</sup> nas ruas Felipe Schmidt e Tenente Silveira, destacavam-se, no final da década de 20, os prédios de esquina, que alojavam tradicionais firmas comerciais.<sup>284</sup>

Nas primeiras décadas do século XX, iniciaram-se as obras de alargamento da rua Tenente Silveira. Em 1926, o governo do Estado arrendou à Irmandade de São Francisco um terreno de sua propriedade na esquina da rua Tenente Silveira com a Praça XV de Novembro, no qual na época funcionava a administração da Loteria do Estado, desde que a referida Irmandade liberasse a área quando do alargamento da rua.<sup>285</sup>

A construção da Avenida Rio Branco, dentre outras,<sup>286</sup> acelerou a ocupação e a urbanização da região central da cidade de Florianópolis. De acordo com Eliane Veras da Veiga, esta avenida foi “obra tardia, por certo, uma vez que as dificuldades de urbanizar a área eram visíveis, devido principalmente à declividade acentuada em alguns trechos e à presença de alagadiços em outros”.<sup>287</sup> Em 1916, existia o trecho central da avenida Rio Branco limitado pelas ruas Presidente Nereu e Padre Roma.<sup>288</sup> O projeto de outra parte da mesma avenida previa a sua ligação direta com a ponte Hercílio Luz, cortando o terreno que era ocupado pelo cemitério alemão.<sup>289</sup> Tal ligação não efetivou-se devido às dificuldades em romper o maciço rochoso sobre aquela região na extremidade meridional da Ilha. Assim, a ligação da avenida Rio Branco com a ponte Hercílio Luz fez-se, inicialmente, através da rua Hoepcke e da alameda Adolpho Konder. Quanto ao trecho final da rua Felipe Schmidt, este só foi aberto após a década de 30, possibilitando um melhor escoamento viário.<sup>290</sup> De acordo com a Lei n. 67, de 29 de dezembro de 1950:

*O Povo de Florianópolis, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:*

*Art. 1.º - Fica prolongada a Avenida Rio Branco até a entrada da Ponte Hercílio Luz, na parte compreendida entre os entroncamentos das ruas Felipe Schmidt e Duarte Schutel e o final da Alameda Adolfo Konder.*

<sup>282</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e... op. cit., p. 14 e 15.

<sup>283</sup> Especialmente até o início do século XX. Ver p. 73 e 74.

<sup>284</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**... op. cit., p. 302 e 303.

<sup>285</sup> Idem, ibidem, p. 303.

<sup>286</sup> Avenida Mauro Ramos, concluída após 1930 pelo prefeito de mesmo nome.

<sup>287</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**... op. cit., p. 340.

<sup>288</sup> Idem, ibidem, p. 340.

<sup>289</sup> Cemitério limítrofe ao cemitério público municipal, localizado próximo à cabeceira insular da ponte Hercílio Luz. Ver p. 69 e figura n. 19.

<sup>290</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**... op. cit., p. 341.

*Art. 2.º - Fica o Prefeito Municipal autorizado a baixar decreto executivo considerando de utilidade pública as áreas necessárias á abertura do trêcho em referênciã e adquiri-las mediante acôrdo ou desapropriação judicial, de conformidade com o decreto-lei federal n. 3.365, de 21 de junho de 1941.*

*Art. 3.º - A despesa com a execução desta Lei correrá à conta da dotação própria consignada na lei orçamentária.*

*Art. 4.º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.<sup>291</sup>*

Devidamente adaptada e prolongada até desembocar na ponte Hercílio Luz, a avenida Rio Branco desempenhou um papel ativo no escoamento do tráfego entre as partes continental e insular. Concluiu-se a via com algumas desapropriações ocorridas no início da década de 50, entre elas um terreno com frente para o atual Departamento de Saúde Pública e outros dois com frentes para a Praça Getúlio Vargas.<sup>292</sup> Por volta de 1965, concluiu-se o trecho da travessa Adelaide até a praça acima referida.<sup>293</sup> De acordo com o primeiro *Plano Diretor* de Florianópolis, elaborado na gestão do prefeito Paulo Fontes, publicado no ano de 1952:<sup>294</sup>

*A distância entre as vias existentes, na zona norte da parte insular, é excessiva para delimitar convenientemente as unidades residenciais. Por essa razão, foram projetadas novas avenidas principais. A abertura dessas avenidas novas deverá, em princípio, obedecer a seguinte seqüência:*

- a) Desapropriação da área correspondente ao leito da futura via e de duas faixas laterais fronteiras, de largura equivalente à profundidade dos lotes;*
- b) Realização das obras viárias (pavimentação, ajardinamento e arborização, etc.) e rotelamento das faixas fronteiras;*
- c) Venda de novos terrenos.<sup>295</sup>*

A implementação da avenida Mauro Ramos, na década de 40, ocupou áreas de extensas chácaras e abrigou, progressivamente, casas e edifícios de caráter residencial, destacando-se os chalés e habitações ecléticas, dotadas de modernas instalações sanitárias que a legislação exigia.<sup>296</sup> Segundo Victor Antônio Peluso Júnior:

*Uma das intervenções do governo no plano urbano que mais influência teve sobre a cidade foi a abertura da avenida Mauro Ramos nos anos quarenta. Seu início se deu na área do antigo forte de São Luiz, terminando no Largo Treze de Maio, chamado hoje praça da Bandeira, já então completamente aterrada, num longo processo que tivera seus albores na metade do*

<sup>291</sup> CARVALHO, Adalberto Tolentino de. (Pref. Municipal). Lei n. 67, de 29 de dez. 1950. (Publicada no Diário Oficial em 04 jan. 1951). Florianópolis, 1950. Ver Anexo n. 01, p. 166.

<sup>292</sup> \_\_\_\_\_. Lei n. 66, de 29 de dez. 1950. (Publicada no Diário Oficial em 04 jan. 1951). Florianópolis, 1950. Ver Anexo 01, p. 166.

<sup>293</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 341.

<sup>294</sup> “Antes desta data, a cidade não fora alvo de um estudo mais abrangente que planejasse e orientasse o seu crescimento. Tampouco existia Código de Obras, e a cada gestão administrativa, a prefeitura traçava objetivos distintos, sem uma visão de continuidade. Diante desta situação, o prefeito Paulo Fontes (1951 - 1954) contratou com o Escritório de Urbanismo do Professor Edvaldo Pereira Paiva de Porto Alegre, a elaboração de um Plano Diretor que promovesse a urbanização da cidade e a elaboração de um Código de Obras, orientando o desenvolvimento progressivo da construção civil”. Idem, ibidem, p. 341.

<sup>295</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952 (Administração do Prefeito Dr. Paulo de Tarso da Luz Fontes), p. 41.

<sup>296</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 342.

século XIX. A avenida Mauro Ramos absorveu algumas ruas existentes, cuja orientação na base do morro prosseguiu, extinguindo ruelas e becos nas imediações do quartel onde se encontra o Instituto de Educação. Os ocupantes dessas artérias marginais mudaram-se para [os morros] ou para o Estreito, como parte do processo que dirigiu a adaptação da camada da população mais pobre "...".<sup>297</sup>

Analisando as afirmações apontadas acima, constata-se que a cidade, que durante dois séculos permanecera enclausurada num âmbito que não possuía mais de um quilômetro, expandiu-se, englobando as chácaras periféricas, a caminho dos antigos arrabaldes. Atingiu, através de seus *tentáculos*, distâncias de três quilômetros em relação ao centro.<sup>298</sup> Concomitantemente a este processo, pontuou com o casario muitos dos espaços vazios existentes dentro do meio urbano, conhecidos como chácaras. De acordo com Eliane Veras da Veiga:

*Com a ocupação das antigas chácaras, que foram loteadas e arruadas, Desterro passou por um processo de retalhamento semelhante ao ocorrido em outras cidades. Em São Paulo, por exemplo, uma grande quantidade de chácaras quase desapareceram do centro urbano, expulsas pela crescente valorização dos terrenos. Elas se fragmentaram para dar lugar às ruas e aos quarteirões residenciais de área mais restrita.*<sup>299</sup>

A Resolução n. 637, de 27 de novembro de 1929 exemplifica o processo de arruamento das antigas chácaras ao registrar que:

*Art. 1.º - Fica o Prefeito Municipal autorizado a permitir a abertura de duas ruas, na antiga Chacara Macedo, situada á rua Aristides Lobo.*

*Art. 2.º - A abertura e o nivelamento das ruas devem ser executados ás expensas do proprietario do terreno determinando a Prefeitura, em tempo opportuno, as cotas de nivel.*

*Art. 3.º - A Prefeitura determinará as demais condições necessarias á abertura das ruas e o proprietario do terreno lhe fornecerá uma copia authentica do respectivo projecto.*

*Art. 4.º - Revogam-se as disposições em contrario.*<sup>300</sup>

Corroborando com as idéias acima apontadas, a Resolução n. 619, de 8 de janeiro de 1929 registra que:

*O Major Eduardo Otthorn, sub – Prefeito municipal de Florianopolis, no exercicio do cargo de Prefeito Municipal.*

*Faço saber a todos os habitantes deste Municipio que o Conselho Municipal deliberou, e eu sanciono a seguinte Resolução:*

*Art. 1.º - Fica aprovado o acto do Prefeito Municipal datado de 4 de Dezembro de 1928, que denominou ‘Santos Dumont’ a rua que, partindo da Praça Pereira Oliveira, dirige-se a Chacara Hespanha, e futuramente será prolongada até a rua Marechal Foch.*<sup>301</sup>

<sup>297</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 319.

<sup>298</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 342.

<sup>299</sup> Idem, ibidem, p. 343. Ver Anexo n. 02 - *Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876*, p. 167.

<sup>300</sup> Resolução n. 637, de 27 de nov. de 1929. Autorizando o Dr. Prefeito Municipal a permitir a abertura de duas ruas, na antiga chacara Macedo, á rua Aristides Lobo. **Collecção de Leis e Resoluções de 1929.** Florianópolis, 1930, p. 24 e 25. Ver Anexo n. 02 – *Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876*, p. 167 e figura n. 41 – *Área Urbana de Florianópolis – 1950*, p. 126.

<sup>301</sup> Atual rua Nereu Ramos. Ver Anexo n. 01, p. 166.

*Art. 2.º Revogam-se as disposições em contrario.*<sup>302</sup>

O processo de arruamento das chácaras foi acompanhado do natural retalhamento destes terrenos provenientes de partilha familiar. A Lei n. 180, de 13 de outubro de 1937 expõe que:

*O Doutor Nerêu Ramos, Governador do Estado de Santa Catarina.*

*Faço saber a todos os habitantes dêste Estado que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:*

*Art. 1.º - Fica ratificada a aquisição, por compra, feita pelo Govêrno do Estado, de três prédios, sítos nesta Capital, á Avenida Trompowsky ns. 19, 21 e 23, em virtude e para os fins constantes da lei n. 1269, de 8 de Setembro de 1919.*<sup>303</sup>

*Art. 2.º - Fica o poder executivo autorizado a alienar, por doação aos filhos de d. Antonieta Mafra Caldeira, srs. Celso e Fernando Mafra Caldeira de Andrada, os prédios a que se refere o art. 1.º, sem direito, entretanto, de restituição de quaisquer impostos ou taxas estaduais ou municipais já pagos e com a obrigação de pagarem os ainda devidos.*

*Art. 3.º - Revogam-se as disposições em contrario.*<sup>304</sup>

O processo de desmembramento e arruamento das chácaras envolveu, portanto, vários aspectos. Entendemos que os mais expressivos são: a natural cisão destes terrenos proveniente de partilha familiar; a necessidade da implementação de melhorias urbanas<sup>305</sup> para atender aos grupos abastados que, na sua maioria, residiam na parte norte da península central<sup>306</sup> e o crescente número de automóveis verificados na cidade de Florianópolis após a inauguração da ponte Hercílio Luz. Explica-se este último aspecto pois a existência do maior número de automóveis fomentou, também nas áreas compreendidas pelas chácaras, a abertura de ruas para atender à circulação de veículos provenientes da parte norte da península em direção ao centro da cidade.<sup>307</sup>

A construção da ponte no início do século, inspirada nos sopros de modernidade que agitavam o país e o mundo, sacramentou o destino de centro administrativo de Florianópolis, ao evitar que a Capital fosse transferida para o Planalto Serrano.<sup>308</sup> Também orientou o crescimento da cidade e dos municípios vizinhos, pois os eixos viários que os

<sup>302</sup> Resolução n. 619, de 8 de jan. de 1929. Approvando o acto n. 24 de 4 de Dezembro de 1928, do dr. Prefeito Municipal, denominando *ad referendum* do Conselho Municipal 'Santos Dumond' a rua que, partindo da Praça Pereira Oliveira, dirige-se a Chacara Hespanha e, futuramente, ligar-se-á a rua Marechal Foch. **Collecção de Leis e Resoluções de 1929**. Florianópolis, 1930. Ver Anexo n. 01, p. 166.

<sup>303</sup> Lei n. 1269, de 8 de set. de 1919. Autorizando o Poder Executivo a abrir o crédito de (40.000\$000) quarenta contos de réis, para a aquisição de um predio que será doado a Exma. Sra. D. Antonietta Mafra Caldeira, a título de usufruente. **Collecção de Leis, Decretos e Resoluções. Anno de 1919**. Florianópolis: Officina á Elect. Da Imprensa Official, 1922, p. 41.

<sup>304</sup> Lei n. 180, de 13 de out. de 1937. Ratifica uma aquisição de imóveis feita pelo Govêrno do Estado, e autoriza o Poder Executivo a transferi-los, por doação, aos filhos de d. Antonieta Mafra Caldeira, sem direito á restituição de impostos e taxas já pagos e com a obrigação de pagarem os ainda devidos. **Coleção de Leis de 1937**. Florianópolis: Imprensa Official do Estado, 1937, p. 26. Ver Anexo n. 01, p. 166..

<sup>305</sup> Como, por exemplo, o calçamento e alargamento de ruas.

<sup>306</sup> Área de concentração das chácaras. Ver Anexo 02 – *Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876*, p. 167.

<sup>307</sup> Notadamente a partir das décadas de 40 e 50.

<sup>308</sup> Ver item intitulado *Martírio e Penúria e Apêndice – Ergue-se a Ponte Independência*.

conectaram à ponte,<sup>309</sup> nortearam a fixação de muitos estabelecimentos comerciais e residenciais. O acesso à ponte através das ruas Conselheiro Mafra e Felipe Schmidt<sup>310</sup> determinou o maior crescimento da parte oeste da Praça XV de Novembro. Assim, o pequeno movimento comercial do norte, distribuído ao longo da rua paralela ao mar, florescente antes da construção da ponte,<sup>311</sup> gradativamente decresceu com o trajeto terrestre que substituiu o das lanchas entre as partes insular e continental da cidade.<sup>312</sup> (figs. 25 e 26).

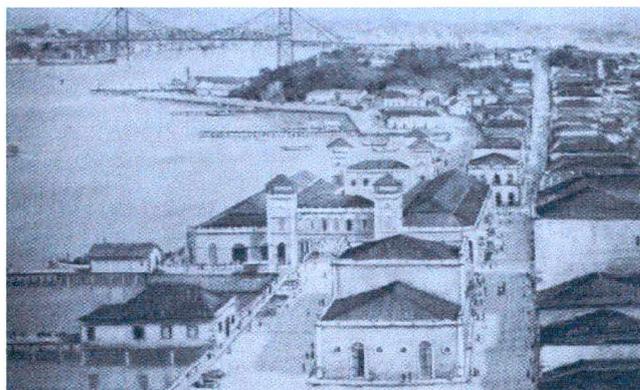


figura 25 – Vista da parte sul da cidade – início do século XX. Em primeiro plano vê-se a rua Conselheiro Mafra e o Mercado Público. Ao fundo, a ponte Hercílio Luz. Observe a altura e disposição *geminada* das construções. **Fonte:** VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana.** Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

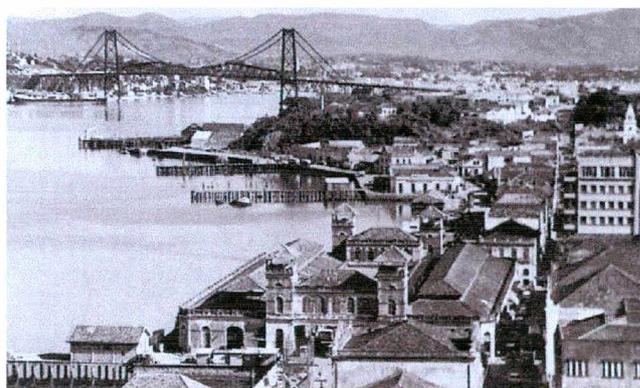


figura 26 – O mesmo ângulo – década de 50. Observa-se o adensamento das construções e a existência de prédios com dois ou mais pavimentos. **Fonte:** SILVA, Adolfo Nicolich da. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.

<sup>309</sup> Como exemplo aponta-se, as ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra em Florianópolis e as ruas Coronel Pedro Demoro e 14 de Julho no Estreito. Esta região integrou-se à Florianópolis somente em 1944.

<sup>310</sup> Após a construção da ponte Hercílio Luz, a principal via de acesso ao centro da cidade era a rua Conselheiro Mafra. A Alameda Adolpho Konder, inaugurada em 1927, ligava a ponte Hercílio Luz à rua Conselheiro Mafra que, nesta época, possuía mão-dupla. Desta forma, permitia o acesso de veículos à Ilha e ao Continente. Somente na década de 40, a rua Felipe Schmidt se constituiu na via principal de escoamento de veículos para o Continente, pois, nesta época, “teve o leito rebaixado na sua parte final, que dá acesso à ponte Hercílio Luz, a fim de descongestionar o tráfego de veículos”. RAMOS, Mauro. **Relatório da Prefeitura Municipal de Florianópolis, 1940...** op. cit.

<sup>311</sup> Vimos anteriormente que “o sentido de crescimento de Florianópolis foi, durante mais de um século, para o Norte, em direção à vertente oposta àquela em que a cidade nasceu”. PELUSO Jr., Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e... op. cit., p. 11.

<sup>312</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. Op. cit., p. 120.

Um fator muito importante para o desenvolvimento urbano de Florianópolis foi a evolução do transporte motorizado. Segundo Eliane Veras da Veiga:

*Nos últimos anos antes do advento da ponte Hercílio Luz havia automóveis que contavam-se nos dedos no centro da cidade, e com a ponte mudou a característica dos autos que transitavam por aqui. Então, surgem concessionárias, que vão oferecer veículos de diversas marcas; as pessoas começam a circular com mais facilidade, a adequar suas construções para abrigar esses automóveis. A malha viária também tem que se adaptar; por exemplo, a rua Felipe Schmidt é uma rua que, até então, nela observava-se casarios coloniais, e [...] que sofrerá alargamento; esse casario terá de ser demolido e a arquitetura nova que surge tem uma outra imagem, dentro de uma outra estética, que é a estética moderna da época, a estética racionalista.<sup>313</sup> (figs. 27 e 28).*



figura 27 – Rua Felipe Schmidt – depois de 1912. A rua é estreita e não calçada. Observa-se que o estilo do conjunto arquitetônico é caracteristicamente colonial. Observa-se, também, os sobrados e as construções geminadas. **Fonte:** SILVA, Adolfo Nicolich da. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.



figura 28 – Rua Felipe Schmidt – 1945. Observa-se que a rua foi alargada e calçada. Observa-se, também, o considerável número de veículos estacionados. O conjunto arquitetônico é diferente da ilustração anterior. Predominam prédios de dois ou mais andares. Do lado esquerdo, em primeiro plano, destacam-se construções de linhas retas (racionalistas) e funcionais. **Fonte:** Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

<sup>313</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Entrevista.** In: PONTE HERCÍLIO LUZ Patrimônio da Humanidade. Zeca Pires. Florianópolis: Penna Filho Produções Cinematográficas e... op. cit.

O artigo do jornal O Estado, de 11 de junho de 1920 registra o estabelecimento, “dentro em curto prazo”, de um “serviço regular de ‘autos omnibus’”. Dentre outros aspectos, destaca as vantagens do novo sistema:

*Fomos informados de que os srs. Antonino Babitonga e Julio Nicolau de Moura constituíram uma sociedade para exploração, em Florianópolis, de um serviço regular de ‘auto omnibus’, idêntico ao existente no Rio e em quasi todas as principaes cidades da Europa.*

*Os que tiveram a feliz iniciativa do estabelecimento desse serviço pensam em inaugural-o dentro de curto prazo e esperam que elle seja recebido com sympathia pela população desta Florianópolis, a qual, é fora de duvida, os ‘auto omnibus’ vem prestar um relevantíssimo serviço.*

*Meio de transporte seguro, rápido, barato e commodo, o ‘auto omnibus’ é, nas grandes cidades, a providencia dos que não se podem dar ao luxo dos automoveis.*

*Em Florianópolis, o estabelecimento de um serviço regular de ‘auto omnibus’ prestará preciosos serviços a sua população, hoje quasi inteiramente privada de meios de transporte baratos e commodos.*

*Pensam os srs. Linhares e Moura em estabelecer a princípio, e apenas a título de experiencia, uma linha circular da Rita Maria á Estação de Bondes na Pedra Grande, com transito pelas ruas Conselheiro Mafra, Praça 15, Rua Tiradentes, Largo 13 de Maio, Praça General Osorio, ruas General Bittencourt, José Veiga e Blumenau, Largo Benjamin Constant, Avenida Trompowski, ruas Bocayuva, Ruy Barbosa, Esteves Junior e Alvaro de Carvalho. A linha constará de tres seccões, sendo a primeira da Rita Maria á Praça 15, a segunda deste ponto á Avenida e a terceira da Avenida Trompowsky á Estação de Bondes na Pedra Grande “...”.*

*O preço de cada secção, ainda não definitivamente estabelecido, será, no máximo, de 30 reis. Assim sendo, parecenos que a feliz iniciativa [...] deve merecer, todo o apoio dos poderes públicos, para que se torne em proveitosa realidade para a população desta Capital.<sup>314</sup>*

A citação acima permite-nos inferir que antes da inauguração da ponte Hercílio Luz era premente a necessidade de melhoramentos no sistema de transporte coletivo da Capital, efetuado, majoritariamente, por bondes de tração animal. Os auto-ônibus atenderiam, preferencialmente, os indivíduos impossibilitados de adquirir automóveis particulares. É importante salientar que estes veículos eram em número muito reduzido antes da construção da ponte Hercílio Luz.<sup>315</sup> Corroborando com a citação anteriormente apontada, a arquiteta Eliane Veras da Veiga, 41 anos, entrevistada no dia 07 de junho de 2001, afirma que:

*Você sabe quando os ônibus começam a circular em Florianópolis? Em 1920. Eles chegavam de navio. Aí nós vamos ter a primeira empresa. Assim, o que vai acontecer? Você vai começar a ter garagem para os ônibus também.*

*Em 1920 passa a circular o primeiro ônibus em Florianópolis. Era um ônibus que circulava bem no miolo da parte central da cidade e que conviveu com os bondinhos. Em Florianópolis os ônibus conviveram por mais de dez anos com os bondinhos. Se eu não me engano, os bondinhos circularam até 1934. Então, esses dois meios de transporte circulavam simultaneamente pela cidade. É um sistema de ônibus precário que tem paralisações, a empresa não consegue levar adiante etc. Mas a circulação de ônibus na Capital começa no ano de 1920.<sup>316</sup> (fig. 29).*

<sup>314</sup> Florianópolis vai ter ‘auto omnibus’. O Estado, Florianópolis, 11 jun. 1920, p. 1.

<sup>315</sup> Segundo Victor Antônio Peluso Jr., em 1914, os automóveis que percorriam as ruas da Capital “eram em número de quatorze”. PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 330. Ver também p. 91.

<sup>316</sup> VEIGA, Eliane Veras da. Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa. Florianópolis, 07 jun. 2001.

As citações permitem-nos afirmar que a primeira linha de ônibus existente em Florianópolis foi estabelecida em 1920. A Lei n. 492, de 7 de julho de 1920 estabelece que:

*Art. 1.º - Fica concedida à Sociedade organizada pelos snrs. Antonio B. Linhares e Julio Nicolau Moura, para o fim de explorar nesta capital e seus subúrbios o transporte por meio de auto-omnibus, isenção de qualquer imposto ou taxa municipal, durante tres annos, bem como para depósitos de carros e garagens.*

*Art. 2.º - A Sociedade fica obrigada a iniciar o trafego dentro de sessenta dias, e a mantel-o diariamente com carros confortaveis e com pontualidade, segurança e asseio.*

*Superintendencia Municipal de Florianópolis, 7 de julho de 1920.<sup>317</sup>*



figura 29 – Ônibus e linhas de bondes em Florianópolis – década de 30. Fonte: SILVA, Adolfo Nicolich. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.

Apesar da isenção de impostos autorizada pelo governo municipal à empresa acima referida, o sistema de *auto-omnibus* implantado era precário e apresentava paralisações decorrentes de problemas financeiros e operacionais.<sup>318</sup> Todavia, é somente após a inauguração da ponte Hercílio Luz que surgem empresas e linhas de ônibus que prestam o serviço com maior regularidade. De acordo com o artigo do jornal O Estado, de 21 de maio de 1926:

*A Empresa Auto-Viação Corsini contractante dos serviços de transporte de passageiros desta capital para o continente pela ponte Hercilio Luz, recebeu 4 carros de luxo, envidraçados, apresentando todo o conforto necessario.*

*Os carros tem a lotação para 20 passageiros, resguardando-os do vento e da chuva.*

*Ha um mes que [os carros] estavam nas docas de Santos aguardando praça nos navios que se destinavam a este porto. Hoje, os carros fizeram experiência com excelente resultado.<sup>319</sup>*

Um dia após este registro, o mesmo jornal salienta as vantagens dos novos coletivos:

*Convidados, hontem, gentilmente, pela Empresa Auto-Viação Corsini, para assistirmos as experiencias dos novos e cofortaveis carros que a referida recebeu, comparecemos com muito prazer.*

*Dos quatro carros recebidos, dois porem hontem, foram postos á prova.*

<sup>317</sup> Lei n. 492. **Collecção de Leis e Resoluções de 1920,1921 e 1922.** Florianópolis, 1934, p. 9 e 10.

<sup>318</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

<sup>319</sup> Quatro carros de luxo para o serviço da Empresa Corsini. **O Estado**, 21 maio 1926, p. 1.

*Confortáveis e elegantes, luxuosos mesmo, os novos autos que são iguais aos que circulavam na Avenida Paulista, oferecem, além de tudo absoluta comodidade aos passageiros, resguardando-os da chuva e vento, quando tenham de fazer a travessia desta capital para o Continente, pela Ponte Hercílio Luz, em dias de mau tempo. Os auto-omnibus fizeram uma grande excursão, passando pelas ruas principais da nossa cidade dirigindo-se ao Continente e regressando a esta capital. Levamos aos srs. Remo Corsini e Antonio Lehmkuhl, proprietários da Empresa, os nossos cumprimentos.*<sup>320</sup>

As citações acima registram que logo após a inauguração da ponte Hercílio Luz são organizadas empresas para efetuar o transporte de ônibus. É importante destacar que os veículos se encontravam, “*ha um mes nas docas de Santos aguardando praça nos navios que se destinavam ao porto de Florianópolis*”. Além disso, salientam as vantagens dos coletivos, considerando-os “*confortáveis*”, “*elegantes*” e “*luxuosos*” e que oferecem “*absoluta comodidade aos passageiros, resguardando-os da chuva e vento*”. Acresce-se a estas vantagens a rapidez e segurança que ofereciam. Estes aspectos determinarão, portanto, a completa substituição dos bondes na década de 30.<sup>321</sup>

No dia 31 de maio de 1926, o mesmo periódico registra as linhas de ônibus e as respectivas taxas de passagem organizadas pela “*Empresa Catharinense*”. Essas linhas atendiam aos bairros e cidades continentais próximas à Florianópolis:

*Esta Empresa faz sciente o publico de que, de 1.º de junho proximo em diante, modificará a actual tabella de preços, que vigorará nas seguintes condições:  
Passe escolar, inclusive o passe da Ponte: 5\$000 mensais.  
Passe especial, sem a passagem da Ponte: 10\$000 mensais.  
Passagem comum com o passe da ponte 300 réis da Praça 15 ao Matadouro.*

*LINHA DE PALHOÇA – 3 viagens ao dia*

*Praça 15 a Capoeiras 700 réis.  
Praça 15 a São José, 1\$100 réis.  
Praça 15 á Palhoça, 2\$100 réis.*<sup>322</sup>

*Esta Empresa, tendo feito encomenda demais dois carros, typo chevrolet, pretende manter uma nova linha, da Praça XV á villa de Biguassú. Os carros da Empresa Catharinense de Auto-omnibus primam pela prestreza com que attendem o serviço e pela comodidade que offerecem aos senhores passageiros. Mais barato e mais commodo.*<sup>323</sup>

Analisando este registro, é importante destacar que existiam taxas de passagem e horários estabelecidos pelas empresas que organizavam o serviço de ônibus. Desta forma, a “*Linha de Palhoça*” oferecia três viagens diárias aos passageiros. Outro aspecto importante é a possibilidade de abertura de uma nova linha, “*da Praça XV à villa de*

<sup>320</sup> Os novos carros da Empresa Auto-Viação Corsini. **O Estado**, 22 maio 1926, p. 2.

<sup>321</sup> Sobre o término do serviço de bondes na capital catarinense Ver p. 90, nota n. 332.

<sup>322</sup> Ver Anexo n. 11 - *Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio Atacadista do Rio de Janeiro – 1928*, p. 176 e Anexo n. 12 - *Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio do Estado de Santa Catarina – 1925 e 1936*, p. 177.

<sup>323</sup> Empresa Catharinense de Auto-omnibus. **O Estado**, 31 maio 1926, p.5.

*Biguassú*”. Este aspecto permite-nos inferir que a população que residia nas cidades continentais próximas à Florianópolis se deslocava freqüentemente para a Capital do Estado para, entre outras razões, trabalhar e fazer compras nas lojas comerciais e no Mercado Público. Além disso, os ônibus demonstravam ser mais rápidos e seguros do que os bondes e os barcos que efetuavam a travessia do canal. Nesse sentido, a população optou, gradativamente, pelo novo sistema de transporte. Este aspecto é, igualmente, salientado pela citação abaixo:

*A Empresa Auto-Viação Florianópolis está construindo um auto-omnibus para o serviço circular da cidade com lotação para 23 passageiros. O novo carro terá 30 centímetros mais de largura do que o que se acha presentemente em trânsito. Será provido de motor e chássis ‘Novo Ford’. É um melhoramento assinalavel.<sup>324</sup>*

As citações apontadas acima permitem-nos afirmar com segurança que somente após a inauguração da ponte Hercílio Luz, Florianópolis passou a ter empresas e linhas de ônibus regulares, que atendiam à população na Ilha e no Continente. Assim, de acordo com a Guia do Estado de Santa Catarina, de 5 de setembro de 1927:

*O transporte de passageiros é feito por automoveis, carros, auto-caminhões e bondes de tracção animal. Uma empresa de auto-omnibus mantém uma linha Circular, com ponto inicial e terminal á praça 15 de Novembro. Varias outras empresas possuem linhas de auto-omnibus entre a praça 15 de Novembro e o Estreito, São José, Palhoça e Biguassú, pela Ponte Hercilio Luz.<sup>325</sup>*

No ano de 1937 existiam diversas empresas e linhas de ônibus que atendiam à população residente na Ilha e em cidades localizadas no Continente, próximas à Florianópolis. Assim, de acordo com o Guia do Estado de Santa Catharina, de 1937:

*Empreza Auto-Viação Florianópolis: 1) Linha Circular, percorrendo as seguintes ruas: Praça 15 de Novembro, Fernando Machado, Avenida Hercílio Luz, José Veiga [Av. Mauro Ramos], Blumenau, Avenida Trompowsky, Bocayuva, Esteves Júnior, Alvaro de Carvalho, Felipe Schimidt e Praça 15 de Novembro. Horario de 20 em 20 m. Preço: 400 rs.;<sup>326</sup> 2) Linha Agronomica: de ½ em ½ hora. Preço: 300 rs.; 3) Linha Saco dos Limões: de ½ em ½ hora. Preço: 500 rs.*

*Empreza José Dutra: Linha Trindade, de hora em hora. Preço: até Penitenciária 500 rs; até Trindade 600 rs.*

*Empreza José Evaristo: Linha Canasvieiras, desce de manhã e sobe á tarde. Preço: 2\$500 rs.*

*Empreza Norberto Silva: Linha Ribeirão, 3 vezes por semana; desce de manhã e sobe á tarde. Preço: 2\$500.*

<sup>324</sup> Novo omnibus ‘Circular’. *O Estado*, 28 jul. 1928, p. 2.

<sup>325</sup> *Guia do Estado de Santa Catharina*. Rio de Janeiro, 5 set. 1927, p. 218-219.

<sup>326</sup> Ver Anexo n. 01 – *Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950)*, p. 166.

### *Linhas para o Continente*

*Empreza Taranto & Cia: Linha Coqueiros – Florianópolis, de hora em hora. Preço 600 rs.*

*Empreza Filomeno & Cia: Linha São José – Florianópolis, de hora em hora. Horário: desce às 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 12,30 – 14 – 15 – 16,30 e 18 horas; volta às 7 – 8 – 9 – 11 – 12,20 – 14,20 – 16 – 16,30 – 17,30 e 19 horas. Preço: até Estreito 500 rs, até Capoeiras 600 rs; até São José 1\$000.*

*Empreza Zacchi & Filhos: Linha Palhoça e Florianópolis. Horário: desce às 6,30 – 8 – 10,10 – 11,30 – 13,30 – 15,30 – 16,30 e 18 horas; volta às 8,30 – 10,10 – 11,45 – 13 – 15 – 17 – 18 e 21,30 horas. Preço: até Estreito 500 rs. Capoeiras 600 rs. S. José 1\$000. Palhoça 1\$500.*

*Empreza Ulysses F. Souza: Linha Santo Amaro – Florianópolis. Horário: desce às 7,30, volta às 15 horas. Preço: 6\$000.*

*Empreza Peixoto: Linha Tijucas – Florianópolis. Horário: chega de manhã e volta às 16 horas. Preço: 6\$000.*

*Empreza Auto-Viação Tijucas, de Pedro Flores: Linha Tijucas-Florianópolis. Horário: chega de manhã e volta às 16 horas. Preço: 7\$000.*

*Empreza Viação Glória:<sup>327</sup> Preço: até Enseada de Brito 5\$000; até Paulo Lopes: 11\$500.<sup>328</sup>*

A citação acima esclarece-nos que na década de 30 existiam diversas empresas e linhas de ônibus na Ilha e no Continente, em número significativamente maior que às existentes na década anterior. Infere-se este fato, pois após a inauguração da ponte Hercílio Luz (1926), os ônibus constituíam *novidade*, pois os registros da imprensa da época consideravam que, diferentemente dos bondes, os ônibus “*eram elegantes, luxuosos e ofereciam absoluta comodidade aos passageiros, resguardando-os da chuva e vento*”. Além disso, constata-se que, em 1937, as diversas linhas que atendiam às localidades de Coqueiros, São José e Palhoça ofereciam vários horários de chegada e saída dos veículos. Este fato não se constata na década de 20, pois, em 1926, a empresa “*Catharinense de auto-omnibus*” oferecia, da cidade de Florianópolis à Palhoça, apenas “*3 viagens ao dia*”. Assim, pode-se afirmar que foi progressiva a preferência da população de Florianópolis pela utilização do ônibus, aspecto que foi fomentado pela extinção dos bondes na década de 30.<sup>329</sup>

É importante observar que a preferência da população de Florianópolis pelo serviço de ônibus está relacionada também ao custo das passagens. Este aspecto é especialmente válido para as pessoas que utilizavam diariamente as linhas Circular e Trindade, que atendiam preferencialmente às ruas e bairros do perímetro urbano de Florianópolis. Desta forma, o custo médio das passagens de ônibus era de 500 rs. Entretanto, “*quando entram*

<sup>327</sup> Esta empresa possuía também as linhas: Florianópolis – Laguna; Florianópolis – Araçatuba; Florianópolis – Mirim; Florianópolis – Villa Nova; Florianópolis – Imbituba.

<sup>328</sup> **Guia do Estado de Santa Catharina: Suplemento para o ano de 1937.** Florianópolis: Livraria Central de Alberto Entres, 1937.

<sup>329</sup> Sobre este aspecto ver nota 332.

os navios no porto, no trapiche da Cia. em Rita Maria e caso não atraquem, [o transporte é] feito por meio de botes e lanchas á gasolina. Preços convencionais: lancha gasolina 2\$000 por pessoa”. Por outro lado, “quando ficam os navios ancorados perto da Ilhas dos Ratonos por meio de lanchas á gasolina. Sahindo e atracando no Trapiche Municipal. Preços, lancha á gasolina: 2\$500 por pessoa, ida e volta 5\$000”.<sup>330</sup>

Na época da inauguração da ponte, o artigo do jornal O Estado expõe com entusiasmo a possibilidade de eletrificação das linhas de bonde:

*Afinal, a nossa capital vai ter o desejado serviço de viação electrica, ha muito reclamado pelo povo.*

*Como houvesse um certo número de dificuldades a remover no contrato celebrado entre o Estado e o sr. Byington, o sr. cel. governador tratou de afastar essas dificuldades no interesse do Estado, tendo realizado diversas conferências em palacio com aquelle senhor, como representante da Empresa “...”.*

*Ante-hontem tudo ficou concluído. A empresa contractou com o Estado a construcção de duas vias de acesso á ponte Hercílio Luz, tendo sido hoje autorizado a iniciar o serviço, sob a fiscalização da directoria de Obras Públicas.*

*A primeira linha de bondes a construir-se partirá do Estreito a Três Pontes, no local onde ficará o novo cemitério. Esta linha estará prompta dentro de um anno.*

*A Empresa, da data desta conclusão a um anno, obriga-se a iniciar e concluir a linha para São José.*<sup>331</sup>

É importante destacar que o processo de eletrificação das linhas de bonde não se concretizou. Até a desativação completa, ocorrida na década de 30,<sup>332</sup> este meio de transporte efetuou-se por tração animal. Dentre os aspectos que esclarecem a não eletrificação das linhas destaca-se, entre outros, as dificuldades financeiras encontradas para a efetivação deste sistema e o precário abastecimento de energia elétrica da Capital do Estado no início do século XX.<sup>333</sup>

Os anseios por uma ligação da Ilha com o Continente foram fomentados pela evolução dos meios de transporte. Desta forma, a idéia de construção de uma ponte se impôs com força após o aparecimento do automóvel. Com a crescente utilização deste meio de transporte em outras cidades do Estado e do País e o conseqüente encurtamento das distâncias, a construção da ponte ligando as partes insular e continental da cidade de Florianópolis era almejada por todos.<sup>334</sup>

<sup>330</sup> **Guia do Estado de Santa Catharina: Suplemento para o anno de 1937...** op. cit. Ver Anexo n. 11 - *Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio Atacadista do Rio de Janeiro – 1928*, p. 176 e Anexo n. 12 - *Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio do Estado de Santa Catarina – 1925 e 1936*, p. 177.

<sup>331</sup> Os bondes de Florianópolis. **O Estado**, Florianópolis, 10 jan. 1925, p. 5.

<sup>332</sup> Os bondes e as linhas trafegáveis por estes veiculos eram inexistentes na cidade de Florianópolis no ano de 1937. IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano III, 1937. Rio de Janeiro, 1937, p. 291.

<sup>333</sup> A conexão das linhas de bonde à ponte Hercílio Luz foi uma aspiração muito comentada nos jornais e documentos oficiais do início do século XX. Todavia, não se concretizou.

<sup>334</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e... op. cit., p. 13.

As alterações urbanas em Florianópolis, decorrentes da construção da ponte e das demais obras de saneamento do governo Hercílio Luz, se fizeram sentir no alargamento das vias de acesso à ponte, no crescimento da frota de veículos automotores, no adensamento das atividades concentradas próximas ao porto e na intensificação da circulação de pessoas e veículos nas áreas públicas do centro. Segundo Victor Antônio Peluso Jr.:

*A morosidade do transporte, não impunha à cidade outra ligação com o continente além das lanchas que singravam a baía.*

*O aparecimento do automóvel alterou a situação. Florianópolis foi ligada, por estradas, a outras cidades, e a baldeação obrigatória evidenciava o contraste entre a rápida viagem pela estrada e a enervante, dispendiosa e perigosa travessia da baía.<sup>335</sup>*

A introdução do automóvel foi efetuada de maneira gradativa, pois, como vimos, inicialmente, apenas a elite mais abastada podia aspirar este melhoramento. Segundo Eliane Veras da Veiga, os:

*“...” carros de praça e os táxis aonde ficavam? Ficavam nessa praça.<sup>336</sup> Com o trânsito de automóveis, que passa a acontecer a partir de 1926, essa dinâmica muda, porque vão existir mais automóveis na cidade. Antes os automóveis chegavam de navio e eram descarregados no porto. Agora não! Eles vão vir transitando por sobre a ponte e serão em maior quantidade. Se antes da construção da ponte nós tínhamos 15, 20, 30 automóveis, e acho que não chegava a 30, vamos ter, agora, uma quantidade maior de automóveis, pois as pessoas vão achar mais cômodo e [...] conveniente. Elas vão achar também que a relação custo benefício compensa, porque além de andar na Ilha, poderão se locomover para o Continente por via terrestre, evitando o transtorno da travessia.<sup>337</sup> (fig. 30).*

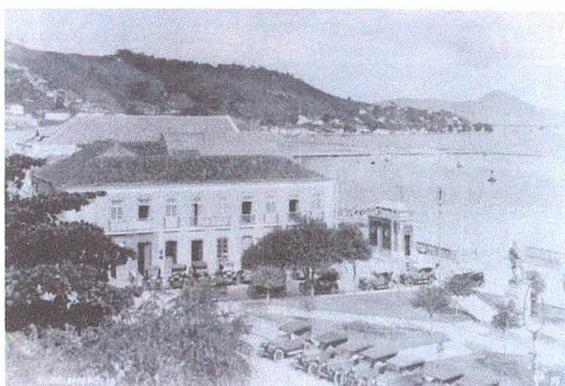


figura 30 – Carros de praça (taxis) – Praça Fernando Machado – 1927. Fonte: SILVA, Adolfo Nicolich da. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica**. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999, p. 46.

<sup>335</sup> Idem, ibidem, p. 13.

<sup>336</sup> Praça Fernando Machado, localizada ao sul da Praça XV de Novembro.

<sup>337</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit. Sobre a frota de automóveis de Florianópolis no período compreendido pelos anos de 1927 e 1939 ver Anexo n. 13 - *Número de Veículos para Passageiros e Cargas da Cidade de Florianópolis – 1927-1939*, p. 178.

A introdução do automóvel e dos ônibus trouxe, como vimos, benefícios para os seus usuários, permitindo maior agilidade nas comunicações entre as partes insular e continental da cidade de Florianópolis. Conforme o senhor Francisco Amante, 67 anos:

*Eu morei numa distância de aproximadamente quinhentos metros da ponte e o que eu posso dizer é que até 1950 nenhum morador dali tinha automóvel. Ai o seu Emilio Cardoso, um alto funcionário da firma Hoepcke, foi o primeiro morador que teve automóvel naquela região. Isso em 1950. E foi uma festa quando apareceu o primeiro chevrolet, que era o carro dele. Existiam naquela região comerciantes, altos funcionários públicos e ninguém tinha carro, porque o interessante é que antigamente tudo era mais perto. Eu nasci em 1933 e, em 1939 ou 1940, o número de veículos na cidade era ínfimo. Naquela época nós contávamos nos dedos quem possuía carro em Florianópolis. Evidentemente que, com a construção da ponte, passou a haver coletivos. Só que era de hora em hora, servindo às pessoas que moravam no Estreito e trabalhavam na Ilha e vice-versa. Ainda assim foi um progresso extraordinário para a época, meu Deus!<sup>338</sup>*

Corroborando com as idéias acima apontadas, seu Mário Ernesto Kühne, 60 anos, entrevistado no dia 18 de abril de 2001, afirma que:

*Carros, em Florianópolis, você os conhecia. Você sabia de quem era. Em Florianópolis, os carros particulares na década de 50 eram numericamente insignificantes, pois a numeração de carros no Estado todo, naquela época, possuía uma ordem seqüencial e acho que os primeiros cinco mil números, senão menos, eram reservados à Florianópolis. Você podia identificar o município de procedência do carro pela placa. A numeração acima de cinco mil já identificavam as cidades do interior. Então, o que havia de carros aqui? Quase nada!. Na avenida Hercílio Luz não havia trânsito. Você chegava em Florianópolis e você estacionava no Ponto Chic, no Senadinho, na Trajano. E, por exemplo, a Trajano e a Felipe Schmidt eram totalmente abertas ao trânsito. Na época, não existia engarrafamento. O vão do Mercado, por exemplo, onde hoje há as mesas, você usava como estacionamento. Não havia problema de trânsito em Florianópolis. Basta ver que na Esteves Júnior subia-se e descia-se tranqüilamente.<sup>339</sup>*

Com a construção da ponte Hercílio Luz houve a introdução de automóveis particulares, caminhões e ônibus em Florianópolis. Todavia, as citações apontadas acima permitem-nos constatar que este fato processou-se gradativamente. A popularização deste meio de locomoção tornou-se evidente a partir da década de 60 com a predominância do transporte rodoviário sobre o marítimo, pois, segundo Lisabete Coradini: “A partir da década de 60 a cidade se transfigura como consequência do ‘boom’ da construção civil, a instalação de uma estatal ligada ao fornecimento de energia elétrica, da criação de uma Universidade Federal e a conclusão da BR-101”<sup>340</sup>.

<sup>338</sup> AMANTE, Francisco. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>339</sup> KÜHNE, Mário Ernesto. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa*. Florianópolis, 18 abr. 2001. Natural de Florianópolis, foi bancário do Banco do Brasil durante o período de 1962 a 1991. Atualmente é aposentado. Sua experiência de vida e o conhecimento sobre a capital catarinense permitiram-lhe abordar aspectos variados sobre a questão urbana de Florianópolis.

<sup>340</sup> CORADINI, Lisabete. Op. cit., p. 90-91.

O trânsito de veículos na ponte Hercílio Luz fez-se mediante a cobrança de taxas de pedágio, criadas com a promulgação da Lei n. 1524 do dia 7 de novembro de 1925. De acordo com esta lei:

*Art. 1º. – Para o transito da ponte ‘Hercílio Luz’ fica creado o pedagio, que seria cobrado de accordo com tabella annexa.*

*Art. 2º. – Esta receita será recolhida e depositada no Thesouro com o fim de ser applicada exclusivamente na conservação da dita ponte e suas ruas de accesso.*

*Art. 6º. – Logo que a ponte fôr entregue ao transito publico, cobrar-se-á sobre os individuos ou empresas que continuarem a dar passagem entre o Estreito e a Capital um imposto especial de indústria e profissão de cinco contos (5.000\$000) por anno, pagavel inicialmente no primeiro mez, em que a ponte fôr franqueada ao publico, e, ordinariamente, no mez de Janeiro de cada anno.*

*§ 2º. – Pelo pagamento do imposto respondem tambem as embarcações que fizerem o serviço de passagem.*

*Art. 8º. – O Poder Executivo poderá modificar as taxas da tabella annexa, desde que na pratica se evidencie a necessidade de alteral-as.*

*Art. 9º. – Revogam-se as disposições em contrario.<sup>341</sup>*

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 para controlar o trânsito sobre a ponte. Este controle fez-se também com uso de bilhetes. Quase tudo era taxado na tabela anexa à lei que criava o pedágio na ponte Hercílio Luz. (tabela 02).<sup>342</sup>

<b>Tabela 02: Taxas de Passagem na Ponte Hercílio Luz</b>		
1.	Pedestre	\$100
2.	Passe escolar (só durante os dias de aula) – por mez	2\$000
3.	Vehiculos de carga, carros de praça, aranhas (1animal)	1\$500
4.	Idem, idem, com 2 animaes	2\$000
5.	Idem, idem com 4 animaes	3\$000
6.	Automoveis	2\$000
7.	Caminhão até 2 toneladas	3\$000
8.	Idem de 2 ½ a 6 toneladas	4\$000
9.	Bicycletas, tricyclos, motocicletas, carros á mão	\$500
10.	Tractores, locomotiveis, e auto-omnibus	5\$000
11.	Malas ou volume com mais de ½ m <sup>3</sup>	\$200
12.	Gado, cada cabeça	1\$000
13.	Cavalleiro	6\$000
14.	Os Vehiculos de qualquer espécie poderão também pagar pela seguinte tabella mensal:	
	a) Vehiculos com um animal	15\$000
	b) Idem com dois animaes	20\$000
	c) Idem com quatro animaes	30\$000
	d) autos particulares	20\$000
	e) autos de aluguel	30\$000
	f) auto caminhões de carga ou passageiros, auto-omnibus	60\$000
Clausulas:		
	1ª Nas taxas dos vehiculos está inclusa só uma pessoa para os guiar, devendo os restantes pagarem a taxa estabelecida para os pedestres.	
	2ª As linhas de auto-omnibus que tiverem contracto com o Estado pagarão apenas a taxa dos passageiros, ficando isentos os vehiculos.	

**Fonte:** Lei n. 1524, de 7 nov. 1925. Creando o pedágio para o transito na ponte ‘Hercílio Luz’. Estado de Santa Catharina. **Collecção de Leis, Decretos e Resoluções de 1925.** Florianópolis, 1925.

<sup>341</sup> Lei n. 1524, de 7 de nov. 1925. Creando o pedágio para o trânsito na ponte ‘Hercílio Luz’. Estado de Santa Catharina. **Collecção de Leis, Decretos e Resoluções de 1925.** Florianópolis: Oficinas da Imprensa Oficial, p. 105-108.

<sup>342</sup> Ver Anexo n. 11 - *Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio Atacadista do Rio de Janeiro – 1928*, p. 176 e Anexo n. 12 - *Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no Comércio do Estado de Santa Catarina – 1925 e 1936*, p. 177.

A tabela descreve os diversos tipos de usuário da ponte, provavelmente composta a partir de informações sobre as cargas e passageiros mais comuns nos barcos, além da *avaliação* de uso da primeira ligação Ilha-Continente, que permitiria com muito mais facilidade a travessia, entre outros, de carros e animais.

Na década de 30, a cobrança de pedágio é de responsabilidade do governo estadual, que extinguiu a passagem para os pedestres. Com os protestos da população, foi, em seguida, definitivamente extinta.<sup>343</sup> De acordo com o engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha, 43 anos, entrevistado no dia 14 de maio de 2001, após a:

*“...” inauguração da ponte Hercílio Luz, ficou-se por oito anos cobrando pedágio. Aqui nós temos o passe mensal de um automóvel de aluguel. Era válido para o carro mais o motorista. Vamos ler: ‘Este passe deverá ser apresentado no guichê de entrada e no de saída da ponte. Está incluída só uma pessoa para guiar o veículo, devendo as outras pagarem a respectiva taxa de passagem’. Outro passe para bicicleta. Passe mensal: ‘Este passe deverá ser apresentado no guichê e mostrado aos fiscais quando for por eles requerido’. Depois temos o passe mensal do automóvel particular. Tinha também o passe mensal escolar: ‘Nome e idade do aluno – Catarina Fernandes, onze anos – Escola São José’. Isto tudo em março de 1928. Tínhamos o passe para cavaleiro; gado por cabeça; caminhão até duas toneladas; veículo com um animal; pedestre e depois um que eu considero muito curioso: ‘mala ou volumes com mais de meio metro cúbico’. Aí você imagina uma pessoa passando com uma mala e com uma cabeça de gado na ponta de uma corda!. Significa dizer: ele pagava, como pedestre; a mala pagava, como volume e o gado pagava. Esses bilhetes começaram a ser cobrados logo após a inauguração da ponte.’<sup>344</sup>*

Em 1920, circulou, como vimos, o primeiro ônibus em Florianópolis, e foi somente após a inauguração da ponte Hercílio Luz que os ônibus começaram a circular regularmente para servir à população carente de um meio mais rápido de locomoção. De acordo com Djanira Maria Martins de Andrade:

*O transporte coletivo era executado por empresas independentes<sup>345</sup> que estavam centralizadas na área comercial, de onde dirigiam-se para os diversos bairros. Não existiam ligações diretas entre os bairros, portanto, ‘se um passageiro quisesse deslocar-se de um bairro para outro, deveria passar pelo centro da cidade’.<sup>346</sup>*

Dentre as linhas de ônibus consideradas mais importantes, tanto pelo número de passageiros como pelo número de viagens executadas, destaca-se a que ligava a Capital ao sub-distrito do Estreito,<sup>347</sup> Infere-se que este fato decorre fundamentalmente da necessidade de muitos dos habitantes do Estreito, predominantemente pertencentes aos extratos médio e baixo da sociedade, trabalharem na Ilha. De acordo com Wilmar Dias:

<sup>343</sup> COELHO, Mário César. Op. cit., p. 95.

<sup>344</sup> CAMINHA, Paulo Ricardo. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa*. Florianópolis, 14 maio 2001. Atualmente trabalha na CASAN, em Florianópolis.

<sup>345</sup> Ver p. 85-90.

<sup>346</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. *Hercílio Luz: uma ponte integrando...* op. cit., p. 125. Atesta-se este fato até a atualidade.

<sup>347</sup> Idem, *ibidem*, p. 125.

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

*O trânsito mais intenso atravessa a parte mais velha da cidade, onde as ruas são estreitas e tortuosas, determinando grande dificuldade na circulação.<sup>348</sup>*

A concentração de atividades comerciais e administrativas no centro da cidade influenciou o estabelecimento da população nesta região, ocasionando dificuldades ao trânsito, agravadas pela existência de ruas estreitas e mal conservadas. Sobre as linhas de ônibus existentes em Florianópolis nas décadas de 40 e 50,<sup>349</sup> o senhor Mário Ernesto Kühne, 60 anos, afirma que:

*A [rua] Conselheiro Mafra eu já peguei com mão única; ela só descia. Da ponte ela descia até o Mercado, e dali do mercado continuava como mão única, pois os ônibus do Estreito desciam e paravam no Largo que é o começo da Trajano. No Largo que existe entre a Alfândega e a Trajano, e o outro entre o Mercado e a Alfândega, eram os dois espaços onde as linhas de ônibus do Continente paravam. As linhas de ônibus da Ilha paravam [...] bem em frente ao Miramar. Nesta área parava a linha do Saco dos Limões. Na pracinha que está sendo reconstruída atualmente, onde reconstruirão uma 'réplica' do Miramar, encontravam-se os carros de cavalo. Do lado de cima da praça [XV de Novembro] encostava o ônibus do circular, que chamavam Circular Normal porque foi o primeiro circular que existiu em Florianópolis pois fazia, realmente, uma linha circular. Atrás deste ônibus existia uma linha que chamava-se Mauro Ramos que, partindo dali, percorria toda a Mauro Ramos, descia pela Demétrio Ribeiro e, ao retornar, percorria a Altamiro Guimarães, paralela à Mauro Ramos, retornando ao centro. Existia também uma linha para a Agrônômica. Subindo e olhando a Catedral paravam, ao lado esquerdo da Praça, os ônibus que se dirigiam à Agrônômica. Subiam pelo lado da Praça, passavam em frente ao Quartel da Polícia, desciam pela Avenida Trompowsky e, depois, circulavam pela Bocaiuva e Frei Caneca até a Agrônômica. Os ônibus, todos conheciam. Existiam os pontos de parada mas era comum parar na porta da casa do cidadão, principalmente em dias de chuva. Não havia problema, como hoje. Atualmente, este costume é impraticável.*

*Acima da parada de ônibus do Continente, próxima à Praça Pereira Oliveira, onde existe o Teatro Álvaro de Carvalho e o prédio do INSS, no sentido de quem sai do mar para cima, existia um ponto de ônibus da Trindade. E do outro lado, no sentido da Praça, paravam os ônibus do Itacorubi.<sup>350</sup>*

A utilização dos ônibus como meio de transporte coletivo não implicou no abandono imediato dos bondes com tração animal. Os dois meios de locomoção existiram simultaneamente na cidade até a década de 30.<sup>351</sup> De acordo com Hermetes Reis de Araújo:

*"..." as linhas de bonde de Florianópolis foram um local bastante ilustrativo da convivência de dois tempos distintos: o das práticas consideradas 'civilizatórias' e o daquelas configuradas como o seu oposto. Movidos à tração animal desde o estabelecimento das primeiras linhas, ocorrido por volta de 1880, até o seu desaparecimento em 1930, os bondinhos puxados a burro serviram como territórios para o exercício de boas maneiras*

<sup>348</sup> DIAS, Wilmar. Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana... op. cit., p. 68.

<sup>349</sup> "Eu nasci na década de 40 e vivi em Florianópolis até 1957. No período de 1957 a 1960 eu estive fora; retornei em 1960 e voltei a sair daqui em 1962. Neste ano fui para o interior do Estado e retornei em 1990". KÜHNE, Mário Ernesto. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

<sup>350</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>351</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 124.

*burguesas de comportamento público, ao mesmo tempo em que a sua existência também simbolizava o lento crescimento da cidade.*

*“...” enquanto estiveram em funcionamento, os bondes foram alvo de diversas tentativas disciplinadoras e segregatórias, como as da própria empresa concessionária que [estabelecia que].<sup>352</sup>*

*‘Não pode[riam] ser addmittidos nos carros pessoas descalças, maltrapilhas ou embriagadas’.<sup>353</sup>*

Até a década de 30, a Capital dispunha de linhas de bondes à tração animal que atendiam uma área mais extensa que a atual linha de ônibus da Agrônômica. O crescimento populacional, a competição com o serviço de ônibus e as dificuldades financeiras para a manutenção deste sistema de transporte implicaram no desaparecimento progressivo dos bondes.<sup>354</sup>

Nas décadas de 20 e 30, os artigos de jornais evidenciavam o desgosto da imprensa e da população com a existência de linhas e empresas de bonde. Assim, um ano após a inauguração da ponte Hercílio Luz, o artigo do jornal O Estado, de 9 de março de 1927 registra a má conservação das ruas do centro da Capital e a desativação da linha de bondes da rua Esteves Júnior:

*Está merecendo reparos, por parte da Superintendencia Municipal o trecho da Avenida Hercílio Luz, que vai da rua Fernando Machado á rua José Veiga, cujo estado de conservação deixa muito a desejar.*

*O leito da Avenida está cheio de altos e baixos, o que dificulta o trânsito de vehiculos, os quais são forçados a fazer maior trajecto para evitar prejuizos certos, como sejam os que se seguem á fractura das mólas, etc.*

*Tambem apresenta lamentavel aspecto a linda rua Esteves Junior, cujo calçamento foi em parte removido, a fim de serem arrancados os trilhos da extincta linha de bondes, sem que, até hoje ultimasse o devido recalçamento.<sup>355</sup>*

É possível afirmar que a introdução do maior número de automóveis na cidade de Florianópolis, decorrente, dentre outros fatores, da construção da ponte Hercílio Luz, exigiu das autoridades municipais medidas para facilitar o trânsito de veículos. Dentre estas medidas aponta-se, portanto, “reparos na Avenida Hercílio Luz” e a remoção de parte do calçamento da rua Esteves Júnior.<sup>356</sup>

Cinco dias após este registro, o mesmo jornal qualifica os bondes como “antiquado systema de viação urbana” e evidencia com grande entusiasmo a desativação de algumas linhas:

<sup>352</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. **A Invenção do litoral...** op. cit., p. 40 e 41.

<sup>353</sup> THIAGO, Polydoro Olavo São. (Eng.<sup>o</sup>). **Offcio.** Encaminhado ao Presidente da Província João Rodrigues Chaves. Desterro, 3 nov. 1880, op. cit.

<sup>354</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 124.

<sup>355</sup> Ruas em mau estado. **O Estado**, Florianópolis, 9 mar. 1927, p. 1.

<sup>356</sup> Sobre o número de veículos existentes na cidade de Florianópolis nas décadas de 20 e 30 ver Anexo n. 13 – *Número de Veículos para Passageiros e Cargas da Cidade de Florianópolis – 1927-1939*, p. 178.

Os trilhos 'mortos' das extinctas linhas de bondes da C. Carris Urbanus, permanecendo imprestavelmente estendidas nos leitos de certas ruas, dão tristonha idéia do atraso ou decadencia..

Das capitais [...] do Brasil, é Florianópolis a unica que ainda está no tempo dos 'bondes a burros'; além disso, nem mesmo entre nós, puderam conservar-se alguns dos ramais desse antiquado systema de viação urbana. Extinguiram-se esses ramais, porém os trilhos respectivos continuam encravados em várias ruas, sem prestimo algum, apenas attestando que por ali, outrora, passavam os miseros bondinhos de burros "...".

Perdorarse-lhes-ia, talvez, a idéia, que suggerem, de irremediavel decadencia; o que, porém, de certo, se lhes não perdoa é que difficultem a conservação das ruas e causem prejuizo a proprietarios e commerciantes. É o caso que, achando-se pôdres os dormentes, o calçamento das ruas se desloca e abate, formando-se pequenos caldeirões onde as águas pluviais se detém, para serem emparrinhadas pelas rodas dos automoveis contra as vestes dos transeuntes, as paredes dos predios e as mercadorias que os commerciantes exhibem ás portas de seus estabelecimentos.

Ora, não ha ninguem que de bom grado se vista decentemente, ou pinte as casas, ou exponha á freguesia a sua mercancia, para sofrer prejuizos de tal ordem.

Desejar bondes [...] aqui, é o mesmo que desejar furar o céu com a ponta da bengala. Mas se pode esperar que um dia, esses malfadados trilhos sejam arrancados de uma vez e consertado o calçamento de nossas pobres ruas.<sup>357</sup> (fig. 31).



figura 31 – Rua Trajano – c. 1935. Observa-se a existência dos trilhos dos bondes. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

Corroborando com as idéias acima apontadas, o mesmo periódico, na edição do dia 26 de setembro de 1934, afirma que:

*Ontem, as 20, 30 horas, um grupo de populares, attrahindo avultada assistencia de curiosos, avançou contra os bondes de Cia. Carris Urbanos e Suburbanos, que acabava de parar na praça Quinze de Novembro [...] e, desatrelando os muares, o levou ao caes proximo, lançando-o dali abaixo e ateando-o fogo.*

*É inutil fazer commentarios. O facto ocorreu a poucas dezenas de metros da Chefeatura de Policia, que, em seu livro de ocorrencias policiais, o registrou displicentemente nestes termos: 'Ontem entre ás 20 e 20, 30 horas um grupo de pessoas sem distincção de classe, formando um numero superior a mil [...] porem com a descida áquella hora, do único bonde, da Companhia Carris Urbanos e Suburbanos, ora trafegando o povo se lançou contra o mesmo destrelando os respectivos animais e levando o veiculo para o Cais Liberdade, jogando-o ao mar e ateando-lhe fogo'.*

*Não obstante os esforços empregados pela autoridade, não foi possivel evitar a consumação do acto de destruição verificado.*

*A's 21 horas o sr. Braz Florenzano, informou pelo telephone a Chefeatura de Policia que talvez o povo que destruiu o bonde, fosse a Estação para incendia-la.<sup>358</sup>*

<sup>357</sup> Os trilhos 'mortos'. *O Estado*, Florianópolis, 14 mar. 1927, p. 2.

<sup>358</sup> Um bonde destruido por populares. *O Estado*, Florianópolis, 26 set. 1934, p. 6.

Analisando as citações anteriormente apontadas, observa-se a preocupação com a modernização da cidade de Florianópolis através da desativação das linhas de bonde e da necessidade de recuperação das ruas da Capital para o tráfego de automóveis. Consta-se, portanto, que a imprensa e os órgãos governamentais da época incentivavam a desativação das linhas de bonde e a abolição dos veículos, pois os consideravam obsoletos. O aparecimento do automóvel, a crescente utilização deste meio de transporte em outras cidades do Estado e do País e as dificuldades financeiras para a manutenção do serviço de bondes, implicaram, como vimos, na progressiva extinção deste meio de transporte, fato que se concretizou na segunda metade da década de 30.

A preocupação com a remodelação da cidade de Florianópolis é também enfatizada pelo relatório apresentado ao prefeito municipal de Florianópolis, José da Costa Moellmann, no ano de 1935. Este relatório registra que:

*Cidade antiga a nossa capital, de ruas estreitas e tortas, sem rede de águas pluviais, tendo um grande número de casas velhas, sem possuir um cadastro pelo qual se possa traçar definitivamente o alargamento, nivelamento e alinhamento de suas vias públicas, tanto assim que ruas e logradouros existem já em parte alargados, cujos erros de alinhamento estão causando serias dificuldades ao prosseguimento de seus alargamentos, influenciando também em outros que lhe estão próximos, constituindo todos esses fatores grande estorvo ao seu remodelamento por [ser] grandemente dispendioso.*

*Por esses e outros motivos impossível é ao Município, por si só, ante aos míseros recursos orçamentários de que dispõe, atender como seria desejável aos reclamos da nova orientação urbanística, [...] pois claro é que [...] não se pode fazer o que outras cidades fazem com receitas muito superiores.*

*Casas há aqui, e não poucas que os proprietários [...] não podem sequer caial-as uma vez que de cinco em cinco anos, pelo menos, quanto mais concertal-as ou reformal-as, dando-lhe um aspecto mais moderno, e, que de desejar seria a municipalidade as desapropriasse para demolil-as, em benefício da estética da cidade, mas que não o faz por que não pode, pois desapropriar sem pagar a vista, em moeda corrente, é proceder inconscientemente.*

*Tudo o que se faça e que se tem feito no perímetro urbano, pelas razões expostas, ante o que há a fazer, nada é, nada representa, mas é muito e talvez mesmo demasiado "...".<sup>359</sup>*

O Relatório apresentado pelo prefeito de Florianópolis, Mauro Ramos, ao Interventor Federal do Estado, no ano de 1937, expõe a preocupação da remodelação da cidade de Florianópolis frente ao crescente movimento de veículos:

*Cidade de construção antiga, e, portanto com ruas mal alinhadas, Florianópolis requer um vasto plano de urbanismo. A exiguidade de recursos não nos permite, desde logo, resolver o problema.*

*Urgem, no momento, providências no sentido de organizar um sistema que nos leve, aos poucos, á melhoria e embelezamento da cidade, tão rica em encantos naturais.*

*As arterias centrais merecem cuidado especial. É que ali as condições já não satisfazem as exigências do trânsito, com o grande desenvolvimento que têm tomado os meios de transporte e com o [...]cemitério, localizado, em sua maior parte, nas ruas Conselheiro Mafra e Felipe*

<sup>359</sup> BLUM, Heitor. **Relatório do exercício de 1929**. Apresentado ao snr. Prefeito Municipal, dr. José da Costa Moellmann. Florianópolis, 1935. (Cópia entregue em 9 de Agosto de 1935 ao Prefeito Municipal snr. Olivio J. de Amorim).

Schmidt,<sup>360</sup> e em cujos trêchos, devido á pouca largura das ruas, é quasi impossível o transito em certas horas do dia.<sup>361</sup>

Foi assim pensando que a Prefeitura resolveu comprar, á rua Felipe Schmidt, os prédios existentes entre as ruas Deodoro e Jerônimo Coelho, que estavam, aliás, fóra do alinhamento. Com a demolição desses prédios temos dado um grande passo, uma vez que as casas compradas são as que maior valor têm.

No ano de 1938 fará a Prefeitura a desapropriação da outra quadra, entre as ruas Jerônimo Coelho e Alvaro de Carvalho. (figs. 32 e 33).

Com a rua Conselheiro Mafra a mesma cousa acontecia. Resolveu a Prefeitura, de acôrdo com os proprietários, modificar a frente dos prédios que ficaram fora do alinhamento, na primeira quadra, fazendo-se platibanda em todos êles e recuando-os para o alinhamento.

Tais obras, [...] muito melhorarão as condições das ruas mencionadas “...”.

Ao passo que assim se fazia quanto ao alinhamento das ruas principais da cidade, também o problema do calçamento era atacado.

A Avenida Trompowsky de ha muito vinha necessitando uma reforma completa de sua pavimentação e o Largo Benjamin Constant, na parte que encontrava com aquela Avenida, tambem estava a merecer cuidados da administração municipal.

A rua Quintino Bocaiuva, além de sua pessima pavimentação, achava-se em nível irregular, dando lugar, assim, a que ficasse inundada em casos de chuvas.

Para essas ruas só o calçamento a granito seria capaz de terminar de vez com as dificuldades. E foi o que se fez. A avenida Trompowsky e a rua Almirante Alvim foram calçadas “...”.

O calçamento da rua Quintino Bocaiúva foi igualmente atacado, como o foi, tambem, o do câis junto á Alfandega.

“...” êsse serviço [envolveu] uma área de 1.264, 10 mts 2.<sup>362</sup>



figura 32 – Rua Felipe Schmidt – 1938. Observa-se grande número de veículos estacionados. Além disso, se percebe que os prédios estão, na sua grande maioria, alinhados igualmente. Alguns destes prédios apresentam perfil arquitetônico simples e funcional, características das construções efetuadas sobretudo a partir das décadas de 30 e 40. **Fonte:** Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

Analisando as citações apontadas acima, constata-se a preocupação das autoridades municipais em remodelar as ruas e prédios existentes do perímetro urbano da Capital. Com este objetivo salientam a necessidade da elaboração de “*um vasto plano de urbanismo*”, cujos os escassos recursos orçamentários impossibilitam sua efetivação. Apesar disso, a administração da cidade empreendeu desapropriações de casas e prédios antigos situados

<sup>360</sup> Em 1925 foi inaugurado o novo cemitério público de Florianópolis, localizado no Bairro do Itacorubi. A região onde foi edificado o antigo cemitério, localizada na cabeceira insular da ponte Hercílio Luz, foi terraplanada nas décadas de 30 e 40 para o alargamento das ruas Conselheiro Mafra, Felipe Schmidt e Avenida Rio Branco. Ver Anexo n. 10 – *Cemitério das Três Pontes – Bairro do Itacorubi*, p. 175.

<sup>361</sup> Sobre o alargamento da parte final da rua Felipe Schmidt, ocorrido no final da década de 30 e início da década de 40 e sua posterior conexão com a Avenida Rio Branco e a Ponte Hercílio Luz, ver p. 78, nota 278.

<sup>362</sup> RAMOS, Mauro. *Relatório*. Apresentado ao Sr. Interventor Federal no Estado. Florianópolis, 1937, p. 19-21.

na orla das principais ruas de Florianópolis. O alargamento destas ruas permitiu o “embelezamento da cidade” e a melhoria das condições de tráfego, pois “já não satisfaziam as exigências do trânsito”. Infere-se, portanto, que as exigências impostas ao alargamento das ruas se relacionam com a construção da ponte Hercílio Luz, pois esta, permitindo a introdução do maior número de automóveis na cidade, exigiu a remodelação de ruas e casas para acondicionar o crescente movimento de veículos. A tabela abaixo demonstra a evolução do número de construções no período de 1924 a 1929.

Anos	Construções	Reconstruções	Acréscimos	Total
1924	36	10	26	72
1925	23	11	17	51
1926	50	12	23	85
1927	44	13	28	85
1928	62	7	35	104
1929	69	9	29	107

Fonte: BLUM, Heitor. **Relatório do exercício de 1929**. Apresentado ao sr. Prefeito Municipal, dr. José da Costa Moellmann. Florianópolis, 1935. (Cópia entregue em 9 de Agosto de 1935 ao Prefeito Municipal sr. Olívio J. de Amorim).

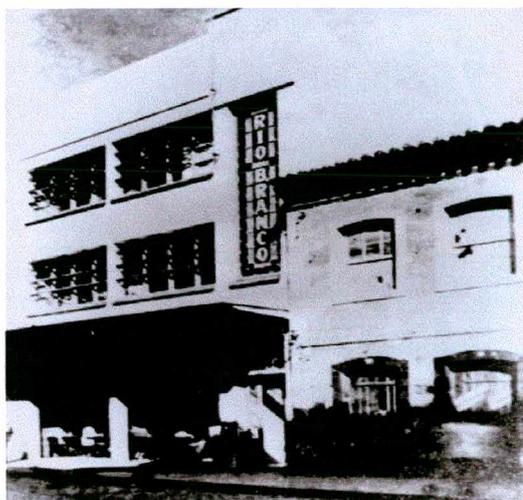


figura 33 – Rua Felipe Schmidt – 1945. Observa-se os diferentes estilos arquitetônicos dos prédios. O primeiro apresenta uma arquitetura moderna, racionalista e funcional. O segundo, mais antigo, é um sobrado colonial: o estabelecimento comercial se localiza no andar térreo e a moradia do proprietário, no pavimento superior. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

É importante observar que a Resolução n. 16, de 6 de maio de 1925, estipula a numeração de prédios e casas na Avenida Hercílio Luz. Desta forma,

*O Dr. Fulvio Aducci, Superintendente Municipal [...], no uso de suas atribuições, e tendo em vista o grande numero de casas desta cidade, que ainda não se achão numeradas, resolve:*

*Art. 1.º - Na Avenida Hercilio Luz, far-se-á a numeração dando para cada seis metros um numero, que será par no lado direito e impar no lado esquerdo, a contar do mar para o lado de terra.*

*Art. 2.º - Nas ruas cujas casas não se acham ainda numeradas, ou que ainda tiverem poucas casas, proceder-se-á tambem do modo acima indicado.*<sup>363</sup>

<sup>363</sup> Resolução n. 16. **Collecção de Leis de 1925**. Florianópolis, 1925, p. 60 e 61.

A resolução acima salienta a preocupação dos órgãos municipais em identificar e registrar as construções existentes no perímetro urbano de Florianópolis, e em particular na Avenida Hercílio Luz, na década de 20. Este fato permite afirmarmos que, nesta época, era significativo o número de construções nas principais ruas da cidade, número este que cresceu progressivamente após o ano de inauguração da ponte Hercílio Luz.<sup>364</sup> (fig. 34).



figura 34 – Avenida Hercílio Luz – década de 30. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

A tabela n. 04 demonstra as obras públicas efetuadas nas ruas do perímetro urbano de Florianópolis nos anos de 1937 e 1939.

<b>Tabela 04: Obras Públicas Efetuadas nas Ruas do Perímetro Urbano de Florianópolis – 1937 e 1939</b>								
Ruas	1937				1939			
	Meios-fios Colocados (m)	Recolocação de Meios-fios (m)	Caçamentos Novos (m <sup>2</sup> )	Recalçam. (m <sup>2</sup> )	Meios-fios Colocados (m)	Recolocação de Meios-fios (m)	Caçamentos Novos (m <sup>2</sup> )	Recalçam. (m <sup>2</sup> )
Luiz Delfino	7,70	15,00	---	---	---	---	---	---
Alfândega e Cáis	122,50	---	1.123,10	---	---	---	---	---
Largo Benjamin Constant	---	---	789,00	---	---	---	509,00	---
Alfândega	6,20	70,00	141,00	1.052,00	---	---	---	---
Av. Trompowsky	---	---	3.333,40	---	---	---	---	---
Saldanha Marinho	---	5,40	---	46,80	---	---	---	---
Felipe Schmidt	---	---	---	---	475,15	548,70	4.007,60	2.632,40
Jerônimo Coelho	---	---	---	---	278,10	69,60	869,80	374,95
Cons. Mafra	---	---	---	---	210,40	5,50	1.194,70	272,60
Al. João Pessoa	---	---	---	---	82,10	---	2.341,10	---
Alves Brito	---	---	---	---	---	---	2.160,00	---
Largo Fagundes	---	---	---	---	504,15	39,50	387,00	---
Av. Hercílio Luz	---	---	---	---	---	83,40	1.899,65	300,90
Deodoro	---	---	---	---	36,35	---	---	60,00
Alv. de Carvalho	---	---	---	---	77,80	11,50	---	11,50
Praça 15 de Novembro	---	---	---	---	17,70	16,00	---	16,80
Praça Dias Velho	---	---	---	---	97,65	---	---	---
Brusque	---	---	---	---	598,00	---	---	---
Duarte Schutel	---	---	---	---	---	69,20	---	---

Fonte: 1937: RAMOS, Mauro. **Relatório**. Apresentado ao Sr. Interventor Federal no Estado. Florianópolis, 1937.

1939: \_\_\_\_\_. **Relatório da Prefeitura Municipal de Florianópolis**, 1940.

---- : dados não apresentados nos relatórios.

Ver Anexo n. 01 – *Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950)*, p. 166.

<sup>364</sup> Ver tabela 03 - *Evolução do número de construções no perímetro urbano de Florianópolis – 1924-1929*.

Observando a tabela 03 se constata que em 1926<sup>365</sup> e nos anos subsequentes, o número de novas construções aumentou de maneira significativa se comparado aos dois anos anteriores. Este fato é também válido para o número de reformas efetuadas nas edificações existentes na cidade de Florianópolis. Infere-se, portanto, que a construção da ponte Hercílio Luz, dentre outros fatores, fomentou a edificação de novas construções e a efetuação de reformas nas casas e prédios existentes. Entende-se que este fato está relacionado, dentre outros, à construção de garagens para acondicionar os veículos, pois estas exigiram alterações no perfil das moradias.<sup>366</sup> Por outro lado, analisando a tabela 04 se constata que no ano de 1939, a maior extensão de novos calçamentos e meios-fios foi aplicada às ruas Felipe Schmidt, Conselheiro Mafra, Alves Brito e Alameda João Pessoa. Explica-se este fato porque no final da década de 30 e início da década de 40, foram efetuados “*os serviços de prolongamento da rua Felipe Schmidt até o mar*”. Com este trabalho foi projetado “*o prolongamento da Alameda João Pessoa até a rua Almirante Lamego, atravessando a referida rua e o prolongamento da Avenida Rio Branco*”.<sup>367</sup> Estes serviços estão certamente relacionados com a construção da ponte Hercílio Luz, pois o maior movimento de veículos existentes nas décadas de 40 e 50 exigiu a abertura da rua Felipe Schmidt que se tornou, a partir desta época, a principal via de escoamento do tráfego de veículos rumo à parte continental da cidade de Florianópolis. Na rua Conselheiro Mafra se observa, igualmente, a colocação de grande extensão de novos calçamentos e meios-fios. Entende-se que este aspecto está relacionado ao fato de que a rua Conselheiro Mafra sempre se constituiu como a principal via de escoamento de veículos da cidade. Todavia, com a abertura da rua Felipe Schmidt, esta dividiu com a rua Conselheiro Mafra a primazia no escoamento do tráfego de Florianópolis. Se observa, também, que é nas ruas próximas à ponte Hercílio Luz que se verifica as maiores alterações, especialmente se considerarmos os dados relativos ao ano de 1939. Infere-se, portanto, que a construção da ponte exigiu a modificação das ruas e moradias existentes na cidade de Florianópolis.<sup>368</sup>

A construção da ponte Hercílio Luz implicou no gradativo desaparecimento da baldeação de produtos coloniais, realizada entre Florianópolis e localidades próximas à Capital, como Santo Amaro da Imperatriz, São José e Paulo Lopes. Antes da construção da ponte, os caminhões dos comerciantes destas localidades eram obrigados a parar no

<sup>365</sup> Ano de inauguração da ponte Hercílio Luz.

<sup>366</sup> No ano de 1939, foram construídas na cidade de Florianópolis duas garagens e expedidos 41 habite-se. RAMOS, Mauro. **Relatório da Prefeitura Municipal de Florianópolis**, 1940. Op. cit., p. 67.

<sup>367</sup> Idem, *ibidem*, p. 71 e 72.

<sup>368</sup> Ver Anexo n. 14 – *Evolução do Número de Construções na Cidade de Florianópolis – 1921-1939*, p. 179 e Anexo n. 15 – *Áreas Calçadas na Cidade de Florianópolis – 1930-1939*, p. 180.

Estreito ou em Palhoça para descarregar as mercadorias com destino à Florianópolis. Estes produtos eram comercializados, preferencialmente, no Mercado Público da cidade. Com a construção da ponte, as mercadorias foram transportadas, por via terrestre, de maneira mais rápida e eficiente.<sup>369</sup> De acordo com Djanira Maria Martins de Andrade:

*A própria população urbana de Palhoça e São José passou a não mais recorrer à casas comerciais locais, preferindo o comércio do centro de Florianópolis "...". Grande é o número de pessoas que todos os dias deslocavam-se para a Capital, onde exercem suas atividades de trabalho, só retornando àquelas localidades à noite. Esta influência da ponte [...] não se limitou apenas a estes dois municípios; outros como Santo Amaro e Tijucas, também serviram de entrepostos comerciais em épocas de progresso e caíram em importância depois da construção da ponte.<sup>370</sup>*

O século XX foi percorrido, até 1926, sem modificações significativas na estrutura econômica da cidade de Florianópolis. A base de sua economia continuava a ser o comércio, e, secundariamente, a administração pública.<sup>371</sup> Além da comercialização de produtos para o mercado interno, havia a exportação para o exterior e o comércio proveniente do fornecimento de bens à Florianópolis e cidades vizinhas. Em 1914 Florianópolis possuía aproximadamente 600 casas comerciais. A indústria de bens de consumo produzia móveis, chapéus, café, telhas, vinagre, bebidas, sabão. A Hoepcke, maior firma existente na cidade, instalou, em 1896, a fábrica de pregos e, em 1907, o estaleiro Arataca. Outra fábrica importante, a fábrica de rendas e bordados, foi instalada em 1917.<sup>372</sup> Conforme Eliane Veras da Veiga, no início do século XX:

*Muitos gêneros alimentícios eram trazidos de várias regiões para o mercado. Quem se aproximava da Praça, podia observar que a rua Conselheiro Mafra adquiria um animado ritmo com o movimento de pessoas a procura de variados artigos: roupas, calçados, chapéus, fumo, gêneros comestíveis, fazendas e outras mercadorias. Nas inúmeras pequenas lojas havia toda a sorte de mercadorias vindas da Europa [...]: ferro, vidros, porcelanas, fazendas de seda e algodão, espelho, lustres, papel e outras.*

*A rua Conselheiro Mafra era portanto o coração da cidade e, como tal, reunia funções comerciais, administrativas, burocráticas e religiosas. Tinha grande significado para os habitantes da pequena Desterro, a ponto de ser consagrada como foco de comércio local.*

*A evolução da paisagem construída deste conjunto se fez de forma gradual e progressiva "...". Os investimentos na construção civil foram incentivados num primeiro momento, pela presença do Mercado, da Alfândega e do cais de desembarque; posteriormente foram reforçados pelas linhas de bondes, os pontos dos carros de aluguel que tiveram origem naquela área, e pela aparição do calçamento. A presença do porto e seus navios centralizou as atividades e os serviços característicos, ali proliferaram hotéis, já que era ponto de chegada dos passageiros dos navios. Outro tanto ocorreu com serviços administrativos, despachantes, bancos, consulados e outros "...".*

*Assim, aos poucos, a parte mais ao sul desta rua foi nucleando as funções comerciais e administrativas.*

<sup>369</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis... op. cit., p. 15.

<sup>370</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 126.

<sup>371</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis... op. cit., p. 329.

<sup>372</sup> Idem, *ibidem*, p. 329.

*O retardo no prolongamento da extensão norte da via<sup>373</sup> favoreceu a manutenção das características residenciais: em edifícios de pequena escala, [...] cuja imagem foi se diluindo, no início do século [XX], entre outros de fachadas ecléticas.*

*Quando a rua foi prolongada, o eixo comercial se deslocou naquela direção, e as linhas de bondes e posteriormente o automóvel reafirmaram o potencial da área.*

*Assim, despontaram novas construções não mais o sobrado colonial do início da rua, nem a 'moradinha de porta e janela'. Surgiram sobrados ecléticos [...]. As edificações passaram a abrigar os moradores e também seus automóveis e ainda hoje registram a época em que aquele trecho da rua foi o eixo viário mais utilizado para alcançar o Continente.<sup>374</sup>*

Observando a citação acima é importante destacar que nas décadas de 40, 50 e 60, a rua Conselheiro Mafra constituía-se na principal via de escoamento do tráfego leve<sup>375</sup> para o Continente. As linhas de ônibus que atendiam à parte continental da cidade perfaziam, na década de 40, outros trajetos:

*Rede Rodoviária de Santa Catarina*

*Transporte de Passageiros e Cargas*

*Florianópolis – Estreito. Empresa Autoviação Santa Catarina. Ponto: Largo da alfândega. Itinerário: ruas Trajano, Felipe Schimidt, Hoepcke, alameda Adolfo Konder [Ilha], Ponte Hercílio Luz, ruas 14 de Julho, 24 de Maio, Pedro Demoro [Continente].*

*Florianópolis – Barreiros. Empresa Autoviação Santa Catarina. Ponto: Largo da Alfândega. Itinerário: ruas Trajano, Felipe Schmidt e Hoepcke, alameda Adolfo Konder [Ilha], ponte Hercílio Luz, ruas 24 de Maio, Pedro Demoro e Reta de Barreiros [Continente].*

*Florianópolis – Coqueiros. Empresa Autoviação Santa Cruz Ltda. Ponto em Florianópolis: Largo da Alfândega.<sup>376</sup>*

Até 1926, o transporte de passageiros entre o Continente e a Ilha era feito através “*de lanchas que faziam o trajeto partindo da passagem Valente, no continente, até o trapiche da praça XV de Novembro*”.<sup>377</sup>

Em 1928, o antigo trapiche foi demolido e em seu lugar construído o *Miramar*, obra de concreto armado, com bar e restaurante. Mesmo após a construção da ponte, o *Miramar* continuou a ser ponto de desembarque dos passageiros, que se utilizavam do transporte marítimo.<sup>378</sup>

O transporte de passageiros através de lanchas vigorou, pelo menos, até a década de 30,<sup>379</sup> porém a baldeação de produtos realizada em cidades e núcleos populacionais

<sup>373</sup> O último prolongamento da rua ocorreu em 1928, em função da construção da ponte Hercílio Luz. VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 275.

<sup>374</sup> Idem, ibidem, p. 300-302.

<sup>375</sup> Bondes, carroças e carros.

<sup>376</sup> **Anuário Catarinense**. Ano II, n. 2, jan. 1949. Ver anexo n. 1- *Mapa: Florianópolis (parte insular)*, p. 158.

<sup>377</sup> SILVA, Quincio Romalino da. Memória de um comerciante do Estreito. In: SOARES, Iaponan (Org.). **Estreito, vida e memória de um bairro...** op. cit., 1990, p. 27.

<sup>378</sup> Idem, ibidem, p. 27.

<sup>379</sup> “*A Revolução de 30 vai redefinir as políticas e a importância da atuação do Estado no país. Marca uma expansão das tarefas governamentais no âmbito federal, devolvendo a primazia das atividades urbanas de Florianópolis ao setor público. Até 1930 foi através do comércio que entrou na Capital o maior volume de recursos como atividade básica, seguida pelo setor público, passando este último, daí em diante, a aumentar a sua presença na composição da cidade*”. VAZ, Nelson Popini. **Reorganização da área central de Florianópolis: o espaço público do ritual**. Florianópolis, 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.

próximos à Capital persistiu, conforme salientam as palavras do senhor Mário Ernesto Kühne, 60 anos:

*Barcas para o transporte de passageiros não existiam mais. Mas o Mercado continuou sendo suprido por muita gente que vinha de baleeira da Praia de Fora, ou mesmo do Ribeirão da Ilha. O pessoal trazia lenha de canoa. Eles desciam da região de São Pedro [de Alcântara], traziam a produção até Palhoça e, então, embarcava-se tudo de canoa para a Ilha, mesmo após a construção da ponte. Toda a produção vinha para o Mercado, que estava sempre cheio de canoas com produtos de pesca, olaria.*

*Eu me lembro da figura do pombeiro. Eles davam o nome de pombeiro [...] para aquelas pessoas que carregavam as verduras nas costas. Eles se abasteciam até mesmo no Mercado. Pegavam dois balaies e colocavam um balaio de cada lado de um pau de madeira apoiado nos ombros e saíam vendendo de tudo: aipim, batata, etc. e passavam de porta em porta, pela ruas, gritando. Essa era uma prática comum em Florianópolis, mas à medida que a cidade foi crescendo começou a se tornar economicamente inviável “...”.*

*O transporte de mercadorias foi evoluindo e começou a existir caminhões melhores. É importante observar que desapareceu principalmente o problema da guerra e o racionamento de combustível dela resultante. Com a venda de caminhões melhores e com a superação do problema do abastecimento de combustível, a partir do final da guerra, o transporte foi melhorando. Tornou-se economicamente mais vantajoso trazer as mercadorias por terra do que em embarcações sujeitas ao tempo “...”.*<sup>380</sup>

Corroborando com as idéias apontadas acima, o senhor Francisco Amante, 67 anos, afirma que:

*Muita gente de Palhoça e São José ainda vinha de barco para vender a produção no Mercado. O Mercado de Florianópolis era referência para toda a região desde Garopaba, Paulo Lopes, Palhoça, Santo Amaro, Biguaçu, pois as compras eram feitas em Florianópolis. Mas, por outro lado, a ponte ajudou aqueles que tinham a necessidade de fazer o transporte por terra. Entretanto, as mercadorias de Palhoça e São José ainda eram levadas de barco porque era muito mais barato, pois era muito mais perto do que ter que fazer todo o contorno para chegar na ponte. E para você sair de Palhoça e vir para Florianópolis de carro gastava-se cinco ou seis horas e de lancha você levava uma hora.*<sup>381</sup>

O transporte marítimo de pessoas e mercadorias certamente declinou após a construção da ponte Hercílio Luz. Entretanto, como pode-se perceber nas citações acima apontadas, isto declinou de maneira gradativa. Constatou-se também que entre o transporte marítimo de passageiros e mercadorias, o último perdurou por um espaço de tempo mais longo, pelo menos até o final da década de 40. Conforme Eliane Veras da Veiga, a ponte foi:

*[...] inaugurada no dia 13 de maio de 1926. Então, o que acontece? Antes de nós termos a ponte Hercílio Luz, nós tínhamos todo o acesso à cidade pelos trapiches, especialmente pelo Miramar.*

*“...” o Miramar era um bar, um restaurante e um ponto de atracagem das embarcações, de uma forma geral. Na época, nós tínhamos a lancha da passagem que era encarregada, por contrato com o governo, de fazer a travessia de passageiros do Continente para a Ilha e vice-versa. Antes de termos o Miramar, nós tínhamos uma outra construção, que era o Trapiche*

<sup>380</sup> KÜHNE, Mário Ernesto. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit. Sobre os motivos que catalizaram a substituição do transporte marítimo de passageiros pelo rodoviário, ver também o item *Martírio e Penúria*.

<sup>381</sup> AMANTE, Francisco. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

*Municipal [...] (figs. 35 e 36). O Trapiche Municipal foi construído no mesmo local onde foi edificado, posteriormente, o Miramar.*

*Além do Trapiche Municipal, havia outros trapiches em outros pontos da Baía Sul e também da Baía Norte porque, conforme o vento, as embarcações paravam nesses locais. Então, tinha-se uma dinâmica da cidade muito diferente, que era uma dinâmica vinculada a vários pontos de parada na costa e que girava em torno do porto, do comércio e do Mercado [Público]. Assim, tinha-se o comércio da venda de gêneros alimentícios, a chegada de pessoas; fossem pessoas da própria cidade, visitantes, personalidades importantes “...”.*

*Do lado do Continente, também tínhamos trapiches, e o que acontecia lá? As pessoas que vinham do interior do Estado ou de outras regiões, por terra, paravam em pequenos hotéis e permaneciam ali para esperar, no dia seguinte, o horário da passagem para fazer a travessia. Muita gente vinha de montaria; não vinha de carro. Então, esses hotéis tinham suas estrebarias, seus pontos para tratar os animais. O que acontece após a construção da ponte Hercílio Luz? Muda toda uma dinâmica social. Atividades que começam a declinar e outras que começam a surgir.*

*Com relação ao transporte náutico, a empresa Dutra e a empresa Valente, que faziam a travessia do canal, continuam operando ainda por um bom tempo. Mas pelo que se verifica na documentação da época, eu desconfio que os incentivos do governo começam a declinar em relação a esse tipo de transporte, porque não era mais a solução principal. A solução efetiva era, realmente, a ponte Hercílio Luz. O investimento governamental foi feito na ponte, não no transporte náutico. O transporte náutico declinou com a construção da ponte Hercílio Luz, essa é a verdade.<sup>382</sup>*



figura 35 – Trapiche Municipal – (data aproximada - 1922). Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

A baldeação de produtos diversos provenientes de cidades próximas à Florianópolis ressaltou, porém, a importância do trecho do continente fronteiro à Ilha.<sup>383</sup> Desta forma, o Estreito constituiu-se, até as décadas de 40 e 50, como povoado que as lanchas incorporaram à cidade.

Com a conclusão da ponte Hercílio Luz, houve a preocupação dos Órgãos Públicos com a abertura de vias de acesso à Ilha e ao Continente. A longo prazo, observa-se que o desenvolvimento urbano de Florianópolis, Estreito e municípios circunvizinhos orientou-se para as vias terrestres que os ligavam à ponte.

<sup>382</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

<sup>383</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. **A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis...** op. cit.

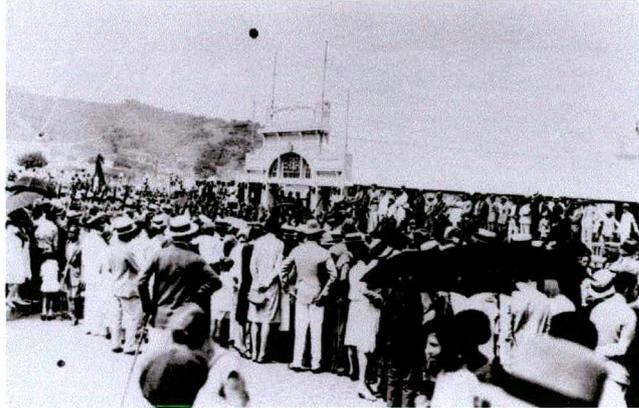


figura 36 – O Miramar – recepção pública. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

No Continente, as rodovias que ligavam a ponte com as comunidades do Estreito, Palhoça e Biguaçu serviam de eixos de expansão urbana. Desta forma, os bairros do Estreito, Canto e Ponta do Leal desenvolveram-se com a construção das vias que partiram da rua principal que conecta-se com a ponte.<sup>384</sup>

Entre 1924 e 1925, com as obras de construção da ponte Hercílio Luz, iniciou-se a abertura das primeiras ruas do Estreito próximas à cabeceira da ponte. Destacam-se as ruas Nestor Bernardino, atual rua José Cândido da Silva; Dona Luíza, atual Tereza Cristina; José Piazza, atual Oswaldo Cruz; Fulvio Aducci e a rua Coronel Pedro Demoro.<sup>385</sup> De acordo com o senhor Francisco Amante, 67 anos, todo o:

*“...” trânsito era feito, em mão dupla pelas ruas Fulvio Aducci e Coronel Pedro Demoro, pois uma continuava a outra. Então, o que acontecia: os carros saíam da ponte Hercílio Luz e desciam a Fulvio Aducci em direção ao Estreito. Quem dirigia-se à ponte, partindo do Estreito, trafegava também pela Fulvio Aducci. Era uma única rua.<sup>386</sup>*

Na década de 50, o Plano Diretor de Florianópolis estipulou o alargamento das vias públicas. Desta forma, estabeleceu, no Estreito, o

*“...” alargamento do acesso proveniente de São José, a rua Santos Saraiva, para 25,00 metros de largura. Essa via será prolongada até o futuro cais do porto.  
O alargamento da rua Presidente Dutra, para 25 metros. Esta rua separará, com sua cortina verde, a zona comercial da zona estritamente residencial.  
O alargamento da rua Cândido da Silva, que passará a limitar a zona residencial, do lado N.O, também provido de uma cortina verde.<sup>387</sup>*

<sup>384</sup> O principal eixo viário de ligação do Estreito com a ponte Hercílio Luz é a rua Fulvio Aducci.

<sup>385</sup> SILVA, Quincio Romalino da. *Memórias de um comerciante do Estreito...* op. cit., p. 28; AMANTE, Francisco. *Entrevista...* op. cit.

<sup>386</sup> AMANTE, Francisco. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>387</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. *FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor*. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. Op. cit., p. 43. Ver figura 41 - *Área urbana de Florianópolis – 1950*, p. 126 e figura 43 - *Plano Diretor – 1954 – Esquema da Proposta Básica*, p. 134.

O registro apontado acima salienta o alargamento das vias públicas no Continente, previsto pelo Plano Diretor publicado em 1952. Este fato nos permite afirmar que, na década de 50, havia preocupação dos órgãos municipais em organizar o traçado das ruas no Continente e na Ilha. Infere-se que este aspecto está relacionado à maior circulação de veículos decorrentes do crescente e constante tráfego de automóveis entre a Ilha e o Continente, e ao gradual aumento populacional do Estreito. Este fato é ocasionado, dentre outros fatores, pela maior procura dos estratos sociais desfavorecidos em residir nesta região e outros bairros continentais,<sup>388</sup> pois eram impossibilitados de residir na Ilha e em locais próximos à Ponte Hercílio Luz, em virtude da maior valorização fundiária destas áreas após 1926. (fig. 37).

A nova ligação rodoviária Ilha-Continente desempenhou, como vimos, importante papel na urbanização de Florianópolis e municípios vizinhos. No entanto, o esperado crescimento econômico do município não se efetivou de imediato. A ponte e o crescimento demográfico constituíram, sem dúvida, incentivos ao transporte rodoviário, que gerou o surgimento de várias linhas de ônibus. Mas, numa cidade que no início do século XX possuía precárias conexões rodoviárias com os cidades vizinhas e com o Estado, este processo deu-se lentamente.

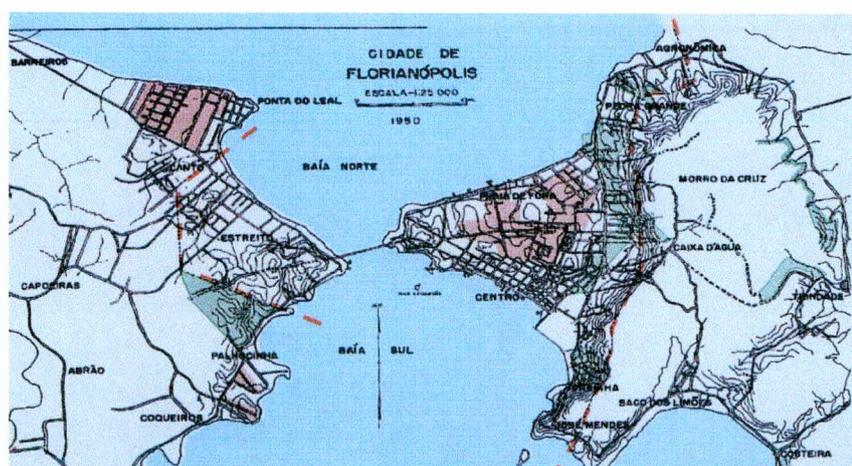


figura 37 – Localização da População por Extremos de Renda – 1947. Fonte: SUGAI, Maria Inês. *As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano: A Via de Contorno Norte-Ilha*. São Paulo: USP, 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo).

**Legenda:** coloração vermelha: população de mais alta renda  
 coloração verde: população de mais baixa renda.  
 ---- Limite Urbano.

A ponte acarretou muitas mudanças na organização espacial da área central insular e no Continente. O acesso rodoviário Ilha-Continente abriu muitas áreas de expansão para o

<sup>388</sup> Abraão, Capoeiras, Canto.

setor imobiliário no Estreito, até então não explorado por este setor. De acordo com Maria Inês Sugai:

*A construção da ponte Hercílio Luz, somada ainda a medidas administrativas de anexação do Estreito ao município de Florianópolis em 1944,<sup>389</sup> geraram três conseqüências:*

- 1) *a formação e a expansão do setor imobiliário no Continente e na Ilha;*
- 2) *a ocupação, por frações da classe dominante, de áreas no Continente, formando novos bairros residenciais de alta renda, além daquele situado ao norte da península central na Ilha que [...] estas camadas sociais já vinham ocupando desde o século XIX.*
- 3) *a hesitação dos setores de alta renda em adicionar sua expansão na Ilha e em transferir suas áreas residenciais e equipamentos para o Continente que [...] perdurou até o início da década de 50.<sup>390</sup>*

Entre 1924 e 1925, período de construção da ponte Hercílio Luz, é possível perceber os efeitos da expansão imobiliária no Estreito, quando as primeiras terras foram loteadas. Segundo Quíncio Romalino da Silva:

*O sr. Nestor Bernardino [...] foi proprietário das terras da rua que levou o seu nome. O loteamento começou entre 1923 e 1924 e foi o primeiro do Estreito. Os terrenos eram vendidos de ambos os lados da rua, medindo os lotes 10x15 metros.*

*Com o desenvolvimento do Estreito outros loteamentos surgiram. O sr. Mariano Vieira foi quem mais loteou terras no continente. Eu o conheci como panificador. Sua padaria ficava na esquina da rua Fulvio Aducci, em frente à casa do sr. Afonso Micholet. Era a maior panificadora do Estreito. Toda a Ponta do Leal foi loteada por ele, o mesmo acontecendo com o trecho compreendido entre o Quartel do 63º BI e a av. Ivo Silveira. Loteou as terras do padre Cruz, dos fundos da matriz de Nossa Senhora de Fátima até Capoeiras. Difícil apontar um loteamento que não tenha passado por suas mãos.*

*Outro loteamento importante deu-se com as terras do sr. Felipe Neves, compreendendo as ruas Aracy Vaz Callado e Antonieta de Barros. Este loteamento foi feito pelo sr. Euclides Machado.<sup>391</sup>*

Analisando as palavras de Quíncio Romalino da Silva, constata-se que estes novos agentes imobiliários constituíam, majoritariamente, o pequeno grupo de comerciantes locais, que se sobressaíam financeiramente do restante da população e eram proprietários de grandes glebas: o dono do Hotel Neves e membros de sua família e o proprietário da padaria, Mariano Vieira, que também loteou terras na parte insular da cidade de Florianópolis.<sup>392</sup>

Além dos antigos moradores do Estreito, surgiram também novos investimentos imobiliários provenientes dos setores mais ricos e influentes de Florianópolis. Dentre estes investidores, destaca-se o ex-governador Fulvio Aducci, que tendo sido deposto pelo movimento político de 1930, iniciou investimentos imobiliários. Formou a empresa

<sup>389</sup> Sobre a anexação do Estreito à cidade de Florianópolis ver p. 115 e 116.

<sup>390</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 45.

<sup>391</sup> SILVA, Quíncio Romalino da. *Memórias de um comerciante do Estreito...* op. cit., p. 28 e 29.

<sup>392</sup> Como a *Vila dos Economiários*, no bairro do Saco dos Limões, em 1941. Idem, *ibidem*, p. 29.

*Sociedade Imobiliária Catarinense* que efetuou diversos loteamentos. O primeiro no bairro do Balneário, dirigia-se para a população de alta renda:

*Comprou uma grande área no chamado Pasto do Gado e fez loteamento, resultando no hoje populoso Balneário do Estreito.*

*Para chamar atenção do novo empreendimento imobiliário, foi construído um prédio de dois pavimentos bem próximo da praia; uma espécie de cassino para atender os banhistas.*

*o dr. Aderbal Ramos da Silva, antes de ser governador, costumava freqüentar, com certa assiduidade, a sede do Balneário.*

*O dr. Fulvio Aducci veio morar no Estreito em 1926, quando construiu a casa [...] mais bonita do bairro. Em 1938 o dr. Aducci mudou-se para Florianópolis, onde morou até falecer em 1955.<sup>393</sup>*

É importante ressaltar que antes da construção da ponte Hercílio Luz, existiam interesses em investimentos imobiliários no Continente, em empreendimentos não apenas direcionados para o setor popular, mas para as camadas mais abastadas.<sup>394</sup>

O ex-governador Aderbal Ramos da Silva comprou, na década de 30, extensas áreas rurais nas praias do norte da Ilha,<sup>395</sup> em especial na Praia de Jurerê. Estes terrenos somente no final da década de 50 começaram a ser comercializados. Mas nas décadas de 20 e 30, a família do ex-governador investira no Continente.<sup>396</sup> Nereu Ramos, que foi governador, senador e presidente interino da República, também loteou terras no Continente, especialmente no bairro de Coqueiros, em 1955. Esta área tornou-se, posteriormente, bairro residencial das camadas de mais alta renda. A ponte Hercílio Luz, portanto, foi uma intervenção do governo estadual que fomentou os investimentos imobiliários do Estreito e de Florianópolis.<sup>397</sup>

Ao encerrar-se o primeiro governo de Hercílio Luz,<sup>398</sup> várias obras estavam concluídas e muitas encaminhadas. Efetuou-se reformas administrativas que envolveram a construção de uma Repartição de Obras Públicas de maior porte, a organização do serviço de estatística e a construção do novo mercado público.<sup>399</sup> Foram abertas estradas, implantadas redes telegráficas e cogitou-se a construção de ferrovias e portos. Daquele governo, destacam-se duas obras que representam avanços estratégicos para integrar a vasta região do Planalto ao litoral do Estado. Em 1895, foi concluída a ligação telegráfica com Lages, através do Vale do Itajaí e foram empreendidos melhorias na estrada Lages-Florianópolis, melhorando as condições de tráfego em um trecho de sua extensão.<sup>400</sup>

<sup>393</sup> Idem, *ibidem*, p. 31.

<sup>394</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 48.

<sup>395</sup> Até esta época eram terras de uso comunal que prestavam-se, entre outros objetivos, à *engorda* do gado. Idem, *ibidem*, p. 48.

<sup>396</sup> Idem, *ibidem*, p. 48.

<sup>397</sup> Idem, *ibidem*, p. 48.

<sup>398</sup> 1894 a 1898.

<sup>399</sup> Inaugurado em 1896.

<sup>400</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. *A invenção do litoral...* op. cit., p. 117 e 118.

A derrota da *Revolução Federalista* (1893) abriu espaço para a produção de discursos de integração do Estado. Estes almejavam promover uma integração territorial e social, onde as correntes republicanas, vencedoras, colocaram-se como ponto de unificação, apregoando como indispensável a integração de Santa Catarina.

O investimento em novas estradas e redes de comunicação não foi somente uma forma mais efetiva de penetração territorial, mas significou uma tentativa de ajustar estrategicamente os homens ao solo a partir de funções que se remetiam à ambição de modernizar o estado de Santa Catarina.

Com relação à Capital, as razões enunciadas pelos discursos de integração do Estado cogitaram, por diversas vezes, a sua transferência para uma região mais central do território. Uma dessas tentativas ocorreu em 1883, quando a Assembléia Legislativa de Santa Catarina aprovou o projeto transferindo a Capital para Lages.<sup>401</sup> A decisão acarretou discussões acaloradas e foi vetada pelo Presidente da Província que considerou os altos custos, muito superiores às condições financeiras do poder público. Salientou-se, no entanto, que os que levavam àquela resolução, constituiriam “*um ideal como aspiração do futuro*”.<sup>402</sup>

Durante o segundo governo de Hercílio Luz (1918-1922) discutiu-se novamente a mudança da Capital para uma região mais central do Estado. Em 1920, o governo determinou estudos objetivando a transferência para a cidade de Lages e cogitou-se, também, a construção da capital catarinense no planalto oeste. Entretanto, em função dos elevados custos com as obras de infra-estrutura e abertura de estradas ligando-a às demais cidades do Estado, optou-se pela fixação definitiva da Capital na Ilha.<sup>403</sup>

No terceiro governo de Hercílio Luz (1922-1924), a administração caracterizou-se por efetuar obras de infra-estrutura e remodelação urbana na capital catarinense. Destacase a construção da Avenida Hercílio Luz (inaugurada em 1922), e a ponte que uniu territorialmente Florianópolis ao Continente. O discurso de José Arthur Boiteux, político e intelectual catarinense,<sup>404</sup> configura, de maneira evidente, a ponte Hercílio Luz como obra de engenharia social que dividiria um tempo passado de atraso e um outro que, supostamente, anunciava-se como portador do progresso, pois, segundo este político, com a ponte desaparecia “*uma das causas que mais concorriam para o estacionamento da*

---

<sup>401</sup> Sobre a transferência da Capital para o interior do Estado, ver item *Martírio e Penúria*.

<sup>402</sup> COSTA, Licurgo. Há 102 anos a Assembléia Provincial aprovou a mudança da Capital de Santa Catarina para Lages. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina**. Florianópolis, 3ª fase, n. 6, 1985, p. 114.

<sup>403</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. *A invenção do litoral...* op. cit., p. 125.

<sup>404</sup> “...” *sob seu patrocínio durante sua gestão como secretário de Estado dos governos de Hercílio Luz, foram fundados o Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina e a Academia Catarinense de Letras “...”*. idem, ibidem, p. 126.

*nossa bela capital [...] a velha e histórica Desterro, hoje a bela e louçã Florianópolis*”.<sup>405</sup>

De acordo com Sílvio Coelho dos Santos:

*Dois símbolos inconfundíveis caracterizam a chegada da modernidade a Santa Catarina: a construção da ferrovia São Paulo-Rio Grande e a ligação Ilha-Continente através da Ponte Hercílio Luz. [...] a estrada de ferro São Paulo-Rio Grande teve seu trecho catarinense construído entre 1908 e 1910. A Ponte Hercílio Luz foi projetada e executada para suportar também uma linha ferroviária. Ambos os projetos inserem-se no conjunto de obras que consagraram a engenharia do ferro no século XIX, e que articulavam novas formas de circulação de bens e de capitais em nível mundial. [Mas] a desejada ligação da capital com a malha ferroviária já existente nunca aconteceu.*<sup>406</sup>

A ponte Hercílio Luz determinou o término das precárias travessias de barco ou balsa. Significou, igualmente, de acordo com os discursos das elites e dos políticos da época, muito mais do que conforto para a população, mas o monumento máximo que representava o empenho e os anseios pela instauração de uma modernidade *burguesa* em Florianópolis.<sup>407</sup>

A construção da ponte permitiu a consolidação de Florianópolis como Capital do Estado de Santa Catarina, pois:

*Uma das causas da construção da ponte foi a ameaça de transferência da Capital para um ponto do interior do Estado, que iria demandar outros investimento e [...] trazer reflexos negativos para [...] Florianópolis. Tudo isso foi motivo de agilização do processo de construção de uma ligação entre a Ilha e o Continente.*<sup>408</sup>

A maneira como ocorreu o processo de ocupação e colonização de Santa Catarina, especialmente a partir da segunda metade do século XIX com o estabelecimento de núcleos coloniais de imigrantes europeus, *engessou*, segundo Etienne Silva:

*“...” um conjunto de regiões econômicas praticamente isoladas: o Vale do Itajaí, centralizado em Blumenau [...]; o Nordeste, liderado por Joinville [...]; o Sul do Estado, tendo por escoadouro e centro de convergência, Laguna; o Oeste, tendo por base os municípios de Joaçaba e Chapecó [...] vinculado à expansão da fronteira gaúcha e praticamente sem comunicação com o litoral.*<sup>409</sup>

Neste panorama, Florianópolis ficou “*ilhada geográfica e economicamente*”, permanecendo “*à margem*” do processo de desenvolvimento econômico do Estado, pois: “*não está situada em posição favorável com relação aos novos núcleos dinâmicos da*

<sup>405</sup> BOITEUX, José Arthur. “Discurso”. In: Inauguração da Luz Electrica na Ponte Hercilio Luz. **República**, 30 set. 1926, p. 4 e 5.

<sup>406</sup> SANTOS, Sílvio Coelho dos. **Nova história de Santa Catarina**. Florianópolis: Terceiro Milênio, 1998, p. 113 – 115. Sobre a não ligação da Capital com a malha ferroviária existente no Estado, ver Apêndice – *Ergue-se a Ponte Independência*.

<sup>407</sup> ARAÚJO, Hermetes Reis de. **A invenção do litoral...** op. cit., p. 126.

<sup>408</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

<sup>409</sup> SILVA, Etienne. **O desenvolvimento econômico periférico e a formação da rede urbana de Santa Catarina**. Porto Alegre, 1978. Dissertação. (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - UFRGS, p. 72.

*economia catarinense. Até meados dos anos 20, quando foi ligada ao continente por uma ponte, sofria ainda todas as desvantagens de ser uma cidade-ilha”.*<sup>410</sup>

Algumas cidades do litoral próximas à Florianópolis, como São José e Palhoça, que anteriormente haviam desempenhado um papel importante na província de Santa Catarina, apresentaram, desde o final do século XIX, um ritmo de crescimento quase nulo. A Capital, comparada ao das prósperas regiões e cidades de colonização italiana e alemã, apresentou desde o final do século XIX, um pequeno ritmo de crescimento econômico e populacional. Em 1900 o município de Florianópolis possuía aproximadamente 30.000 habitantes; Blumenau 35.000 e Joinville 18.000. Em 1920, a Capital possuía aproximadamente 41.000 habitantes e os outros dois municípios apresentavam 72.000 e 43.000 respectivamente.<sup>411</sup> (tabela 05). Desta forma, enquanto alguns municípios como Joinville, Blumenau e Lages mais do que duplicaram a população em trinta anos, o número de habitantes da capital catarinense cresceu, no mesmo período, aproximadamente 26%.

<b>Tabela 05: População Total de Florianópolis e Outras Cidades Catarinenses – 1900 - 1959</b>							
	Florianópolis*	São José*	Palhoça*	Biguaçú*	Joinville	Blumenau	Lages
1900	32.229	10.450	17.694	9.548	18.587	35.421	18.875
1920	41.338	18.688	31.128	19.162	42.854	72.213	37.314
1940	52.796	30.860	44.308	33.321	41.847	44.421	51.527
1950	67.630	22.798	38.346	19.527	43.334	48.108	77.234
1960	97.827	31.192	27.789	22.380	69.677	66.778	120.821

\* Municípios vizinhos à Capital do Estado de Santa Catarina. Atualmente compõem, dentre outros, a Grande Florianópolis.

**Fonte:** 1900: Directoria Geral de Estatística. **Synopse do Recenseamento.** Rio de Janeiro, 31 dez. 1900, 1905.  
 1920: Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil.** Rio de Janeiro, vol. IV, 1 set. 1920, 1926.  
 1940: IBGE. **Repertório Estatístico do Brasil. Situação Demográfica.** n. 1. (Separata do Anuário Estatístico do Brasil). Ano V, 1939/1940. Rio de Janeiro, 1941.  
 1950: IBGE. **Censo Demográfico.** Tomo 1, vol. XXVIII. Rio de Janeiro, 1955.  
 1960: IBGE. **Censo Demográfico de 1960.** Tomo XV, vol. 1.

A base econômica da cidade constituía-se pelo comércio de abastecimento interno, por empresas de comércio importador e exportador e pela administração pública. Até 1930, o comércio foi o responsável pela parte significativa dos recursos que entraram em Florianópolis, seguido pelo setor administrativo. A partir deste período, o setor de serviços aumentou sua participação na economia da Capital. (figs. 38 e 39). Este aspecto foi influenciado pelas precárias condições do porto de Florianópolis que, desde o final do século XIX, perdera a primazia do movimento comercial da província como resultado da

<sup>410</sup> Idem, *ibidem*, p. 72.

<sup>411</sup> Directoria Geral de Estatística. **Synopse do Recenseamento.** Rio de Janeiro, 31 dez. 1900, 1905; Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil.** Rio de Janeiro, vol. IV, 1 set. 1920, 1926. Sobre a população das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro no mesmo período ver Anexo n. 09, p. 174.

inexistência de condições técnicas favoráveis à atracagem de embarcações de grande calado. Sendo pouco profundo, os navios não podiam chegar ou sair carregados, o que obrigava a fazer baldeações que dificultavam o comércio e a fiscalização. Além disso, intensificou-se a compartimentação das zonas produtoras que possuíam seus portos de escoamento. De acordo com o senhor Francisco Amante, 67 anos:

*“...” evidentemente que Hercílio Luz, como florianopolitano e governador do Estado, sentiu a necessidade de fazer uma ligação entre a Ilha e o Continente porque talvez ele já tivesse imaginado que o progresso de outras cidades faria com que Florianópolis ficasse isolada. Ele foi um homem de visão.<sup>412</sup>*

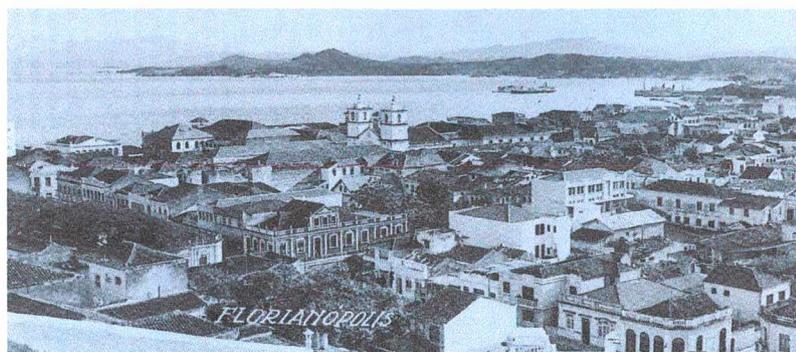


figura 38 - Vista parcial da cidade de Florianópolis – década de 30. Observam-se construções com, no máximo, dois pavimentos. **Fonte:** SILVA, Adolfo Nicolich. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.

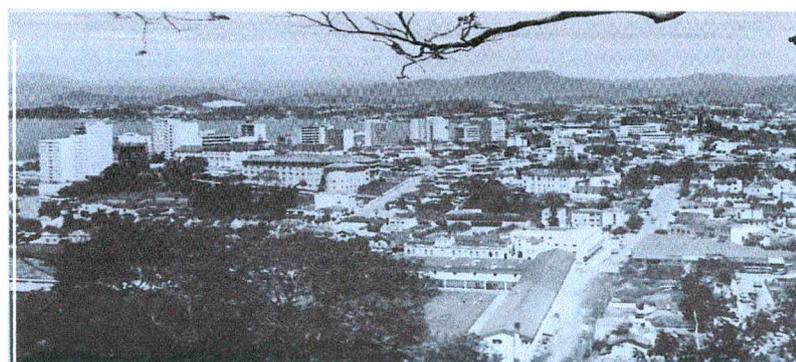


figura 39 – Visão panorâmica da cidade de Florianópolis – 1960. Observam-se, em primeiro plano, as ruas Emilio Blum e Av. Mauro Ramos. Observam-se, igualmente, prédios e edificações de arquitetura simples e funcional, com três ou mais pavimentos. **Fonte:** SILVA, Adolfo Nicolich. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.

A construção da ponte Hercílio Luz, entre outros objetivos, assegurou à Florianópolis, como vimos, a condição de Capital do Estado. Isto também envolveu fatores políticos. Segundo o senhor Mário Ernesto Kühne, 60 anos, na década de 20:

*“...” tínhamos os Konder e os Ramos. Os Ramos são de Lages, então eles sempre pretendiam puxar a Capital para lá. E os Konder, de qualquer maneira, tinham que fixar a Capital aqui. Eles são do litoral, da cidade de Itajaí, mais ligada à Florianópolis. A cidade de Lages era*

<sup>412</sup> AMANTE, Francisco. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

*completamente separada, pois não havia a [BR] 282, sem considerar as dificuldades de acesso impostas pela topografia. Então, vamos fixar a Capital em Florianópolis. Uma maneira de fixar a Capital: vamos construir uma ponte que permita que o pessoal tenha acesso viário à cidade.*<sup>413</sup>

A ponte Hercílio Luz contribuiu para modificar a paisagem da Capital que incorporou áreas do continente próximo. Este movimento, porém, efetuou-se progressivamente, pois estas áreas somente foram incorporadas ao município de Florianópolis em 1944. (fig. 40). De acordo com Maria Inês Sugai: “O isolamento e o desprestígio do Estreito começou a ser [...] modificado com a construção da ponte pênsil de ligação Ilha-Continente – a Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926”.<sup>414</sup> Desta forma, um ano após a inauguração da ponte, o Guia do Estado de Santa Catarina registra que: “o Estreito, collocado em frente á capital, onde a ponte Hercílio Luz demanda o continente, mostra, ultimamente, grande desenvolvimento. Muitos operários e empregados da Capital ali residem”.<sup>415</sup>

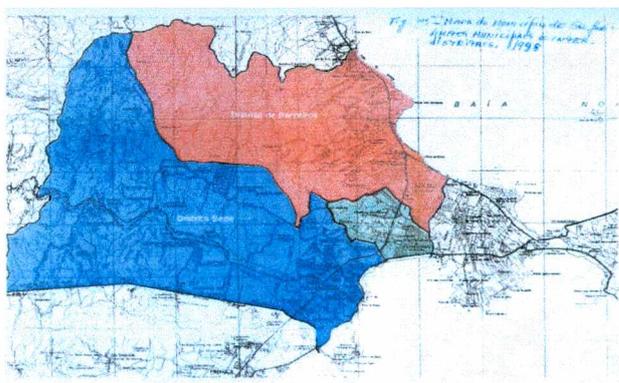


figura 40 – Mapa do município de São José – 1998. Fonte: FARIAS, Wilson. *São José: 250 anos: natureza, história e cultura*. São José: ed. do autor, 1999.

**Legenda:** coloração azul – Distrito Sede.  
coloração vermelha – Distrito de Barreiros.  
coloração verde – Distrito de Campinas.

A anexação do distrito do Estreito ao município de Florianópolis, em 1944, mais do que pregavam as justificativas governamentais, envolveu grandes interesses políticos e econômicos, representados pelos setores fundiários, imobiliários, madeireiros e exportadores. A anexação da região continental fomentou a localização, nas proximidades do Estreito, de um expressivo contingente populacional de menor renda, que deslocou-se preferencialmente dos municípios vizinhos à Florianópolis e do interior do Estado e que almejava permanecer próximo à Capital. Conforme Iaponan Soares:

<sup>413</sup> KÜHNE, Mário Ernesto. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>414</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 42.

<sup>415</sup> *Guia do Estado de Santa Catharina*. Rio de Janeiro, 5. Set. 1927. Op. cit.

*Em 1º de janeiro de 1944, o distrito do Estreito foi anexado ao município de Florianópolis, segundo relata-se oficialmente, como resultado do parecer da comissão de revisão territorial instituída pelo governo Nereu Ramos. Esta comissão considerava em seu parecer a ‘...’ 1 – inferioridade de Florianópolis com relação a outras capitais brasileiras pela sua má composição territorial; 2 – a localização do Distrito do Estreito colocado em frente à capital, onde a ponte Hercílio Luz demanda ao continente, tem seu crescimento evidenciado em função do grande contingente de funcionários, empregados e operários que trabalham na capital e ali residem; e 3 – a pouca assistência administrativa que a prefeitura de São José tem dedicado ao Estreito’. Em seu parecer conclusivo, a comissão sugeriu, portanto, que o Estreito passasse a pertencer ao perímetro de Florianópolis.<sup>416</sup>*

Na área continental, foram ampliadas as atividades comerciais e surgiram serviços diversos: agências bancárias, clubes e oficinas mecânicas. No entanto, o setor que apresentou o crescimento mais expressivo foi o imobiliário, que efetuou loteamentos para os estratos médio e popular da sociedade. O número de loteamentos implantados no Continente, nas décadas de 40 e 50, foi superior aos efetuados na área central da Ilha. Este fato, pode ser confirmado pela tabela 06, que indica que na década de 50, dos 107 loteamentos aprovados em Florianópolis, 53% situava-se no Continente e 16% na península central. A década de 40, por outro lado, apresentou índice de 46% do total de loteamentos aprovados no Continente e 41% na área central da Ilha.<sup>417</sup>

		1940/1949	%	1950/1959	%
1.	Continente	17	46 %	57	53%
2.	Área central insular	15	41 %	17	16%
3.	Balneários Norte	-	-	4	4%
4.	Balneários Leste	-	-	1	1%
5.	Balneários Sul	-	-	1	1%
<b>Total por Período</b>		<b>37</b>	<b>100 %</b>	<b>107</b>	<b>100%</b>

Fonte: SUGAI, Maria Inês. *As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano: A Via de Contorno Norte-Ilha*. São Paulo: USP, 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), p. 238.

Houve, entre as décadas de 40 e 50, uma inversão na localização dos loteamentos. No entanto, é preciso observar que na década de 40, com exceção de um loteamento próximo ao estádio de futebol,<sup>418</sup> loteado em 1945, todos os demais localizavam-se no Continente e somente apareceram nos registros da prefeitura de Florianópolis a partir do ano de 1947. Este fato provavelmente salientou a diferença entre os índices apresentados na Ilha e no Continente nas décadas de 40 e 50. Além disso, deve-se considerar que todos estes índices obtêm maior importância ao salientar-se que expressiva parte dos

<sup>416</sup> SOARES, Iaponan. (Org.). *Estreito, vida e memória de um bairro...* op. cit., p. 20-21. É importante observar que em 1939 foi criado o distrito de João Pessoa, desmembrado do município do Estreito. Somente a partir de 1944, o distrito de João Pessoa pertence a Florianópolis. Em 1943, este distrito é novamente denominado Estreito. FARIAS, Vilson Francisco de. Op. cit., p. 144. Ver Anexo n. 08 – *Evolução Administrativa do Distrito do Estreito*, p. 173.

<sup>417</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 50 e 51.

<sup>418</sup> Antigo estádio municipal de Florianópolis, conhecido popularmente como *Campo do Avai* ou *Pasto do Bode*. Este estádio localizava-se na esquina da Avenida Mauro Ramos com a rua Bocaíuva. Neste local foi edificado o atual Shopping Beira Mar.

loteamentos, principalmente nas periferias, eram executados clandestinamente. De acordo com Maria Inês Sugai:

*Quando surgiram os primeiros loteamentos, tanto em Florianópolis como em São José, praticamente não existiam exigências legais para a aprovação dos mesmos, ainda que, a partir da década de 40, tenha se tornado obrigatório a aprovação e o registro na administração municipal. As exigências legais surgiram a partir da década de 50, com a aprovação do Plano Diretor [...] e, posteriormente pela Lei n. 1215/74, que regulamentou os Loteamentos, Arruamentos e Desmembramentos em Florianópolis. O termo 'clandestino', portanto, refere-se aos loteamentos e desmembramentos efetuados sem a licença concedida pela prefeitura e, a partir da década de 50, também sem obediência às exigências de dimensões, infra-estrutura e serviços públicos definidos pela legislação municipal.<sup>419</sup>*

Com a inauguração da ponte Hercílio Luz e o estabelecimento de linhas regulares de ônibus entre as partes insular e continental da cidade de Florianópolis, muitas pessoas que trabalhavam na Ilha e residiam no Continente utilizaram-se destas linhas para se dirigem à Capital.<sup>420</sup> Segundo Victor Antônio Peluso Jr.:

*O aumento de 1940 para 1950 do pessoal empregado [no comércio varejista] foi de 102,04%, alto índice, devido, evidentemente, à anexação do Estreito à Capital em 1944; de 1950 a 1960, o incremento do número de empregados nesta mesma atividade foi 45,68% [...], mas em 1970 [...], o número de empregados no comércio varejista subiu a 122,16%. Isto demonstra que a população da área conurbada, seja residindo em São José, seja em Palhoça ou Biguaçu, faz suas compras, de preferência em Florianópolis.*

*O comércio atacadista é, realmente, decadente. Algumas variedades deste tipo de comércio desapareceram, outras mudaram de forma, e em geral, foi o melhoramento dos transportes rodoviários o responsável pela mudança.*

*O comércio atacadista exportador dos produtos da região conserva-se a principal atividade até os anos trinta. Desde o início da colonização açoriana, a Capital contou com os recursos financeiros que a exportação, através do porto, proporcionou à cidade.<sup>421</sup>*

A tabela 07 ilustra a decadência do porto a partir de 1925:

<b>Ano</b>	<b>Número de Navios *</b>	<b>Tonelagem de Registro</b>
1925	--- **	608.370
1933	946	361.802
1934	847	330.368
1937	762	410.165
1938	727	592.700
1940	644	299.000
1950	555	236.000
1960	184	92.000
1970	15	16.925

\* Navios estrangeiros e nacionais. \*\* Número não indicado.

Fonte: 1925 – Guia do Estado de Santa Catharina. Rio de Janeiro, 5 set. 1927.

1933 – Instituto Nacional de Estatística. Anuário Estatístico do Brasil. Ano II, 1936. Rio de Janeiro, 1936.

1934 – Instituto Nacional de Estatística. Anuário Estatístico do Brasil. Ano III, 1937. Rio de Janeiro, 1937.

1937 – IBGE. Anuário Estatístico do Brasil. Ano IV, 1938. Rio de Janeiro, 1938.

1938 – IBGE. Anuário Estatístico do Brasil. Ano V, 1939/1940. Rio de Janeiro, 1940.

1940 – IBGE. Anuário Estatístico do Brasil. Ano VI, 1941/1945. Rio de Janeiro, 1946.

1950 – IBGE. Anuário Estatístico do Brasil. Ano XIII, 1952. Rio de Janeiro, 1953.

1960 – IBGE. Anuário Estatístico do Brasil. Ano XXII, Rio de Janeiro, 1961.

1970 – IBGE. Anuário Estatístico do Brasil, vol. 32. Rio de Janeiro, 1971.

<sup>419</sup> Idem, ibidem, p. 51.

<sup>420</sup> Sobre as linhas de ônibus que atendiam aos bairros e cidades do Continente próximos à Florianópolis ver p. 86-89.

<sup>421</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 336 e 337.

Analisando a tabela acima, constata-se que os navios deixaram de entrar no porto de Florianópolis na década de 70. Este fato, porém, não se deve apenas ao melhoramento das estradas de rodagem, que progressivamente fomentou a substituição dos meios de transporte marítimo pelo rodoviário. De acordo com o senhor Francisco Amante, 67 anos, dentre outros fatores que corroboraram para a progressiva extinção do movimento de navios no porto de Florianópolis, destacam-se:

*“...” o assoreamento do canal. Antigamente o canal era mais profundo. Hoje não passa nem aqueles barcos que antigamente vinham aqui pegar madeira, que eram as Chatas. Segundo problema: a escassez de madeira, porque o maior produto de comercialização no nosso porto era a madeira. Houve uma escassez muito grande de madeira que vinha até de Lages, Campos Novos, e todo o escoamento era feito pelo porto de Florianópolis. Terceiro problema: o transporte de mercadorias por via rodoviária se tornou barato. Então, gradativamente, o porto foi declinando. Mas na minha opinião o maior problema foi o assoreamento do canal, que acredito que tenha sido ocasionado por fatores naturais “...”<sup>422</sup>*

Nas décadas de 50 e 60, o transporte rodoviário de mercadorias, efetuado entre a capital catarinense e as cidades continentais próximas e demais cidades do Estado e do País, demonstrou ser mais vantajoso que o transporte marítimo.<sup>423</sup> Este aspecto reflete não apenas a melhoria progressiva das estradas e dos veículos automotores como também os incentivos financeiros dos governos estadual e federal ao transporte rodoviário. Além disso, a construção da ponte Hercílio Luz e as dificuldades técnicas do porto de Desterro estimularam, progressivamente, o transporte rodoviário. De acordo com o Guia do Estado de Santa Catarina, de 5 de setembro de 1927:

*“...” [os] portos de facto utilizados para a comunicação entre a navegação e a viação terrestre, existem deles no nosso estado, 5, a saber: S. Francisco, Itajahi, Florianópolis, Imbituba e Laguna. Nenhum, porém, de todos estes portos está provido de um cais e fácil acesso e que permitisse a atracção de navios de longo curso, nem de meios adequados para um carregamento e descarregamento expedito, nem de armazens suficientes, nem finalmente de uma rápida comunicação com a região a servir; por outro lado não possuímos nenhum porto moderno. Não fosse o nosso estado um dos politicamente mais fracos e de situação financeira meio delicada, não se comprehenderia porque o governo federal até agora tem mostrado tão pouco interesse em dotar esta parcella de nossa patria dum meio de comunicação que dum lado é absolutamente indispensavel para o progresso industrial e commercial duma região, e para o qual, doutro lado, existem aqui as melhores condições naturais prerequisites.<sup>424</sup>*

O registro apontado acima ressalta as dificuldades técnicas dos portos catarinenses. Estas dificuldades contribuíram, como vimos, para a desativação do porto da capital catarinense na década de 70. Além disso, apesar de salientar a importância da atividade

<sup>422</sup> AMANTE, Francisco. *Entrevista Concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>423</sup> Ver tabela n. 07 - *Florianópolis: Movimento de Entrada de Navios.*

<sup>424</sup> *Guia do Estado de Santa Catharina.* Florianópolis, 5 set. 1927... op. cit., p.39 e 40.

portuária pois considera-a “*absolutamente indispensável para o progresso industrial e comercial duma região*”, evidencia-se a falta de interesse do governo federal no investimento ao transporte marítimo, pois “*até agora este governo tem mostrado pouco interesse*” em dotar o Estado de portos modernos e bem equipados. Infere-se, portanto, que a construção da ponte Hercílio Luz e a falta de investimentos governamentais no transporte náutico a partir das décadas de 30 e 40, implicaram no direcionamento de investimentos para o transporte rodoviário. Este aspecto é claramente visível a partir da década de 50 e, especialmente da seguinte, pois a tabela n. 07 evidencia que a partir deste período o movimento de entrada de navios no porto de Florianópolis, e o volume de cargas transportadas declina abruptamente. Este fato não seria possível sem a construção da ponte Hercílio Luz que, progressivamente substituiu o porto como principal eixo de comunicação da capital catarinense com o restante do Estado e do país.<sup>425</sup>

O mercado consumidor para a produção agrícola da Ilha ou da região próxima à Florianópolis, estava, até a década de 40, em Florianópolis. Comerciantes da Capital adquiriam a produção que os atacadistas no interior conduziam em carroças e caminhões, e exportavam para outras partes o que a cidade não consumia. Com o melhoramento das estradas, a partir das décadas de 30 e 40, atacadistas de outras áreas penetraram na região de Florianópolis, movimento que intensificou-se nas décadas seguintes. Concomitantemente, os comerciantes da região começaram a vender suas mercadorias em outras áreas,<sup>426</sup> especialmente após a implantação da BR-101 na década de 60. Aos atacadistas de Florianópolis restou o abastecimento da Capital, que dependia inteiramente do transporte rodoviário.<sup>427</sup>

A construção da ponte Hercílio Luz não implicou, como vimos, na imediata decadência da atividade portuária da Capital. Conforme Maria Inês Sugai:

*Na década de 40, concomitante ao desenvolvimento imobiliário no Continente, manteve-se o movimento portuário local com o surgimento de grandes empresas de comércio e exportação de madeira. Esta nova atividade gerou grande oferta de empregos [...] e também uma [maior] concentração de novos habitantes no Estreito. A exportação de madeira desenvolveu-se por período curto, sendo desativada na década de 70, assim como todas as atividades portuárias.*<sup>428</sup>

Nas décadas de 20 e 30:

<sup>425</sup> Acresce-se a isto os problemas técnicos existentes no porto de Florianópolis, analisados anteriormente.

<sup>426</sup> Preferencialmente para São Paulo.

<sup>427</sup> PELUSO Jr., O Crescimento populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 337.

<sup>428</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 48.

*O porto de Florianópolis animava-se com as pequenas embarcações a vela. Com as más estradas da época, era mais vantajoso trazer mercadoria em lanchas do que pagar frete rodoviário. Muita carga transportada tornava-se econômica pelos baixos fretes que pagava para chegar ao mercado. O Governo Federal, nos anos trinta, regulamentando as atividades marítimas, determinou condições que tornaram inviável a pequena navegação costeira. As velas brancas da baía de Florianópolis voltaram a animar a cidade somente quando pessoas de condições econômicas folgadas iniciaram o transporte do iatismo, fazendo lembrar a época em que homens rudes ganhavam seu sustento atravessando a baía em seus pequenos barcos. O baixo setor da economia sofreu, pois a praia do mercado perdeu sua clientela e os homens que conseguiram ali ganhar algum dinheiro foram forçados a procurar outra atividade.<sup>429</sup>*

Os laços entre Florianópolis e as regiões continentais próximas estreitaram-se com a construção da ponte Hercílio Luz. A criação de linhas de ônibus em toda a região com destino à Capital, acarretou na procura mais freqüente de bens e serviços na cidade de Florianópolis. Além disso, os progressivos melhoramentos das estradas intensificaram os contatos das regiões acima referidas com a Capital do Estado. Conforme Djanira Maria Martins de Andrade, nas primeiras décadas do século XX:

*Florianópolis e todo o Estado viram surgir [...] o sistema rodoviário, em detrimento do transporte marítimo e ferroviário. Não só em Santa Catarina, mas em todo o Brasil esse fomento por pneus justificou a implantação da indústria automobilística. É porque, sem dúvida, o transporte rodoviário tornou-se o mais apropriado e o mais econômico para pequenas distâncias [...]. Depois da construção da ponte e das vias de acesso, junto ao melhoramento nas carrocerias dos caminhões, esse transporte substituiu o transporte marítimo de cabotagem.<sup>430</sup>*

Analisando a citação acima apontada, é importante destacar que a preferência pelo transporte rodoviário entre a Ilha e Continente far-se-á de maneira progressiva. Assim, apenas quando se verifica a melhoria das condições das estradas, sobretudo após a inauguração da BR-101 na década de 60, o transporte rodoviário se sobressai sobre o transporte marítimo de cabotagem. Contribuiu para este fator a progressiva melhoria dos veículos automotores, que mais velozes e eficientes, apresentaram maiores vantagens ao transporte marítimo efetuados por embarcações motorizadas ou a remo. Deve-se destacar que o término da Segunda Guerra Mundial, em 1945, e do problema do racionamento de combustível dela resultante, contribuíram para incentivar os investimentos governamentais no transporte rodoviário. A rapidez, a segurança e as vantagens econômicas oferecidas pelo automóvel, sobretudo a partir das décadas de 40 e 60 contribuíram, portanto, para a consolidação do transporte rodoviário entre a Ilha e o Continente frente ao transporte marítimo de cabotagem.

<sup>429</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 332 e 333.

<sup>430</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 128.

Com o estabelecimento da ponte Hercílio Luz, o Continente<sup>431</sup> é gradativamente ocupado por operários, comerciantes e funcionários públicos que trabalham na Ilha. Com o crescimento populacional e territorial da Capital, a terra e a moradia tornam-se, como é notório, mais caras. Desta forma, operários e outros assalariados, com poucos recursos, são forçados a residir em bairros distantes do centro.<sup>432</sup> Segundo Maria Inês Sugai:

*As camadas de baixa renda [...] constituíam-se na maior parte dos habitantes do Continente. Ocupavam, principalmente, as terras no interior do sub-distrito do Estreito, dirigindo-se para oeste (Capoeiras e Barreiros), ao longo dos caminhos que se direcionavam para a BR-101. A BR-101, que passou a ser implantada no início da década de 40, efetuava a ligação litorânea com os demais estados e constituiu-se na mais importante via regional, ao mesmo tempo que assentavam-se nas suas proximidades as camadas populacionais mais pobres.*<sup>433</sup>

Constituindo-se como extensão da área portuária de Florianópolis, o Estreito era habitado preponderantemente pela população de menor poder aquisitivo. Muitas famílias provinham de outras cidades ou regiões do Continente. Havia, no início do século XX, poucos grupos sociais abastados, como os donos de hotéis, comerciantes e proprietários de chácaras próximos ao perímetro urbano de São José e Palhoça. Houve, inclusive, durante muito tempo, estigmas depreciativos relacionados às pessoas nascidas ou residentes no local, denominadas de *tripeiros*, referência às partes comestíveis do gado de qualidade inferior.<sup>434</sup> Conforme o senhor Francisco Amante, 67 anos, após a construção da ponte Hercílio Luz:

*Aumentou muito a procura pelo Estreito, que até então era um deserto. Para nós que morávamos na Ilha, morar no Estreito era um ofensa. O pessoal considerava o Estreito como um arrabalde. O Estreito não fazia parte de Florianópolis e sim de São José. A partir do momento que a ponte foi construída, houve uma concentração populacional no Estreito, exatamente porque valorizou aquela região.*<sup>435</sup>

A ponte Hercílio Luz proporcionou à Florianópolis bairros de veraneio.<sup>436</sup> Desaparecendo as velhas lanchas, os ônibus e automóveis permitiram aos habitantes da Capital irem às praias de Coqueiros, Itaguaçu, Balneário. Estas praias encheram-se gradativamente de casas de veranistas.

A transformação de bairros de veraneio em áreas de habitação permanente relaciona-se à melhoria do transporte. A praia da Ponta do Leal, que inicialmente configurou-se

<sup>431</sup> Especialmente o bairro do Estreito, área continental mais próxima à Ilha que, a partir de 1944, integra-se, como vimos, a cidade de Florianópolis.

<sup>432</sup> Analogamente, este aspecto pode ser comparado ao processo gradativo de expulsão dos estratos mais desfavorecidos do centro da cidade de Florianópolis quando da construção da Avenida Hercílio Luz, inaugurada em 1922. Ver, deste capítulo, o item *A Avenida do Saneamento*.

<sup>433</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 53.

<sup>434</sup> SOARES, Iaponan. (Org.). *Estreito, vida e memória de um bairro...* op. cit., p. 17.

<sup>435</sup> AMANTE, Francisco. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>436</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. *A Ponte Hercílio Luz e...* op. cit., p. 15.

como local de veraneio, tornou-se, posteriormente, um bairro residencial, em virtude da extensão das linhas de ônibus do Estreito até suas imediações.<sup>437</sup>

As praias de Coqueiros e Itaguaçu, surgiram como locais para descanso. Nos finais de semana, os ônibus transportavam os banhistas até essas praias. A partir da década de 40, tornaram-se locais de moradia permanente pois, dentre outros aspectos, houve melhorias nas condições trafegáveis das estradas e no transporte coletivo, com o surgimento das linhas regulares de ônibus que facilitaram o deslocamento de moradores. De acordo com Maria Inês Sugai:

*No final da década de 40 havia no Continente duas áreas ocupadas pela população de maior renda, que durante algumas décadas mantiveram nesse local suas casas de veraneio: uma voltada para a baía norte – Praia do Balneário e entorno – e outra virada para a baía sul – Praia de Coqueiros, em direção à orla sul. Estas áreas situavam-se na época, fora do perímetro urbano então em vigor e também distantes da cabeceira da ponte, embora com acesso direto à ela. Posteriormente,<sup>438</sup> essas áreas passaram a ser utilizadas como área residencial destas mesmas camadas sociais, sendo também ocupadas [...] outras praias vizinhas igualmente bastante privilegiadas física e paisagisticamente.<sup>439</sup>*

A construção da ponte Hercílio Luz facultou a abertura de novas áreas às construções, numa cidade em que muitas chácaras mantinham-se intactas. Este fato implicava no encarecimento das terras para edificação, à medida que crescia o contingente populacional da cidade. Desta forma, a comunicação terrestre entre as partes insular e continental da cidade de Florianópolis e o transporte coletivo efetuado por ônibus permitiram desenvolver as praias de Coqueiros e Itaguaçu. Segundo o padre Quinto Davide Baldessar:

*O Quartel do 14º BC deu uma contribuição inestimável ao progresso do bairro continental. Oficiais e muitos sargentos moravam ali nas imediações do Quartel. A Escola de Fuzileiros Navais, muito mais antiga que o Quartel do 14º BC, em Coqueiros, com um efetivo muito menor, também deu sua contribuição, bem como, mais tarde, a Escola de Aprendizes Marinheiros.*

*A década de 1950 foi decisiva. O Estreito se expandiu em todas as direções. [Mas] não havia infra-estrutura preparada. Havia um verdadeiro comércio imobiliário desenfreado que traçava ruas inviáveis e marcava terrenos muito pequenos. Os diversos loteamentos não entravam em acordo, muitas vezes nem mesmo no acerto das ruas que deveriam percorrer os diversos terrenos loteados. Água e esgotos eram desconhecidos dos primeiros moradores. As ruas eram traçadas, mas não terraplanadas. Bueiros não havia na maior parte dos pequenos cursos d'água ou eram muito precários. Luz elétrica chegava sempre atrasada. Não havia transformadores em quantidade suficiente e, por essa razão, os últimos serviços recebiam uma voltagem muito baixa.<sup>440</sup>*

<sup>437</sup> Idem, ibidem, p. 15.

<sup>438</sup> Nas décadas de 50 e 60, estas zonas de veraneio se tornariam centros de moradia da população mais abastada de Florianópolis. ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 124.

<sup>439</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 52-53.

<sup>440</sup> BALDESSAR, Quinto Davide (Pe.). Eu vi o Estreito crescer. In: SOARES, Iaponan. (Org.). **Estreito, vida e memória de um bairro...** op. cit., p. 44.

A construção da ponte Hercílio Luz e a localização da cabeceira insular a oeste da península central alterou completamente o mercado imobiliário de Florianópolis. Valorizaram-se as áreas comerciais e residenciais com acessibilidade no sentido leste-oeste e a área central próxima à baía sul, onde localizavam-se as únicas ruas com acesso direto à ponte: a rua Conselheiro Mafra e, posteriormente, a rua Felipe Schmidt. A ponte, como vimos, abriu novas frentes para o capital imobiliário no Continente e na área central da Ilha, criando acesso rodoviário às áreas anteriormente desocupadas ou pouco exploradas. Além disso, permitiu ao setor imobiliário interessar-se por áreas de ocupação mais antigas, próximas à área central, que começaram a sofrer intensa procura.<sup>441</sup> De acordo com Vilson Francisco de Farias, até a década de 50 o bairro continental de Campinas “*não havia sido loteado. As poucas casas [...] que existiam, do lado da praia, pertenciam aos pescadores, uma vez que a área sempre foi propícia à captura de frutos do mar*”.<sup>442</sup> Conforme o senhor Antônio Martins,<sup>443</sup> nascido em 1926, o bairro de Campinas:

*Começou a ser loteada em 1955.*

*Anteriormente, todo o local do bairro Campinas se configurava em um posto de gado.*

*Os primeiros terrenos [...] foram vendidos à família Matias e à família dos irmãos Vieira. Estes, por sua vez, também processaram a venda de lotes em Campinas. Toda esta área originalmente pertencia à família Di Bernardi.*

*O comércio nos anos 50 era praticamente inexistente.*

*Nos anos 60, Campinas começa a se modificar. Além do comércio de beira de estrada, como oficinas e postos de gasolina, novos ramos de comércio começam a se instalar. É desse período a Madeireira Cassol [...]. Inicialmente só comercializava madeira e foi-se expandindo até atingir a diversidade de produtos comercializados atualmente.*<sup>444</sup>

O norte da península central, como vimos, continuou a ser ocupado pelas populações de mais alta renda, nas áreas anteriormente ocupadas pelas chácaras que, desde o final do século XIX, começaram a ser desmembradas. No final da década de 40, algumas destas chácaras conservavam-se intactas, à espera de maior valorização fundiária. Localizavam-se, majoritariamente, na área central da península insular e constituíam imensos terrenos desocupados dentro da malha urbana de Florianópolis.<sup>445</sup> Desta forma, dificultava-se a ocupação imobiliária e a abertura de ruas para a integração entre o norte e o sul da península. A procura dos estratos mais favorecidos da sociedade pelo norte da

<sup>441</sup> Um exemplo é a Avenida Hercílio Luz, situada a leste da Praça XV de Novembro. No século XIX e início do século XX, esta área foi bastante desprezada em função do córrego Fonte da Bulha e da localização dos antigos bairros Toca, Pedreira e Beco Sujo. Estes bairros apresentavam muitos cortiços e eram locais de intensa presença das populações de baixa renda. Entre 1918 e 1922, o rio da Fonte Grande foi saneado com a construção da Avenida Hercílio Luz. Os cortiços foram gradativamente retirados e seus habitantes impelidos a ocupar outras regiões da cidade, notadamente os morros. Segundo Wilmar Dias, esta obra alterou e valorizou a área. Entretanto, somente a partir do final da década de 30, “*após a excessiva e brusca valorização imobiliária*”, as ruas foram pavimentadas e os terrenos ocupados por edifícios. DIAS, Wilmar. Ensaio de Geografia Urbana... op. cit., p. 36.

<sup>442</sup> FARIAS, Vilson Francisco de. Op. cit., p. 229.

<sup>443</sup> Empresário, antigo morador da região.

<sup>444</sup> MARTINS, Antônio. *Entrevista*, nov. 1998, apud, FARIAS, Vilson Francisco de. Op. cit., p. 229 e 230.

<sup>445</sup> Ver Anexo n. 02 – *Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876*, p. 167.

península é comprovada pela maior facilidade de acesso aos pontos d'água, pelos melhoramentos urbanos instalados<sup>446</sup> que caracterizaram-no como área residencial permanente e pelos obstáculos governamentais impostos contra o despejo de dejetos residenciais. Um fato que evidencia o interesse dos setores de mais alta renda na preservação da área norte da península foi o estabelecimento do serviço de coleta de lixo em 1879. Segundo Oswaldo Rodrigues Cabral:

*Em 1877, foi apresentada, creio que pela primeira vez, um pedido de concessão para um serviço de remoção de lixo, águas servidas e matérias fecais, de acôrdo com a lei votada nesse ano. O privilégio da concessão era pleitado por Firmino Duarte Silva e Carlos Guilherme Schmidt, por 20 anos, tendo sido aprovado pela Câmara, que também deu o seu assentimento à tabela de preços a serem cobrados: - por barril de águas servidas e outras matérias, bem como por carrada de lixo, 100 réis.*

*Sete anos depois, chamava a Câmara licitantes para a concessão do serviço de limpeza das ruas e das praias, a ser executado diariamente, valendo a concessão por um ano. Por sinal, a Empresa concessionária do serviço, em 1879, dois anos depois de iniciado o sistema [...] pedia à Câmara permissão para transferir 'o ponto' para a praia de São Luis [próxima à praia de Fora, localizada na beira-mar norte].<sup>447</sup>*

A inexistência de uma integração viária entre a cabeceira da ponte Hercílio Luz e a área residencial ao norte da península interferiu no processo de crescimento desta região, pois, dentre outros aspectos, o fluxo de veículos exigia, até o final da década de 40, a passagem pelo centro da cidade, situado ao sul.<sup>448</sup> A conexão da Avenida Rio Branco com a Rua Felipe Schmidt, próxima à cabeceira da ponte, facilitou o acesso. Entretanto, apenas na década de 50 alterou-se a situação com a elaboração dos planos urbanos diretores e das intervenções governamentais nesta parte da cidade. Assim, de acordo com o Plano Diretor de 1952, o “Local próximo à Ponte Hercílio Luz” era considerado: “ponto central”; “área de propriedade municipal” e apresentava “topografia acidentada”; e para a “ampliação desta área [...] a Prefeitura poderia lotear e negociar as frentes dos seus terrenos na futura avenida Rio Branco, em seu prolongamento até a Ponte, e, com o produto desta operação, adquirir nas proximidades, maior extensão”.<sup>449</sup>

As chácaras e terrenos baldios ao norte da península central, a inexistência de conservadas vias de acesso destas áreas com a ponte Hercílio Luz,<sup>450</sup> o incremento do transporte rodoviário e a construção de uma única via terrestre de ligação entre a Ilha e o

<sup>446</sup> Como, por exemplo, a criação, na Praia de Fora, da Praça Lauro Müller, em 1862. SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 29.

<sup>447</sup> CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro: Notícia I...* op. Cit., p. 192 e 193.

<sup>448</sup> Este fato, segundo Wilmar Dias, interferiu no comércio da área norte, pois “o pequeno movimento comercial distribuído do lado norte, ao longo da rua paralela ao mar, florescente antes da construção da ponte, entrou em declínio [...] depois que o tráfego terrestre substituiu o tráfego de lanchas entre as duas partes da cidade”. DIAS, Wilmar. Ensaio de Geografia Urbana... op. cit., p. 32.

<sup>449</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. *FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor*. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. Op. cit.

<sup>450</sup> Que será definitivamente solucionada somente na década de 60, com a construção da Avenida Beira-Mar Norte, precursora da atual Via de Contorno Norte-Ilha.

Continente acarretaram as seguintes conseqüências no espaço urbano de Florianópolis: a) valorizaram as áreas centrais da Ilha que possuíam boa acessibilidade à ponte; b) mantiveram concentradas as áreas comerciais na área urbana central da baía sul; c) incrementaram o desenvolvimento imobiliário no Continente e a ocupação de algumas áreas localizadas na orla norte continental por segmentos da elites; d) incentivaram parte das camadas privilegiadas a permanecerem residindo próximo ao centro insular da cidade. Este processo foi acompanhado da constante retomada, por parte dos setores imobiliários, de áreas anteriormente ocupadas com a demolição de antigas edificações para o reerguimento de novas casas ou edifícios. Paralelamente, as populações mais desfavorecidas foram retiradas da parte central da cidade, ocupando as encostas dos morros e os bairros periféricos na Ilha e no Continente. Infere-se, portanto, que a permanência de parte das camadas de alta renda próxima ao centro insular da cidade de Florianópolis ocorreu, fundamentalmente, pela infra-estrutura e serviços ali existentes, pela proximidade do Mercado Público e do Porto e por constituir a ponte Hercílio Luz o único ponto de escoamento rodoviário da Ilha em direção ao Continente.

Na primeira metade do século XX, as camadas populacionais mais desfavorecidas ocuparam preferencialmente, como vimos, as encostas dos morros localizados a leste da península central insular, e, no Continente, os morros e áreas à oeste. Estas localidades situavam-se nas periferias da cidade, à margem dos limites urbanos de Florianópolis definidos em 1943. (fig. 41).<sup>451</sup> Este processo resultou, entre as décadas de 20 e 40, no contínuo afastamento destes setores populacionais da área central insular. Houve, portanto, constantes deslocamentos das áreas residenciais das populações de baixa renda. Entretanto, este fato não se evidenciou nas regiões ocupadas pelos setores populacionais mais abastados. Segundo o senhor Mário Ernesto Kühne, 60 anos, em: *“virtude dos loteamentos na Ilha, impossibilitava a muitas pessoas comprarem terrenos no centro. Não morava-se nos morros porque não queria-se a mistura com a pobreza, pois o morro era lugar de pobreza”*.<sup>452</sup>

Até o final do século XIX, as questões normativas relativas à higiene e à saúde urbanas, limitavam-se às precárias campanhas de vacinação, regras para os funerais, determinações dos locais próprios para a instalação de hospitais e campanhas de desinfecção, prevenção e profilaxia das doenças epidêmicas.<sup>453</sup>

<sup>451</sup> Ver figura 37 - *Localização da População por Extremos de Renda – 1947*, p. 108.

<sup>452</sup> KÜHNE, Mário Ernesto. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>453</sup> VEIGA, Eliane Veras da. *Florianópolis: memória urbana...* op. cit., p. 143 e 144.

No início do século XX, organizou-se um serviço de saúde. Em 1918, foi aprovado o regulamento para o *Serviço de Higiene do Estado*, atribuindo-lhe a função de inspecionar a higiene das escolas, fábricas, oficinas, hospitais, hospícios, prisões, bem como quaisquer habitações particulares e coletivas. O Serviço de Higiene realizava, igualmente, outros melhoramentos considerados essenciais às localidades e bairros da cidade: enxugo do solo, drenagem dos terrenos úmidos e pantanosos, limpeza dos rios e valas, abastecimento de água potável, esgotos, iluminação pública, calçamentos e arborização. Competia-lhe, ainda, providenciar o asseio das vias públicas, a remoção e o destino final do lixo e a instalação de latrinas e mictórios públicos.<sup>454</sup>

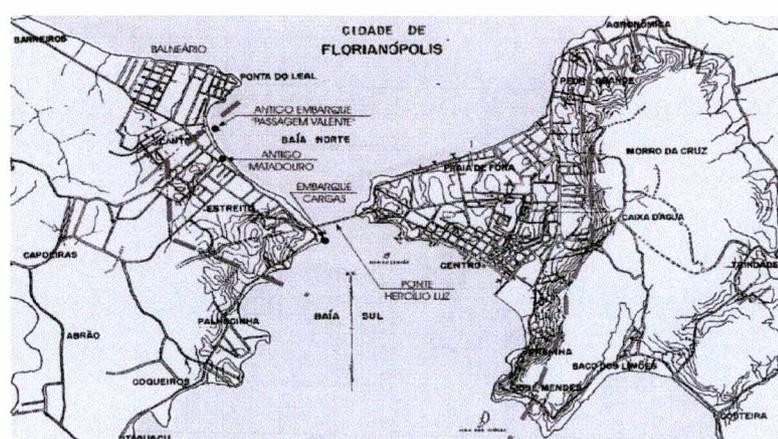


figura 41 – Área urbana de Florianópolis – 1950. Fonte: SUGAI, Maria Inês. *As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano: A Via de Contorno Norte-Ilha*. São Paulo: USP, 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo).

----- Limite Urbano.

O cumprimento das regras era fiscalizado pelo Município e pelo Estado através de inspeções sanitárias periódicas em fábricas, igrejas, estabelecimentos industriais e comerciais, mercados, matadouros, açougues, estábulos, cocheiras, lavanderias, cemitérios e todos os locais que merecessem a atenção pública nas questões da salubridade urbana. Todavia, o município ressentia-se de uma lei reguladora das construções. Assim, em 1928 foi publicado um novo regulamento de higiene estadual que enfocou, sobretudo, a higiene das habitações. Além das exigências constantes no regulamento de 1918, surgem novas especificações, notadamente quanto ao dimensionamento e altura das construções. A ventilação e a regulação térmica foram exigidas com maior rigor, notadamente nos compartimentos destinados a dormitórios e estadia prolongada. Igualmente foram regradados os revestimentos de pisos e paredes, o tratamento adequado das instalações sanitárias e o destino do lixo.<sup>455</sup>

<sup>454</sup> Idem, *ibidem*, p. 144.

<sup>455</sup> Idem, *ibidem*, p. 145.

Não apenas as residências unifamiliares, mas também as habitações coletivas, as casas operárias, maternidades, casas de saúde, hospitais, escolas, estabelecimentos industriais e comerciais obtiveram suas normas específicas. Verificou-se, portanto, uma remodelação da paisagem construída verificando-se inovações tecnológicas e a modernização dos estilos arquitetônicos nos edifícios e casas comerciais e residenciais.<sup>456</sup>

Em 1930, os serviços de esgotos domiciliares e de abastecimento de água potável tornaram-se obrigatórios para todos os prédios situados dentro do perímetro da rede de água e esgotos. Assim, todos os prédios apresentaram instalações básicas de água e esgotos, com tubo de ventilação, caixa de descarga, caixa de gordura e depósito de água.<sup>457</sup>

No início do século XX, produtos pré-fabricados de ferro foram incluídos nas edificações. Aos sobrados e casas de porte médio, acrescentaram-se varandas, geralmente laterais, guarnecidas com lambrequins de folha estampada, sustentados por colunetas de ferro, prenunciando a chegada da era industrial à cidade de Florianópolis.<sup>458</sup> Estas alterações foram fomentadas por inovações comuns a todo o país: o advento da energia elétrica, a utilização do automóvel e de novos tipos de máquinas e materiais de construção. (fig. 42).



figura 42 – Edificação à rua Visconde de Ouro Preto. Observa-se, nos detalhes decorativos, a utilização de ferro forjado. Fonte: VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**. Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

<sup>456</sup> Como, por exemplo, a construção de garagens para o acondicionamento dos veículos e a construção de jardins frontais em prédios e casas.

<sup>457</sup> **Decreto n. 11**, 19 fev. 1930. “O abastecimento de água potável já era obrigatório por volta de 1909, no entanto a rede de canalização ainda não estava completa”. VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 146.

<sup>458</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 151.

Em Florianópolis, como nas metrópoles<sup>459</sup> e outras cidades brasileiras, não houve uma única causa econômica que deflagrasse um processo de crescimento urbano. Entretanto, na capital catarinense, o papel dos *capitalistas* foi modesto, pois a cidade e o próprio Estado não estavam inseridos em nenhum ciclo econômico de destaque.<sup>460</sup> Numa escala mais limitada, eles promoveram a criação de edificações modernas objetivando aproximá-las dos estilos das edificações das cidades européias. Tentaram, assim, remover o aspecto colonial da arquitetura das edificações comerciais e residenciais. Foi esta camada social que construiu e utilizou-se da arquitetura mais atualizada, tecnicamente elaborada e tipicamente urbana, em sintonia com os padrões europeus daquela época.<sup>461</sup>

Para atender à demanda social, o número de edifícios cresceu. A administração pública utilizou recursos técnicos modernos, instalando redes de abastecimento de água, iluminação e esgoto e promovendo o desenvolvimento das primeiras linhas regulares de transporte coletivo. Os antigos arrabaldes foram paulatinamente adensando-se e preenchendo as lacunas não edificadas com novas construções. As distâncias tornaram-se menores pois as condições de tráfego das ruas foram melhoradas e novas vias foram abertas. As ruas foram, gradativamente, pavimentadas, arborizadas e iluminadas e as áreas livres ajardinadas.<sup>462</sup> Enquanto o velho núcleo central foi consolidando suas funções comerciais e de prestação de serviços, observou-se, no seu entorno, o aparecimento de bairros de cunho acentuadamente residencial, preservando-se muitas das unidades mercantis e habitacionais, de linhas neocoloniais e ecléticas. Estes *“fenômenos, que começaram a se esboçar no final do século XIX, assumiram nitidez por volta de 1930”*.<sup>463</sup> Observa-se, deste modo, que a ponte Hercílio Luz desempenhou um importante papel no processo de *transformação e modernização* do centro da capital catarinense.

Em Florianópolis, como nas demais cidades brasileiras, a edificação de linhas ecléticas foi o tipo de unidade arquitetônica mais executado a partir da segunda metade do século XIX. Foi comum nos projetos de habitações transferir-se a entrada, antes frontal, para a lateral, alterando a antiga arquitetura colonial. A fachada lateral foi, progressivamente, guarnecida por varandas, à qual tinha-se acesso galgando alguns degraus, pois as casas mantinham ainda o esquema do porão alto. Desta forma, os edifícios foram libertando-se da antiga geminação, que não correspondia às exigências de higiene e

<sup>459</sup> Notadamente São Paulo e Rio de Janeiro.

<sup>460</sup> “Os agentes sociais desse processo de transformação foram os filhos da modesta burguesia comercial e política de Florianópolis, que foram aparecendo num cenário profissional, político e intelectual graças ao desenvolvimento também modesto do capitalismo no Brasil”. VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**... op. cit., p. 152.

<sup>461</sup> Ver p. 73 e 74. Ver, também, figura 20, p. 73 e figuras 25 e 26, p. 83.

<sup>462</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana**... op. cit., p. 152.

<sup>463</sup> Idem, *ibidem*, p. 152.

conforto modernos e criou-se a possibilidade da existência de um jardim, geralmente inspirado em modelos franceses, protegido do exterior por grades e portas de ferro.<sup>464</sup>

Com a proliferação das escolas de engenharia no Brasil, a partir da segunda metade do século XIX, a tendência foi transmitir a tecnologia européia, sobretudo no setor das construções e dos serviços urbanos. As novas construções pouco a pouco foram abandonando o Neoclassicismo e o Ecletismo do início do século, tornando-se menos rebuscadas. Predominou, assim, os chalés e edifícios neocoloniais com telhados cheios de dobras, espigões e tacaniças, desalinhadas do centro do lote, com passagens laterais largas para a entrada de carros.<sup>465</sup>

Os abrigos para as antigas charretes e outras conduções movidas a tração animal foram paulatinamente substituídos por garagens para os veículos motorizados particulares e de empresas de transportes coletivos. A construção destas garagens substituindo as velhas cocheiras, reflete diretamente a presença do automóvel, um dos fatores da gradativa modificação da organização do espaço urbano. De acordo com Eliane Veras da Veiga:

*Com o aumento do número de automóveis na cidade, as construções, especialmente as habitações unifamiliares, passam a ter garagens. Os edifícios começam a surgir a partir de 1932. Eu acho que o Hotel La Porta foi construído em 1931 ou 1932. Ele é o primeiro. Na época, era um edifício de três andares e que depois passou a ter quatro. Foi o primeiro edifício com elevadores. Então, é de meados dos anos trinta em diante que existirão edifícios com elevadores. Esses edifícios, inicialmente, não tinham garagens. Onde vamos ter garagens? Os carros paravam na rua, porque a cidade era tranqüila e havia muito espaço, e existiam casas, palacetes, residências de classe média que já abrigavam o carro. Se antes essas casas tinham cocheiras e estrebarias, agora elas vão ter um abrigo para os automóveis.<sup>466</sup>*

Corroborando com as idéias acima apontadas, Mário César Coelho afirma que a ponte Hercílio Luz

*“...” 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.<sup>467</sup>*

Os conjuntos populares também cresceram. Com a industrialização nascente e a diversificação progressiva das atividades comerciais e burocráticas, a camada de trabalhadores urbanos marcou, pela primeira vez, a paisagem da capital catarinense com as

<sup>464</sup> Idem, ibidem, p. 153.

<sup>465</sup> Idem, ibidem, p. 154.

<sup>466</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

<sup>467</sup> COELHO, Mário César. Op. cit., p. 97.

suas habitações. Eram trabalhadores modestos, provenientes das pequenas indústrias, do comércio e do funcionalismo público, contribuindo para o processo iniciante de congestionamento da cidade. Os problemas habitacionais decorrentes dessa pressão populacional acentuaram o processo degenerativo de algumas ruas do centro urbano, tornando insustentável a permanência dos cortiços, como os do Beco Sujo, Beco Irmão Joaquim, rua São Martinho e outros. O saneamento e urbanização da avenida Hercílio Luz, nas imediações da qual muitos deles se instalaram, expulsou parte da população humilde que, instalou-se em favelas ao sopé dos morros da cidade, ou organizou-se em vilas. Entre estas destacam-se a vila operária, na Trindade, e a vila da rua Hoepcke no centro urbano, próxima ao pequeno polo industrial insular.<sup>468</sup> Ao mesmo tempo, as habitações destinadas às camadas mais abastadas beneficiaram-se de recursos especiais que acentuaram as diferenciações em relação às habitações das camadas menos favorecidas, com as quais passariam a contrastar, principalmente, em razão de suas qualidades. Foi, portanto, a preocupação com o conforto que operou, de maneira geral, aperfeiçoamentos técnicos nas casas e edifícios.

A ocupação do solo urbano em Florianópolis obedeceu, principalmente, aos interesses dos setores sociais mais influentes, muitos vinculados ao capital imobiliário. Estes setores concentraram-se, sobretudo, na península central insular da cidade. Houve também, como vimos, interesse das elites na ocupação dos balneários continentais de Coqueiros e Balneário a partir da década de 20. A acessibilidade terrestre gerada pela ponte Hercílio Luz ampliou este interesse, que culminou com a incorporação à Capital das terras situadas no Continente.<sup>469</sup> Estes locais foram utilizados como áreas de veraneio até a década de 60, pois, dentre outros fatores,

*o congestionamento da ponte Hercílio Luz, mais tarde nos anos setenta, fez diminuir essa propensão a residir no continente, hesitação que desapareceu com a construção da ponte Colombo Machado Salles, época em que se desenvolveu a procura de terrenos entre Florianópolis e a BR-101 e a procura de residências nas cidades de São José, Palhoça e Biguaçu.<sup>470</sup>*

Até o início do século XX, interessava aos grupos sociais abastados a preservação do norte da península e sua extensão a nordeste para localização e expansão de suas áreas residenciais. Por outro lado, ocorreu o desinteresse pela ocupação da parte oeste da cidade,

<sup>468</sup> VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: memória urbana...** op. cit., p. 157. "Algumas pequenas fábricas se distribuíam por diferentes bairros da cidade (fábrica de espelhos, balas, macarrão, camisas, entre outras), mas as de maior porte concentravam-se nas proximidades do porto, ou seja, na região conhecida por Rita Maria.

*Ali a fábrica de Pontas, a vila operária, e, mais ao norte, a fábrica de rendas, foram os representantes mais destacados deste modesto polo industrial."* Idem, ibidem, p. 296.

<sup>469</sup> Sobre a anexação do Estreito à Florianópolis ver p. 115 e 116.

<sup>470</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 331.

região que, como vimos, concentrava atividades *menos nobres*: cemitério, forno de lixo e áreas de prostituição. Entre as décadas de 20 e 40 ocorreram alterações nestes interesses. Preservou-se, é certo, a península como área administrativa e comercial. Entretanto, as atividades *menos nobres* foram gradativamente implantadas a nordeste da península, em direção às praias do norte da Ilha. Dentre as intervenções mais significativas na região nordeste da península destaca-se o *Cemitério Municipal*, transferido para o bairro do Itacorubi, em 1925; a *Penitenciária Estadual*; <sup>471</sup> o despejo do lixo urbano que foi efetuado, a partir da década de 40, no aterro sanitário construído no bairro do Itacorubi, em frente ao cemitério <sup>472</sup> e o Abrigo de Menores (*Fucabem*) que foi inaugurado em 1940, no bairro da Agrônômica. Conforme o senhor Mário Ernesto Kühne, 60 anos, as ruas:

*“...” Esteves Júnior, Trompowsky, Presidente Coutinho, Luiz Delfino; essa área das chácaras já pertenciam às famílias tradicionais. As ruas Almirante Lamego e Bocaíuva também, e, com o tempo o crescimento e a especulação levou à construção de apartamentos onde todos passaram a morar. Além disso, desapareceu a grande empresa de Florianópolis que era a Casa Hoepcke. Os bons [ricos] da década de 20 eram os funcionários da Casa Hoepcke. Estes eram os abonados e os que moravam bem. E eram mais bem remunerados que os funcionários do Estado. Eles viviam nos altos das ruas Felipe Schmidt, Rio Branco, Esteves Júnior. E com a ponte isso não sofreu alteração.* <sup>473</sup>

A partir da década de 40, muitos motivos permitiram às elites a definição das áreas prioritárias de expansão residencial. Estas áreas concentraram-se na parte norte da península central insular. Dentre os principais motivos destaca-se: a) o crescimento das atividades administrativas, paralelo ao declínio da atividade portuária; b) a ampliação das atividades de construção civil, impulsionada pelo aumento da demanda e melhoria do setor energético regional com a construção da Usina Termoeletrica Jorge Lacerda, na localidade de Capivari; c) a ampliação do sistema de abastecimento de água, com a construção da Adutora dos Pilões em 1946; d) o início da construção da BR-101; e) o potencial que a ampliação das classes médias urbanas representavam para o desenvolvimento do turismo e o grande interesse que, conseqüentemente, passavam a ter as praias situadas ao norte da Ilha. <sup>474</sup>

Na década de 50, a *indecisão* dos grupos sociais abastados estava completamente superada. Desta forma, solidificaram-se os antigos interesses de investimentos no norte da península e intensificou-se as atenções do setor imobiliário para regiões praticamente inexploradas: as praias ao norte da Ilha e o desenvolvimento do turismo, em especial na

<sup>471</sup> A Penitenciária Estadual começou a ser implantada no bairro da Agrônômica, em 1930 e concluída em 1950.

<sup>472</sup> “O forno de lixo foi implantado próximo à atual cabeceira da Ponte Hercílio Luz, em 1914. Este forno, utilizado para incinerar o lixo urbano, foi desativado na década de 50”. SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 60. Ver p. 25 e 26.

<sup>473</sup> KÜHNE, Mário Ernesto. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>474</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 60.

região de Canasvieiras. Assim, desde o final do século XIX até as primeiras décadas do século XX, os interesses na região insular da cidade de Florianópolis vinculavam-se à apropriações para a exploração agrária, considerando, portanto, o valor de uso da terra. A partir da década de 40<sup>475</sup> e, principalmente, da década seguinte, constituía-se a terra na mercadoria básica do mercado imobiliário nascente, especialmente no norte da Ilha, impulsionado pela crescente utilização das praias como áreas de banho e lazer.

Na década de 50, os grupos sociais abastados definitivamente primaram pela a área norte da península insular para a localização de suas áreas residenciais e para os investimentos imobiliários. A partir deste momento, iniciaram-se muitas ações estatais que reforçaram esta ocupação e repercutiram na estruturação urbana de Florianópolis. Ao longo dos trinta anos seguintes estas ações alteraram e impulsionaram a dinâmica imobiliária local. Neste período, o Estado elaborou planos urbanos, efetuou constantes alterações na legislação de uso e ocupação do solo e executou grandes obras e intervenções viárias. Estas ações resultaram na implantação da *Via de Contorno Norte-Ilha*<sup>476</sup> e esclareceram a relação entre a organização territorial das estratos sociais e a execução desta via expressa.

Em 1952 a Prefeitura Municipal de Florianópolis elaborou, como vimos, o primeiro *Plano Diretor* da cidade.<sup>477</sup> Este plano expôs que o atraso apresentado pela cidade de Florianópolis em relação a outras cidades do Estado advinham de seu fraco desenvolvimento econômico, do baixo poder aquisitivo de sua população e dos reduzidos recursos da administração municipal.<sup>478</sup> Partia-se, assim, da idéia de que era necessário criar um *fator positivo* que incrementasse o desenvolvimento econômico da cidade. O plano estabeleceu que este *fator positivo* era a construção de um moderno porto em Florianópolis:

*Êsse é o fato mais importante a considerar para uma justa interpretação do futuro desenvolvimento da cidade. O pôrto será um fator importante para o seu progresso econômico. Esse progresso, significando desenvolvimento industrial e comercial, virá condicionar fundamentalmente a concepção do Plano.*<sup>479</sup>

<sup>475</sup> “A população de Florianópolis [distrito sede] em 1940 era de 25.014 habitantes. O censo de 1900 acusou para o distrito sede [...] o efetivo de 13.474 indivíduos, que dá a taxa média geométrica de crescimento anual de 1,56%. Este aumento, mesmo que lento, exigiu grande número de habitações, problema que foi resolvido, em grande parte, pelo adensamento de edificações nas ruas já existentes. Os loteamentos de chácaras [...] intensificaram-se [a partir de 1940], como resultado do crescimento do decênio 1940-1950 à taxa média geométrica anual de 3,15%. A classe menos favorecida economicamente instalou-se no morro ou se dirigiu para o Estreito”. PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 318-319; IBGE. (Diretoria Geral de Estatística). *Synopse do Recenseamento*. Rio de Janeiro, 31 dez. 1900, 1905; IBGE. *Repertório Estatístico do Brasil. Situação Demográfica*. n. 1. (Separata do Anuário Estatístico do Brasil). Ano V, 1939/1940. Rio de Janeiro, 1941.

<sup>476</sup> Ver p. 136 e 137.

<sup>477</sup> A versão final do documento foi aprovada pela Câmara Municipal em 1955, através da Lei n. 246/55.

<sup>478</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. Op. cit., p. 12-15.

<sup>479</sup> Idem, *ibidem*, p. 16.

O relatório apresentado ao governo do Estado de Santa Catarina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello no dia 23 de abril de 1926 expõe as cargas permanentes suportáveis pela estrutura da ponte. Dentre estas, destaca-se uma “*linha férrea, com uma carga de 30 kg por metro corrente, relativa ao peso dos trilhos e acessórios, em cada fila*”.<sup>480</sup> Esta linha, “*que percorrerá a ponte ao longo da parte central do estrado, foi supposta com a bittola de 1m,00 e trafegada por trens*”.<sup>481</sup> Conforme o engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha, 43 anos, a:

*“...” estrada de ferro iria até o porto alfandegário de Sambaqui. Com a construção da ponte o resultado pode até ter sido a decadência da atividade portuária, mas a princípio a informação que eu tenho é que a atividade portuária seria mantida. Talvez o efeito tenha sido contrário.*<sup>482</sup>

Analisando as citações anteriormente apontadas, infere-se que a construção da ponte Hercílio Luz não implicou no término imediato da atividade portuária em Florianópolis, pois, dentre outros aspectos, salienta-se a construção, na década de 50, de um *moderno porto* como importante fator de desenvolvimento da cidade. De acordo com Maria Inês Sugai:

*ainda que considerassem outros dois fatores defendidos na cidade como fundamentais ao desenvolvimento econômico de Florianópolis, os autores discordavam de sua eficácia. Um destes fatores, a função universitária de Florianópolis, constituiu ‘uma esperança dos círculos universitários, chegando a ser, para alguns, o fator fundamental do progresso futuro da cidade’*<sup>483</sup> [...] o que, para os autores do plano, estaria determinado pelo crescimento econômico [...]. Outro fator, o desenvolvimento turístico da região não poderia vir a ser a base de sustentação econômica da cidade, segundo o plano, mas apenas uma ‘função acessória’ que não iria sobressair-se em relação à função portuária. Apoiando-se nestas premissas, o plano definiu uma ocupação e uma utilização do solo que tratou e caracterizou de forma diferenciada a ocupação da Ilha e do Continente, tendo em vista os equipamentos e as atividades previstas para cada uma das áreas.<sup>484</sup>

Na área continental, o plano deteve-se, principalmente, no bairro do Estreito. Propunha, entre a Ponta do Leal e a ponte Hercílio Luz, a construção de um aterro com aproximadamente 60 hectares para a localização das novas instalações portuárias, as atividades industriais e, ao longo da Avenida Tronco, um novo centro comercial. Ao redor deste complexo portuário e industrial, localizariam-se as áreas residenciais. Na Ilha, o plano deteve-se apenas na área central peninsular. Propunha, na parte sul, a implantação de

<sup>480</sup> PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório**. Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e... op. cit.

<sup>481</sup> Idem, ibidem.

<sup>482</sup> CAMINHA, Paulo Ricardo. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

<sup>483</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. Op. cit., p. 16.

<sup>484</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 64.

uma *Avenida-Tronco*.<sup>485</sup> Esta via, que originava-se no Continente, efetuava conexão com a ponte Hercílio Luz e, na Ilha, contornava a orla sul da península. Ao longo desta avenida, instalaria-se um centro cívico e comercial e a Cidade Universitária. (fig. 43). Assim, de acordo com os autores do Plano, a construção e a localização de uma futura *cidade universitária* no bairro Trindade, tornar-la-ia um

*Organismo isolado e afastado da urbes atual, idéia aventada por elementos locais. Dêsse assunto, esta hipótese foi afastada e procuramos localizar o conjunto universitário em mais íntima ligação com a cidade atual. Por isso, abandonamos a sugestão feita de um local para implantação dêsse núcleo nas proximidades do subúrbio chamado Trindade, situado do outro lado do macisso do morro da Cruz, a 8 quilômetros do centro atual. Nessa zona o poder público dispõe de áreas extensas, nas quais já se projeta a construção de quartéis, polígonos de tiro etc. Tratando-se de localizar a Universidade em maior união com a cidade, o que é, reafirmamos, a solução mais realista, dadas as premissas estabelecidas, êsse terreno é completamente inadequado para o fim em vista, pelas seguintes razões: a) relativa grande distância do centro atual; b) isolamento, devido á existência de um macisso montanhoso separador, e por sua posição geográfica, fora, completamente, da direção real do crescimento urbano (a cidade cresce na direção do continente e êsse processo será acelerado pela construção do pôrto. A idéia de um possível crescimento na direção da Trindade não tem nenhuma base real, nenhuma possibilidade histórica de efetivação.*<sup>486</sup>

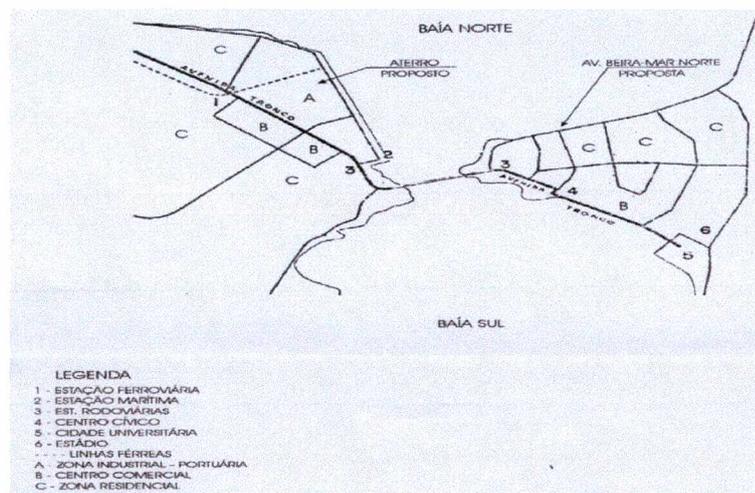


figura 43 – Plano Diretor – 1954 – Esquema da Proposta Básica. **Fonte:** PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952 (Administração do Prefeito Dr. Paulo de Tarso da Luz Fontes).

Na elaboração do Plano Diretor, a localização da cidade universitária foi um aspecto polêmico. Entretanto, conforme Maria Inês Sugai:

“...” [os] autores [do Plano] expõem em seu relatório as diversas áreas que estavam sendo propostas, as suas discordâncias e, ainda, os motivos que os levaram a situar as instalações da futura Universidade no aterro existente próximo ao centro da cidade, junto ao Morro da Cruz: a dimensão da área e a sua possibilidade de expansão através de aterro sobre o mar; a sua boa acessibilidade; e a sua proximidade do centro, do Hospital de Caridade e do futuro Estádio Municipal. [Todavia], já no início da década de 50, intensificavam-se os interesses de

<sup>485</sup> Mencionada anteriormente.

<sup>486</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. Op. cit., p. 33-35.

*ocupação da área situada a leste do Morro da Cruz, no então longínquo bairro da Trindade. Havia o empenho de setores das elites locais na implantação do futuro campus universitário na área da Fazenda Estadual Assis Brasil, antigas terras comunais da Trindade, proposição que tinha total discordância dos autores do Plano.*<sup>487</sup>

O Plano propunha a ocupação dos terrenos baldios e áreas desocupadas e situadas ao norte da península,<sup>488</sup> com a ampliação do sistema viário. A abertura destas novas ruas garantiria a ocupação e a acessibilidade à área norte da península, através da ligação com a ponte Hercílio Luz e com o centro administrativo-comercial da cidade na parte sul da península. Assim, de acordo com o Plano Diretor, são previstas, na Ilha,

*um sistema de vias que partem da avenida tronco, ligando as praias Sul e Norte em diversos pontos. Dêsse sistema fazem parte:*

*Av. Rio Branco: uma via que incluirá a rua Padre Roma, alargada para 18 metros, desde o centro cívico até a rua Tenente Silveira (prolongamento). Seu prolongamento até a praia Norte será feito através de terrenos baldios, com uma largura de 25 metros.*

*Prolongamento da Rua Padre Roma (Norte): Vias com 18 metros de largura, provenientes de alargamento, através de recuo de alinhamento, das ruas: Esteves Júnior, Trompowsky, Vidal Ramos. O alargamento das ruas Esteves Júnior, Vidal Ramos e Nereu Ramos tem como finalidade ligar melhor o atual centro comercial à zona da praia Norte.*<sup>489</sup>

A abertura de novas ruas e o prolongamento e alargamento das antigas vias é justificada pelos autores do Plano no registro abaixo:

*Os fatores sócio-econômicos existentes se traduzem na fisionomia da cidade atual da seguinte forma:*

*a) a existência de grandes chácaras dentro do perímetro urbano e nas proximidades do centro atual, de propriedade de famílias tradicionais, foi um dos fatores determinantes da existência, até o presente momento, de extensas áreas vazias nas zonas mais próprias para habitações. Caracterizou-se, assim, um desequilíbrio de crescimento entre os dois lados da península. O lado Sul, primitivamente ocupado, cresceu e se densificou mais rapidamente que o lado Norte. O lado Norte, em sua maior parte, mantém-se, até hoje, dividido em grandes glebas, servindo de anteparo ao natural crescimento dos núcleos residenciais;*

*b) Nas últimas décadas aparece e cresce o transporte motorizado e a existência da ponte Hercílio Luz faz aumentar bastante o tráfego, na península. E esse novo núcleo funcional teve que ocorrer no mesmo espaço viário primitivo, e entrará, cada vez mais, em conflito com a forma urbana original, com o traçado herdado do passado. O sistema circulatório da península caracteriza, ainda mais, o isolamento de grande parte da área Norte, pois as vias de circulação mais bem cuidadas vem desde a Ponte até o Centro, no lado Sul, e daí ascendem ao Norte, por uma perimetral, sempre tangenciando as áreas acima citadas.*<sup>490</sup>

O Projeto de Lei de Urbanismo e Zoneamento, incluso no Plano Diretor, estipula regulamentos para a abertura, pavimentação e alargamento das ruas:

<sup>487</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 66-67. Esta proposição concretizar-se-á somente em 1960 com a implantação da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

<sup>488</sup> Resquícios das antigas chácaras. Ver Anexo n. 02 – *Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876*, p. 167.

<sup>489</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. Op. cit., p. 42.

<sup>490</sup> Idem, *ibidem*, p. 12-16.

Art. 28.º - § 2.º Não poderão ser arruados os terrenos baixos, alagadiços, ou sujeitos à inundação, antes de convenientemente drenados ou de realizadas as obras de defeza adequadas.

Art. 36.º - Para os novos arruamento são exigidas as seguintes condições:

- a) *Percentagem mínima de verde público (praças, etc.) – 10%;*
- b) *Para os quarteirões de uso residencial: Forma retangular, com medida menor de 50,00 (cinquenta) a 70,00 (setenta) metros [...] e maior de 360,00 (trezentos e sessenta) metros. Lotes com frentes mínimas de 12,00 (doze) metros e área mínima de 300,00 (trezentos) metros quadrados.*
- c) *Para os quarteirões de uso industrial: área mínima de 15.000 (quinze mil) metros quadrados; lotes mínimos de 1.000 (mil) metros quadrados.*
- d) *As ruas serão de 4 tipos:*
  - 1) *Avenidas locais – residenciais – comerciais. Largura – 22,00 (vinte e dois) metros, sendo 12,00 (doze) de caixa, e dois passeios arborizados)*
  - 2) *Ruas locais ajardinadas. Largura – 17,00 (dezesete) metros sendo 7,00 (sete) de caixa e 10,00 (dez) de passeio.*
  - 3) *Ruas de habitação. Largura – 12,00 (doze) metros, sendo 6,00 (seis) de caixa.*
  - 4) *Passagens para pedestre. Não permite o tráfego de veículos. Largura mínima – 4, 00 metros.<sup>491</sup>*

O Plano Diretor propunha, ainda, a construção da avenida Beira-Mar contornando a orla norte que, possuindo 30 metros de largura, implementar-se-ia sobre o fundo das propriedades existentes e em parte sobre o aterro. Esta avenida seria conectada com a avenida *Tronco Sul*, alcançando o centro administrativo-comercial da cidade pela orla. Esta nova avenida, conhecida posteriormente como Avenida Beira-Mar Norte, foi implantada na década de 60 e constituiu-se na intervenção viária precursora da atual *Via de Contorno Norte-Ilha*. (fig. 44). Destacando, novamente, as palavras de Maria Inês Sugai:

*Nos desmembramentos das glebas da área norte, o plano previa loteamentos de 'terrenos bem conformados', além das áreas verdes públicas situadas num 'recoo obrigatório do alinhamento de fundo das edificações' que formaria 'uma área livre contínua no fundo das casas, com grande vantagem para a higiene, a comodidade e a estética do conjunto'.<sup>492</sup> Propunham, ainda, uma avenida Beira-Mar contornando a orla norte que, possuindo 30 metros de largura, seria implantada sobre o fundo das propriedades existentes e em parte sobre o aterro [...]. Esta avenida seria conectada com a avenida Tronco Sul, alcançando o centro administrativo-comercial da cidade pela orla. Esta nova avenida, conhecida posteriormente como [Avenida] Beira-Mar Norte, foi implantada na década de 60 e constituiu-se na intervenção viária precursora da atual Via de Contorno Norte-Ilha.<sup>493</sup>*

Na década de 60, algumas das proposições do Plano Diretor elaborado em 1952 foram implantadas, em especial as intervenções viárias na área norte da península. Dentre estas, destaca-se, como vimos, a Avenida Beira-Mar Norte. A implantação do porto,

<sup>491</sup> Idem, *ibidem*, p. 76-78.

<sup>492</sup> Idem, *ibidem*.

<sup>493</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 66.

considerada a proposta principal do plano, continuou durante muitos anos a ser objeto de reivindicação dos governos locais, sendo novamente considerada no *Plano de Desenvolvimento Integrado* elaborado no final da década de 60.

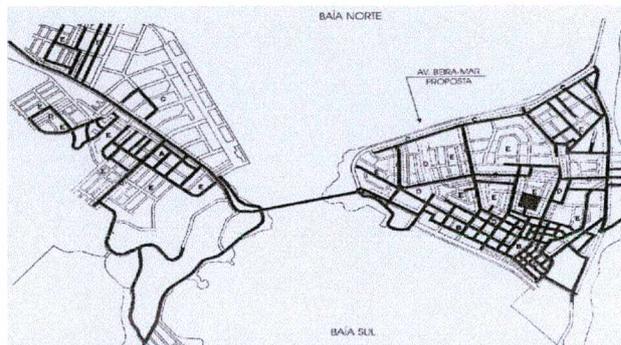


figura 44 – Avenida Beira Mar Norte (proposta no Plano Diretor de 1954). **Fonte:** PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952 (Administração do Prefeito Dr. Paulo de Tarso da Luz Fontes).

Dentre as proposições do Plano Diretor, foram implementadas principalmente aquelas de caráter rodoviário, que garantiram acessibilidade às áreas ao norte da península. A principal avenida proposta pelo Plano Diretor, a *Via-Tronco*, que ligaria a Ponte Hercílio Luz, através da orla sul, ao futuro Centro Cívico, ao centro administrativo e à futura universidade,<sup>494</sup> não foi implementada. Das proposições viárias mais importantes definidas na península, apenas a Avenida Beira-Mar Norte foi executada de acordo com o Plano.

A abertura da Avenida Beira-Mar Norte garantiu a acessibilidade e a conseqüente valorização da área norte da península. A construção desta avenida foi iniciada na década de 60, na gestão do governador Celso Ramos, e concluída e pavimentada no início da década de 70, no governo de Ivo Silveira.<sup>495</sup> A Avenida Beira-Mar Norte iniciava na Praça Celso Ramos, no bairro Agrônômica, margeava a orla em aterro sobre a Praia de Fora e a Praia do Müller, até alcançar a cabeceira da ponte Hercílio Luz. No início da década de 70, iniciaram-se a construção dos primeiros edifícios residenciais ao longo da orla da avenida, posteriormente denominada Avenida Rubens de Arruda Ramos.<sup>496</sup>

No Continente, especialmente no Estreito, manteve-se durante toda a década de 50 o intenso desenvolvimento imobiliário. Os empreendimentos neste bairro dirigiam-se, preferencialmente, para as classe médias. Na área continental, situavam-se 53% dos loteamentos aprovados no município na década de 50. A expectativa dos grandes

<sup>494</sup> Ver p. 133 – 135

<sup>495</sup> A construção da Avenida Beira-Mar Norte, atendeu aos interesses das elites locais. Infere-se, portanto, que a preferência conferida ao transporte rodoviário no Brasil, nas décadas de 50 e 60, especialmente durante o regime militar, também influenciou setores dominantes da capital catarinense para incentivarem a efetivação de obras de caráter rodoviário.

<sup>496</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit., p. 70.

investimentos estatais previstos pelo Plano no bairro do Estreito<sup>497</sup>, a perspectiva de conclusão da BR-101, localizada a 3 km de distância da área, e o estabelecimento de gabaritos mais altos nas edificações próximas à futura área portuária acarretaram grande interesse do setor imobiliário em torno destas áreas.

Na década de 60, os interesses imobiliários na área continental foram gradativamente reduzidos. Nas adjacências do Estreito, esse processo tornou-se mais evidente. Na década anterior, situavam-se, nesta área, 41% do total de loteamentos aprovados no município, reduzindo-se para 23,6% do total, no período entre 1960 e 1969.<sup>498</sup> Apesar disso, a área continental manteve, no período, um expressivo interesse de investimentos, localizando-se 39% dos loteamentos aprovados na cidade.<sup>499</sup>

A redução dos interesses de investimentos imobiliários no continente acompanhou o progressivo interesse de investimentos estatais e imobiliários na Ilha. Além disso, no final da década de 60, ainda que mantido o interesse pela implantação do porto, os planos governamentais elaborados não propunham a implantação das instalações do porto na área do Estreito. Previam-se instalações do *Porto de Anhatomirim*, situado a 30 km ao norte de Florianópolis. Entretanto, deve-se ressaltar que o setor imobiliário no Continente ainda mostrava-se, na década de 60, bastante dinâmico.

O interesse especulativo na área continental explica-se, em parte, porque, os setores mais abastados da população mantiveram, até o final da década de 60, propriedades próximas à Praia do Balneário, no Estreito. Existiam interesses dos setores imobiliários pela formação de loteamentos residenciais de alta renda na orla sul do Continente, nas praias de Itaguaçu, Coqueiros e Bom Abrigo. Este fato apoiava-se, principalmente, na perspectiva de implantação de uma nova ponte entre a Ilha e o Continente, gestada nos setores governamentais nas décadas de 60 e 70. Todavia, não ocorrera na área continental o processo de concentração e expansão das áreas residenciais dos grupos sociais abastados evidenciado na Ilha durante as décadas de 60 e 70. Nesta região, as áreas residenciais impulsionavam-se nos sentidos norte, nordeste e leste da área central. As áreas residenciais de mais alta renda na parte continental da cidade, constituíam-se em bairros esparsos, isolados.

---

<sup>497</sup> “Durante muitos anos houve empenho dos diversos governos estaduais no sentido de se obter empréstimos externos para a implantação do porto. Na década de 50, em função do Plano Diretor, reivindicava-se o porto situado no Estreito e, no final da década de 60, proposto pelo Plano de Desenvolvimento Integrado de Florianópolis, pleiteava-se o Porto de Anhatomirim”. Idem, *ibidem*, p. 81.

<sup>498</sup> Este trabalho enfoca as transformações urbanas sofridas pela cidade de Florianópolis sob a influência da ponte Hercílio Luz. Compreende o corte cronológico entre 1890 e 1960, cujas razões são explicitadas na introdução. Todavia é importante avançarmos ou retrocedermos no tempo, *extrapolando* o corte cronológico proposto neste trabalho, para melhor analisar as motivações à construção da ponte Hercílio Luz e as implicações das transformações engendradas pela ponte no centro da cidade de Florianópolis.

<sup>499</sup> SUGAI, Maria Inês. Op. cit... p. 81.

A organização territorial que estabeleceu-se em Florianópolis, na década de 60, indicou que o crescimento das áreas residenciais de alta renda caracterizou os bairros centrais da parte insular da cidade. No interior do continente, ao contrário, disseminavam-se os bairros habitados pela população de mais baixa renda: Monte Cristo, Coloninha e Capoeiras.<sup>500</sup>

A maior parte da população migrante que se dirigia à Capital em busca de trabalho instalava-se na área continental de Florianópolis e nos municípios vizinhos.<sup>501</sup> A Ilha, em especial a área residencial norte, foi extremamente privilegiada durante as décadas de 50 e de 60. Isto ocorreu não apenas em função das proposições contidas no Plano Diretor, mas pela execução de investimentos urbanos previstos ou não neste Plano.<sup>502</sup> Garantiu-se, assim, acessibilidade à área norte, não apenas com a definição do novo sistema viário,<sup>503</sup> infra-estrutura e áreas verdes, mas com a restrição ao estabelecimento de atividades indesejáveis, através da legislação urbana. Desta forma, de acordo com o *Código Municipal de Florianópolis*, aprovado pela *Lei 246 de 15 de novembro de 1955*:<sup>504</sup> “é absolutamente proibido “Art. 683º - IV - amarrar animais em postes, árvores, grades ou portas”. Estabelece, igualmente, que “Art. 692º - o funcionamento de açougues, padarias, confeitarias, leiterias, cafés, bares e restaurantes, hotéis, pensões e outros estabelecimentos congêneres, será sempre precedido de exame no local, e de aprovação da autoridade sanitária competente”. Além disso, de acordo com o artigo 727, esclarece que a “venda de frutas de legumes pelos ambulantes, deverá ser feita em veículos apropriados”. Quanto às atividades industriais, o código municipal de Florianópolis estabelece, de acordo com o artigo 757, que é “proibido despejar nas vias públicas e logradouros, como em qualquer terreno, os resíduos de fabricação”.<sup>505</sup>

Após a segunda metade do século XIX até o início do século XX, Palhoça, São José e Tijucas apresentaram grande *representatividade* regional e estadual. Entretanto, eram pequenas cidades que, com a construção da ponte Hercílio Luz, integraram um todo. Assim, a partir de 1926, a melhoria do sistema de interligação entre a Ilha e o Continente permitiu intensificar as relações comerciais entre Florianópolis e as cidades circunvizinhas.

---

<sup>500</sup> Idem, *ibidem*, p. 84.

<sup>501</sup> Especialmente em função do alto custo dos loteamentos e terrenos na Ilha. As encostas dos morros desta região tornaram-se, igualmente, locais de moradia da população migrante.

<sup>502</sup> Ver p. 133-138.

<sup>503</sup> Com a implementação da Avenida Beira-Mar Norte, que estabeleceu nova conexão da área norte da península central com o centro da cidade e, conseqüentemente, com a ponte Hercílio Luz.

<sup>504</sup> Lei n. 246, 15 nov. 1955. *Diário Oficial. Estado de Santa Catarina*. Ano III, n. 5.495, Florianópolis, 21 nov. 1955.

<sup>505</sup> CUNHA, Osmar. (Pref. Munic.). *Código Municipal de Florianópolis*, 21 nov. 1955.

Desta forma, intensificou-se “*todo um sistema de trocas: comercial, financeiro e cultural*”.<sup>506</sup> Segundo Victor Antônio Peluso Júnior:

*Os municípios vizinhos de Florianópolis - São José, Palhoça e Biguaçu - sofreram grandemente as perturbações que [nas décadas de 40 e 50] atingiram Santa Catarina [...]. Suas sedes diminuíram de população. O crescimento de São José foi à taxa média geométrica de 0,46; o de Palhoça à de 1,50% e o de Biguaçu 3,50%. As áreas rurais, porém, tiveram as taxas de 9,55 (São José), 0,98% (Palhoça), e 0,37 (Biguaçu). Estes valores quantificam o deslocamento da população pobre de Florianópolis para o espaço entre a capital e São José. Os anos cinquenta foram de recuperação, e as cidades cresceram moderadamente - São José à taxa média geométrica de 2,79%; Palhoça à de 3,39 e Biguaçu à de 2,15%.*<sup>507</sup>

A cidade de Florianópolis permaneceu, até 1926, isolada na Ilha de Santa Catarina e apresentou evidente processo de estagnação econômica. Com a construção da ponte Hercílio Luz, a cidade articula-se mais facilmente com o Estado, apesar das precárias conexões viárias iniciais. Responsável por alterações diretas no espaço urbano insular e continental da cidade de Florianópolis, a ponte permitiu um desenvolvimento lento, mas progressivo da economia da Capital que articulou-se com mais intensidade às cidades vizinhas. Além disso, a ponte Hercílio Luz permitiu à Florianópolis a manutenção da condição de Capital do Estado, fato que se consolidou definitivamente na década de 70 com a construção da ponte Colombo Salles. À ponte, “*a velha cidade deve seu progresso, e o penhor de seu futuro é ainda a gigantesca obra que embeleza e engrandece*”.<sup>508</sup>

<sup>506</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 127.

<sup>507</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e... op. cit., p. 320. O processo de conurbação entre a capital catarinense e as cidades vizinhas evidenciou-se claramente a partir das décadas de 60 e 70, com a construção da ponte Colombo Machado Salles e o adensamento populacional na área continental resultante da atração exercida por Florianópolis por constituir-se o centro administrativo do Estado. Idem, ibidem, p. 321.

<sup>508</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e... op. cit., p. 15.

## Apêndice – Ergue-se a Ponte Independência

### *Empréstimos e Dívidas*

No primeiro capítulo discutiu-se, dentre outros aspectos, as dificuldades de comunicação entre as partes insular e continental da cidade de Florianópolis, precedentes à inauguração da ponte Hercílio Luz (1926).

A falta de uma ligação terrestre que agilizasse as comunicações entre as partes insular e continental da cidade de Florianópolis somava-se, como vimos, à iminência da perda da condição de Capital do Estado, o que promoveu iniciativas governamentais para transferir a Capital para o interior.<sup>508</sup> Desta forma, na segunda metade do século XVIII, o governador Manoel Escudero pretendeu mudar para o Continente a sede da Capitania da Ilha de Santa Catarina. Outra tentativa ocorreu na segunda década do século XX, época em que o governo de Hercílio Pedro da Luz elaborou o projeto da nova Capital nas margens do rio Canoas, no planalto de Lages.<sup>509</sup> De acordo com Virgílio Várzea:

*“...” Florianópolis está fatalmente condenada a ficar para trás [...] pois é sabido que só prosperam amplamente as capitais que ocupam o centro de suas regiões. Em futuros próximos, a capital terá forçosamente que ser deslocada para qualquer posto do continente, talvez para o município de São Francisco, talvez para Lages. A mudança para este último local foi, por vezes, debatida nas assembleias provinciais do velho e novo regime, e na imprensa. Mas a excelente idéia não logrou até hoje mais que ficar em projetos de lei que não tem sido cumpridos, devido em parte ao atraso de muitos e, por outro lado, à má orientação administrativa e a mesquinhas rivalidades. [...] essa idéia da mudança da capital é coisa antiquíssima e que salta aos olhos de todos como uma necessidade.*

*E tanto assim é, que já em 1748, há mais de século e meio, um de seus governadores, Manoel Escudero Ferreira de Souza [...] examinando as causas porque o Desterro (então vila) não prosperava, quando outros pontos do continente se desenvolviam de modo considerável, posto que de fundação posterior, como a Laguna e outros – concebeu, com admirável previsão do futuro, o plano de mudar a capital para terra firme, plano que propôs imediatamente ao governo português, mas que teve o desgosto de ver rejeitado, a pretexto, segundo se alegava, de que a vila já possuía casa do governador, igrejas e armazéns reais “...”.*

*E assim, por más informações, indiferença ou ignorância do governo da metrópole, a capital de Santa Catarina deixou se ser transferida [...] para um ponto qualquer do continente.<sup>510</sup>*

No limiar do século XX, os catarinenses sentiam-se afastados da Capital. Florianópolis era uma Ilha, em todos os sentidos. Os transtornos na passagem do canal entre a Ilha e o Continente eram insustentáveis, pois os negócios aumentavam e cidades como Joinville e Blumenau cresciam consideravelmente. Além disso, a transferência da

<sup>508</sup> Ver capítulo 1 – *Sanear e Modernizar*.

<sup>509</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. A Mudança da Capital do Estado. **Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia – DEGC**, Florianópolis, Ano 1, n. 1, jan. 1947, p. 81.

<sup>510</sup> VÁRZEA, Virgílio. Op. cit., p. 27.

Capital para o interior do Estado implicaria gastos excessivos. O artigo do jornal Diário Catarinense, de 1998, constata que:

*“...” Foi devido às articulações que havia para mudar a capital [...] que o governador Hercílio Pedro da Luz encomendou um estudo técnico sobre os motivos que dificultavam a manutenção da capital na Ilha. Foram identificados vários problemas, como a baixa possibilidade de desenvolvimento da cidade em virtude da dependência econômica e de abastecimento, e principalmente a falta de uma ligação da Ilha com o restante do Estado.<sup>511</sup>*

A preocupação do governador Hercílio Luz com a construção de uma ponte, ligando as partes insular e continental da cidade de Florianópolis, é notória ao afirmar em 1917 que:

*No Governo do Estado, mandarei construir uma grande ponte, daquele morro ao Cemitério, para acabar de uma vez com esse suplício, e, vocês que são moços e terão a oportunidade de muitas vezes por ela passarem, lembrar-se-ão de quem a mandou construir. Sômente mais tarde, com o decorrer dos dias, tivemos a confirmação daquela grande verdade.<sup>512</sup>*

A construção da ponte constituiu sempre preocupação dos governantes catarinenses. Entretanto, apenas Hercílio Luz empenhou-se, efetivamente, em construí-la.

Na concretização dessa obra, o governo do Estado não poderia dispor dos recursos da arrecadação, pois o orçamento de Santa Catarina, no ano de 1920 e 1922, época da contratação dos financiamentos, era de 5.354:017\$000 réis e 7.274:326\$200 réis, respectivamente.<sup>513</sup> Estes valores representavam praticamente a metade da dívida assumida, pois o custo da obra, somados os empréstimos internos e externos, chegou ao montante de 14.478:107\$479 réis.<sup>514</sup>

Conforme os valores acima citados, constata-se que a receita financeira do Estado era insuficiente para cobrir as despesas referentes à construção da ponte. Desta forma, o governador Hercílio Luz empenhou-se na contração de empréstimos. O primeiro foi aprovado através da lei n. 1240, de 16 de agosto de 1919:

*Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a contrair um empréstimo interno ou externo até 20 mil contos para ser aplicado;*

*a) na ligação mais conveniente da Capital ao Continente por meio de ponte ou ferry boats;*

<sup>511</sup> Florianópolis quase perde título. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 13 maio 1998, p. 6.

<sup>512</sup> SILVA, Mário Cândido da. 13 – 5 – 1926 – 13 – 5 – 1951. PONTE HERCÍLIO LUZ. **Santa Catarina Filatélica**, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 7-9, maio 1951, p. 7 e 8.

<sup>513</sup> KONDER, Adolfo. Presidente do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada á Assembléa Legislativa**. Florianópolis, 29 jul. 1928... op. cit., p. 8.

<sup>514</sup> SEARA, Arno. **A Fabulosa Ponte ‘HERCÍLIO LUZ’ 1926-1976**. Câmara Municipal de Florianópolis, 13 maio 1976. O Parecer sobre a reforma de contrato da Ponte Hercílio Luz, publicado em novembro de 1930, estipula o valor de 14.305:000\$000 réis. LESSA, Henrique. **Parecer sobre a reforma de contracto da Ponte Hercílio Luz**. Encaminhado ao Sr. Ptolomeu de Assis Brasil, Interventor Federal. Florianópolis, 30 nov. 1930. 6 fl., mineografado e datilografado. Ver Anexo n. 17 – *Despesas Referentes à Construção da Ponte Hercílio Luz*, p. 182.

- b) na construção de tramways elétricos na Capital na ligação desta com os respectivos distritos;
- c) na construção de uma estrada de penetração para o planalto serrano, bem como de ramais ligando às Colônias e aos Municípios vizinhos;
- d) no saneamento da ilha e dos municípios do litoral "...".

Art.º 4 – Revogam-se as disposições em contrário.<sup>515</sup>

A Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado, em 22 de julho de 1922, registra a aplicação dos recursos estipulados pela lei acima referida:

*Usando da autorização contida na Lei n. 1240, de 16 de Agosto de 1919, o Estado contraiu com a Equitable Trust Company of New York, por intermedio da firma Imbrie & Co., da mesma praça, um empréstimo de cinco milhões de dollars (\$5.000.000) [...] sendo as escripturas definitivas assignadas, respectivamente, em 3 de Novembro de 1919, com Imbrie & Co. e, em 27 de Fevereiro de 1920, a da formação do trust, com a Equitable Trust Company of New York.*

*O montante do emprestimo está tendo, rigorosamente, a applicação que lhe determinou a Lei n. 1240, de 16 de Agosto do anno proximo passado.*

*Assim, para a construcção da linha de tramways electricos no Continente (artigo 1.º; letra b da lei citada) foi reservada, em creditos irrevogaveis, a somma de dois milhões e quinhentos mil dollars (\$2.500.000) "...".*

*Outra parte está sendo applicada no serviço de saneamento da ilha e dos municipios do litoral (artigo 1.º letra d), tendo o Governo contractado com a Missão Rockefeller a organização e dirrecção dos trabalhos de combate ao impaludismo e á ankylostomiase.*

*Além desses serviços prophylacticos, foram ainda atacados, por conta do emprestimo, outras obras indispensaveis ao saneamento da nossa Capital, como a canalização do Corrego da Bulha e a construcção da Avenida do Saneamento, obras essas que determinaram a desapropriação de quarteirões inteiros formados de edificios que attestavam contra as mais elementares exigências de hygiene.*

*Ainda com os recursos dessa operação de credito estão sendo feitas os trabalhos de captação das aguas do rio Tavares e de assentamento da respectiva rêde aductora, de modo que seja assegurada, com abundancia, a agua necessaria ao consumo da população da nossa Capital.*

*Apesar dos encargos decorrentes de todas essas obras [...] ainda ficou em poder dos nossos banqueiros em New York a importancia de mais um milhão de dollars, que, com os saldos existentes no Thesouro e nos bancos, se destina á construcção da ponte que ligará o ilha de Santa Catharina á terra firme.<sup>516</sup>*

As citações acima exprimem duas preocupações principais: a primeira refere-se à integração da cidade de Florianópolis com o Continente frontal<sup>517</sup> e à integração do Estado de Santa Catarina através da construção de estradas de ferro. A segunda refere-se ao saneamento “da ilha e dos municípios do litoral”. Estas preocupações caracterizaram o governo de Hercílio Luz que, como vimos, *dirigiu* o Estado de Santa Catarina em três oportunidades (1894-1898; 1918-1922; 1922-1924). Desta forma, salienta-se que no segundo período de sua administração é inaugurada a Avenida Hercílio Luz (1919-1922) que contribuiu para o saneamento de bairros *sujos e decadentes*. Além disso, a

<sup>515</sup> Lei n. 1240, de 16 de ago. 1919. Autorizando a contrair um empréstimo interno ou externo até 20 mil contos. In: SEARA, Arno. *A Fabulosa Ponte 'HERCÍLIO LUZ' 1926-1976*. Câmara Municipal de Florianópolis, 13 maio 1976.

<sup>516</sup> LUZ, Hercílio Pedro da. Vice-Governador, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 22 jul. 1920... op. cit., p. 62-66.

<sup>517</sup> Haja vista, dentre outros motivos, a ameaça da perda da condição de Capital do Estado.

preocupação com o saneamento da cidade de Florianópolis é premente na imprensa da época, principalmente nas décadas de 10 e 20 do século passado. Desta forma, inúmeros artigos de jornais e revistas<sup>518</sup> registram a necessidade e o desejo de modernização e saneamento da capital catarinense. A integração de Florianópolis com o Continente frontal constituiu preocupação premente no terceiro período da administração de Hercílio Luz, no qual foi inaugurada a ponte. Esta preocupação é salientada, novamente, no registro que segue:

*O Governo do Estado [...] contractou com Reo Bennett com a empresa que o mesmo organizar, a construção de uma estrada de ferro com bitola de 1.<sup>m</sup>, 44, que, partindo do porto da ilha de Santa Catarina, vá, ponte projectada, até o Estreito, dahi até S. Pedro de Alcantara, em direcção ao valle do rio das Perdidas, descendo este rio e passando por Angelina até alcançar o Valle do rio Garcia, subindo este até a barra do rio Bonito, seguindo depois pelo rio Taquaras e passando pelo valle do rio dos Francezes, Quebradentes e Itajahy do Sul, donde partirá, pelo traçado mais conveniente, até o Pepery-guassú, com um ramal pela Bella Alliança, na confluencia dos rios Itajahy do Sul e Itajahy-assú.*

*O governo estipulou no referido contracto, que foi assignado a 28 de Maio proximo passado, o prazo de tres mezes para apresentação dos estudos de reconhecimento dos primeiros 200 kilometros "...".*

*Dentro de nove mezes, a contar da data da assignatura do contracto, o contractante apresentará os estudos definitivos do primeiro trecho de 100 km. e, uma vez os mesmos approvados, começará os serviços no prazo de 90 dias.<sup>519</sup>*

O mesmo aspecto é salientado na citação abaixo:

*O Estado possui em trafego as seguintes estradas de ferro, cuja extensão kilometrica, em 1922, eleva-se a 1.074,115.*

*A linha São-Paulo-Rio Grande: - Ramal do Porto de São Francisco-Porto União a Marcelino Ramos;*

*A linha de D. Thereza Christina: - De Laguna a Imbituba e d'ahi passando pela cidade de Tubarão e servindo aos centros carboníferos do Estado.*

*Ramal de Blumenau a Hansa: - Estão em construção trecho de Itajahi a Blumenau e de Hansa a Trombudo.*

*Em projecto: - Está em projecto de construção o prolongamento da Estrada de F.de D. Thereza Christina até o Estreito, defronte a Florianópolis, passando pelo porto de Massiambú.*

*Em projecto de construção está também o prolongamento da E.de F. S. Paulo-Rio Grande, de Jaraguá até o Estreito, passando em Blumenau e Itajahy.<sup>520</sup>*

Analisando os registros apontados acima, pode-se afirmar que a existência de projetos para a construção de estradas de ferro no Estado de Santa Catarina, especialmente na região Sul e no Vale do Itajaí, atesta a preocupação das autoridades governamentais com a integração de regiões economicamente expressivas. Todavia, apesar da autorização legal concedida ao governo do Estado para a construção de uma “*estrada de ferro que,*

<sup>518</sup> Alguns apontados e analisados nesta pesquisa.

<sup>519</sup> LUZ, Hercílio Pedro da. Vice-Governador, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado.** Florianópolis, 22 jul. 1920... op. cit., p. 43 e 44.

<sup>520</sup> **Guia do Estado de Santa Catharina.** Rio de Janeiro, 5 de Set. de 1927... op. cit., p. 90.

*partindo do porto da ilha de Santa Catarina, vá, pela ponte projectada, até o Estreito [...], esta não foi concretizada, pois a linha férrea construída sobre o estrado da ponte Hercílio Luz nunca foi utilizada. Além disso, a partir da década de 30, os governos federal e estadual incentivam especialmente o transporte rodoviário, pois este mostra-se mais rápido e eficiente do que o transporte efetuado sob trilhos.*<sup>521</sup>

O primeiro empréstimo para a execução da ponte Hercílio Luz foi firmado no dia 3 de novembro de 1919, na cidade do Rio de Janeiro com os banqueiros Imbrie & Co. de Nova York. Entretanto, Arno Seara expôs, da seguinte maneira, a história do malogrado empréstimo:

*Consumado o empréstimo, o Govêrno do Estado, começou a emitir cambiais contra os banqueiros Imbrie & Co; cambiais essas que eram vendidas pelo Tesouro a diversos, que os revendiam a terceiros.*

*Nessas circunstâncias foram vendidas um total de US\$ 1.541.060, 72, que traduzida em nossa moeda, rendeu NCr\$ 6.000,00 – seis mil cruzeiros novos, aproximadamente.*

*Ressalte-se que a 23 de setembro de 1920, o Govêrno do Estado sacou contra os seus banqueiros, Imbrie & Co., a importância de US\$ 1.000,000, emitindo a respectiva cambial a favor da banca italiana di Sconto, Rio de Janeiro, importância essa que se destinava a compra da estrutura metálica da ‘Ponte Hercílio Luz’. Os banqueiros Imbrie & Co. solicitaram moratória de 30 dias para atenderem à cobertura cambial. O prazo lhes foi deferido e, uma vez esgotado, foi requerido pelo Estado a falência dos banqueiros.*

*Face a essa circunstância, o Estado de Santa Catarina, ficava devendo US\$ 5.000.000 (cinco milhões de dólares) representado pelos seus títulos em circulação nos Estados Unidos, tendo recebido apenas a quantia de US\$ 1.541.060, 72.*

*Como um dos maiores credores de Imbrie & Co. o Govêrno do Estado fêz-se representar, no processo de falência, pelo juriconsulto americano John Basset Moore. Mas a sentença do Tribunal Americano condenava o Estado no resgate dos seus títulos ou na sua substituição.*<sup>522</sup>

A falência dos banqueiros Imbrie & Co. não impediu a contração de um novo empréstimo pelo Governo do Estado, autorizada pela Lei n. 1351, de 10 de setembro de 1921. Conforme esta lei:

*Art. 1.º - Fica o Poder Executivo autorizado a realizar contractos ou ajustes para a effectivação do emprestimo de que trata a Lei n. 1240, de 16 de Agosto de 1919, até a quantia de cinco milhões e quinhentos mil dollares, ou seu equivalente em outra moeda.*

*Art. 2.º - A effectivação desse emprestimo será realisada nas condições do art. 2.º da Lei 1240, podendo, porém, os juros serem elevados á taxa maxima de oito por cento, continuado em vigor as demais cláusulas da referida Lei.*

*Art. 3.º - Revogam-se as disposições em contrário.*<sup>523</sup>

O novo empréstimo, de US\$ 5.000.000,00, foi firmado com os banqueiros americanos Halsey Stuart & Co. e assinado na cidade de Nova York a 14 de julho de 1922. Nesta ocasião, compareceram, por um lado, como representante do Estado, o Sr.

<sup>521</sup> Sobre os incentivos governamentais concedidos ao transporte rodoviário a partir da década de 30, em detrimento dos transportes náutico e ferroviário. Ver capítulo 1 – *Sanear e Modernizar*, p. 105 e 106, nota n. 382.

<sup>522</sup> SEARA, Arno. *A Fabulosa Ponte ‘HERCILIO LUZ’ 1926-1976*. Câmara Municipal de Florianópolis, 13 maio 1976. Op. cit.

<sup>523</sup> Lei n. 1351, de 10 de setembro 1921. Autorizando o Poder Executivo a realizar contractos ou ajustes para a effectivação do emprestimo de que trata a Lei n. 1240, de 1919. *Collecção de Leis, Decretos e Resoluções de 1921*. Florianópolis, 1921.

Alberto Byington – contratante da construção da ponte Hercílio Luz – e por outro os banqueiros Halsey Stuart & Co.<sup>524</sup> Importante salientar que do valor de US\$ 5.000.000,00 estipulado no Segundo Empréstimo, o Estado recebeu apenas a importância de US\$ 1.919,649,91 ou, convertida à moeda nacional da época, a quantia de NCr\$ 14.237,08.<sup>525</sup> Somando-se o produto do primeiro e segundo empréstimos, obtêm-se os seguintes valores:

1.º Empréstimo – Imbrie & Co.....	NCr\$ 6.026,68
2.º Empréstimo – Halsey, Stuart & Co.....	NCr\$ 14.237,08
Total recebido.....	NCr\$ 20.263,86. <sup>526</sup>

Os recursos acima estipulados foram aplicados na construção da ponte Hercílio Luz e também em outras obras: nos estudos para a construção da *Estrada de Ferro Estreito-Lages*; para a instalação dos *bondes elétricos*, para a construção *das Estradas e Cais do Ferrugem-Saco dos Limões*, obras de ajardinamento da Praça *Getúlio Vargas*, para a captação de água do *Rio Tavares*.<sup>527</sup>

No mês de novembro de 1919, o governador Hercílio Luz, como vimos, contraiu com os banqueiros Imbrie & Co. o primeiro empréstimo de cinco milhões de dólares para a construção da ponte Hercílio Luz. A falência destes impediu a contração deste empréstimo, prorrogando o início dos trabalhos de edificação da ponte. Conforme as palavras de Raul Caldas Filho: “*Isso, provavelmente, deve ter servido para que vozes maldicientes (provavelmente pertencentes a adversários da obra, que também existiam) apregoassem ‘que aquela realização faraônica nunca chegaria ao fim’*”.<sup>528</sup> De acordo com o Sr. Mário Ernesto Kühne, 60 anos, a ponte foi interpretada como “*‘a ponte que ligava o nada a coisa alguma’ e o endividamento do Estado foi ‘astronômico’*”.<sup>529</sup>

Hercílio Luz enfrentou também muitas críticas ao projeto, publicadas em prestigiados órgãos da imprensa de circulação nacional, haja vista os debates sobre a segurança da obra. Hercílio Luz solicitou, portanto, o parecer técnico dos engenheiros Paulo de Frontim e Carlos Auler, que aprovaram o projeto de construção da ponte, elaborado pela imprensa norte-americana Byington & Sundstron.<sup>530</sup>

<sup>524</sup> SEARA, Arno. *A Fabulosa Ponte ‘HERCÍLIO LUZ’ 1926-1976*. Câmara Municipal de Florianópolis, 13 maio 1976. Op. cit.

<sup>525</sup> Idem, ibidem.

<sup>526</sup> Idem, ibidem.

<sup>527</sup> Idem, ibidem. Ver Anexo n. 16, p. 181.

<sup>528</sup> CALDAS FILHO, Raul. E a ponte foi construída... op. cit., p. 5.

<sup>529</sup> KÜHNE, Mário Ernesto. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa*... op. cit.

<sup>530</sup> CALDAS FILHO, Raul. E a ponte foi construída... op. cit., p. 5.

A aprovação do referido projeto e a contração do segundo empréstimo de cinco milhões de dólares com os banqueiros Halsey Stuart & Co. possibilitaram a construção da ponte Hercílio Luz.

Os trabalhos se iniciaram em novembro de 1922, com as sondagens do subsolo do lado da Ilha e do Continente. Nestes locais, construíram-se os apoios do vão central, dentro d'água, e os pilares de ancoragem, em terra.<sup>531</sup> (fig. 45). Estas sondagens, porém, acusaram uma grande diferença comparando-se com as fornecidas pelo Estado, quando este abriu concorrência pública para a efetivação do projeto de construção da ponte. De acordo com Antenor Moraes:

*Ao iniciar-se a cravação das estacas-prancha, maior foi a surpresa, pois no pilar norte do lado do continente, quando as pranchas atingiram a profundidade de 10 metros, que era aproximadamente a cota máxima fornecida pelo Estado, as pranchas, ao empuxo dos martelos, desapareceram em baixo d'água. À vista disso, foram iniciadas sondagens definitivas com sondas de esferas e diamantes. O resultado foi que a rocha viva, em vez de se encontrar a 9 ou 10 metros abaixo do nível médio da maré, se achava a um mínimo de 12 metros e um máximo de 19 metros.*

*O que aparentava ser rocha viva e compacta [rocha não flutuante, que permitiu fincarem-se os apoios do vão central] eram apenas enormes 'boulders' dentro d'água que repousavam sobre uma camada de conchas semi-petrificadas antes de atingir a rocha viva. Este era o sub-solo no lado do continente, no local em que foram construídos os dois pilares de apoio para o vão central. A mesma surpresa ocorreu no lado da Ilha, onde a rocha sólida foi encontrada a um mínimo de 15 metros e um máximo de 17 metros<sup>532</sup>*

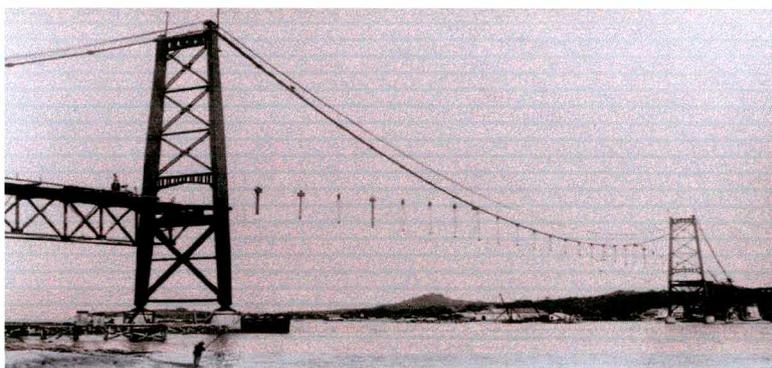


figura 45 – Apoios do vão central. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

No final do mês de novembro, descarregaram-se os primeiros materiais e máquinas para o início da construção da ponte. Em fevereiro, todas as instalações estavam prontas, inclusive o canteiro de trabalho.<sup>533</sup> (fig. 46).

No mês de março de 1923, foi recebido o primeiro carregamento das grandes bombas pulsômetros, estacas-prancha e todo o material necessário para o início das

<sup>531</sup>MORAES, Antenor. Desenvolvimento dos Trabalhos da Construção da Ponte Hercílio Luz. *Santa Catarina Filatélica*, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 23-33, maio 1951, p. 23.

<sup>532</sup> Idem, *ibidem*, p. 26 e 27.

<sup>533</sup> Idem, *ibidem*, p. 24.

fundações. Todas essas máquinas achavam-se, no final do mês de março, distribuídas nos locais apropriados, nas partes insular e continental, prontos para o início dos trabalhos de fundação.<sup>534</sup>



figura 46 – Aparelhagem para os trabalhos no Continente. **Fonte:** Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

Nas fundações da ponte, utilizaram-se 14.250 metros cúbicos de concreto e 29.000 barricas de cimento de 180 kg. Dentro d'água, entretanto, empregou-se cimento especial para resistir à ação corrosiva da água salgada. Todo o trabalho de fundação, inclusive os pilares de ancoragem, pedestais e encostas findou-se a 20 de junho de 1924.<sup>535</sup>

A montagem dos viadutos e das torres do vão central, nos lados continental e insular, iniciou-se no mês de julho de 1924 e findou-se no mês de fevereiro de 1925.<sup>536</sup> (figs. 47 e 48). A estrutura do vão central, entretanto, foi concluída no dia 15 de agosto do mesmo ano.<sup>537</sup>



figura 47 – Montagem do viaduto, no Continente. **Fonte:** Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

---

<sup>534</sup> Idem, *ibidem*, p. 25.

<sup>535</sup> Idem, *ibidem*, p. 28.

<sup>536</sup> Idem, *ibidem*, p. 29.

<sup>537</sup> Idem, *ibidem*, p. 32.

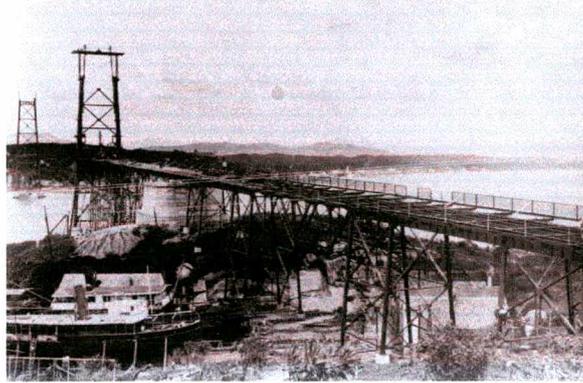


figura 48 – Montagem das torres, na Ilha. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

O soalho da ponte foi concluído no mês de janeiro de 1926 (fig. 49). A inauguração da obra, porém, foi protelada até o dia 13 de maio do mesmo ano, haja vista a não conclusão das ruas de acesso à ponte nas partes insular e continental da cidade.



figura 49 – A ponte pronta para receber o soalho de madeira. Fonte: Banco de Imagens da Fundação Franklin Cascaes – FFC.

A construção da ponte Hercílio Luz envolveu a participação de muitos operários. Cândido Marcos Machado, nascido no dia 07 de outubro de 1903,<sup>538</sup> integrou uma equipe de 36 trabalhadores que carregaram aproximadamente cinco mil toneladas de cimento utilizadas nas fundações da ponte, entre 1923 e 1924. Nesta época, ele saía de sua casa, no atual bairro Monte Verde,<sup>539</sup> às quatro horas da madrugada, iniciando uma caminhada de aproximadamente 12 km até a ponte Hercílio Luz. O trabalho iniciava às sete horas da manhã e findava às cinco horas da tarde, com uma pausa de uma hora para o almoço.<sup>540</sup>

<sup>538</sup> COELHO, Mário César. **Moderna Ponte Velha: Imagem & Memória da Ponte Hercílio Luz**. Florianópolis, 1997. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, p. 86.

<sup>539</sup> Parte anteriormente integrante do bairro Saco Grande, a denominação *Monte Verde* foi oficializada em 1999, com a criação do bairro pela Lei n. 5504, de 21 de julho de 1999. LEI n.º 5504, de 21 jul. 1999. **Dispõe sobre a criação dos bairros no Distrito Sede do Município de Florianópolis e dá Outras Providências**. Florianópolis, 1999.

<sup>540</sup> MACHADO, Cândido Marcos. MEMÓRIA: ‘Serviço bonito, bem feito não pode acabar assim’. **AN Capital**, Florianópolis, 13 maio 1996, p. 4.

O senhor Cândido Marcos Machado relatou alguns dos perigos enfrentados no dia-a-dia da construção da ponte. Numa reportagem do jornal O Estado, de 1986, ele relatou, da seguinte maneira, a morte de um companheiro de trabalho:

*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 [...] para ver o companheiro. Mas ao chegar ao outro lado, o corpo já havia sido removido.<sup>541</sup>*

Corroborando com as idéias anteriormente apontadas, o engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha, 43 anos, afirma que:

*Sobre os acidentes ocorridos na ponte, [...] as mortes que aconteciam não eram divulgadas, mas sim abafadas [...]. O único relato concreto que eu tenho de acidente na ponte foi do seu Cândido Marcos Machado, que falou que caiu uma barreira sobre um operário. Aquela parte fina da picareta atravessou o peito do operário. A barreira caiu por cima dele e a picareta ficou por baixo. Esse foi o único relato que eu tive oficialmente.<sup>542</sup>*

A construção da ponte Hercílio Luz exigiu o trabalho de aproximadamente mil operários.<sup>543</sup> Segundo o Sr. Manoel Alves Ribeiro, conhecido como seu *Mimo*, operário falecido em 1994: “A maioria dos operários que trabalhavam [...] era[m] de Blumenau, Brusque e Florianópolis”.<sup>544</sup> Entretanto, trabalhadores de outros Estados e de países vizinhos, como Uruguai e Argentina, contribuíram, igualmente, para a construção da ponte.<sup>545</sup> Importante ressaltar que muitos trabalhadores das cidades de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu foram atraídos pela oferta de trabalho, com salários oferecidos pelos engenheiros norte americanos, superiores aos habitualmente recebidos.<sup>546</sup>

O Sr. Nicolau Tolentino Martins trabalhou, igualmente, na construção da ponte Hercílio Luz. Ele nasceu no dia 10 de setembro de 1900, natural de Paulo Lopes, e veio morar na capital catarinense aos sete anos de idade.<sup>547</sup> O Sr. Nicolau foi pescador e trabalhou na construção da ponte atraído pelo anúncio do trabalho assalariado.<sup>548</sup> Ele saía da Costeira do Pirajubaé, às cinco horas da manhã para iniciar o serviço às sete horas. O horário de trabalho era das sete às onze, no período matutino, e das doze às dezessete horas, no período vespertino.<sup>549</sup> Ele lembra que trabalhava na picareta, de pés descalços,

<sup>541</sup> O Estado, Florianópolis, 18 maio 1986.

<sup>542</sup> CAMINHA, Paulo Ricardo. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>543</sup> COELHO, Mário César. Op. cit., p. 87.

<sup>544</sup> RIBEIRO, Manoel Alves. *Entrevista*. In: PONTE HERCÍLIO LUZ Patrimônio da Humanidade. Zeca Pires. Florianópolis: Penna Filho Produções Cinematográficas e Mundo Imaginário Produções: Video Lar, 1996. 35 min.: dublado, colorido, VHS.

<sup>545</sup> COELHO, Mário César. Op. cit., p. 87.

<sup>546</sup> ACIDENTES: Salário faz operários esquecerem os riscos. *AN Capital*, 13 maio 1996, p. 5.

<sup>547</sup> Atualmente, nenhum dos operários que trabalharam na construção da ponte estão vivos.

<sup>548</sup> COELHO, Mário César. Op. cit., p. 87.

<sup>549</sup> Idem, *ibidem*, p. 87.

nove horas por dia, para ganhar três mil réis diários. Segundo o Sr. Nicolau: “É o maior crime deixar a ponte cair, ela deu vida à capital e ao Estado”.<sup>550</sup> Compartilhando a mesma opinião, o Sr. Cândido Marcos Machado afirma: “Dizem que hoje ela está em perigo, mas para mim não tá”, acreditando na solidez do que considera “a maior obra de Florianópolis”.<sup>551</sup> (fig. 50).



figura 50 – Cândido Marcos Machado e Nicolau Martins, dois dos operários que trabalharam na construção da ponte. Foto de 1997. Fonte: Construtores são homenageados. *Diário Catarinense*, Florianópolis, 14 maio 1997.

A ponte Hercílio Luz foi inaugurada, como vimos, no dia 13 de maio de 1926.<sup>552</sup> O artigo do jornal *O Estado* abordou sua inauguração da seguinte maneira:

*Inaugurou-se, hoje, às 13 horas, conforme estava anunciado oficialmente, a ponte Hercílio Luz que liga esta Capital ao continente. Apesar do péssimo tempo reinante e da chuva torrencial, que àquella hora cahia impertinente, o acto revestiu-se de solenidades comparecendo o sr. Dr. Bulcão Vianna, governador do Estado em exercício [...] todas as autoridades civis e militares, representantes das diversas associações e imprensa. O sr. dr. Ulysses Costa secretário do interior e justiça e interino da Fazenda fez o discurso official de inauguração “...”. Em seguida o rev. Jaime Camara procedeu ao benzimento da ponte. Logo após o sr. dr. Governador do Estado cortou as duas faixas verde e amarella, que interruptavam a passagem e percorreu a pé toda a extensão da ponte, sendo a mesma entregue ao público.*<sup>553</sup>

O artigo do jornal *Diário Catarinense*, de 13 de maio de 1996, afirma que:

*“...” Rosa Pereira Evangelista, 84 anos e Lídia Bonetti, 82, relembram com saudade do dia em que a ponte foi inaugurada. ‘Chovia muito, mas mesmo assim a nossa escola, o Colégio São José, fez com que todos os alunos fossem à cerimônia de inauguração’, conta Rosa.*

<sup>550</sup> Construtores são homenageados. *Diário Catarinense*, Florianópolis, 14 maio 1997, p. 5.

<sup>551</sup> Idem, ibidem, p. 5.

<sup>552</sup> “A inauguração da ponte havia sido prevista para o dia 7 de setembro de 1925, data comemorativa da independência do Brasil, e não foi possível, devido, principalmente, aos imprevistos do malogrado primeiro empréstimo. A data de 13 de maio, comemoração nacional da abolição da escravidão em 1888, imprimiu à ponte Hercílio Luz, os temas polêmicos da independência e da liberdade”. COELHO, Mário César. Op. cit., p. 93.

<sup>553</sup> A inauguração oficial da Ponte Hercílio Luz. *O Estado*, Florianópolis, 13 maio 1926, p. 1.

*Antes da inauguração, informa Rosa, algumas pessoas conseguiram andar sobre a ponte. Lídia sorri e confessa que foi uma delas: 'Meus pais moravam perto das obras, e um dia, de tanto pedir a um dos engenheiros, ele me deixou passar'.<sup>554</sup>*

Hercílio Pedro da Luz, governador do Estado de Santa Catarina, foi um importante incentivador da construção da ponte. Entretanto, desde 1920, seu estado de saúde agravou-se progressivamente, haja vista indicações de que possuía alguma infecção interna. Em 1924, Hercílio Luz viaja à Europa em busca de tratamento mais eficiente. Constatou-se, assim, a existência de câncer estomacal. No mesmo ano, com o agravamento do seu estado de saúde, ele retorna ao Estado, falecendo no dia 20 de outubro.<sup>555</sup> Em decorrência do ocorrido, o governador não fez-se presente no ato da inauguração oficial da ponte Hercílio Luz, em 13 de maio de 1926. Entretanto, tal fato não impediu que o governador a inaugurasse simbolicamente em 1924, quando do seu retorno da Europa. Djanira Maria Martins de Andrade expõe da seguinte maneira, a inauguração simbólica da ponte:

*Hercílio Luz [retorna da Europa em 1924] e sua chegada está prevista para o mês de outubro. Na capital é organizada uma comissão para a recepção da chegada do governador e comitiva. Toda a população florianopolitana presenciava emocionada a construção de uma passarela junto ao Trapiche de Florianópolis, tendo aquela o formato de uma ponte pênsil. Esta passarela media aproximadamente 18 metros, portanto, representava a obra em construção. Esta miniatura da Ponte destinava-se a oferecer a Hercílio Luz a oportunidade de sentir o prazer simbólico de passar [pela] ponte ainda em vida. Hercílio Pedro da Luz chegou a Florianópolis na tarde de 8 de outubro de 1924. Ao aproximar-se do tradicional Trapiche Municipal, junto à Praça XV de Novembro contempla todo o povo que está a sua espera. Este gesto fez desaparecer a tensão existente e as aclamações foram ouvidas como em épocas anteriores. Hercílio Luz se comoveu e continuou em direção à ponte em miniatura. Atravessou toda a obra, na sua extensão de 18 metros [...]. A multidão o aclamou constantemente [...]. O espetáculo tornou-se inesquecível para todos que o presenciaram. Foi a despedida [...] feita ao homem [...] pelo povo que tanto o amava.<sup>556</sup>*

As idéias acima apontadas são enfatizadas pelo engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha, 43 anos, que expõe as seguintes palavras:

*"..." quinze dias antes da morte de Hercílio Luz, que ocorreria a 20 de outubro de 1924, Hercílio Luz desembarcou na Rita Maria entre grandes festas. Vinha da França, onde consultara inutilmente os maiores nomes da medicina da época. Toda a multidão presente estava ciente de que ele não viveria o bastante para ver pronta sua obra máxima, a ponte, cuja silhueta já pressentia na paisagem do canal. Ao desembarcar, foi efuzivamente abraçado pelo Governador em Exercício, [Antônio Vicente] Bulcão Vianna, que o conduziu à carruagem oficial enquanto percorriam a Conselheiro Mafra entre aplausos dos moradores presentes. Bulcão falou-lhe respeitoso: 'Governador, tomamos a liberdade de mandar construir uma réplica da ponte que levará o seu nome,<sup>557</sup> e ela está logo ali na entrada da praça. O senhor vai inaugurá-la agora'. Hercílio Luz não*

<sup>554</sup> Amigas recordam o dia em que a ponte foi inaugurada. *Diário Catarinense*, Florianópolis, 13 maio 1996. Ponte Hercílio Luz: 70 Anos de História, p. 5.

<sup>555</sup> ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 96.

<sup>556</sup> Idem, ibidem, p. 97 e 98.

<sup>557</sup> A denominação original da ponte foi Independência, em alusão ao dia 7 de setembro de 1925, data comemorativa da independência do Brasil, em que a ponte seria originalmente inaugurada.

*esconde o espanto ante de tão inusitada homenagem e retruca: 'Meu nome, não! Para mim, ela será sempre ponte Independência.'*<sup>558</sup>

Após o falecimento do governador Hercílio Luz, seus correligionários homenagearam-no concedendo, portanto, à ponte o seu nome. O projeto foi apresentado pelo Deputado José Acácio Soares Moreira aos congressistas. Este projeto assegurou que:

*ARTIGO ÚNICO – A ponte metálica ora em construção – ligando esta Capital ao Estreito – terá a denominação de 'Hercílio Luz'; revogadas as disposições em contrário.*

*S.S do Cong. Rep., 13 de Outubro de 1924.*<sup>559</sup>

A edição do jornal O Estado, de 14 de outubro de 1924, expõe, nas seguintes palavras, a repercussão do projeto que alterou a denominação da ponte:

*O sr. deputado Accacio Moreira submetteu, hontem, á apreciação do Congresso Estadual, um projecto, mandando dar o nome de Hercilio Luz à ponte em construcção entre esta Ilha e o continente.*

*Este projecto teve a adhesão prompta de todos os congressistas "...".*

*Seja qual for o aspecto porque se encare o problema da ligação da Ilha ao continente, o que não se pode negar é que a construcção da monumental ponte mettalica representa um arrojado empreendimento, ha muito desejado pela população de ambas as margens do estreito, e que só no sr. dr. Hercilio Luz veio encontrar o seu ousado realizador!*

*"..." o sr. dr. Hercilio Luz, no seu leito de enfêrmo, tem, entretanto, uma jubilosa oportunidade para verificar o reconhecimento, dos seus conterraneos pelas grandes obras de sua administração.*<sup>560</sup>

Após a inauguração da ponte Hercílio Luz, iniciaram-se os trabalhos de inspeção. Objetivava-se, desta maneira, fornecer uma orientação clara e precisa para as autoridades dirigentes do Estado e para a opinião pública sobre as condições de segurança da ponte. Para a realização dos trabalhos de inspeção foram indicados os engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello. Nestes trabalhos, enfrentou-se dificuldades desde o início, haja vista não haverem documentos e plantas suficientes para efetua-los. Desta forma, fez-se necessário aos engenheiros encarregados da referida inspeção recorrerem aos arquivos dos engenheiros responsáveis pela construção da ponte, que forneceram as informações e plantas necessárias.<sup>561</sup>

Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello apresentaram, ao término dos trabalhos de inspeção, um minucioso relatório ao governo do estado de Santa Catarina.

<sup>558</sup> CAMINHA, Paulo Ricardo. *Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...* op. cit.

<sup>559</sup> Projeto n. 3. 30 out. 1924. Aprova a denominação *Hercílio Luz* para a Ponte que liga a Capital ao Continente.

<sup>560</sup> O nome da ponte. *O Estado*, 14 out. 1924, p. 2.

<sup>561</sup> PELUSO Jr., Victor Antônio. Uma Maravilhosa Obra de Engenharia. *Santa Catarina Filatélica*, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 52-57, maio 1951.

Neste relatório,<sup>562</sup> fez-se um estudo de todas as peças e fundações e concluiu-se que:

- 1.º - *O projecto apresentado foi elaborado de inteiro accordo com a melhor technica moderna e calculada com grande precisão.*
- 2.º - *Êste projecto, aprovado pelo Govêrno do Estado, foi fielmente executado pêlos contractantes, quer na parte metálica, quer nas alvenarias.*
- 3.º - *O acabamento e montagem da superestrutura satisfazem às exigências feitas em obras deste vulto.*
- 4.º - *As alvenarias, na parte exposta, apresentam também as boas qualidades exigidas.*
- 5.º - *Tomando por base a qualidade do material especificado no projecto, poderão trafegar sobre a ponte, com perfeita segurança, as sobrecargas mencionadas [...] abaixo:*
  - a) *um trem de bitola de 1 metro, composto de uma locomotiva electrica de 50 toneladas, seguida por vagões de 30 toneladas;*<sup>563</sup>
  - b) *uma fila de auto-caminhões de 6 toneladas;*
  - c) *pedestres á razão de 300 kg/m<sup>2</sup> ou sejam cerca de 4 pessoas em cada metro;*
  - d) *um encanamento de agua, com um peso maximo de 650 kg por metro corrente.*
- 6.º - *Estas sobrecargas não poderão ser excedidas, em hypothese alguma, visto os coeficientes de trabalho já terem atingido os limites permissíveis.*<sup>564</sup>

O Relatório especificou, igualmente, as dimensões da ponte:

*“...” a obra é constituída essencialmente por uma ponte pênsil medindo 339 m, 471 de vão, contados entre os eixos das torres e por dois viaductos lateraes de acesso ao vão suspenso. A extensão total dos viaductos é [...] de 222m, 504 [Continente] + 259m, 0,80 [Ilha] = 481m, 584.*<sup>565</sup>  
*Os cabos ou cadeias de suspensão têm apoio no alto de suas torres metalicas, de 69m, 664 de altura sobre os pilares de fundação “...”.*  
*A altura do estrado sobre a maré média, no eixo da ponte, é de 30m, 80, de forma a permitir a passagem por baixo da ponte ao navios de calado compatível com a profundidade do canal naquelle ponto.*<sup>566</sup> (fig. 51).

A conclusão do relatório acima mencionado expôs, claramente, que a Ponte foi executada com a mais rigorosa exatidão. Todavia, esta garantia refere-se somente às partes visíveis e, portanto, susceptíveis à inspeção dos engenheiros. Quanto às partes submersas, estas foram fiscalizadas pelo governo do Estado que acompanhou a evolução da construção da ponte.<sup>567</sup>

<sup>562</sup> PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório.** Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e ... op. cit.

<sup>563</sup> Conforme o engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha, 43 anos, existia um “projeto para escoamento da produção utilizando um trem que iria até Santo Antônio de Lisboa. Ali tem um posto fiscal, na ponta do Sambaqui. [...] essa linha de trem iria até lá e passaria pela ponte para escoar a produção. Só que isso nunca foi concretizado. Nunca chegou a passar trem pela ponte. Com a construção da ponte, o resultado pode até ter sido a decadência da atividade portuária, mas a princípio [...] [esta atividade] seria mantida”. CAMINHA, Paulo Ricardo. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa...** op. cit.

<sup>564</sup> PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório.** Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e... op. cit.

<sup>565</sup> Em 1926, data de sua inauguração, a ponte Hercílio Luz ocupou, dentre as pontes pênséis existentes no mundo, a quinta colocação em comprimento do vão livre, medindo 339,471. As pontes que a superaram foram: a Brooklyn Bridge (486m), William Bridge (488m) e Manhattan (488m). Essas pontes atravessavam o East River em Nova York. Entre Nova York e Brooklyn construiu-se outra ponte pênsil com um vão livre central de 995m. ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando...** op. cit., p. 101.

<sup>566</sup> Idem, ibidem, p. 101.

<sup>567</sup> Idem, ibidem, p. 104.

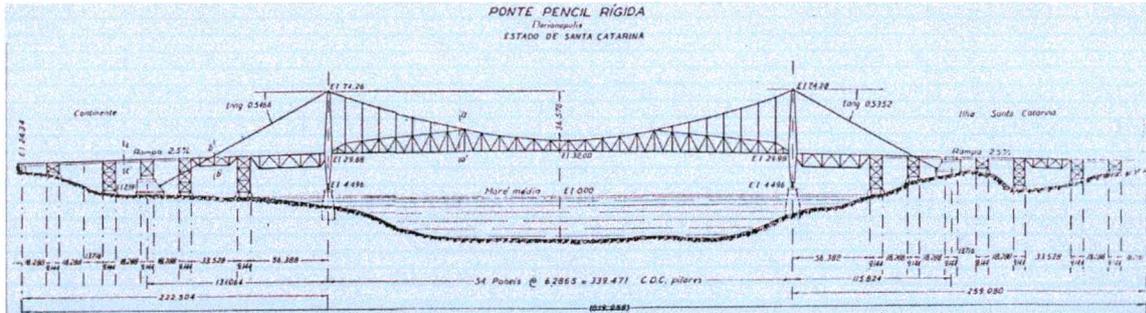


figura 51 – Desenho esquemático da ponte Hercílio Luz. **Fonte:** PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório.** Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello. Rio de Janeiro, 23 abr. 1926.

As imensas dificuldades encontradas para a construção da ponte Hercílio Luz, analisadas neste capítulo, não impediram que a mesma fosse construída. Assim, entende-se ser conveniente destacar as palavras de Celso de Vicenzi, proferidas em 1981, favoráveis à construção da ponte Hercílio Luz à época de sua inauguração:

*Chovia,*

*Mas não era um dia de chuva comum como tantos outros. Naquele dia, uma quinta-feira, o sol não saiu como de costume para iluminar as belas praias. E, no entanto, foi talvez o dia mais importante que a Ilha de Santa Catarina já viveu. Uma ponte dividia a história da Capital do Estado em ante, e depois.*

*Nunca mais seria preciso enfrentar de lancha ou balsa [...] a fúria desse ‘vento vagabundo’, como dizia nosso poeta Cruz e Souza. O mar havia sido domado e sobre ele erguia uma estátua de concreto e aço, esculpida por aquele cuja coragem e larga visão do futuro, emprestaria seu nome à ponte.*

*A ponte que ‘ligaria o nada a coisa alguma’, conforme apregoavam seus inimigos e os pessimistas, a ponte que não deveria ser construída porque faltavam recursos [...] a ponte ‘insegura’ que poderia ‘cair a qualquer momento...’*

*Lá se vão mais 55 anos.<sup>568</sup>*

A ponte permitiu a intensificação do tráfego motorizado na cidade de Florianópolis, assegurando sua condição de Capital do Estado. Permitiu, igualmente, a catalização do crescimento urbano e econômico de Florianópolis, que no início do século XX estava fadada ao atraso e estagnação econômica, frente à outras cidades do Estado e do País.

## **Manutenção e Reparos**

Neste ítem, analisar-se-á as obras de manutenção e recuperação da estrutura da ponte Hercílio Luz efetuadas até o final da década de 50.<sup>569</sup> Após a inauguração da ponte,

<sup>568</sup> VICENZI, Celso. A história da ponte que ligaria “o nada a coisa alguma”. **O Estado**, Florianópolis, 10 maio 1981, p. 20 e 21.

<sup>569</sup> Tempo cronológico estipulado na pesquisa.

iniciaram-se, como vimos, os trabalhos de inspeção. O Relatório apresentado ao governo do Estado pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello afirma que:

*Não se pode desejar athmosphera mais humida que as que cercam as pontes e eis ahi a razão porque necessário se torna uma constante e eterna vigilancia sobre essas obras d'arte, no sentido de se manter, tanto quanto possível, intacta a camada protectora que a pratica manda espalhar sobre toda a superficie metallica em contacto com o ar a que se designa por pintura. Muitas substancias têm sido experimentadas na pintura das estruturas metallicas. A experiência, porém, tem demonstrado que os melhores resultados têm sido obtidos com o emprego de Zarcão moido e bem misturado com Oleo de linhaça crú, genuino, dando-lhe com elle uma primeira demão em toda a superficie metallica. Essa primeira camada, depois de secca, é coberta com duas ou mais outras, dadas com uma tinta de base graphitica ou de carborno ou de base de oxydo de ferro. E' indispensavel que o primeiro vestigio de uma fenda na camada de pintura ou de ferrugem em qualquer peça seja sanado "...". Identica recommendação ter-se-á como feita relativamente aos rebites e pinos de ligação das peças metallicas.<sup>570</sup>*

Nos anos subseqüentes à inauguração, realizaram-se serviços de manutenção e reparos na estrutura. Em 1927, o Relatório de Atividades da *Directoria de Obras Públicas* salientou que:

*Foram pintados: 60% do soalho da Ponte, tanto a parte superior como inferior "...".  
Foram feitos concertos nas officinas, guichets e guaritas das praças.  
Foram retiradas e substituídas várias peças de madeira que não estavam em boas condições.  
Foram raspadas e pintadas: as torres dos viaductos, tanto do lado da ilha como do continente, todas as longarinas vigas de alma cheia, transversaes, etc.; os dois corrimãos (sendo o do lado do N. 90% e a do lado S. 100%); três torres do vão central, bem como 75% da estructura do mesmo vão, inclusive longarinas, correntes, suspensorios, sapatas, postes, cordas longitudinaes, etc.  
Todas as peças de expansão, pinas, etc; foram periodicamente lubrificadas.<sup>571</sup>*

Em 1936, são relatadas outras atividades almejando a conservação da estrutura da ponte. Desta maneira:

*Extinta a taxa de pedágio, ficou a conservação da Ponte 'Hercilio Luz' a cargo do Estado. A Directoria de Obras Públicas, este ano, realizou as seguintes obras naquela ponte:*

- A) substituição de 570 ms. qs. de assoalho, pintado a pixól;*
- B) limpeza e pintura da estrutura metálica no viaducto do lado da Ilha;*
- C) retoque da pintura a zarcão das torres do lado do Continente e sua pintura a grafite cinzenta;*
- D) reforma da instalação elétrica.<sup>572</sup>*

Igualmente, em 1940, se destaca que “os serviços executados foram”:

<sup>570</sup> PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório**. Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e... op. cit.

<sup>571</sup> Directoria de Obras Públicas. **Relatório de Atividades 1927**. Florianópolis, 1927.

<sup>572</sup> Secretaria da Viação e Obras Públicas. **Relatório referente aos períodos de 1º de Maio a 31 de Dezembro de 1935 e de 1º de Janeiro a 30 de Abril de 1936**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1936, p. 140.

a) *Assoalho da Ponte*

- 1) *Assoalho de rodagem, lado Norte (madeiramento 4,00); substituídos – 183 mts., com pintura a pixe.*
- 2) *Assoalho de rodagem, lado Sul (madeiramento 4,30); substituídos 173 mts., com pintura a pixe.*
- 3) *Assoalho de rodagem, centro (madeiramento 4,00); substituídos 364 mts., com pintura a pixe.*
- 4) *Assoalho de passeio, vão do meio (madeiramento 3,70); substituídos – 183 mts., com pintura a pixe e tinta Duxon Grafit.*
- 5) *Assoalho do passeio, lado da Ilha (madeiramento 3,00), substituídos – 43 mts., com pintura a pixe e cobertura com tinta Duxon Grafit.*

*Além destes trechos, completamente renovados, foram executados mais os seguintes serviços de conservação: pintura geral com tinta Duxon Grafit em todo o assoalho do passeio; substituição de pranchões isolados que se achavam em máo estado.*

b) *Estrutura Metálica*

*Foram raspadas e pintadas com retoque de zarcão e mão geral de pixól, as seguintes peças: viadutos, grande e pequeno; balaustres, - grades; cordões de ambos os lados; cruzetas, caixas das torres e toda a parte interior das mesmas; escadas e postes de luz.<sup>573</sup>*

As citações apontadas acima registram os serviços realizados pela Diretoria de Obras Públicas, no período de 1927 a 1940, para a conservação da estrutura da ponte Hercílio Luz. Entretanto, de acordo com o engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha: “*O grande problema que tem afetado a ponte Hercilio Luz foi a falta de uma manutenção adequada e contínua, ao longo de sua existência. Por mais de vinte anos após a sua inauguração [...] quase nada foi feito, daí o estado em que hoje ela se encontra*”.<sup>574</sup> De acordo com o Sr. José Ruíz, 62 anos, entrevistado no dia 17 de dezembro de 2001:<sup>575</sup>

*De 1926 até 1960, a ponte sofreu pequenos reparos. Em 1954 a Machado da Costa, empresa de engenharia, esteve em Florianópolis para fazer reforços em toda a extensão da ponte. Reforçou-se somente a estrutura metálica.*

*A partir de janeiro de 1960 foram então iniciados os reparos gerais, tanto na substituição das pista de rodagem (madeira) por [...] asfalto. Também, nessa época, foi iniciada a reparação geral da estrutura metálica, tanto superior como inferior, que incluiu raspagem e pintura geral e colocação de asfalto. Foram asfaltados trechos alternados de 70 metros, para não causar engarrafamentos.<sup>576</sup>*

Infere-se, portanto, que os serviços de manutenção realizados na ponte Hercílio Luz no período mencionado acima referem-se às atividades pouco expressivas. Estas tornaram-se substanciais nas décadas de 50 e 60, pois o crescimento do tráfego de veículos e a

<sup>573</sup> Diretoria de Obras Públicas. **Relatório 1940**. Florianópolis, 1940.

<sup>574</sup> CAMINHA, Paulo Ricardo. **Entrevista**. In: PONTE HERCÍLIO LUZ Patrimônio da Humanidade. Zeca Pires. Florianópolis: Penna Filho Produções Cinematográficas e... op. cit. Conforme o mesmo engenheiro: “*Os serviços de manutenção começaram a ser feitos na ponte trinta anos depois de sua inauguração. Nos primeiros trinta anos [...] nada foi feito. Nem pintura, nada. Existiam, sim, recomendações para a realização dos serviços de restauração. Agora, se existir algum relato de manutenção feita na ponte eu gostaria de saber, eu nunca ouvi falar*”. CAMINHA, Paulo Ricardo. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**... op. cit.

<sup>575</sup> Trabalhou como operário na manutenção da ponte Hercílio Luz no período de 1960 a 1998. Atualmente é aposentado. Estas informações foram obtidas com o entrevistado na ocasião da entrevista.

<sup>576</sup> RUIZ, José. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**. Florianópolis, 17 dez. 2001.

corrosão contínua efetuada pelos ventos marítimos e a chuva exigiram o asfaltamento do soalho da ponte e a construção de uma nova. Todavia, é importante registrar as iniciativas governamentais para a conservação da ponte após o ano de 1940. Assim, em 1947, o Diretor de Obras Públicas, através do ofício n. 724, solicita ao secretário<sup>577</sup> da Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura que: “*seja a Verba 3-130 – Para material de conservação da Ponte Hercílio Luz – suplementada de Cr\$ 10.000,00. A suplementação torna-se necessária a-fim de que seja possível a aquisição de madeira destinada ao estrado da Ponte, o que não será possível com a verba existente*”.<sup>578</sup>

No mês de julho do mesmo ano, o secretário da Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura, envia a solicitação supra citada ao governador do Estado de Santa Catarina através do ofício n. 32. Neste ofício salienta-se que:

*O Senhor Engenheiro Diretor de Obras Públicas, com os ofícios números 724, 725 e 726, de 16 do corrente [...] está pedindo, respectivamente, sejam suplantadas:*

- a) Verba 3-130 – Para material de conservação da Ponte ‘Hercílio Luz’.*
- b) Verba 4-182 – Para consertos e conservação de edifícios públicos.*
- c) Verba 3-131 – Para conservação e melhoria da Usina, sub-estações e redes de luz e força.*

*Aquele engenheiro justificou a necessidade das suplementações pedidas, com as quais concorda esta Secretaria.*<sup>579</sup>

No mesmo ano de 1947, o governo do Estado de Santa Catarina solicitou ao engenheiro civil Oscar Machado da Costa<sup>580</sup> exames da estrutura da ponte Hercílio Luz. Apresenta-se, abaixo, as conclusões destes exames:

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

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

*O Estado de Conservação da ponte é bom.*

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

*Verifica-se entretanto o seguinte:*

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

<sup>577</sup> Leoberto Leal.

<sup>578</sup> Diretoria de Obras Públicas. **Ofício n. 724.** Ao Exmo. Sr. Dr. Leoberto Leal, D.D. Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura. Suplementa verbas para obras de reforma da ponte. Florianópolis, 16 jul. 1947.

<sup>579</sup> Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura. **Ofício n. 32.** A Sua Excelência o Senhor Doutor Aderbal Ramos da Silva, Governador do Estado. suplementa verbas para restauração da ponte. Florianópolis, 17 jul. 1947.

<sup>580</sup> Citado anteriormente.

- 2) *O tipo de pavimentação de pranchões, adotado no projeto primitivo, tem se mostrado inadequado devido aos seguintes fatores:*
  - a) *Vibração excessiva;*
  - b) *Ruído na passagem dos veículos;*
  - c) *Escorregadio nos dias de chuva;*
  - d) *Conservação difícil.*
- 3) *Excetuando o estrado metálico, todas as demais partes da ponte apresentam resistência suficiente para as cargas modernas.*

O engenheiro Oscar Machado da Costa, objetivando reforçar a estrutura da ponte Hercílio Luz, tornando-a “*melhor para o tráfego e que se enquadre nas exigências atuais do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem*”,<sup>581</sup> sugere as seguintes medidas:

- I) *A substituição do estrado atual de madeira por um outro mais rígido e revestido de concreto asfáltico, ou semelhante, que diminua as vibrações, melhore as condições de conservação e apresente uma superfície de tráfego que evite derrapagens.*
- II) *A aquisição de aparelhamento mecânico, destinado à pintura e à conservação da estrutura.*
- III) *Quando o governo julgar conveniente, proceder à nova pintura e às pequenas reparações gerais indicadas anteriormente.*

*Florianópolis, 5 de dezembro de 1947.*

*Oscar Machado da Costa.*<sup>582</sup>

O relatório acima referido viabilizou o encaminhamento do ofício n. 62 ao Governador do Estado de Santa Catarina,<sup>583</sup> tornando-o ciente das conclusões apontadas pelo engenheiro Oscar Machado da Costa, após análise da ponte Hercílio Luz.<sup>584</sup> É desnecessário dissertar sobre este ofício, pois apresenta observações e sugestões de reparos e conservação da ponte essencialmente idênticas às registradas no relatório do engenheiro Oscar Machado da Costa, encaminhado ao Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura do Estado. Anexo ao ofício apresenta-se o projeto de lei que autoriza o Governo a contratar as obras e serviços necessários à conservação da ponte. De acordo com este projeto:

- Art. 1.º - Fica o Poder Executivo autorizado a contratar com entidades especializadas, os serviços e obras necessárias ao melhoramento e adaptação da Ponte ‘Hercílio Luz’ às atuais estipulações do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.*
- Art. 2.º - Esta lei entrará em vigência na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.*<sup>585</sup>

<sup>581</sup> Conclusões da análise da Ponte Hercílio Luz, enviada pelo engenheiro Oscar Machado da Costa ao Sr. Leoberto Leal, Florianópolis, 1947.

<sup>582</sup> Idem, ibidem.

<sup>583</sup> Encaminhado pelo Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura de Santa Catarina, Leoberto Leal.

<sup>584</sup> Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura. **Ofício n. 62.** À sua Excelência o Senhor Doutor Aderbal Ramos da Silva, D. Governador do Estado. Exame e estudos das condições de conservação da ponte. Florianópolis, 6 dez. 1947.

<sup>585</sup> Idem, ibidem.

Em 1948, celebra-se o contrato entre o Governo do Estado de Santa Catarina e o engenheiro civil Oscar Machado da Costa para a execução dos trabalhos de “*reforço, reparações e pintura*” da Ponte Hercílio Luz. Conforme este documento, estabelece-se que:

*Aos quatorze dias do mês de Janeiro de mil novecentos e quarenta e oito, nesta Procuradoria Fiscal da Fazenda Estadual, no Tesouro do Estado de Santa Catarina, em Florianópolis, presentes de um lado, o Estado de Santa Catarina, representado pelo seu Procurador Fiscal substituto, Doutor Antonio Romeu Moreira, neste termo designado pela palavra Estado e o Engenheiro Civil Oscar Machado da Costa, firma individual, brasileiro, com escritório em Porto Amazonas no Estado do Paraná, aqui simplesmente denominado proponente, entre si ajustam o seguinte contrato para a execução dos trabalhos de reforço, modificações, reparações e pintura a serem feitos na Ponte Hercílio Luz.*

*Clausula I – O Proponente se obriga a executar, no prazo máximo de quatro anos, contados no prazo da legalização do contrato, ou ajuste a ser lavrado com o Estado de Santa Catarina salvo motivos de força maior devidamente comprovados, os seguintes serviços.*

- a) Levantamento detalhado das partes, ou peças, da ponte que tiverem de ser reforçadas, modificadas ou substituídas.*
- b) Cálculos e verificações da resistência e da estabilidade desses elementos para as sobrecargas atuais apresentando as conclusões cosequentes desses estudos.*
- c) Projéto dos trabalhos a serem realizados com os respectivos orçamentos.*
- d) Programas de serviço dentro das possibilidades financeiras do Governo.*
- e) Quaisquer outros trabalhos técnicos que se tornem necessários para melhor esclarecimento do Governo.*
- f) Execução de todos os serviços após a aprovação pelo Governo dos projéto e orçamentos correspondentes.<sup>586</sup>*

No dia 20 de maio de 1950, é expedida a ordem de serviço n.º 3-R-50 que autoriza o início dos serviços de reforço da ponte Hercílio Luz. De acordo com este documento:

*Diretoria de Obras Públicas*

*Ordem de Serviço N. 3-R-50*

*Local: Florianópolis*

*Obra: Reforço da Ponte Hercílio Luz*

*Fica o Eng.º Oscar Machado da Costa Autorizado a Executar os Seguintes Serviços:*

*De acordo com o termo de contrato celebrado com o Estado em 14/1/48 e projeto e orçamento aprovados pelo Governo do Estado (autuação 521 – SVOP – Ano de 1948) em 3/12/48, os serviços de reforço da Ponte Hercílio Luz.<sup>587</sup>*

Os exames e reformas efetuadas na ponte Hercílio Luz conferiram-lhe o bom estado de conservação. Após estas reformas, voltar-se-ia a preocupar-se com a conservação da ponte na década de 60. A razão principal foi a queda da ponte pênsil norte americana<sup>588</sup> no

<sup>586</sup> COSTA, Oscar Machado da. **Termo de Contrato**, celebrado entre o Govêrno do Estado de Santa Catarina e o Engenheiro Oscar Machado da Costa. Florianópolis, 14 jan. 1948.

<sup>587</sup> Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura. **Ofício n.º 410**. Ao Ilmo. Sr. Eng.º Oscar Machado da Costa. Remete à ordem de Serviço n.º 3-R-50. Autoriza início dos serviços de reforço da ponte. Florianópolis, 20 maio de 1950.

<sup>588</sup> Ponte Silver Bridge. Esta ponte ruiu no dia 15 de novembro de 1967, no estado americano de Ohio.

ano de 1967. Estes aspectos escapam ao tempo cronológico estipulado na pesquisa, razão pela qual não se efetuará uma análise aprofundada sobre este assunto.

A ponte Hercílio Luz sofreu, até a atualidade, inúmeros reparos e reformas em sua estrutura.<sup>589</sup> No passado, a ponte implicou transformações efetivas do meio urbano de Florianópolis e assegurou-lhe a condição de Capital do Estado. A ela devemos significativa parcela do desenvolvimento da cidade de Florianópolis. Entende-se, portanto, que a restauração da ponte é fundamental para o Estado Santa Catarina e sua Capital. Entretanto, não se deve preservá-la para a simples contemplação visual. A restauração deve recuperá-la não apenas para o tráfego de veículos, mas como patrimônio histórico e artístico municipal, estadual e nacional. A restauração da ponte Hercílio Luz permitirá não apenas recuperarmos uma parte de nossa identidade histórica e cultural, mas significará, sobretudo, que nós, florianopolitanos, valorizamos e reconhecemos o fato de que, no passado, a ponte Hercílio Luz foi importante para o progresso econômico e social da cidade de Florianópolis e do Estado de Santa Catarina.

---

<sup>589</sup> Foi asfaltada na década de 60, o que, pelo considerável aumento de peso adicional, comprometeu sua estrutura. Foi interditada na década de 80 em virtude de problemas estruturais e permanece, neste estado, até hoje. Foi tombada nas instâncias municipal (1992), estadual (1997) e federal (1997) e, atualmente, acalenta-se a possibilidade da total recuperação da estrutura metálica da ponte para o tráfego de veículos.

## **Considerações Finais**

A investigação proposta nesta pesquisa objetivou analisar as transformações urbanas sofridas pela cidade de Florianópolis após a construção da ponte Hercílio Luz. Até a década de 20 do século passado, a cidade não dispunha de uma ligação terrestre entre as partes insular e continental. As comunicações entre a Ilha e o Continente faziam-se, como vimos, por via marítima, através de embarcações de pequeno porte como canoas e barcos.<sup>590</sup> O trânsito destes meios de transporte era constante nas baías norte e sul, pois o comércio marítimo, única forma de comunicação da capital catarinense com outras regiões do Estado e do País, era essencial para a cidade.

A inauguração da ponte Hercílio Luz, em 1926, inspirada nos sopros de modernidade que agitavam o país e o mundo, alterou essa situação, pois a capital catarinense foi ligada por terra às regiões continentais próximas e outras cidades do Estado. Além disso, a construção da ponte, consolidou, de maneira gradativa, o destino de centro administrativo de Florianópolis. Apesar das dificuldades encontradas pelo governo estadual para contrair empréstimos para a efetivação da ponte, esta foi concluída no prazo de cinco anos (1922-1926), e, seguramente, constituiu-se dentre as mais modernas obras de engenharia construídas no país.

Dentre as importantes alterações urbanas na capital catarinense, destaca-se a ampliação e alargamento de ruas da parte central da cidade para atender à crescente demanda de veículos. Desta forma, após a construção da ponte Hercílio Luz, inaugura-se, em 1927, a Alameda Adolpho Konder que estabeleceu a ligação terrestre entre a ponte e a parte insular da cidade de Florianópolis. A rua Conselheiro Mafra, que no século XIX concentrou os principais estabelecimentos comerciais e residenciais da cidade consolidou, após 1926, sua importância ao converter-se no principal eixo de escoamento do tráfego motorizado em direção ao centro da cidade. A rua Felipe Schmidt, entretanto, não se consolidou de imediato como eixo preferencial de escoamento do tráfego, pois apenas na década de 40 será conectada à Avenida Rio Branco, o que permitirá sua efetiva ligação com a ponte. As fontes documentais pesquisadas, sobretudo os relatórios da Secretaria da Fazenda, Viação e Obras Públicas e da Prefeitura Municipal de Florianópolis, permitiram-

---

<sup>590</sup> As baleeiras, embarcações maiores, eram utilizadas para travessia à “*outra margem do Estreito nos dias de forte vento*”. Termo de contrato da Passagem do Estreito entre esta Ilha e a terra firme celebrado com o cidadão José Maria de Jesus por tempo de um anno. In: **Termo de Contrato do Tesouro**. Procuradoria Fiscal, n. 2, 1885-1891... op. cit., p. 15.

nos registrar que o início dos trabalhos de abertura e alargamento da rua Felipe Schmidt com a Avenida Rio Branco efetuaram-se no final da década de 30.<sup>591</sup>

Um fator muito importante no desenvolvimento urbano de Florianópolis foi a evolução do transporte motorizado. A construção da ponte Hercílio Luz proporcionou a gradativa introdução de automóveis na cidade de Florianópolis. Importante destacar que os ônibus, veículos mais velozes e eficientes do que os antigos bondes movidos por tração animal, tornaram-se comuns no cotidiano dos indivíduos, sobretudo a partir da década de 30, quando se estabelecem-se as primeiras linhas de ônibus com horários regulares registradas pela prefeitura. A introdução do automóvel contribuiu para alterar a dinâmica da capital catarinense, pois possibilitou que os indivíduos desfrutassem de um meio de transporte mais rápido e eficiente do que as antigas lanchas e balsas que faziam a travessia diária do canal entre as partes insular e continental da cidade. Este fato, entretanto, processou-se de maneira gradativa, pois no início somente os grupos sociais mais abastados puderam aspirar a este melhoramento. Desta forma, o conforto e a comodidade trazida pelo novo meio de transporte acarretou o desaparecimento gradativo dos bondes movidos por tração animal e das canoas e balsas que realizavam o transporte de passageiros e cargas entre a Ilha e o Continente. É importante salientar que os bondes foram alvo de protestos por parte da imprensa e de órgãos governamentais que salientaram a desativação das linhas. Além disso, a partir da década de 30 não desfrutaram de incentivos financeiros como, ao contrário, ocorreu com os automóveis. Quanto às lanchas, se constituíram progressivamente como meio de transporte desconfortável e obsoleto.

A arquitetura das casas sofre modificações, pois, dentre outros aspectos,<sup>592</sup> faz-se necessário adequá-las ao acondicionamento dos veículos, através da construção de garagens frontais e laterais. Além disso, vimos que o Plano Diretor publicado em 1952 direciona e regulamenta a abertura e alargamento de ruas, aspecto este condicionado pelo fato de que *“nas últimas décadas o crescimento do transporte motorizado e a existência da ponte Hercílio Luz fez aumentar bastante o tráfego, na península. E êsse novo conteúdo*

<sup>591</sup> O registro do término destes trabalhos não nos foi possível datar com precisão, pois não localizamos, nos arquivos municipais, documentos que registrassem com exatidão a época de finalização destes trabalhos. Assim, analisamos fontes bibliográficas que nos remeteram à possível data de conclusão da conexão da rua Felipe Schmidt com a Avenida Rio Branco, fato que procedeu-se nas décadas de 40 e 50. DIAS, Wilmar. Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana... op. cit. p. 32. Ver capítulo 1 – Sanear e Modernizar.

<sup>592</sup> Vimos que o processo de abertura e alargamento de ruas, principalmente na parte central da cidade de Florianópolis, envolveu o arruamento das chácaras e a desapropriação de prédios e casas. As ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra constituíram-se, a partir das décadas de 30 e 40 nas duas principais vias de escoamento do tráfego proveniente da ponte Hercílio Luz rumo ao Continente e ao centro da cidade, respectivamente. A maior circulação de pessoas e veículos atraiu o estabelecimento, nestas ruas, do maior número de firmas comerciais e residenciais. Os prédios construídos a partir das décadas de 40 e 50 apresentaram arquitetura de estilo racionalista e modernista, com linhas arquitetônicas simples e funcionais, com elevadores e garagens para acondicionar os carros, pois objetivava-se não o rebuscamento das linhas externas, mas a funcionalidade e praticidade para melhor atender ao crescente público consumidor. Além disso, objetivava-se conferir feições neocoloniais às construções, condizentes com os estilos arquitetônicos em voga na Europa, com o objetivo de remover o aspecto provinciano das edificações até então construídas na cidade. A introdução do automóvel, a partir de 1926, também exigiu o alargamento e abertura de novas ruas que foram calçadas para atender à circulação do novo meio de transporte. O aspecto arquitetônico das construções, principalmente nas ruas centrais da cidade era, portanto, outro: moderno e funcional.

*funcional teve que ocorrer no mesmo espaço viário primitivo, e entrará, cada vez mais em conflito com a forma urbana original*".<sup>593</sup> Com a introdução do automóvel, a dinâmica sócio-econômica da capital catarinense modificou-se, pois esta forma de locomoção permitiu agilizar as comunicações entre a Capital e o restante do Estado.<sup>594</sup>

A construção da ponte Hercílio Luz assegurou à Florianópolis a condição de Capital político-administrativa do Estado. No início do século XX, a cidade não apresentava conexões viárias com outras regiões do Estado e do País. Este fato determinou o retardo de seu desenvolvimento econômico e urbano. Cidades como Joinville e Blumenau apresentavam-se como pólos econômicos mais dinâmicos. Desta forma, discussões político-governamentais fomentavam a iniciativa de transferir a Capital para o interior do Estado.

Ao final do século XIX e início do século XX, inúmeras transformações culturais e sócio-econômicas processaram-se tanto no nível nacional como local. O discurso *médico-higienista*, premente no Brasil, nesta época, apregoava a necessidade de *sanear e modernizar* as áreas centrais das cidades, pois *"o que estava em jogo era a necessidade de se romper com a idéia de um país colonial e atrasado e inaugurar um novo país moderno e urbano"*.<sup>595</sup> A cidade de Florianópolis insere-se neste contexto, pois verifica-se mudanças sociais e urbanas, dentre as quais destaca-se, como vimos, a implementação da iluminação elétrica, a partir de 1910; calçamento e alargamento de ruas; implementação do sistema de esgoto sanitário (1906-1910). No panorama descrito, enquadra-se a *Avenida Hercílio Luz* que efetivamente saneou e urbanizou antigos bairros da cidade. A ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926, permitiu, igualmente, sanear e urbanizar áreas centrais de Florianópolis, notadamente a região mais ocidental,<sup>596</sup> pois contribuiu para a transferência do cemitério municipal para o bairro Itacorubi, inaugurado em 1925. O antigo cemitério municipal ocupava uma extensa área na ponta mais ocidental da Ilha, constituindo-se num inconveniente visual para aqueles que habitavam ou visitavam a capital catarinense. Desta forma, aos poucos verificou-se a inconveniência da escolha daquele local para cemitério, pois não apenas conferia um visual depreciativo para a cidade, como também impedia a expansão urbana. A construção da ponte Hercílio Luz não apenas permitiu a expansão urbana de Florianópolis, com a abertura de ruas para o escoamento do tráfego motorizado e a implantação de loteamentos na Ilha e no Continente,

<sup>593</sup> PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952... op. cit., p. 16.

<sup>594</sup> A ponte Hercílio Luz, como vimos, assegurou à cidade de Florianópolis a condição de Capital do Estado, fato que permitiu à cidade consolidar-se como polo administrativo de Santa Catarina e atrair investimentos nas áreas educacionais e de telecomunicações, destacando-se a criação da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e da Celesc na década de 60.

<sup>595</sup> CORADINI, Lisabete. Op. cit., p. 64.

<sup>596</sup> Ver Anexo n. 01 – *Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950)*, p. 166.

como contribuiu para a urbanização e higienização da região ocupada pelo antigo cemitério, pois construiu-se, neste local, a cabeceira insular da ponte.<sup>597</sup> Além disso, é interessante observar que a ponte Hercílio Luz foi, como vimos, projetada para acondicionar uma “*canalização d’água, com uma carga de 650 kg, por metro corrente*”.<sup>598</sup> Todavia, apenas na década de 50 foi instalada a referida canalização com a inauguração da primeira adutora dos Pilões.<sup>599</sup> A ponte, portanto, desempenhou papel importante no abastecimento de água da cidade de Florianópolis e contribuiu consideravelmente para a melhoria do aspecto sanitário da capital catarinense.

Entende-se que o trabalho com entrevistas orais, contemplando as temáticas propostas nesta investigação, constitui um recurso de alto valor documental e memorialístico. Estimulando a memória das pessoas, as entrevistas permitem ao pesquisador e ao público em geral o acesso a informações não disponíveis nas tradicionais fontes impressas, jornalísticas e bibliográficas. Desta forma, enriquecem a pesquisa, pois coletou-se não apenas o conhecimento dos entrevistados sobre as temáticas propostas, mas, sobretudo, suas experiências de vida.

A ponte Hercílio Luz prestou inestimável impulso ao crescimento e consolidação da cidade de Florianópolis como Capital do Estado. No último capítulo, analisamos o processo de construção da ponte e os esforços municipais e estaduais para a conservação e manutenção da estrutura metálica da mesma, empreendidos até a década de 50. Estes esforços se mantêm até a atualidade com a possibilidade da completa restauração da estrutura da obra.<sup>600</sup> Entendemos que sua recuperação é importante para o Estado e o País, pois assegurará a preservação da memória histórica e cultural do povo florianopolitano e catarinense e, portanto, manterá viva a lembrança de que, no passado, a ponte foi essencial para a modernização e o crescimento urbano e econômico da cidade de Florianópolis.

---

<sup>597</sup> A urbanização e higienização desta parte da cidade é também decorrente da abertura e alargamento da parte final da rua Felipe Schmidt para sua conexão com a avenida Rio Branco, ocorrida nas décadas de 40 e 50. A quantidade de terra retirada desta parte da cidade contribuiu consideravelmente para o aterro das regiões do Largo 13 de Maio e da Praça da Bandeira. Estes aspectos, estão, como vimos, intimamente relacionados com a construção e inauguração da ponte Hercílio Luz.

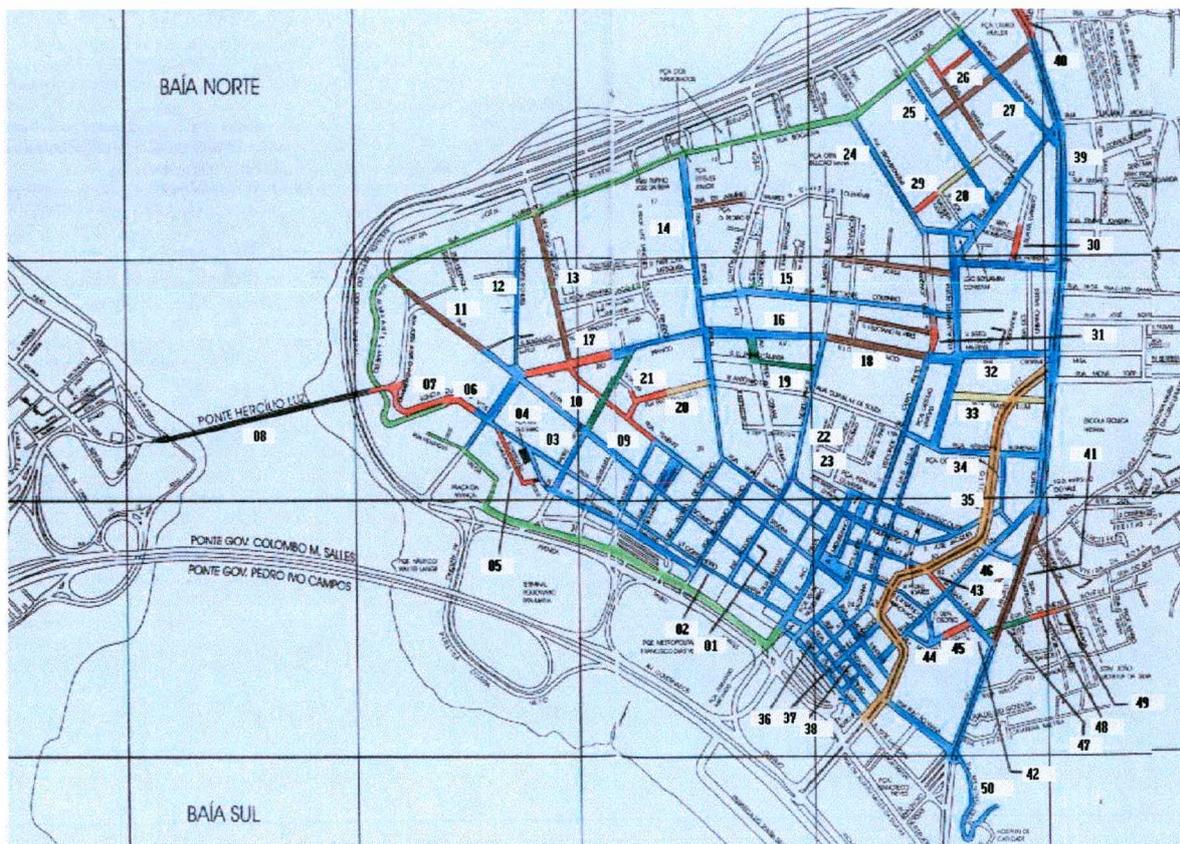
<sup>598</sup> PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório**. Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello Rio de Janeiro, 23 abr. 1926.

<sup>599</sup> HOSTMANN, José Pedro. (Seu Zezeca). **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa e Paulo Ricardo Caminha (engenheiro mecânico – CASAN)**... op. cit.

<sup>600</sup> A recuperação da estrutura metálica da ponte Hercílio Luz está sob a responsabilidade das empresas de engenharia *Ingerop* e *Sondotécnica*, respectivamente francesa e brasileira, contratadas pelo DNER.

## ANEXOS

### Anexo n. 01 - Mapa: Florianópolis (parte insular – 1910 – 1950)\*



Fonte: SILVA, Adolfo Nicolich. *Ruas de Florianópolis: resenha histórica*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999, p. 22-23.

#### Legenda

\* Área Circulada – Coloração Verde: Parte Oeste da Praça XV de Novembro

Coloração Azul: Malha viária existente em 1913

Coloração Verde: Trechos existentes em 1916

Coloração Amarela: Trechos existentes em 1921

Coloração Vermelha: Trechos construídos entre 1927 e 1929

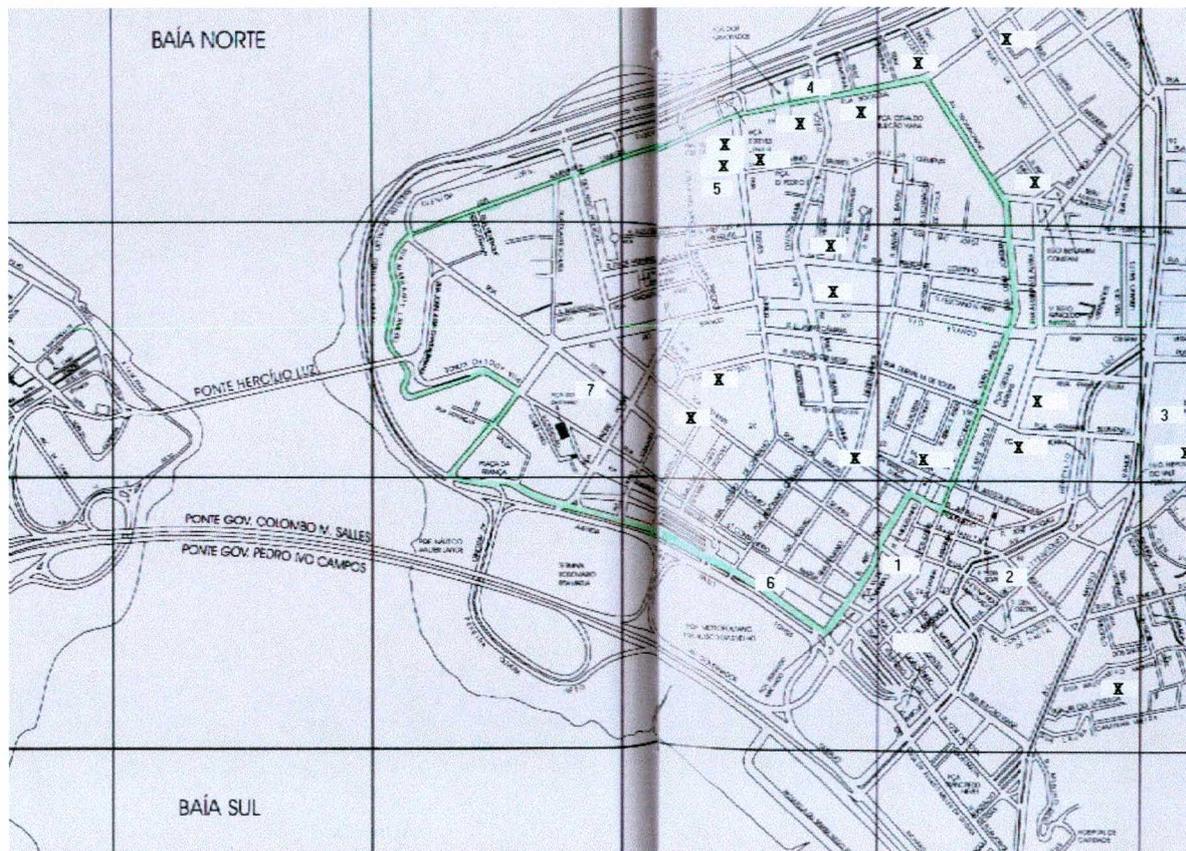
Coloração Marrom: Trechos construídos entre 1940 e 1950

Coloração Laranja: Av. Hercílio Luz

Coloração	Identificação das Ruas e Logradouros	Coloração	Identificação das Ruas e Logradouros		
01	Azul	Rua Deodoro	26	Vermelha	Travessa Souza França
02	Azul	Rua Conselheiro Mafra	27	Azul	Rua Altamiro Guimarães
03	Azul	Rua Padre Roma	28	Amarela	Rua Luiz Delfino
04	Azul	Rua Hoepcke	29	Vermelha	Rua Luiz Delfino
05	Vermelha	Rua Cristóvão Nunes Pires	30	Vermelha	Rua Frade Evaristo
06	Vermelha	Trecho terminal da rua Conselheiro Mafra – a partir de 1928	31	Vermelha	Rua Dom Joaquim
07	Vermelha	Alameda Adolfo Konder – inaugurada em 1927	32	Azul	Rua Crispim Mira
08	Preta	Ponte Hercílio Luz – inaugurada em 1926	33	Amarela	Rua Emílio Blum
09	Azul	Rua Felipe Schmidt	34	Azul	Rua Herman Blumenau
10	Verde	Trecho terminal da rua Padre Roma	35	Laranja	Av. Hercílio Luz – inaugurada em 1922
11	Marrom	Trecho terminal da rua Felipe Schmidt – construído durante a década de 40	36	Azul	Rua João Pinto
12	Azul	Rua Duarte Schutel	37	Azul	Rua Nunes Machado
13	Marrom	Rua Arno Hoeschel	38	Azul	Rua Tiradentes
14	Azul	Rua Esteves Jr. (antiga rua do Passeio)	39	Azul	Av. Mauro Ramos – antiga rua das Olarias/José Veiga
15	Azul	Rua Presidente Coutinho	40	Vermelha	Av. Mauro Ramos (Morro da Gasosa)
16	Azul	Av. Rio Branco	41	Marrom	Trecho final da Av. Mauro Ramos – década de 40
17	Vermelha	Av. Rio Branco	42	Azul	Rua Anita Garibaldi
18	Marrom	Av. Rio Branco	43	Vermelha	Rua Anita Garibaldi
19	Verde	Rua Jaime Câmara	44	Azul	Rua José Augusto de Faria
20	Amarela	Rua São Francisco	45	Vermelha	Rua José Augusto de Faria
21	Vermelha	Rua São Francisco	46	Azul	Rua General Bittencourt
22	Azul	Rua Nereu Ramos (antiga rua Marechal Foch)	47	Verde	Rua Clemente Rovere
23	---	Rua Santos Dumond	48	Vermelha	Rua Clemente Rovere
24	Azul	Av. Trompowsky	49	Marrom	Rua Clemente Rovere
25	Azul	Rua Alves de Brito	50	Azul	Rua Menino Deus

Notas: 1) Na época abrangida por este mapa, existiam outras ruas na cidade de Florianópolis. Objetivou-se, todavia, destacar as de maior relevância para a organização do plano urbano da cidade; 2) Coloração e Numeração: adaptações feitas pelo autor.

## Anexo n. 02 – Localização das Chácaras na Cidade de Desterro – 1876



**Notas:** Área Circulada (Coloração Verde) – Parte Oeste da Praça XV de Novembro e Marcadores (X) e Numeração: adaptações feitas pelo autor.

### Legenda

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| X | Chácaras na Região Central da Península               | 4 | Rua da Praia de Fora (Atual rua Bocaíuva)     |
| 1 | Atual Praça XV de Novembro                            | 5 | Rua do Passeio (atual rua Esteves Júnior)     |
| 2 | Rio da Bulha (área da atual Av. Hercílio Luz)         | 6 | Rua do Príncipe (atual rua Conselheiro Mafra) |
| 3 | Rua das Olarias ou José Veiga (atual Av. Mauro Ramos) | 7 | Rua do Senado (atual rua Felipe Schmidt)      |

**Anexo n. 03 – Lei n. 811 de 2 de Setembro de 1909 – Estabelece a obrigatoriedade da canalização de água potável a todo prédio público ou particular dentro do perímetro urbano de Florianópolis**

**Lei n. 811 de 2 de Setembro de 1909**

*O Coronel Gustavo Richard, Governador do Estado de Santa Catharina:*

*Faço saber a todos os habitantes deste Estado que o Congresso Representativo decretou e eu sanciono a lei seguinte:*

*Art. 1. – Fica estabelecida a obrigatoriedade da canalização d'água potável a todo prédio público ou particular situado dentro do perímetro urbano da Capital, tornando-se extensiva essa obrigatoriedade aos prédios mais afastados, á proporção que a rede geral de canalização tenha maior desenvolvimento.*

*Art. 2. – A água só poderá ser derivada dos encanamentos públicos e será fornecida pelo systema que o Governo julgar mais conveniente aos interesses da Fazenda e à commodidade pública.*

*Art. 4. – O fornecimento de água será para cada casa de 1.000 litros diários.*

*Art. 9. – A água só será fornecida gratuitamente para os seguintes fins:*

- a) Para estabelecimentos públicos custeados pelo Governo do Estado, como sejam: repartições, escolas públicas, quartéis, cadeias e outros.*
- b) Nos serviços de caracter público custeados pela municipalidade, como mercados, jardins, cemiterios, chafarizes e outros.*

*§ unico. – Nos casos previstos no artigo precedente, o fornecimento de água será regulado pelos meios mais adequados a cada especie de serviço, de modo a ser graduado ou interrompido quando for necessario.*

*Art. 12. – A canalização interna dos prédios ficará sempre sujeita á inspecção dos agentes do Governo do Estado.*

*Art. 17. – Fica marcado o prazo de seis mezes, a contar de 1.º de Janeiro de 1910, para os proprietarios fazerem as ligações entre os prédios e o encanamento público, sob pena de multa de 100\$000 e as obras serem feitas administrativamente pelo Estado, por conta dos respectivos proprietarios.*

*Art. 19. – A presente Lei entrará em vigor logo que seja regulamentada pelo Poder Executivo.*

*Art. 21. – Revogam-se as disposições em contrário.*

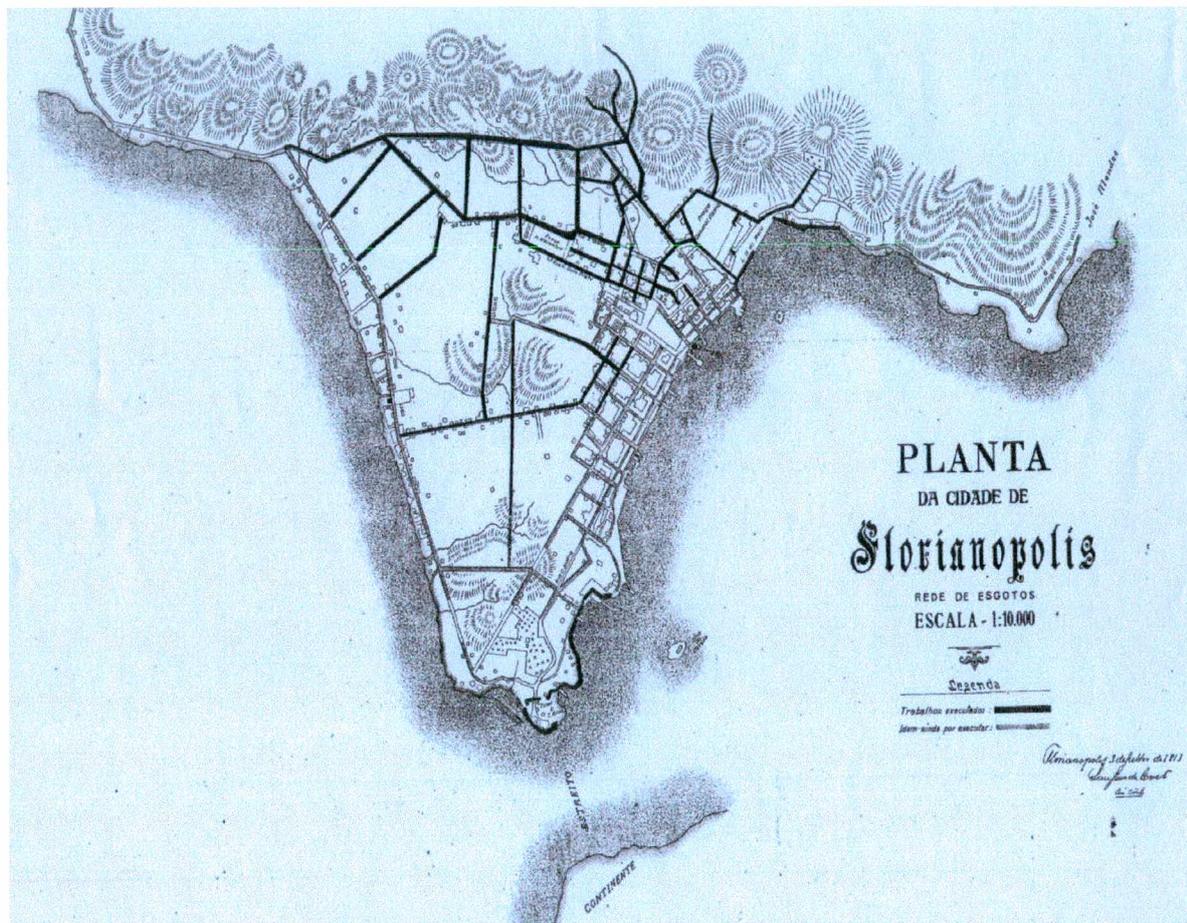
*Palacio do Governo, em Florianopolis, 2 de Setembro de 1909.*

**Anexo n. 04 – Relação das ruas atendidas pelo sistema de canalização de esgotos em 30 de junho de 1913 – (Extensão em metros)**

	6''	8''	9''	10''	12''	20''	24''
<b>1ª Secção</b>							
Linha Geral						100	330
Josè Veiga (Avenida Mauro Ramos)	120	840					
Camboriú (Ferreira Lima)				280			
24 de Dezembro (Crispim Mira)		254					
Uruguay (Hermann Blumenau)	110	140					
Blumenau (Victor Konder)		400					
Alvim		240					
17 de Novembro (Praça Getúlio Vargas)	165	200					
Outro Preto (Marechal Gama d'Eça)	90	640					
Saldanha Marinho	240	180					
Rua Nova				140			
Josè Jacques				80			
Marechal Bittencourt		210		240			
Major Costa		303					
Rua Caixa (Vieira da Rosa)	240	100					
Morro	155						
Morro do Antão	250						
Curitybanos	340						
Carlos Gomes	50	185					
Praça G. <sup>ral</sup> Ozorio	230	110					
Artista Bittencourt		60					
Fernando Machado		204			50	60	
Nunes Machado						110	
28 Setembro (Vidal Ramos)	140	210					
M. Guilherme	160						
Annita Garibaldi	168						
Deodoro	55	138					
Tenente Silveira	140			100			
<b>2ª Secção</b>							
Prainha					240		
13 de Maio (Bulcão Viana)	100	316	127				
Irmão Joaquim	86	115					
Loureiro		150	140				
Quartel	60						
<b>3ª Secção</b>							
Demetrio Ribeiro	100	310					
Brusque	140	180					
A. Brito	100	300					
Avenida	120	380					
Presidente Coutinho	320	90					
Esteves Junior	100	660					
Avenida R. Branco	30	350			150		
<b>Somma</b>	<b>3.959</b>	<b>7.255</b>	<b>127</b>	<b>840</b>	<b>440</b>	<b>270</b>	<b>330</b>
<b>Total Assentado</b>	<b>13.221 metros</b>						

Fonte: RAMOS, Vidal. Governador. MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado. Florianópolis, 24 jul. 1913, p. 89-90. Ver Anexo n. 05 – Mapa: Cidade de Florianópolis – Rede de Esgotos Implantada até julho de 1913, p. 170.

**Anexo n. 05 – Mapa: Cidade de Florianópolis - Rede de Esgoto  
Implantada até julho de 1913**



Fonte: Mapoteca do IPUF. (Fotocópia do Documento Original).

**Anexo n. 06 – Relação dos Coletores cerâmicos e de ferro assentados até o dia 30 de Abril de 1916 (extensão em metros)**

<i>Trechos</i>	0,10	0,15	0,20	0,22	0,25	0,30	0,50	0,60	0,80
<i>1.ª Secção</i>									
Linha Geral							145	874	100
Josè Veiga (Avenida Mauro Ramos)		120	840						
Camboriú (Ferreira Lima)					280				
24 de Dezembro (Crispim Mira)			254						
Uruguay (Hermann Blumenau)		110	140						
Blumenau (Victor Konder)			400						
Alvim			240						
Praça 15		165	120						
Outro Preto (Marechal Gama d'Eça)		90	640						
Saldanha Marinho		240	180						
Rua Nova					140				
Josè Jacques		120			196				
Marechal Bittencourt			210		240				
Major Costa			303		35				
Caixa d'agua (Vieira da Rosa)			100						
Caminho particular		155							
Morro do Antão		250							
Curitybanos		340							
Carlos Gomes		50	185						
General Ozorio		130	110						
Artista Bittencourt			132						
Fernando Machado			204			50	60		
Nunes Machado							160		
28 Setembro (Vidal Ramos)		100	210						
Marechal Guilherme		160							
Annita Garialdi		169							
Deodoro		265	238						
Tenente Silveira		216			97				
Pedro Soares		35	64			63			
Padre Miguelinho		66							
Linha Garofallis				130	208				
Republica		342	446		71				
Conselheiro Mafra		262	200						
Rita Maria		234							
Victor Meirelles		120							
Fagundes		90	80						
Padre Roma			170						
Pedro Ivo		84	150						
Jeronymo Coelho		241							
Alvaro de Carvalho		84							
Trajano					169				
Bento Gonçalves		130							
<b>Resumo da 2.ª secção</b>		838	1.006	127		1.158	70		
<b>Resumo da 3.ª secção</b>		2.193	4.084	263	198	2.632			
Linhas Lateraes	3.600	610	280						
<b>Total</b>	<b>3.600</b>	<b>8.009</b>	<b>11.046</b>	<b>520</b>	<b>1.634</b>	<b>3.903</b>	<b>435</b>	<b>874</b>	<b>100</b>
<b>Canalisações assentadas</b>									<b>30.121</b>
<b>Collectores ainda por assentar</b>									<b>730</b>
<b>Total</b>									<b>30.801</b>

Fonte: ADDUCI, Fulvio. Secretário Geral dos Negócios do Estado. **Relatorio**. Apresentado ao Dr. Felipe Schmidt. Governador do Estado em 1 de jun. de 1916. Florianópolis, 1916, p. 154. Ver Anexo n. 01, p. 166.

**Anexo n. 07 – Evolução dos serviços de água e esgotos em Florianópolis –  
1916-1960**

Anos	População		Comprimento da Rede Distribuidora Urbana (m)		% da População Atendida pela Rede de Esgotos		% da População Urbana Atendida pelo Sistema de Água	Número de Prédios Urbanos	N.º de Prédios Urbanos Ligados A Rede de Água e Esgotos	
	Total	Urbana	Água	Esgotos	Total	Urbana			Esgotos	Água
1916	40.000	22.000	---	31.830 <sup>6</sup>	12,50	22,70	75,60	2.467 <sup>7</sup>	1.319 <sup>8</sup>	2.807 <sup>9</sup>
1920	41.338 <sup>1</sup>	22.874 <sup>1</sup>	32.505 <sup>2</sup>	33.850	23,50	42,60	78,70	3.810	1.950	3.000
1925	42.750	24.750	---	34.500	23,90	41,40	74,60	4.100	2.050	3.060
1940	52.796 <sup>1</sup>	29.700 <sup>1</sup>	33.195 <sup>3</sup>	37.870	24,80	39,00	65,00	5.000	2.320	3.749 <sup>10</sup>
1950	67.630 <sup>1</sup>	51.115 <sup>1</sup>	41.135 <sup>4</sup>	41.000	21,60	28,90	55,80	8.600	2.930	4.800
1960	98.520 <sup>1</sup>	79.870 <sup>1</sup>	65.974 <sup>5</sup>	46.000	20,40	25,20	69,90	13.300	3.890	9.300

**Fontes:** 1 - 1920: Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brasil**. Rio de Janeiro, vol. IV, 1 set. 1920, 1926.  
1 - 1940: IBGE. **Repertório Estatístico do Brasil. Situação Demográfica**. n. 1. (Separata do Anuário Estatístico do Brasil). Ano V, 1939/1940. Rio de Janeiro, 1941.  
1 - 1950: IBGE. **Censo Demográfico**. Tomo 1, vol. XXVIII. Rio de Janeiro, 1955.  
1 - 1960: IBGE. **Censo Demográfico de 1960**. Tomo XV, vol. 1.

2 - Instituto Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano II, 1936. Rio de Janeiro, 1936.  
3 - Dado referente ao ano de 1942. IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano VI, 1941/1945. Rio de Janeiro, 1946.  
4 - Dado referente ao ano de 1948. IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano XII, 1951. Rio de Janeiro, 1952.  
5 - Dado referente ao ano de 1958. IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano XXII, 1961. Rio de Janeiro, 1962.  
6 - ADDUCI, Fulvio. Secretário Geral dos Negócios do Estado. **Relatório**. Apresentado ao Dr. Felipe Schmidt. Governador do Estado em 1 de jun. de 1916. Florianópolis, 1916.  
7 - Dado relativo ao número de casas no perímetro central no ano de 1913, mas com uma "totalidade futura de 4.220 casas". RAMOS, Vidal de Oliveira. Governador do Estado. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo**. Florianópolis, 24 jul. 1913, p. 79.  
8 - Dado referente ao ano de 1918. RAMOS, Átila. **O Saneamento em Dois Tempos: Desterro e Florianópolis**. Florianópolis: ARTGRAF, 1984.  
9 - Dado referente ao ano de 1915. Idem, ibidem.  
10 - Dado referente ao ano de 1942. IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano VI, 1941/1945. Rio de Janeiro, 1946.

**Demais dados:** SILVA, Dalton. **Os Esgotos Sanitários em Florianópolis**. Florianópolis: UFSC, 1989. Dissertação. (Mestrado em Geografia/Desenvolvimento Regional e Urbano). vol. 1, p. 264.

## *Anexo n. 08 – Evolução Administrativa do Distrito do Estreito*

<i>Ano</i>	<i>Localização</i>
<i>1840</i>	Ilha de Santa Catarina*
<i>1899</i>	Parte continental fronteira à Ilha de Santa Catarina**
<i>1939</i>	Criação do Distrito de João Pessoa, desmembrado do Distrito do Estreito
<i>1943</i>	O distrito de João Pessoa volta a ser chamado Estreito***
<i>1944</i>	O distrito de João Pessoa (Estreito) passa a pertencer a Florianópolis, correspondente às terras que hoje constituem a parte continental da Capital.****

Fonte: FARIAS, Vilson Francisco de. *São José: 250 anos: natureza, história e cultura*. São José: ed. do autor, 1999, p. 144 e 146; SOARES, Iaponan. *Estreito: vida e memória de um bairro*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990, p. 20 e 21.

\* Lei n. 137 de 22 abr. 1840. **Collecção de Leis, 1835-1840**. Desterro, 1840. Ver fontes, p. 183.

\*\* Lei Municipal de 16 out. 1899.

\*\*\* Decreto-Lei Estadual n. 5.901, de 21 out. 1943. Divide as capitais brasileiras em zonas judiciárias, denominadas subdistritos. Em Florianópolis foram criados quatro subdistritos: 1.º - Sede; 2.º João Pessoa, voltando a ser denominado Estreito; 3.º - Saco dos Limões; 4.º - Trindade.

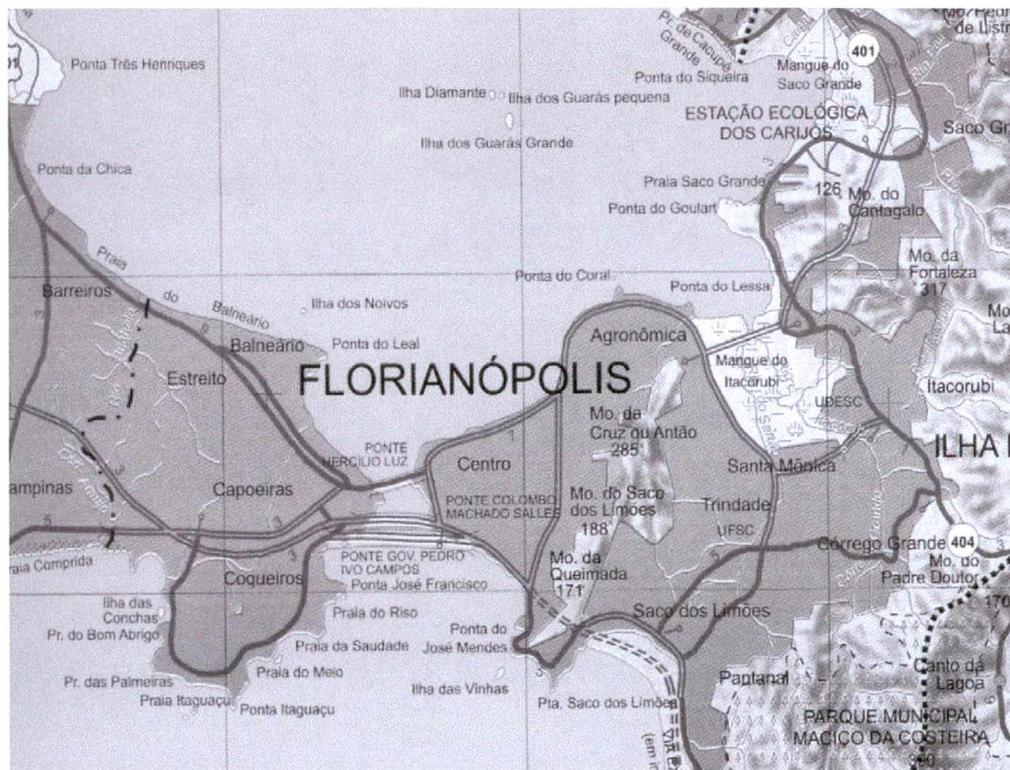
\*\*\*\* Decreto-Lei Estadual n. 951. Estabelece os limites do município de Florianópolis com São José.

**Anexo n. 09 – População Total das Cidades do Rio de Janeiro e São Paulo  
1900 – 1959**

	<i>Rio de Janeiro</i>	<i>São Paulo</i>
1900	811.443	239.820
1920	1.157.873	579.033
1940	1.764.141	1.326.261
1950	2.377.451	2.198.096
1960	3.281.908	3.781.446

Fonte: IBGE. Anuário Estatístico do Brasil, vol. 59. Rio de Janeiro, 1999.

**Anexo n. 10 – Cemitério das Três Pontes – Bairro do Itacorubi**



**Fonte:** Mapa do Município de Florianópolis: Divisão de Bairros – Distrito Sede. 1999. Mapoteca/IPUF. Observar a localização do bairro Itacorubi.

**Anexo n. 11 – Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no  
Comércio Atacadista do Rio de Janeiro – 1928**

<i>Produtos</i>	<i>Unidade</i>	<i>Valor Oficial – 1 Kg. *</i>
		<b>1928</b>
Arroz	Kg.	1\$291 <sup>1</sup>
Açúcar	Kg.	1\$150 <sup>2</sup>
Banha	Kg.	2\$763 <sup>3</sup>
Batatas	Kg.	\$596
Café	Kg.	3\$570
Farinha de Trigo	Kg.	\$819
Feijão	Kg.	\$824

\* Valores referentes à média anual.

1 – Arroz brilhado de 2.ª; 2 – Açúcar Refinado; 3 – Banha de Porto Alegre.

Fonte: IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano III, 1937. Rio de Janeiro, 1937.

**Anexo n. 12 – Preços dos Principais Gêneros Alimentícios no  
Comércio do Estado de Santa Catarina – 1925 e 1936**

<i>Produtos</i>	<i>Unidade</i>	<i>Valor Oficial – 1 Kg. *</i>	
		<b>1925 *</b>	<b>1936 **</b>
Arroz	Kg.	\$800	1\$230 <sup>1</sup>
Açúcar	Kg.	\$750	1\$280 <sup>2</sup>
Banha	Kg.	3\$260	3\$480
Batatas	Kg.	\$308	\$430
Café	Kg.	2\$500	3\$480
Farinha de Trigo	Kg.	\$760	1\$330
Feijão	Kg.	\$805	\$669

\* Comércio atacadista. Valores referentes à média anual, por quilo, dos produtos exportados.

\*\* Comércio varejista. Valores referentes à média anual.

1 – Arroz Beneficiado; 2 – Açúcar Refinado.

**Fonte:** 1925 – VIANNA, Antonio Vicente Bulcão. Presidente do mesmo Congresso, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado.** Florianópolis, 22 jul. 1926.

1936 – IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil.** Ano III, 1937. Rio de Janeiro, 1937.

**Anexo n. 13 – Número de Veículos para Passageiros e Cargas da Cidade de Florianópolis – 1927-1939 \***

<b>Número de Veículos – 1927-1929</b>									
Para Passageiros (Automóveis, Ônibus e Motociclos)			Para Carga (Caminhões, Ambulâncias, Autos fechados para transporte de volumes, etc.)			Total			
1927	1928	1929	1927	1928	1929	1927	1928	1929	
131	137	229	06	29	65	137	166	294	
<b>Número de Veículos – 1936</b>									
Para Passageiros				Para Carga					
Automóveis comuns, Ônibus, Motociclos)	Bicicletas	Carros a Força Animal	Total	Automóveis (Caminhões e Outras Espécies)	Carroças de 2 ou 4 rodas	Carros de Bois	Carrinhos a força humana	Total	Total Geral
216	93	11	320	20	150	-	93	263	583
<b>Número de Veículos – 1937-1939</b>									
<i>A motor</i>				<i>A força animada</i>					
Ano	Para Passageiros	Para Carga		Ano	Para Passageiros	Para Carga			
	(Automóveis comuns, Ônibus, Ambulâncias e Motociclos de 2 ou 3 rodas)	(Caminhões, Outros automóveis para transporte de Veículos)	<b>Total</b>		(Carros de 2 e 4 rodas, Bicicletas)	(Carroças comuns de 2 e 4 rodas, Veículos fechados e outros tipos especiais, Carrinhos de 2 ou 3 rodas a força humana, Carros de bois)	<b>Total</b>		
1937	232	128	360	1937	104	280	384		
1938	288	129	417	1938	214	638	852		
1939	271	107	378	1939	168	613	781		

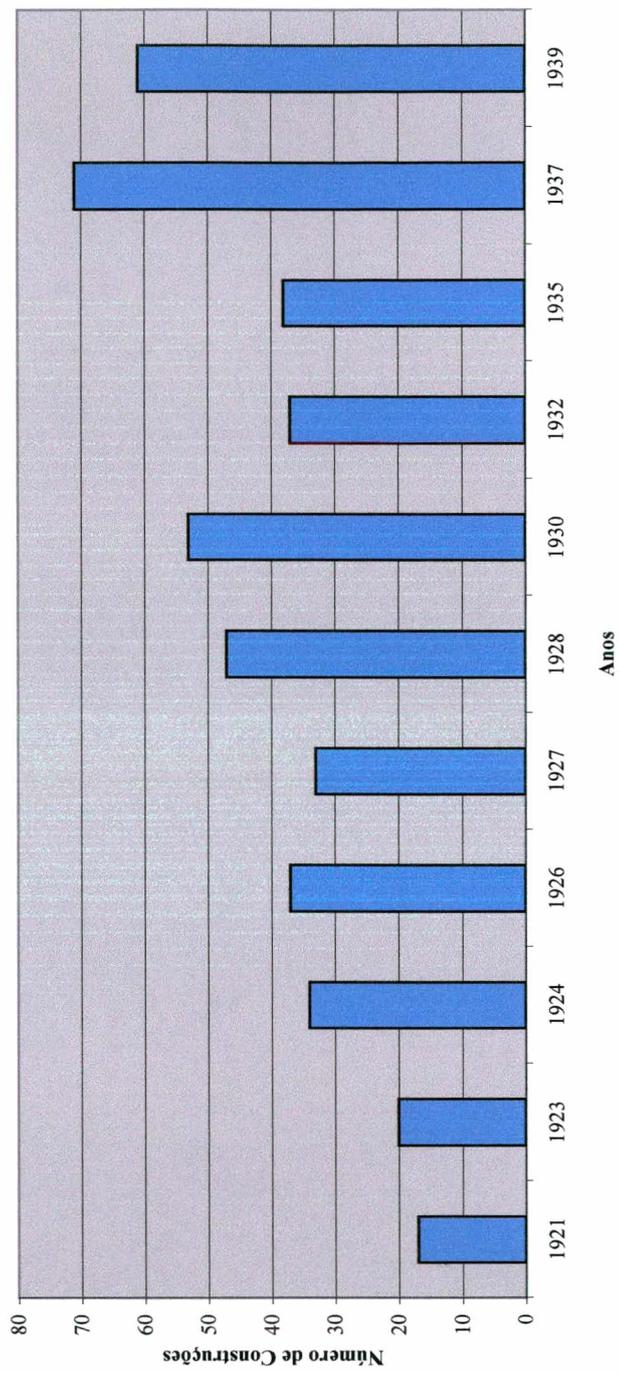
Fonte: Anos: 1927, 1928, 1929: IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano II, 1936. Rio de Janeiro, 1936.

Ano: 1936: IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano III, 1937. Rio de Janeiro, 1937.

Anos: 1937, 1938, 1939: IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil**. Ano V, 1939/1940. Rio de Janeiro, 1940.

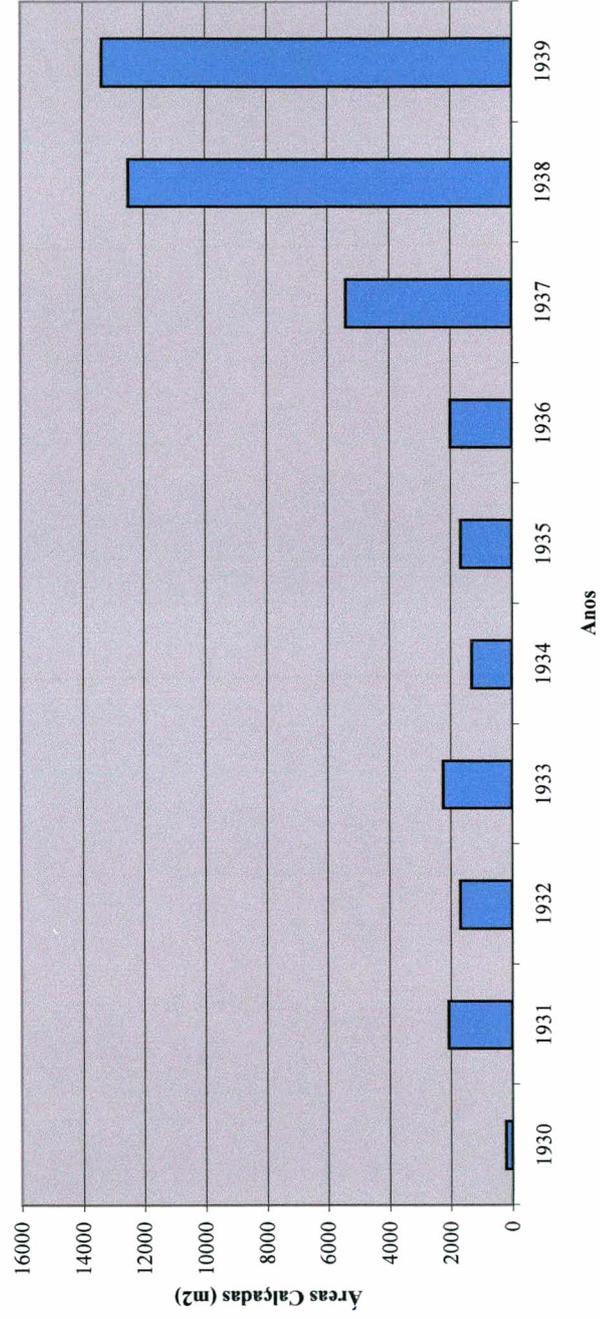
\* O registro do número de veículos por municípios é inexistente a partir do ano de 1940. Desta data em diante se verifica, apenas, o registro por unidades da federação.

*Anexo n. 14: Evolução do Número de Construções na Cidade de Florianópolis - 1921-1939*



Fonte: RAMOS, Mauro. Relatório da Prefeitura Municipal de Florianópolis, 1940.

**Anexo n. 15: Áreas Calçadas na Cidade de Florianópolis - 1930-1939**



Fonte: RAMOS, Mauro. Relatório da Prefeitura Municipal de Florianópolis, 1940.

**Anexo n. 16 – Utilização dos recursos estipulados pelo empréstimo firmado  
entre o Governo do Estado de Santa Catarina e banqueiros  
norte-americanos – 1922**

	<b>NGFs (Maio 1976)</b>
Estudo da Estrada de Ferro Estreito-Lages.....	269,18
Estudos para instalação dos bondes elétricos.....	545,81
Empréstimo feito à Prefeitura da Capital.....	52,30
Terrenos adquiridos em Angelina.....	24,75
Estrada e Cais do Ferrugem-Saco dos Limões.....	46,25
Obras de ajardinamento da Praça 17 de Novembro, hoje Praça G. Vargas.....	23,38
Aquisição de máquinas.....	56,93
Fundação Rockefeller.....	47,77
Desembaraço de mercadorias importadas.....	402,36
Mão-de-obra da Avenida Hercílio Luz.....	975,43
Desapropriações.....	305,73
Captação de Água do Rio Tavares.....	613,22
Despesas com os empréstimos.....	123,50
Honorários do advogado John B. Moore.....	87,38
Administração Pública do Estado.....	5.526,90

Fonte: SEARA, Arno. A Fabulosa Ponte 'HERCILIO LUZ' 1926-1976. Câmara Municipal de Florianópolis, 13 maio 1976.

**Anexo n. 17 – Despesas referentes à construção da Ponte Hercílio Luz**

	<b>NCr\$ (Maio 1976)</b>
Custo da estrutura metálica.....	8.173,00
Mão-de-obra pelos contratantes Srs. Byington & Sundstron.....	2.830,00
Fiscalização das obras de construção.....	39,44
Aluguel do Depósito no Estreito, ocupado pelos contratantes.....	38,40
Despesas com desembaraço alfandegário.....	397,26
Apólices da dívida pública.....	3.000,00
Total.....	14.478,10

Fonte: SEARA, Arno. A Fabulosa Ponte 'HERCÍLIO LUZ' 1926-1976. Câmara Municipal de Florianópolis, 13 maio 1976.

Nota: Não estão computados, nesse total, as parcelas que o Tesouro do Estado despendeu pra o preparo e adaptação do local destinado à construção da ponte.

## **FONTES**

### **BIBLIOGRÁFICAS**

- ANDRADE, Djanira Maria Martins de. **Hercílio Luz: uma ponte integrando Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 1981.
- \_\_\_\_\_. **A Influência da Ponte Hercílio Luz no Desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis, 1978. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina.
- ARAÚJO, Hermes Reis de. **A invenção do litoral: Reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na primeira república**. São Paulo: PUC, 1989. Dissertação (Mestrado em História).
- \_\_\_\_\_. Fronteiras Internas: Urbanização e Saúde Pública em Florianópolis nos anos 20. In: BRANCHER, Ana (org.). **História de Santa Catarina: estudos contemporâneos**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Cia da Letras, 1986.
- BOSSLE, Olindina Pereira. **História da Industrialização catarinense: das origens à integração no desenvolvimento brasileiro**. 2. ed. Florianópolis: CNI/FIESC, 1988.
- BRESCIANI, Maria Stella M. Imagens de São Paulo: Estética e Cidadania. In: **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro, vol. 1, p. 465-474, nov. 1996.
- \_\_\_\_\_. Nas Ruas, os Caminhos da Cidade. In: **Cadernos de História de São Paulo – A cidade e a rua**. São Paulo, n. 2, p. 27-38, jan./dez. 1993.
- \_\_\_\_\_. Século XIX: A Elaboração De Um Mito Literário. In: **História: Questões & Debates**. Curitiba, p. 209-244, dez. 1986.
- \_\_\_\_\_. História e Históriografia das Cidades: um percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar. (org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998.
- BRITO, Paulo José Miguel de. Memória Política sobre a Capitania de Santa Catarina. 1. ed. Rio de Janeiro, 1816. Reimpressão da Sociedade Biblioteca Literária Catarinense. Florianópolis: Livraria Central, 1932, p. 38, apud, PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. Tradição e Plano Urbano. In: \_\_\_\_\_. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**, Florianópolis: UFSC, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991, p. 355-364.
- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Medicina, Médicos e Charlatães do Passado**. Florianópolis: Departamento Estadual de Geografia e Estatística (IBGE), publicação n. 25, 1942.
- \_\_\_\_\_. **Nossa Senhora do Desterro: Notícia I**. Florianópolis: UFSC, 1971.
- \_\_\_\_\_. **Nossa Senhora do Desterro: Notícia 1**. Florianópolis: Lunardelli, 1990.
- CHARTIER, Roger. O mundo como representação. **Estudos Avançados**, São Paulo, IEA/USP, v. 5, n. 11, 1991, p. 173-191.

- COELHO, Mário César. **Moderna Ponte Velha: Imagem & Memória da Ponte Hercílio Luz**. Florianópolis, 1997. Dissertação (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- CORADINI, Lisabete. **Praça XV: Espaço e Sociabilidade**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1995.
- CORRÊA, Carlos Humberto. **Os governadores de Santa Catarina de 1739 a 1982: notas biográficas**. Florianópolis: UFSC, 1983.
- \_\_\_\_\_. **História oral: teoria e técnica**. Florianópolis: UFSC, 1978.
- COSTA, Licurgo. Há 102 anos a Assembléia Provincial aprovou a mudança da capital de Santa Catarina para Lages. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina**. Florianópolis, 3ª fase, n. 6, 1985.
- DIAS, Wilmar. Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana. **Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia – DEGC**, Florianópolis, Ano 1, n. 1, jan. 1947.
- \_\_\_\_\_. Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana. **Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia – DEGC**, Florianópolis, Ano 1, n. 2, jul. 1947.
- FARIAS, Vilson Francisco de. **São José: 250 anos: natureza, história e cultura**. São José: ed. do autor, 1999.
- FOSSARI, Domingos. **Florianópolis de Ontem**. Florianópolis: FCC, 1985.
- GASKELL, Ivan. História das imagens. In: BURKE, Peter. **A escrita da História**. São Paulo: UNESP, 1992, p. 237-271.
- GERBER, Diana Mara. **O Saneamento em Florianópolis: projeto de modernização e estratégias de poder (1890-1930)**. Florianópolis, 1996. Projeto de Pesquisa (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- \_\_\_\_\_. **Saneamento Urbano e Estratégias de Poder: Florianópolis (1890-1930)**. Florianópolis, 2000. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.
- GONÇALVES FILHO, José Moura. Memória e Sociedade. Memória e ação cultural. **Revista do Arquivo Municipal**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico Municipal, 1992, p. 15-63.
- HARO, Martim Afonso Palma de. (Org.). **Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX**. Florianópolis: UFSC/ Lunardelli, 1990.
- HERSCHMANN, Micael M. & PEREIRA, Carlos Alberto M. O imaginário moderno no Brasil. In: **A invenção do Brasil Moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20 e 30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 9-42.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- HÜBENER, Laura Machado. **O Comércio da Cidade de Desterro no Século XIX**. Florianópolis: UFSC, 1981.
- MARX, Murilo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Melhoramentos/Universidade de São Paulo, 1980.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de História Oral**. São Paulo: Loyola, 1996.
- MIRA, Crispim. **Terra Catharinense**. Florianópolis: Moderna. 1920.
- MORAES, José Geraldo Vinci de. **Cidade e cultura urbana na primeira república**. São Paulo: Atual, 1994.

- MORSE, Richard M. As cidades “periféricas” como arenas culturais: Rússia, Áustria, América Latina. **Estudos Históricos - Cultura e História Urbana**, Rio de Janeiro, v. 8, n.16, p. 205-225, jul./dez. 1995.
- PELUSO JUNIOR, Victor Antônio. O Crescimento Populacional de Florianópolis e suas Repercussões no Plano e na Estrutura da Cidade. In: \_\_\_\_\_. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**, Florianópolis: UFSC, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1983. p. 311-354.
- \_\_\_\_\_. Tradição e Plano Urbano. In: \_\_\_\_\_. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**, Florianópolis: UFSC, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991. p. 355-364.
- \_\_\_\_\_. A Mudança da Capital do Estado. **Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia – DEGC**, Florianópolis, Ano I, n. 1, jan. 1947.
- PESAVENTO, Sandra J. Em busca de uma outra história: imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPUH/Contexto, vol. 15, n. 29, p. 9-27, 1995.
- \_\_\_\_\_. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos - Cultura e História urbana**, Rio de Janeiro, v. 8, n.16, p. 279-290, jul./dez. 1995.
- \_\_\_\_\_. **O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre**. Porto Alegre: UFRGS, 1999.
- PIAZZA, Walter Fernando e HÜBENER, Laura Machado. **Santa Catarina: história da gente**. 3. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1989.
- RAMOS, Átila Alcides. **Memória do Saneamento Desterrense**. Florianópolis: CASAN, 1986.
- \_\_\_\_\_. **O Saneamento em Dois Tempos: Desterro e Florianópolis**. Florianópolis: ARTGRAF, 1984.
- \_\_\_\_\_. **Saneamento Básico Catarinense**. Florianópolis: IOESC, 1991.
- REIS, Almir Francisco. **Forma e apropriação dos lugares públicos: Um estudo sintético do centro de Florianópolis**. Brasília, 1993. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Urbanismo, Universidade de Brasília.
- REIS, Nestor Goulart. **Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial do Estado/Fapesp, 2000. (Estande USP – Brasil 500 Anos).
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à Província de Santa Catharina (1820)**. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 1936.
- SANTOS, Sílvio Coelho dos. **Nova História de Santa Catarina**. 4. ed. Florianópolis: Terceiro Milênio, 1998.
- SENNET, Richard. **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- SEVECENKO, Nicolau. **Orfeu estático na metrópole (São Paulo: sociedade e cultura nos frementes anos 20)**. São Paulo: Cia das Letras, 1992.
- SILVA, Adolfo Nicolich. **Ruas de Florianópolis: resenha histórica**. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1999.
- SILVA, Dalton. **Os Esgotos Sanitários em Florianópolis**. Florianópolis: UFSC, 1989. Dissertação. (Mestrado em Geografia/Desenvolvimento Regional e Urbano). vol. 1 e 2.
- SILVA, Etienne. **O desenvolvimento econômico periférico e a formação da rede urbana de Santa Catarina**. Porto Alegre, 1978. Dissertação. (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – UFRGS.
- SOARES, Iaponan. (Org.). **Estreito: vida e memória de um bairro**. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990.

SOUTO, Américo A. da Costa. **Industrialização de Santa Catarina: o Vale do Itajaí e o Litoral de São Francisco, das origens ao mercado nacional (1850-1929).** In: BRANCHER, Ana (org.). **História de Santa Catarina: estudos contemporâneos.** Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999.

SUGAL, Maria Inês. **As Intervenções Viárias e as Transformações do Espaço Urbano: A Via de Contorno Norte-Ilha.** São Paulo: USP, 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo).

VÁRZEA, Virgílio. **Santa Catarina: A Ilha.** Florianópolis: Lunardelli, 1985.

VAZ, Nelson Popini. **Reorganização da área central de Florianópolis: O espaço público do ritual.** Florianópolis, 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis: Memória Urbana.** Florianópolis: UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.

## PERIÓDICAS

### Jornal *O ESTADO* – Biblioteca Pública de Santa Catarina (BIPESC)\*

- Passagem do Estreito. *O Estado*, Florianópolis, 4 jul. 1893, p. 2.
- A réde de exgottos. *O Estado*, Florianópolis, 29 out. 1916, p. 1.
- Os melhoramentos projectados. *O Estado*, Florianópolis, 7 jan. 1920, p. 1.
- Vamos ter um matadouro. *O Estado*, Florianópolis, 31 mar. 1920, p. 1.
- Florianópolis vai ter ‘auto omnibus’. *O Estado*, Florianópolis, 11 jun. 1920, p. 1.
- A ponte sobre o Estreito. *O Estado*, Florianópolis, 9 jan. 1923, p. 2.
- A Passagem do Estreito: A crítica aos ‘historicos abusos’. *O Estado*, Florianópolis, 1923, p. 2.
- Auto-Omnibus. *O Estado*, Florianópolis, 21 ago. 1923, p. 3.
- Um relatório modelar. *O Estado*, Florianópolis, 1 set. 1923, p. 2.
- Os bondes. *O Estado*, Florianópolis, 26 mar. 1924, p. 2.
- Dois Desastres: a morte de um estivador. *O Estado*, Florianópolis, 16 abr. 1924, p. 3.
- O nome da ponte. *O Estado*, Florianópolis, 14 out. 1924, p. 2.
- Os bondes de Florianópolis. *O Estado*, Florianópolis, 10 jan. 1925, p. 5.
- A Inauguração do Cemitério das Três Pontes. *O Estado*, Florianópolis, 17 nov. 1925, p. 2.
- A inauguração oficial da Ponte Hercílio Luz. *O Estado*, Florianópolis, 13 maio 1926, p. 1.
- Quatro carros de luxo para o serviço da Empresa Corsini. *O Estado*, 21 maio 1926, p. 1.
- Os novos carros da Empresa Auto-Viação Corsini. *O Estado*, 22 maio 1926.
- Empresa Catharinense de Auto-omibus. *O Estado*, 31 maio 1926.
- Vandalismo de ‘civilizados’. *O Estado*, Florianópolis, 1 jun. 1926, p. 1.
- Mais uma vez, á policia!. *O Estado*, Florianópolis, 12 jun. 1926, p. 1.
- Ruas em máu estado. *O Estado*, Florianópolis, 9 mar. 1927, p. 1.
- Os trilhos ‘mortos’. *O Estado*, Florianópolis, 14 mar. 1927, p. 2.
- Alamêda ‘Adolpho Konder’. *O Estado*, Florianópolis, 12 ago. 1927, p. 2.
- Novo omnibus ‘Circular’. *O Estado*, 28 jul. 1928.
- Um bonde destruído por populares. *O Estado*, Florianópolis, 26 set. 1934.
- STURDZE, Doroti, SARTORI, Raul. De “1830 a 1976”: os transportes urbanos em cavalos, bondes e ônibus (superlotados). *O Estado*, Florianópolis, 25 mar. 1976, p. 16.
- CALDAS F.º, Raul. A marcante atuação de Hercílio Luz nos primeiros decênios do século XX. *O Estado*, Florianópolis, 30 maio 1978, p. 9.
- \_\_\_\_\_. Uma personalidade vigorosa (e contraditória). *O Estado*, Florianópolis, 30 maio 1978, p. 9.
- \_\_\_\_\_. E a ponte foi construída. *O Estado*, Florianópolis, 31 maio 1978, p. 5.
- VICENZI, Celso. A história da ponte que ligaria “o nada a coisa alguma”. *O Estado*, Florianópolis, 10 maio 1981, p. 20 e 21.
- Família evacuadas; redes de água e luz transferidas, *O Estado*. Florianópolis, 01 out. 1982, p. 6.
- O Estado*, Florianópolis, 18 maio 1986.
- Memória Viva. *O Estado*, Florianópolis, 13 maio 1997. Marcos do Desenvolvimento de Santa Catarina, p. 16.

### Jornal *REPÚBLICA* – Biblioteca Pública de Santa Catarina (BIPESC)

- República*, Florianópolis, 2 out. 1894, p. 1.
- Saneamento moral. *República*, Florianópolis, 25 jan. 1919, p. 3.
- “Comissões Sanitárias”. *República*, Florianópolis, 16 ago. 1919, p. 1.
- “Saneamento de Florianópolis”. *República*, Florianópolis, 08 set. 1919.
- “Avenida Hercílio Luz”. *República*, Florianópolis, 30 out. 1919, p.1.
- A inspetoria de laticínios e a leiteira modelo. *República*, Florianópolis, 30 jan. 1920, p. 1 e 2.
- Remodelação de Florianópolis. *República*, Florianópolis, 1 fev. 1920, p. 1.
- A Vadiagem no Trapiche Municipal. *República*, Florianópolis, 12 mar. 1921, p. 2.
- A inauguração da Avenida Hercílio Luz. *República*, Florianópolis, 7 set. 1922.
- A inauguração da Avenida Hercílio Luz. *República*, Florianópolis, 10 set. 1922.
- A construção da Ponte do Estreito. *República*, Florianópolis, 4 nov. 1922, p. 1.
- Uma grande obra sanitária. *República*, Florianópolis, 12 mar. 1924, p. 1.
- BOITEUX, José Alexandre. ‘Discurso’. In: Inauguração da Luz Elétrica na Ponte Hercílio Luz. *República*, 30 set. 1926, p. 4 e 5.

\* Não se procedeu ao maior aprofundamento da pesquisa das fontes jornalísticas, pois no período de elaboração da presente pesquisa, o setor de Santa Catarina da Biblioteca Pública do Estado (BIPESC) encontrou-se fechado para a da execução do projeto de restauração do acervo jornalístico. As fontes jornalísticas encontrar-se-ão integralmente disponíveis ao público em data futura. Outrossim, entendemos que esse procedimento é salutar para a preservação do acervo e da memória histórica e cultural do Estado de Santa Catarina.

Problemas Urbanos. **República**, Florianópolis, 5 jan. 1927, p. 3.

Jornal **Folha Nova**

“Abelhas mestras e fraldiqueiros de sangue azul”. **Folha Nova**, Florianópolis, 26 ago. 1927, p. 3.

Revista **Santa Catarina Filatélica** – Associação Filatélica e Numismática de Santa Catarina (A.F.S.C)

MORAES, Antenor. Ponte Hercílio Luz (Poema). **Santa Catarina Filatélica**, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 22, maio 1951.

\_\_\_\_\_. Desenvolvimento dos Trabalhos da Construção da Ponte Hercílio Luz. **Santa Catarina Filatélica**, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 23-33, maio 1951.

PELUSO JUNIOR, Victor Antônio. A Ponte Hercílio Luz e a Expansão de Florianópolis. **Santa Catarina Filatélica**, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 11-15, maio 1951.

\_\_\_\_\_. Uma Maravilhosa Obra de Engenharia. **Santa Catarina Filatélica**, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 52-57, maio 1951.

PIAZZA, Walter Fernando. HERCÍLIO LUZ (Estudo Histórico-Genealógico). **Santa Catarina Filatélica**, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 46-51, maio 1951.

SILVA, Mário Cândido da . 13-5-1926 – 13-5-1951. PONTE HERCÍLIO LUZ. **Santa Catarina Filatélica**, Florianópolis, Ano II, n. 17, p. 7 - 9, maio 1951.

Jornal **DIÁRIO CATARINENSE** – Biblioteca Pública de Santa Catarina (BIPESC)/ Biblioteca Particular do Autor

Personagens vivem a história da ponte. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 13 maio 1996. Cartão-postal da ilha faz 67 anos, p. 16.

Amigas recordam o dia em que a ponte foi inaugurada. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 13 maio 1996. Ponte Hercílio Luz: 70 Anos de História, p. 5.

VICENZI, Celso; REZENDE, Dorva; PEIXOTO, Eloy Gallotti. et. all. O lugar mais sujo da cidade: rio da Bulha. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 11 mar. 1996. O Mercado e a Cidade, n.11, p. 4.

\_\_\_\_\_. Automóveis mudam cara da cidade. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 11 mar. 1996. O Mercado e a Cidade, n. 11, p. 5.

\_\_\_\_\_. Obra mudou traçado urbano da cidade. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 11 mar. 1996. O Mercado e a Cidade, n. 11, p. 6 e 7.

\_\_\_\_\_. ‘Cães, urubus e o vento sul’. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 18 mar. 1996. As doenças e a saúde, n. 18, p. 6.

\_\_\_\_\_. A morte pelas epidemias. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 18 mar. 1996. As doenças e a saúde, n. 18, p. 6.

\_\_\_\_\_. Lixo e esgoto jogados por todos os lados. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 18 mar. 1996. As doenças e a saúde, n. 18, p. 6 e 7.

\_\_\_\_\_. Ilha-Continente já era problema. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 19 mar. 1996. Da Canoa aos aviões, n. 19, p. 3.

\_\_\_\_\_. O início do calçamento. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 19 mar. 1996. Da Canoa aos aviões, n. 19, p. 5.

\_\_\_\_\_. Bondes marcaram uma época. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 19 mar. 1996. Da Canoa aos aviões, n. 19, p. 5.

\_\_\_\_\_. Luz e Müller, a dupla dinâmica. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 21 mar. 1996. A política na República, n. 21, p. 2.

Travessia só com bom tempo. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 13 maio 1997. Ponte Hercílio Luz: Tombamento é o presente dos 71 anos, p. 2.

Construtores são homenageados. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 14 maio 1997, p. 5.

Idealizador não conheceu obra. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 13 maio 1998, p. 3.

Hercílio Luz reescreve a história da capital. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 13 maio 1998, p. 6.

Florianópolis quase perde título. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 13 maio 1998, p. 4.

Jornal **AN Capital**

MACHADO, Cândido Marcos. MEMÓRIA: ‘Serviço bonito, bem feito não pode acabar assim’. **AN Capital**, Florianópolis, 13 maio 1996, p. 4.

ACIDENTES: Salário faz operários esquecerem os riscos. **AN Capital**, 13 maio 1996, p. 5.

Ilha se ressentida com afastamento. **AN Capital**, Florianópolis, 13 maio 1996, p. 4.

### **Leis - Biblioteca Pública de Santa Catarina (BIPESC)**

- Lei n. 1269, de 8 de setembro de 1919. Autorizando o Poder Executivo a abrir o crédito de (40.000\$000) quarenta contos de réis, para a aquisição de um prédio que será doado a Exma. Sra. D. Antonietta Mafra Caldeira, a título de usufruente. **Collecção de Leis, Decretos e Resoluções. Anno de 1919.** Florianópolis: Officina á Elect. Da Imprensa Official, 1922.
- Lei n. 539, de 12 de março de 1925. Autorizando o Superintendente Municipal a promover, de accôrdo com a Comissão Médica, a remoção dos despojos sepultados na área do acutal Cemiterio Publico, destinada á rua de acesso á ponte 'Hercilio Luz'. **Collecção de Leis de 1925.** Florianópolis, 1925.
- Lei n. 115, de 11 de novembro de 1936. Autoriza a aquisição e desapropriação de prédios. **Coleção de Leis de 1936.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1936.
- Lei n. 180, de 13 de outubro de 1937. Ratifica uma aquisição de imóveis feita pelo Govêrno do Estado, e autoriza o Poder Executivo a transferi-los, por doação, aos filhos de d. Antonieta Mafra Caldeira, sem direito á restituição de impostos e taxas já pagos e com a obrigação de pagarem os ainda devidos. **Coleção de Leis de 1937.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1937.
- Decreto-lei n. 98, de 26 de abr. de 1938. Autoriza a Fazenda Estadual a adquirir imóvel à rua Deodoro, nesta Capital. **Coleção de Decretos, Resoluções e Portarias de 1938.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1939.
- Decreto-lei n. 119, de 9 de jun. de 1938. Autoriza a Fazenda Estadual a adquirir um terreno nesta capital. **Coleção de Decretos, Resoluções e Portarias de 1938.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1939.

### **Resoluções - Biblioteca Pública de Santa Catarina (BIPESC)**

- Resolução n. 619, de 8 de Janeiro de 1929. Approvando o acto n. 24 de 4 de Dezembro de 1928, do dr. Prefeito Municipal, denominando *ad referendum* do Conselho Municipal '*Santos Dumond*' a rua que, partindo da Praça Pereira Oliveira, dirige-se a Chacara Hespanha e, futuramente, ligar-se-á a rua Marechal Foch. **Collecção de Leis e Resoluções de 1929.** Florianópolis, 1930.
- Resolução n. 637, de 27 de Novembro de 1929. Autorizando o Dr. Prefeito Municipal a permittir a abertura de duas ruas, na antiga chacara Macedo, á rua Aristides Lobo. **Collecção de Leis e Resoluções de 1929.** Florianópolis, 1930.

-----

SEARA, Arno. **A Fabulosa Ponte 'HERCÍLIO LUZ' 1926-1976.** Câmara Municipal de Florianópolis, 13 maio 1976.\*

### **DOCUMENTAÇÃO OFICIAL**

#### **Arquivo Público Estadual de Santa Catarina (A.P.S.C.)**

##### **Ofícios e Pareceres**

- RIBEIRO, João Alberto Miranda. **Ofícios Recebidos Pela Câmara Do Governador João Alberto Miranda Ribeiro,** Desterro, 26 jun. 1794, p. 49-50. In: Ofícios do Governador à Câmara Municipal.
- THIAGO, Polydoro Olavo São. (Eng.<sup>o</sup>). **Ofício.** Encaminhado ao Presidente da Província João Rodrigues Chaves. Desterro, 3 nov. 1880.
- LESSA, Henrique. **Parecer sobre a reforma de contracto da Ponte Hercilio Luz.** Encaminhado ao Sr. Ptolomeu de Assis Brasil, Interventor Federal. Florianópolis, 30 nov. 1930. 6 fl., mineografado e datilografado.
- Diretoria de Obras Públicas. **Ofício n. 724.** Ao Exmo. Sr. Dr. Leoberto Leal, D. D. Secretário da Viação, Obras Públicas e Agricultura. Suplementa verbas para obras de reforma da ponte. Florianópolis, 16 jul. 1947.
- \_\_\_\_\_. **Ofício n. 32.** A Sua Excelencia o Senhor Doutor Aderbal Ramos da Silva, Governador do Estado. Suplementa verbas para restauração da ponte. Florianópolis, 17 jul. 1947.
- \_\_\_\_\_. **Ofício n. 62.** Á sua Excelência o Senhor Doutor Aderbal Ramos da Silva, D. Governador do Estado. Exame e estudos das condições de conservação da ponte. Florianópolis, 6 dez. 1947.

\* Consta: lei n. 1240, de 16 ago. 1919, autorizando a contração de empréstimo para construção da ponte Hercilio Luz; Primeiro e Segundo empréstimos para referida construção; custeio da ponte até 1976.

\_\_\_\_\_. **Ofício n. 410.** Ao Ilmo. Sr. Eng<sup>o</sup> Oscar Machado da Costa. Remete a ordem de Serviço n<sup>o</sup> 3-R-50. Autoriza início dos serviços de reforço da ponte. Florianópolis, 20 maio 1950.

### **Relatórios e Falas**

- COUTINHO, João José. **Relatório.** Apresentado à Assembleia Provincial de Santa Catharina. Desterro, 19 abr. 1854.
- ALMEIDA, João Ribeiro de. “Ensaio sobre a Salubridade, Estatística e Pathologia da Ilha de Santa Catarina e em particular da cidade de Desterro” (publicada em 1864 em Nossa Senhora do Desterro). In: “**Enciclopédia do Almirante Carneiro**”.
- OLIVEIRA, Antonio de Almeida. **Fala com que o Exm.<sup>o</sup> Sn.<sup>f</sup> Doutor Antonio de Almeida Oliveira abriu a sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial de SANTA CATHARINA em 2 de Janeiro de 1880.** Cidade Do Desterro, 1880.
- ROCHA, Francisco José da. **Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catharina.** Rio de Janeiro, 1888, p. 114.
- ADDUCI, Fulvio. Secretário Geral dos Negócios do Estado. **Relatorio.** Apresentado ao Dr. Felipe Schmidt. Governador do Estado em 1 de jun. de 1916. Florianópolis, 1916.
- Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Publicas e Agricultura. **Relatório 1918.** Florianópolis, 1 maio de 1919.
- Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Publicas e Agricultura. **Relatório 1919.** Florianópolis, 1 maio 1920.
- LIMA, Joaquim David Ferreira (Diretor da Higiene de Santa Catharina). **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Arthur Boiteux, Secretário do Interior e Justiça.** Florianópolis, 1920.
- Directoria de Viação e Obras Publicas. **Relatório de Atividades 1921.** Florianópolis, 30 maio 1922.\*
- PONTE HERCÍLIO LUZ. **Relatório.** Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello. Rio de Janeiro, 23 abr. 1926.
- Secretaria da Fazenda, Viação, Obras Publicas e Agricultura. **Relatório n. 12,** apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Secretário da Fazenda. Florianópolis, 3 ago. 1927.
- Directoria de Obras Publicas. **Relatório de Atividades 1927.** Florianópolis, 1927.
- Directoria de Obras Publicas. **Relatório de Atividades 1928.** Florianópolis, 1928.
- BLUM, Heitor. **Relatório do exercício de 1929.** Apresentado ao snr. Prefeito Municipal, dr. José da Costa Moellmann. Florianópolis, 1935. (Cópia entregue em 9 de Agosto de 1935 ao Prefeito Municipal snr. Olivio J. de Amorim).
- BOTTINI, Antônio. Diretor de Higiene do Estado. **Relatorio sobre a Febre Tifoide em Florianopolis.** Apresentado ao Exm.<sup>o</sup> SR Interventor Federal General Assis Brasil. jun. 1932.
- Directoria de Obras Públicas. **Relatório De 1-5-1935 a 1-5-1936.** Florianópolis, 30 maio 1936.
- Secretaria da Viação e Obras Públicas. **Relatório referente aos períodos de 1<sup>o</sup> de Maio a 31 de Dezembro de 1935 e de 1<sup>o</sup> de Janeiro a 30 de Abril de 1936.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1936.
- RAMOS, Mauro. **Relatório.** Apresentado ao Sr. Interventor Federal no Estado. Florianópolis, 1937.
- Directoria de Obras Públicas. **Relatório 1940.** Florianópolis, 1940.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Prefeitura Municipal de Florianópolis, 1940.**
- Conclusões da análise da Ponte Hercilio Luz, enviada pelo engenheiro Oscar Machado da Costa ao Sr. Leoberto Leal, Florianópolis, 1947.
- PAIVA, Edwaldo; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, E. Plano Diretor de Florianópolis. Estudos Preliminares. **Relatório Explicativo apresentado à Prefeitura Municipal,** ago. 1952.

### **Mensagens**

- OLIVEIRA, Antônio Pereira da Silva e. Superintendente Municipal. **MENSAGEM dirigida ao Conselho Municipal em 1.<sup>o</sup> de abril.** Florianópolis, Gazeta Oficial, 15 abr. 1905.
- RICHARD, Gustavo. [Coronel]. **MENSAGEM lida na Sessão de Abertura do Congresso Representativo.** Florianopolis, 5 ago. 1907.
- \_\_\_\_\_. **MENSAGEM lida na 2.<sup>a</sup> Sessão da 7.<sup>a</sup> Legislatura do Congresso Representativo.** Florianópolis, 2 ago. 1908.
- \_\_\_\_\_. **MENSAGEM lida na 1.<sup>a</sup> Sessão Ordinária da 8.<sup>a</sup> Legislatura do Congresso Representativo.** Florianópolis, 17 set. 1910.
- RAMOS, Vidal de Oliveira. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado.** Florianópolis, 23 jul. 1911.
- \_\_\_\_\_. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado.** Florianópolis, 24 jul. 1913.

- LUZ, Hercílio Pedro da. Vice-Governador, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 22 jul. 1920.
- HORN, Raulino Julio Adolpho. Presidente do mesmo Congresso, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 16 ago. 1922.
- OLIVEIRA, Antonio Pereira da Silva. Vice-Governador no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 22 jul. 1924.
- VIANNA, Antonio Vicente Bulcão. Presidente do mesmo Congresso, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 22 jul. 1926.
- \_\_\_\_\_. Presidente do mesmo Congresso, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 21 ago. 1926.
- KONDER, Adolpho. Governador do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada ao Congresso Representativo do Estado**. Florianópolis, 22 jul. 1927.
- KONDER, Adolpho. Presidente do Estado de Santa Catharina. **MENSAGEM apresentada á Assembléia Legislativa**. Florianópolis, 29 jul. 1928.

### *Termos de Contrato*

- Termo de contracto da Passagem do Estreito entre esta Ilha e a terra firme celebrado com o cidadão José Maria de Jesus por tempo de um anno, p. 16. In: **Termo de Contrato do Tesouro: Procuradoria Fiscal**, n. 2, 1885-1891.
- COSTA, Oscar Machado da. **Termo de Contrato**, celebrado entre o Govêrno do Estado de Santa Catarina e o Engenheiro Oscar Machado da Costa. Florianópolis, 14 jan. 1948.

### *Leis*

- Lei n. 137 de 22 de abril de 1840. **Collecção de Leis, 1835-1840**. Desterro, 1840.
- Lei n. 811 de 2 de set. de 1909. Estabelecendo a obrigatoriedade da canalisação d'agua potavel a todo predio publico ou particular dentro do perimetro urbano da Capital. **Collecção de Leis, Decretos e Resoluções de 1909**. Florianópolis, 1909.
- Lei n. 1216, de 23 de out. 1918. Autorizando o Poder Executivo a organizar o serviço de passagem entre a Capital e o Estreito. Estado de Santa Catharina. Florianópolis, 1918.
- Lei n. 1240, de 16 de ago. 1919. Autorizando a contrair um empréstimo interno ou externo até 20 mil contos.
- Lei n. 1351, de 10 de set. 1921. Autorizando o Poder Executivo a realizar contractos ou ajustes para a effectivação do empréstimo de que trata a Lei n. 1240, de 1919. **Collecção de Leis, Decretos e Resoluções de 1921**. Florianópolis, 1921.
- Projeto n. 3. 30 out. 1924. Aprova a denominação *Hercílio Luz* para a Ponte que liga a Capital ao Continente.
- Lei n. 1524, de 7 de nov. 1925. Creando o pedágio para o trânsito na ponte 'Hercílio Luz'. Estado de Santa Catharina. **Collecção de Leis, Decretos e Resoluções de 1925**. Florianópolis, 1925.
- Lei n. 246, 15 nov. 1955. **Diário Oficial. Estado de Santa Catarina**. Ano III, n. 5.495, Florianópolis, 21 nov. 1955.

### *Planos Diretores*

- PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar A. **FLORIANÓPOLIS: Plano Diretor**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado do Rio Grande do Sul, 1952. (Administração do Prefeito Dr. Paulo de Tarso da Luz Fontes).

### *Guias e Anuários*

- Guia do Estado de Santa Catharina**. Rio de Janeiro, 5 set. 1927.
- Guia do Estado de Santa Catharina: Suplemento para o anno de 1937**. Florianópolis: Livraria Central de Alberto Entres, 1937.
- Anuário Catarinense**. Ano II, n. 2, jan. 1949.
- Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Florianópolis – A.H.P.M.F.**

Lei n. 343, de 1912. **Leis e Resoluções do Município de Florianópolis**. Florianópolis, 1913.  
Resolução n. 16. **Collecção de Leis de 1925**. Florianópolis, 1925.  
Lei n. 492. **Collecção de Leis e Resoluções de 1920, 1921 e 1922**. Florianópolis, 1934.  
VIEIRA, Pedro Lopes (Deputado Estadual). **Discurso proferido no dia 4 de outubro de 1949**. Florianópolis, 1949.

#### ***Biblioteca do I.P.U.F. (BIPUF)***

Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **PONTE HERCÍLIO LUZ: Justificativa Histórica**.  
Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **Detalhamento Técnico da Ponte Hercílio Luz – Pesos e Medidas**.

#### ***Câmara Municipal de Florianópolis – Setor Legislativo (C.M.F)***

CARVALHO, Adalberto Tolentino de. (Pref. Municipal). Lei n. 66, de 29 de dez. 1950. (Publicada no Diário Oficial em 04 jan. 1951). Florianópolis, 1950.  
\_\_\_\_\_. Lei n. 67, de 29 de dez. 1950. (Publicada no Diário Oficial em 04 jan. 1951). Florianópolis, 1950.  
CUNHA, Osmar. (Pref. Munic.). **Código Municipal de Florianópolis**, 21 nov. 1955.  
LEI n.º 5504, de 21 jul. 1999. **Dispõe sobre a criação dos bairros no Distrito Sede do Município de Florianópolis e dá Outras Providências**. Florianópolis, 1999.

#### ***Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE***

**Synopse do Recenseamento**. Rio de Janeiro, 31 dez. 1900, 1905.  
**Recenseamento do Brazil**. Rio de Janeiro, vol. IV, 1 set. 1920, 1926.  
**Repertório Estatístico do Brasil. Situação Demográfica**. n. 1. (Separata do Anuário Estatístico do Brasil). Ano V, 1939/1940. Rio de Janeiro, 1941.  
**Censo Demográfico**. Tomo 1, vol. XXVIII. Rio de Janeiro, 1955.  
**Censo Demográfico de 1960**. Tomo XV, vol. 1  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano II, 1936. Rio de Janeiro, 1936.  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano III, 1937. Rio de Janeiro, 1937.  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano IV, 1938. Rio de Janeiro, 1938.  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano V, 1939/1940. Rio de Janeiro, 1940.  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano VI, 1941/1945. Rio de Janeiro, 1946.  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano XII, 1951. Rio de Janeiro, 1952.  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano XIII, 1952. Rio de Janeiro, 1953.  
**Anuário Estatístico do Brasil**. Ano XXII, 1961. Rio de Janeiro, 1961.  
**Anuário Estatístico do Brasil**, vol. 32. Rio de Janeiro, 1971.  
**Anuário Estatístico do Brasil**, vol. 59. Rio de Janeiro, 1999.

#### ***Museu da Ponte Hercílio Luz***

LEAL, Lia. **PONTE HERCÍLIO LUZ: história de um símbolo**. **Olá Florianópolis**, Florianópolis, p. 4 e 5.

#### ***Recursos Audiovisuais***

PONTE HERCÍLIO LUZ Patrimônio da Humanidade. Zeca Pires. Florianópolis: Penna Filho Produções Cinematográficas e Mundo Imaginário Produções: Vídeo Lar, 1996. 35 min: dublado, colorido; VHS.  
TONERA, Roberto. (Org.). **Anhatomirim e mais centenas de Fortificações no Brasil e no Mundo**. Florianópolis: Projeto Fortalezas Multimídia: UFSC/FAPEU, 2001. 1 disco compacto: digital, estéreo.

#### ***Entrevistas \****

AMANTE, Francisco. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**. Florianópolis, 11 maio 2001.

CAMINHA, Paulo Ricardo. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**. Florianópolis, 14 maio 2001.

---

\* A transcrição das entrevistas se encontra anexa ao trabalho e disponível à consulta na biblioteca particular do autor, no Laboratório de História Oral (CFH/UFSC) e na Casa da Memória de Florianópolis. Nestas duas últimas instituições se encontram, também, as fitas cassetes correspondentes às entrevistas.

HOSTMANN, José Pedro. (Seu Zezeca). **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa e Paulo Ricardo Caminha (engenheiro mecânico – CASAN)**. Florianópolis, 01 maio 2002.

KÛNHE, Mário Ernesto. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**. Florianópolis, 18 abr. 2001.

RUÍZ, José. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**. Florianópolis, 17 dez. 2001.

VARGAS, Waldir. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**. Florianópolis, 23 abr. 2001.

VEIGA, Eliane Veras da. **Entrevista concedida a Sandro da Silveira Costa**. Florianópolis, 07 jun. 2001.

***TRANSCRIÇÃO DE ENTREVISTAS ORAIS***

*UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH  
PROF. DR.: VALMIR F. MURARO  
SANDRO DA SILVEIRA COSTA*

**Ponte Hercílio Luz: Mutações Urbanas em uma Cidade Insular  
(1890-1960)**

**Dissertação (Mestrado em História – 2002)**

**Entrevista:** Mário Ernesto Kühne.

**Idade:** 60 anos.

**Local e data da Entrevista:** Faculdade de Educação (FAED) – UDESC, Rua Saldanha Marinho, n. 196 – Centro – Florianópolis. Data: 18/04/2001.

**Entrevistador:** Sandro da Silveira Costa.

*Resumo: A presente entrevista enfoca as considerações do entrevistado sobre as mudanças no panorama urbano da cidade de Florianópolis promovidas pela construção da ponte Hercílio Luz (1922-1926). Neste texto são também evidenciadas suas observações sobre os atuais esforços de restauração da estrutura metálica da ponte.*

**Transcrição**

*Quais as lembranças da cidade de Florianópolis na sua infância?*

Eu nasci na década de 40 e vivi em Florianópolis até 1957. No período de 1957 a 1960 eu estive fora; retornei em 1960 e voltei a sair daqui em 1962. Neste ano, fui para o interior do Estado e retornei em 1990. Fiquei, praticamente, trinta e um anos fora de Florianópolis quando, então, retornei à cidade.\*

Da cidade de Florianópolis eu me lembro muita coisa. Eu morei na avenida Mauro Ramos, próxima à Praça Etelvina Luz. A descida da avenida Mauro Ramos era conhecida

---

\* Seu Mário Ernesto Kühne foi bancário do Banco do Brasil durante o período de 1962 a 1991. Atualmente é aposentado. Sua experiência de vida e o conhecimento sobre a Capital catarinense permitiram-lhe abordar aspectos variados sobre a questão urbana de Florianópolis.

como Morro da Gasosa. Dizem que ali existia uma fábrica de gasosa, por isso tem esse nome, que fica bem em frente ao morro do Céu.

Algumas coisas curiosas do tempo de infância que eu lembro e era muito comum é irmos à venda. Existiam duas cadernetas de anotação: uma ficava com o dono da venda e a outra ficava com a gente. Lembro de características assim. E quando o dono da venda vendia a mercadoria muito cara dizia-se: '*vai roubar no Estreito que não tem luz*'. Quando eu conheci o Estreito, ainda criança, já existia luz, mas devia ser uma coisa relativamente recente porque ainda usava-se essa expressão: '*vai roubar no Estreito que não tem luz*'. Você andava tranqüilamente pela cidade. Para você ter uma idéia, no trecho final da avenida Mauro Ramos, nós brincávamos no meio da rua, jogando o que chamávamos de taco. Carro, ali, era um ou outro. O final da Mauro Ramos, inclusive, não era calçado, e da Mauro Ramos até a Bocaíuva também não havia calçamento.

*Existiam chácaras nessa área?*

O lado direito de quem desce, onde hoje existe uma série de conjuntos residenciais próximos ao morro do Céu foi realmente uma chácara particular que pertencia ao IAPC, que depois o INSS incorporou com a inauguração dos IAPES. Naquele local, havia um campinho de futebol onde o pessoal mais velho brincava, e existiam também muitas árvores frutíferas, e nós brincávamos por ali. O Morro do Céu já era habitado pelo pessoal de menor poder aquisitivo, que dizem que foram escorraçados para os morros. Naquela época, eu convivi com aquela gurizada toda de morro, e morávamos pertinho do centro, na quadra onde hoje existe a Federação Espírita. E a turma que tínhamos para brincar era aquela. Depois que calçaram a Mauro Ramos, a rua Germano Wendhausen permaneceu ainda sem calçamento, onde brincávamos com aquela bola de taco e jogávamos com aquilo.

*Como você caracterizaria a cidade de Florianópolis após a construção da ponte? Houve muitas mudanças? A introdução do automóvel trouxe melhorias para a cidade?*

Eu lembro que em Florianópolis o lixo, que era pouco, ainda era recolhido de carroça!. Enterrava-se o lixo no fundo do quintal para servir como adubo. O lixo ainda era despejado aqui perto, no local onde existia o antigo forno do lixo. Depois, já na década de 50, o lixo foi para o Itacorubi onde fizeram um depósito de lixo pois não havia incineração.

Carros, em Florianópolis, você os conhecia. Você sabia de quem era. Em Florianópolis, os carros particulares na década de 50 eram numericamente insignificantes, pois a numeração de carros no Estado todo, naquela época, possuía uma ordem seqüencial e acho que os primeiros cinco mil números, senão menos, eram reservados à Florianópolis. Você podia identificar o município de procedência do carro pela placa. A numeração acima de cinco mil já identificavam as cidades do interior. Então, o que havia de carros aqui? Quase nada!. Na avenida Hercílio Luz não havia trânsito. O rio [da Bulha] era aberto pois, na época, era um córrego pequeno onde se despejava esgoto, mas não da forma como é hoje.

Aquela parte da Prainha, onde existe o Tribunal de Contas e a Assembléia era praia mesmo. O mar batia ali. Existia um conjunto de casas que daria fundos, hoje, ao Instituto de Educação.

Você chegava em Florianópolis e você estacionava no Ponto Chic, no Senadinho, na Trajano. E, por exemplo, a Trajano e a Felipe Schmidt eram totalmente abertas ao trânsito.

Na época, não existia engarrafamento. O único problema que existia, às vezes, é que começou a aumentar o número de carros e começou a haver problemas para os estacionar. Você, então, precisava procurar um outro lugar para estacionar. O vão do Mercado, por exemplo, onde hoje há as mesas, você usava como estacionamento. Não havia problema de trânsito em Florianópolis. Basta ver que na Esteves Júnior subia-se e descia-se tranqüilamente.

A [rua] Conselheiro Mafra eu já peguei com mão única; ela só descia. Da ponte ela descia até o Mercado, e dali do mercado continuava como mão única, pois os ônibus do Estreito desciam e paravam no Largo que é o começo da Trajano. No Largo que existe entre a Alfândega e a Trajano, e o outro entre o Mercado e a Alfândega, eram os dois espaços onde as linhas de ônibus do Continente paravam. As linhas de ônibus da Ilha paravam, por exemplo, bem em frente ao Miramar. Nesta área, parava a linha do Saco dos Limões. Eu acredito que depois do Saco dos Limões não existiam mais linhas de ônibus. Elas atingiam as proximidades do Armazém Vieira. Na praçinha que está sendo reconstruída atualmente, onde reconstruirão uma *réplica* do Miramar, encontravam-se os *carros de cavalo*. Até aproximadamente 1960 eu acho que existiam os carrinhos de molas ou carrinhos de cavalo. Do lado direito da Catedral paravam esses carros. Na frente do Miramar, apontando para a direção do Saco dos Limões, encostavam os ônibus do Saco dos Limões. Do lado de cima da praça encostava o ônibus do circular, que chamavam *Circular Normal* porque foi o primeiro circular que existiu em Florianópolis pois fazia, realmente, uma linha circular. Atrás deste ônibus existia uma linha que chamava-se Mauro

Ramos que, partindo dali, percorria toda a Mauro Ramos, descia pela Demétrio Ribeiro e, ao retornar, percorria a Altamiro Guimarães, paralela à Mauro Ramos, retornando ao centro. Existia também uma linha para a Agrônômica. Subindo e olhando a Catedral paravam, ao lado esquerdo da Praça, os ônibus que se dirigiam à Agrônômica. Subiam pelo lado da Praça, passavam em frente ao Quartel da Polícia, desciam pela Avenida Trompowsky e, depois, circulavam pela Bocaíuva e Frei Caneca até a Agrônômica.

Os ônibus, todos conheciam. Existiam os pontos de parada mas era comum parar na porta da casa do cidadão, principalmente em dias de chuva. Não havia problema, como hoje. Atualmente, este costume é impraticável.

Acima da parada de ônibus do Continente, próxima à Praça Pereira Oliveira, onde existe o Teatro Álvaro de Carvalho e o prédio do INSS, no sentido de quem sai do mar para cima, existia um ponto de ônibus da Trindade. E do outro lado, no sentido da Praça, paravam os ônibus do Itacorubi.

Existia, eu me lembro, na Lagoa da Conceição uma espécie de *jardineira* ou *Pau-de-Arara* que chegava pela parte da manhã e partia às três ou quatro horas da tarde. Este era o ônibus da Lagoa. Ele descia lá na Lagoa mesmo, pois existia acesso, praticamente o mesmo de hoje, mas talvez um pouco mais apertado e não calçado. Desde que eu conheço a lagoa já existia o pontilhãozinho que dava o acesso às dunas. O curioso é que eu estava no interior e um camarada aqui de Florianópolis, fiscal da Fazenda, encontrou-se comigo e disse: 'Termina na Joaquina'. 'Onde fica?', respondi. Então, eu sou de Florianópolis e não conheço pois, no meu tempo, nós conhecíamos a Joaquina como Mar Grosso, porque acampávamos na Lagoa e, a pé, íamos até a Joaquina, que chamávamos de Mar Grosso.

No meu tempo, o pessoal já procurava as praias para veraneio. Dizem que antes disso não havia muito interesse. Desde o meu tempo de guri eu me lembro que já se procurava. E eu tomei muito banho de mar em frente onde hoje está o Shopping [Beira Mar]. Frequentávamos a praia ali mesmo, o que era comum numa tarde mais quente. Frequentávamos a praia todos os dias e, inclusive, pescávamos muito siri no Trapiche da Praia de Fora.

*Quais as lembranças sobre a travessia do canal entre a Ilha e o Continente após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Barcas para o transporte de passageiros não existiam mais. Mas o Mercado continuou sendo suprido por muita gente que vinha de baleeira da Praia de Fora, ou mesmo do Ribeirão da Ilha. O pessoal trazia lenha de canoa. Eles desciam da região de São Pedro [de

Alcântara], traziam a produção até Palhoça e, então, embarcava-se tudo de canoa para a Ilha, mesmo após a construção da ponte. Toda a produção vinha para o mercado, que estava sempre cheio de canoas com produtos de pesca, olaria.

Eu me lembro da figura do *pombeiro*. Eles davam o nome de pombeiro, mas eu não me lembro de ter dado esse nome para aquelas pessoas que carregavam as verduras nas costas. Eles se abasteciam até mesmo no Mercado. Pegavam dois balaios e colocavam um balaio de cada lado de um pau de madeira apoiado nos ombros e saíam vendendo de tudo: aipim, batata, etc. e passavam de porta em porta, pela ruas, gritando. Essa era uma prática comum em Florianópolis, mas à medida que a cidade foi crescendo começou a se tornar economicamente inviável, pois o pessoal morava no interior, no Itacorubi, e vinha de ônibus para o Mercado.

O transporte de mercadorias foi evoluindo e começou a existir caminhões melhores. É importante observar que desapareceu principalmente o problema da guerra e o racionamento de combustível dela resultante. Com a venda de caminhões melhores e com a superação do problema do abastecimento de combustível, a partir do final da guerra, o transporte foi melhorando. Tornou-se economicamente mais vantajoso trazer as mercadorias por terra do que em embarcações sujeitas ao tempo, pois muitas pessoas que vinham do norte da Ilha aportavam na Praia de Fora por causa dos ventos fortes.

*Você considera importante a construção da ponte Hercílio Luz para a cidade?*

A ponte foi combatida como a ponte que *ligava o nada a coisa alguma* e o endividamento do Estado foi astronômico. Até mesmo para atravessar a ponte a pé se pagava pedágio. Era comum muita gente atravessar a ponte a pé para não pagar o dinheiro da passagem, que era bem mais cara.

Os habitantes do Estreito vinham freqüentemente para Florianópolis, principalmente as meninas que trabalhavam no comércio, mas aqueles que vinham de São José e Biguaçu era mais difícil. Depois, o pessoal começou a estudar na Ilha e a vinda para Florianópolis começou a se tornar mais freqüente, principalmente para aqueles que tinham mais condições.

*O movimento de pessoas e de automóveis cresceu nas ruas Conselheiro Mafra e Felipe Schimidt após a construção da ponte?*

O movimento deve ter crescido, mas a rua Conselheiro Mafra sempre foi um ponto movimentado por causa do Mercado Público. Então, Florianópolis abastecia-se aonde? No Mercado Público. Era o local onde o colono ou o atravessador levava as suas mercadorias.

O Mercado tinha duas partes: a parte de baixo funcionava a semana toda, mas acho que menos aos domingos. A parte de cima era o local onde o pessoal do interior comercializava no atacado. Isso se dava às quartas feiras. Era uma espécie de CEASA. Eu acho que a produção vinha mais do continente, pois o interior da ilha desenvolveu uma economia de subsistência onde produzia-se banana, bergamota. Era uma mistura de pesca com farinha de mandioca.

O pessoal vinha do Estreito ou do interior da Ilha de barcos, carroça ou caminhão e a mercadoria tinha que chegar na véspera. Por sinal a ponte Hercílio Luz tinha, no sentido Ilha-Continente, do lado direito, o passeio para pedestres e, em seguida, trilha para quem dirigia-se ao continente que eram os ripões de madeira. Do lado de lá você tinha uma pista para quem dirigia-se do Continente para a Ilha, que fazia mão e contramão. No centro tinha espaço para as carroças. O trânsito ligeiro era feito pelas extremidades, exceto o passeio para os pedestres, e o centro era reservado para as carroças, bicicletas.

O pessoal que morava no Estreito e que trabalhava no centro, vinha e voltava todos os dias. Isso, para o funcionário público, era normal.

*Qual as razões para muitas pessoas procurarem residir no Estreito?*

Talvez preço. Em virtude dos loteamentos na Ilha, impossibilitava a muitas pessoas comprarem terrenos no centro. Não morava-se nos morros porque não queria-se a mistura com a pobreza, pois o morro era lugar de pobreza. Além disso, já existiam algumas empresas no Estreito como revendedoras, lojas de autopeças. As lojas de autopeças estavam quase todas no Estreito. Existiam, na Ilha, as revendedoras no alto da ponte, que era o Amim e o Hoepcke. O Amim, revendedor da Ford e o Hoepcke, revendedor da Chevrolet. Existia também, no Estreito, o Quartel. O pessoal que servia tinha que ir para lá. E existia, também, a própria Escola de Aprendizes Marinheiros.

Já na minha época, Estreito e Florianópolis eram a mesma cidade. Eu fui saber que o Estreito não era município de São José muitos anos depois. Eu sempre considerei as regiões do Estreito, Coqueiros, Bom Abrigo como Florianópolis. Quando eu tive a surpresa

de saber que em virtude da construção da ponte e mesmo para justificar sua presença dentro do mesmo município e não ligando dois municípios diferentes, ou seja, *o nada a coisa alguma*, [o Estreito fora anexado ao município de Florianópolis].

*A construção da ponte Hercílio Luz desempenhou papel importante na manutenção da cidade de Florianópolis como Capital do Estado?*

A transferência da Capital sempre foi cogitada, mesmo depois da construção da ponte. Eu morei, como disse, muito tempo no interior e eu fui para Chapecó em 1970. Em 1970, quando saí de Araranguá, pouca gente soube me dizer alguma coisa sobre Chapecó. Ninguém sabia nada. Chapecó é colonizada por descendentes de alemães e italianos; gaúchos, portanto, um apêndice do Rio Grande do Sul que desconhece Florianópolis como capital. O jornal que circulava em Chapecó era o Correio do Povo, de Porto Alegre. O primeiro canal de televisão de Chapecó foi o canal Piratini, do Rio Grande do Sul. A cerveja era a Brama, de Passo Fundo, e tudo mais era gaúcho.

A integração do Estado não ocorreu. E até hoje, ao percorrer o Oeste, observa-se que o Estado não está integrado. Você veja uma coisa: somente em 1969 é que foi aberta a [BR] 282. A Reunidas não possuía uma linha de ônibus entre Florianópolis e São Miguel do Oeste. A primeira linha de ônibus para São Miguel do Oeste foi criada em 1969 e mesmo assim os ônibus andavam com correntes nas rodas para que pudessem cruzar as estradas, pois elas estavam sendo rasgadas e qualquer chuva atolava os veículos. Então, no Oeste, não se falava de Florianópolis. Para você vir a Florianópolis, saindo de Chapecó ou São Miguel do Oeste, ou o Oeste de uma maneira geral, era mais fácil você ir à Porto Alegre ou Curitiba para depois ir à Capital do Estado.

*Você acredita que a ponte Hercílio Luz possa cair um dia?*

Não. Ela está passando por um processo de conservação e me parece que será financiado pelo BID, e eles vão recuperar tudo. A ponte deve voltar a ter utilidade, talvez não ao trânsito direto, mas para trânsitos de bicicletas, de pedestres, para trânsito leve. Eu acho que isso é coisa para pouco tempo, ainda mais com essa olhada para o turismo que está ocorrendo agora, porque Florianópolis tem vocação para o turismo. É preciso treinar e orientar melhor o pessoal para saberem que o turismo é coisa boa. É claro que no meio disso aí vem turistas indesejáveis que estragam com tudo, mas nós temos muitas condições de explorar o turismo.

*Você considera importante restaurá-la. Por quê?*

Não acredito que existem posições contrárias à restauração da ponte. Não tem sentido. E, pelo menos com quem eu tenho conversado, muitos têm opiniões a dar sobre esse assunto: a ponte, talvez, se transformar numa espécie de shopping ou mesmo numa área de lazer com bares, restaurantes para as pessoas transitarem e também aproveitando a parte de cima que é o *Parque da Luz*, que é uma área que não deve ser aproveitada para outro fim a não ser para paisagismo e lazer.

Com a restauração da ponte, teremos uma espécie de monumento de Florianópolis, pois quando fala-se em Florianópolis lembra-se da ponte Hercílio Luz. E é um monumento que tem que continuar existindo. Ah!, dizem: *'mas é um monumento artificial!'*. É artificial como é artificial a Torre Eiffel, em Paris. Mas todos sabem que a Torre Eiffel foi feita para ser desmanchada. Ela foi feita para uma exposição internacional e permaneceu. Hoje, ela implica em gastos mas que são perfeitamente retornáveis com o turismo e ainda possibilita emprego para muita gente, o que deve acontecer com a ponte Hercílio Luz.

*Houve preferência pela ocupação da área central da cidade de Florianópolis pela população de maior poder aquisitivo após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Não, porque você vê: as ruas Esteves Júnior, Trompowsky, Presidente Coutinho, Luiz Delfino; essa área das chácaras já pertenciam às famílias tradicionais. As ruas Almirante Lamego e Bocaíuva também, e, com o tempo, o crescimento e a especulação levou à construção de apartamentos onde todos passaram a morar. Além disso, desapareceu a grande empresa de Florianópolis que era a Casa Hoepcke. Os *bons* [ricos] da década de 20 eram os funcionários da Casa Hoepcke. Estes eram os abonados e os que moravam bem. E eram mais bem remunerados que os funcionários do Estado. Eles viviam nos altos das ruas Felipe Schmidt, Rio Branco, Esteves Júnior. E com a ponte isso não sofreu alteração.

A ponte, realmente, deu para Florianópolis a facilidade do acesso rodoviário. Aliás, a idéia da mudança da Capital, no meu ponto de vista, deve ser analisada de uma forma fria. Não é simplesmente mudar a Capital para o interior. Você tem que entender que Florianópolis cresceu de uma forma tal que talvez não tenha condições de se manter aqui um centro administrativo. Quando eu falo em mudança da Capital do Estado não é exatamente chegar e dizer: *'não, porque vai para Lages'*. Não é isso. É ter uma área do Estado que permita colocar toda a infra-estrutura para lá, com condições de abrigá-la. Quer

dizer, você não vai construir uma Brasília. Você não vai construir algo para atrair sem-terras e sem-teto como está acontecendo em Brasília, que é uma cidade projetada para quinhentos mil habitantes e hoje é um Deus nos acuda!. O Rio de Janeiro deixou de ser capital federal. Perdeu? Talvez em termos de segurança, mas em geral o Rio de Janeiro não perdeu. E Florianópolis perderia? Não. Florianópolis tem que ser um centro cultural. As universidades tem que funcionar aqui.

### *Considerações sobre o abastecimento de água e o fornecimento de energia elétrica da cidade de Florianópolis*

A caixa d'água que abastecia a cidade está aqui, no Morro da Caixa, que na época era da companhia de Águas e Esgoto. A CASAN foi criada mais tarde, na década de 60. Se não houvesse a ponte, Florianópolis também não teria água, pois a caixa d'água já era insuficiente para o abastecimento da cidade na época. Então, a ponte Hercílio Luz serviu também para a canalização de água. Assim, a ponte seguramente contribuiu para que o problema de água em Florianópolis não fosse mais agravado, pois ali corre uma tubulação de água. Eu tenho a impressão que a tubulação ainda corre pela ponte Hercílio Luz.

Eu lembro da energia elétrica aqui. Como faltava luz. Depois eles instalaram no Largo do Fagundes, ao lado das Lojas Americanas, onde atualmente existe o estacionamento subterrâneo, uma usina termoelétrica a diesel que fornecia energia elétrica à cidade. Isso nos anos quarenta, logo depois da guerra. A energia só melhorou mesmo, em Florianópolis, acredito, com a criação da subestação do Estreito, com as linhas de transmissão. Eram usinas precárias, tanto que depois foram desativadas.

### *A construção da ponte Hercílio Luz foi motivada, entre outros aspectos, pelo relativo atraso de Florianópolis em relação às cidades do Estado como Joinville e Blumenau?*

Até hoje, se você considerar Joinville e Blumenau e ver o que o pessoal pensa a respeito da Capital, todos olham Florianópolis como um sorvedor de recursos. O interior do Estado olha Florianópolis dessa maneira. Nós pagamos imposto para Florianópolis fazer o quê? O que produz Florianópolis? Por quê o imposto vai para lá? Por quê Florianópolis tem três vezes o contingente policial que possui Joinville que é uma cidade consideravelmente maior?

*Por que houve interesse pela a construção da ponte Hercílio Luz para, entre outros objetivos, assegurar à Florianópolis a condição de Capital do Estado?*

Ah, bom, aí chega-se num jogo político, né? Porque tínhamos os Konder e os Ramos. Os Ramos: Lages. Os Ramos são de Lages, então eles sempre pretendiam puxar a Capital para lá. E os Konder, de qualquer maneira, tinham que fixar a Capital aqui. Eles são do litoral, da cidade de Itajaí, mais ligada à Florianópolis. A cidade de Lages era completamente separada, pois não havia a [BR] 282, sem considerar as dificuldades de acesso impostas pela topografia. Então, vamos fixar a Capital em Florianópolis. Uma maneira de fixar a Capital: vamos construir uma ponte que permita que o pessoal tenha acesso viário à cidade.

Ao se falar de Joinville, você navegava até São Francisco e pegava o *Vapor* e vinha para Florianópolis. Você não vinha por estrada. Então, Joinville tinha acesso com Florianópolis. Blumenau a mesma coisa. Você descia pelo rio [Itajaí-Açú] e tinha acesso à Capital. Laguna tinha acesso também. Assim, não havia aquela necessidade de estradas, mesmo porque não havia caminhão. Estrada para quê? Para trazer o quê para cá? Então, o interesse em construir a ponte foi para a cidade continuar como capital administrativa. A ponte, na época, deve ter sido tão importante quanto mais tarde foi a fixação de determinados organismos aqui como a Universidade [UFSC], a Eletrosul, o Quinto Distrito Naval.\* Esses organismos contribuíram, nas décadas de 50 e 60, para que Florianópolis se desenvolvesse e acredito que algo parecido ocorreu com a ponte Hercílio Luz. Sem dúvida, a ponte deve ter contribuído para que Florianópolis se modernizasse.

---

\* “Pelo Decreto-lei n. 10.359, de 31 de agosto de 1942, o governo da República dividiu o território nacional em 5 Comandos Navais, com jurisdição sobre todo o litoral e rios navegáveis. O 5º Distrito Naval, com jurisdição sobre o Estado do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, foi instalado de conformidade com o Aviso 1.578 de 8 de agosto de 1946, do Exmo. Snr. Ministro da Marinha. Primeiramente a sede do Distrito era na cidade de São Francisco do Sul, sendo pelo Decreto-lei 9.586, de 1946, transferida para a cidade de Florianópolis”. Fonte: *Anuário Catarinense*. Ano II, n. 2. Florianópolis, jan. 1949, p. 85. A.P.S.C.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH  
PROF. DR.: VALMIR F. MURARO  
SANDRO DA SILVEIRA COSTA

**Ponte Hercílio Luz: Mutações Urbanas em uma Cidade Insular  
(1890-1960)**

**Dissertação (Mestrado em História—2002)**

**Entrevista:** Waldir Vargas.

**Idade:** 73 anos.

**Local e data da Entrevista:** Barbearia Royal, Rua Jerônimo Coelho – Centro – Florianópolis. Data: 23/04/2001.

**Entrevistador:** Sandro da Silveira Costa.

***Resumo:** A presente entrevista enfoca as considerações do entrevistado sobre as mudanças no panorama urbano da cidade de Florianópolis promovidas pela construção da ponte Hercílio Luz (1922-1926). Neste texto são também evidenciadas suas observações sobre os atuais esforços de restauração da estrutura metálica da ponte.*

**Transcrição**

*Quais as lembranças da cidade de Florianópolis na sua infância?*

A ponte foi inaugurada em 1926. Dia treze de maio de 1926. Um dia chuvoso. As pessoas compareceram na cabeceira do lado de lá do Estreito, com banda de música.

Eu nasci no Estreito. Depois, eu morei na [Avenida] Mauro Ramos. A minha vida toda foi aqui no centro, aqui no Mercado.\*

---

\* Atualmente trabalha na barbearia Royal, situada à rua Jerônimo Coelho, próxima ao Mercado Público de Florianópolis.

A cidade era movimentada em certas épocas e a rua principal era a Felipe Schmidt, que não era ligada à ponte. A Felipe Schmidt ia até a Fábrica de Bordados e o Departamento de Saúde Pública. Dali era fechada. Não existia acesso para a ponte Hercílio Luz. A Conselheiro Mafra possuía dois sentidos: ida e vinda. A rua Felipe Schmidt cortava na rua Duarte Schutel que ligava-se com a cabeceira da ponte.

Para descer para a Rita Maria trafegava-se pela Duarte Schutel. Eles vinham pela ponte, pegavam a rua Duarte Schutel e depois pegavam a Felipe Schmidt em direção ao centro. A Conselheiro Mafra possuía acesso também. Somente depois abriram aquela rua que é a continuação da Felipe Schmidt com a ponte, mas isso ocorreu muito mais tarde.

Florianópolis, naquela época, dá saudade porque tudo andava devagar. Não se via abusos, roubos, assaltos. Quando havia um crime, que era coisa rara, era muito comentado.

*Como você caracterizaria a cidade de Florianópolis após a construção da ponte Hercílio Luz? Houve muitas mudanças?*

A cidade cresceu depois que fizeram as outras duas pontes.\*

*Considerações sobre a travessia da ponte Hercílio Luz*

Eu conheci a ponte nos anos trinta, que era toda de tábuas. Eu vinha a pé do Estreito, quando era garoto, porque meu pai trabalhava no Mercado. Isto até 1934, por aí. E muitas vezes eu vinha de bicicleta. Meu pai trabalhava no Mercado e morava no Estreito. Era um tostão a passagem de ônibus, mas o pessoal vinha a pé para não pagar porque um tostão, naquela época, era muito caro pois a moeda era muito valorizada.

*Você considera importante restaurar a ponte Hercílio Luz? Por quê?*

Olha, eu acho que a ponte é um poço de dinheiro, dinheiro do povo. É um absurdo, uma vergonha para os poderes públicos. Eu vou dizer uma coisa: eles não tem mais vergonha de pedir dinheiro para reformar a ponte!. A ponte custou quatorze contos de réis e hoje em dia já comeram cem vezes o valor da ponte para recuperá-la e nunca terminaram.

Eu não acredito que a ponte voltará a dar acesso ao tráfego novamente. A ponte é um sumidouro de dinheiro. Eu acho que eles deveriam fazer uma ponte em miniatura, igual à

---

\* Ponte Colombo Salles e ponte Pedro Ivo Campos.

verdadeira, com alguns dados do tamanho original da ponte. E a ponte deveria ser demolida porque ela é obsoleta e porque existe muita gente a roubar.

*Quais as lembranças sobre a travessia do canal entre a Ilha e o Continente após a construção da ponte Hercílio Luz?*

O movimento de barcos continuou, porque naquela época a ponte possuía altura para os altos mastros dos navios. A ponte foi feita por uma firma inglesa e é a única no mundo que está subsistindo.

Para a ilha, eu vinha de lancha a motor. E toda a mercadoria para a ilha vinha de bote ou lanchão, mesmo depois da ponte.

*Houve mudanças na parte continental da cidade (Estreito) após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Eu morei no Estreito até 1935, mas depois vim para Florianópolis em 1940. Eu acho que o Estreito cresceu bastante, mas não cresceu mais que a Ilha. O Estreito cresceu mais com as outras duas pontes, porque onde é a Igreja Matriz, existia mato. Quando eu conheci aquela área ela possuía árvores, paus, mato mesmo. Depois, com o tempo, foram comprando o terreno de cima, outros comprando um outro pedaço, e assim por diante. Depois, quando eu vim para a Ilha, eu morei no centro pouco tempo, mas eu convivi no centro toda a minha vida. O movimento no porto era grande. Existia o trapiche do Hoepcke, onde hoje está situado o supermercado Imperatriz. Ele ia até na praia. Na Beira Mar também existia um, o da Praia de Fora. E todos esses trapiches tinham movimento de lanchas e barcos todo o dia. Atracavam navios como o *Carl Hoepcke*, o *Ana*, o *Max*. Estes eram três navios da linha Hoepcke. Depois teve o *Mário Bonetti*, outro navio da firma Hoepcke, que recebeu este nome em homenagem a um funcionário da firma Hoepcke muito conceituado.

*Quais as suas considerações sobre a decadência da atividade portuária após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Não há necessidade de porto em Florianópolis, porque grandes navios nunca chegaram aqui, eles ficavam lá fora na barra. Vinham os navios pequenos, como o *21 de Abril*, que afundou ali no trapiche da Empresa. Vinha o *Unidos*. Estes não eram do

Hoepcke, eram de outra companhia. Os que vinham eram os *guaraloyd*. Todos os navios pequenos do *Loydbrasileiro* eram chamados de guará. Existia o *Guará-Mirim*, o *Guaratuba*. E existia a *Chata* que a companhia Hoepcke rebocava com a lancha São Francisco. A Chata carregava mercadorias para os navios grandes.

O porto foi acabando porque o porto de São Francisco e Paranaguá tomaram conta. E outra: falta de estradas de ferro. E a ponte foi projetada para passar trem em cima.

Tinham os botes que traziam mercadorias como lenha, banana para o Mercado. Tudo do interior da ilha, do continente, da Enseada de Brito. Eles vinham direto. As lanchas de Garopaba, lanchas a vela e não a motor, vinham freqüentemente para o trapiche do Imperatriz. O peixe chegava no Mercado de lancha, de carroça, de caminhão. Chegava também farinha e verduras como batata, aipim, mandioca. E o pessoal comprava direto no Mercado.

*Quais as suas lembranças sobre o antigo cemitério do Estreito?*

Eu me lembro do cemitério. Ele ainda tinha os túmulos e as cruzes, mas já estava desativado. Ele localizava-se na cabeceira da ponte, do lado de cá da ilha. Ele serviu de aterro, com ossadas e tudo, para o Largo 13 de Maio, para a Praça da Bandeira. A terra era carregada de carroças, caçambas e caminhões. Na Praça da Bandeira se encontrava ossadas dos defuntos que foram tirados junto com a terra do cemitério para aterrar aquela região. A Praça da Bandeira não foi aterrada com a areia do mar, mas com o barro retirado do morro do cemitério.

*Houve maciça introdução de automóveis na cidade de Florianópolis após a inauguração da ponte Hercílio Luz?*

Existia dia que formava-se fila por causa de muito movimento. Era fila única, né? Era um ônibus para lá e um ônibus para cá. Na ponte só passava assim. E eu acho que não chegaram a cobrar dois anos de pedágio.

*A construção da ponte Hercílio Luz desempenhou papel importante na manutenção da cidade de Florianópolis como Capital do Estado?*

Eu acho que não existe mais condições de tirar a capital de Florianópolis. E, na época, a ponte ajudou. E eu acho que isso foi um dos motivos da construção da ponte. Mas

seria até bom tirar a Capital daqui, pois atrairia indústria para cá. A indústria não vem por causa do funcionalismo público.

*Você considera importante a construção desta ponte para a cidade?*

Foi importante para manter a Capital. Mas para desenvolvê-la, não, porque a cidade tinha condições de se desenvolver turisticamente, pois ela possuía atrativo natural. A cidade, por si, iria caminhar. O entrave do funcionalismo público é que estragou com tudo. O turismo é vida, pois não teríamos tanta poluição.

*Considerações sobre o Forno do Lixo*

Na cabeceira da ponte existia o forno do lixo e eu acho que ainda hoje existe a torre da chaminé no Forte de Sant'Ana. Esse forno funcionou até aproximadamente vinte e cinco anos atrás. Ali era queimado todo o lixo da cidade. Depois fizeram o lixão do Itacorubi, mas naquela época o lixeiro do Mercado era o mar.

*Considerações sobre o estaleiro Arataca e os trapiches da cidade*

No estaleiro [Arataca] os navios eram puxados para reformar. E muitas vezes vinham navios de fora para serem reformados ali.

Em Florianópolis tinha o trapiche Beira Mar, tinha o trapiche da Alfândega, o trapiche da Capitania dos Portos. Na praça XV, existia porto para lanchas, barcos e canoas. Para os navios, não. Os navios atracavam no trapiche do Hoepcke, onde hoje fica o supermercado Imperatriz.

*Considerações sobre os pontos de ônibus da cidade de Florianópolis*

No Miramar tinha o ponto do Saco dos Limões. Na Praça XV, tinha o ponto do Circular, do Agrônômica. Na praça Fernando Machado ficavam estacionados os carros de cavalo. E o pessoal os usava normalmente para fazer uma volta, como se fosse um táxi. Até 1950 ainda existia carro de cavalo na Praça Fernando Machado. Depois foi desaparecendo e ficaram os últimos como o carro de cavalo do *Cusca* e do *Nego Zé*. Foram os dois que ficaram por último. Mas os carros de cavalo eram folclóricos e passear com eles no centro da cidade era um atrativo, aquilo era atração turística!.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH  
PROF. DR.: VALMIR F. MURARO  
SANDRO DA SILVEIRA COSTA

**Ponte Hercílio Luz: Mutações Urbanas em uma Cidade Insular  
(1890-1960)**

**Dissertação (Mestrado em História – 2002)**

**Entrevista:** Francisco Amante.\*

**Idade:** 67 anos.

**Local e data da Entrevista:** Mercearia Ori. Rua João Meireles – Abraão – Florianópolis.  
Data: 11/05/2001.

**Entrevistador:** Sandro da Silveira Costa.

***Resumo:** A presente entrevista enfoca as considerações do entrevistado sobre as mudanças no panorama urbano da cidade de Florianópolis promovidas pela construção da ponte Hercílio Luz (1922-1926). Neste texto são também evidenciadas suas observações sobre os atuais esforços de restauração da estrutura metálica da ponte.*

### **Transcrição**

*Quais as lembranças da cidade de Florianópolis na sua infância?*

Eu nasci no Estreito, naquela rua da capelinha. Hoje não existe mais a capelinha. Eu nasci onde, antigamente, existia o prédio do Hermes Macedo. Em menos de dois anos a minha família se transferiu para a Praia do Müller, que ficava perto da ponte. Esta época foi um dos melhores anos da minha vida. Eu morei na praia do Müller até os dezessete

---

\* O senhor Francisco Amante é jornalista e escritor. Livros Publicados: *Somos Todos Manezinhos*. vol. 1. Florianópolis: Papalivro, 1996. No Prelo: *Somos Todos Manezinhos*. vol. 2; *Santa Catarina: a pujança de um povo*.

anos. Eu morava aproximadamente quinhentos metros da ponte Hercílio Luz, e, exatamente em uma época em que Florianópolis não era a cidade que é hoje, cosmopolita. Todo mundo se conhecia; dormísse com as janelas abertas. Outro detalhe muito interessante sobre Florianópolis é que existia uma escassez de água muito grande e eu morava numa chácara que tinha trezentos e noventa metros de frente por seiscentos e oitenta metros de fundo e tinha uma fonte inesgotável de água. Vinha gente do centro com latas e baldes para pegar água lá em casa, que era perto da ponte Hercílio Luz. Você, hoje, não imagina, mas 60, 70 ou 80 pessoas fazerem fila na frente de uma fonte para pegar água!

Em 1946 passou a tubulação de água sobre a ponte Hercílio Luz, no governo do dr. Aderbal Ramos da Silva. A ponte foi projetada para receber uma tubulação de água, uma linha férrea, isso simultaneamente, e ainda um batalhão de mil homens. Isso está no planário do 14 BC, 63 BI. Ela podia receber mil homens enfileirados, uma composição de trem e mais essa tubulação.

*O senhor residiu inicialmente no Estreito. Você acredita que houve mudanças na parte continental da cidade após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Há uma diferença entre a inauguração da ponte, que foi em 1926 e eu nasci em 1933. Agora, a história mesmo conta que o Estreito mudou completamente, que antes a transposição de pessoas dependia das intempéries. E com a ponte Hercílio Luz eu imagino que foi uma coisa extraordinária. A ponte foi um marco de Florianópolis que era Capital do Estado. Hoje, se nós fecharmos os olhos e remontarmos àquela época, como deveria ser difícil ir à Ilha com vento sul, que impossibilitava a ida de barco. Para a passagem do canal existiam barcos e também canoas particulares, mas também haviam balsas que faziam a travessia em horários regulares.

*A construção da ponte Hercílio Luz desempenhou papel importante na manutenção da cidade de Florianópolis como Capital do Estado?*

Naquela época, o interior do Estado reivindicava o direito de instalar a Capital porque no litoral ficava exposto. E já na época de Hercílio Luz se reivindicava que a Capital fosse instalada na região de Rio do Sul, Curitibanos porque era centro estratégico. Isso não foi só em Santa Catarina pois em todos os lugares houve movimentos para que fosse implantada a Capital no interior. Hoje não haveria mais a necessidade dessa

preocupação. Mas para mim, aqui em Santa Catarina, a sobrevivência da Capital na Ilha foi mito.

A ponte ajudou a consolidar a Capital em Florianópolis. Disso não há dúvida nenhuma. Mas Florianópolis, como cidade Capital, já existia a mais de cem anos antes da construção da ponte.

Joinville e Blumenau eram muito menores que Florianópolis, na época, que detinha o maior movimento e pouca gente sabe que Florianópolis ainda é a cidade que arrecada mais ICMS no Estado. E Florianópolis, naquela época, era um pólo econômico do Estado porque a indústria ainda era incipiente. Hoje não se contesta o poderio de Joinville e Blumenau, mas Florianópolis detém ainda a maior arrecadação de ICMS do Estado. E evidentemente que Hercílio Luz, como florianopolitano e governador do Estado, sentiu a necessidade de fazer uma ligação entre a Ilha e o Continente porque ele talvez já tivesse imaginado que o progresso das outras cidades faria com que Florianópolis ficasse isolada. Ele foi um homem de visão.

*Seu Mário Ernesto Kühne\**: Uma coisa que me chama a atenção é o seguinte: o Hercílio era inimigo do Vidal Ramos, ou eram do mesmo partido?

*Seu Francisco Amante*: Eram do mesmo partido, mas existia o Partido Republicano de Florianópolis; o Partido Republicano de Lages. Eles eram regionalizados. A cúpula era uma só, mas existiam as correntes dentro do próprio partido.

*Você considera importante a construção da ponte Hercílio Luz para a cidade?*

Sem dúvida nenhuma. No sentido econômico, financeiro, social pois o povão, naquela época, tinha que pagar balsa. Depois passou-se a trafegar pela ponte a pé, pois carros e carroças pagavam pedágio, mas eu acho que o povo não. E você sabe quando o Estado de Santa Catarina terminou de pagar a ponte? Foi no governo do dr. Jorge Lacerda, no final da década de 50. Ele pagou a última prestação da ponte nessa época.

---

\* Amigo de seu Francisco Amante e colaborador da entrevista. As questões que não apresentam a identificação do entrevistado são dirigidas diretamente ao seu Francisco Amante.

*Seu Mário Ernesto Kühne: Chico, você se lembra porque a ponte era a famosa obra que ligava o nada a coisa alguma?*

*Seu Francisco Amante: Isso partia da oposição, de correntes e lideranças políticas do interior do Estado. Mas Florianópolis era o pólo de arrecadação de ICMS, como é até hoje. Mas nós sempre fomos considerados como terra de malandros, nós não produzíamos porque a Capital era terra de funcionários públicos. É a Capital administrativa do Estado.*

*Houve maciça introdução de automóveis na cidade de Florianópolis após a inauguração da ponte Hercílio Luz?*

Eu morei numa distância de aproximadamente quinhentos metros da ponte e o que eu posso dizer é que até 1950 nenhum morador dali tinha automóvel. Aí o seu Emílio Cardoso, um alto funcionário da firma Hoepcke, foi o primeiro morador que teve automóvel naquela região. Isso em 1950. E foi uma festa quando apareceu o primeiro *chevrolet*, que era o carro dele. Existiam naquela região comerciantes, altos funcionários públicos e ninguém tinha carro, porque o interessante é que antigamente tudo era mais perto. Apesar da distância hoje ser a mesma, naquela época tudo era mais perto. E ninguém tinha carro. Existia um ônibus circular, de hora em hora, e quem pegava o ônibus para ir às aulas era a professora. Os alunos iam a pé.

O fluxo de automóveis foi uma conseqüência natural, não foi por causa da ponte. Eu nasci em 1933 e, em 1939 ou 1940, o número de veículos na cidade era ínfimo. Naquela época nós contávamos nos dedos quem possuía carro em Florianópolis. Um dos veículos coletivos existentes foram os carrinhos de cavalo.

Evidentemente que, com a construção da ponte, passou a haver coletivos. Só que era de hora em hora, servindo às pessoas que moravam no Estreito e trabalhavam na Ilha e vice-versa. Ainda assim foi um progresso extraordinário para a época, meu Deus!

Antes de eu morar aqui, no Abraão, eu morava no Estreito e os meus filhos estudavam no centro. E era um sacrifício. A aula começava às oito horas e nós tínhamos que sair de casa às seis e meia ou quinze para às sete por causa da fila na ponte. Isso no início dos anos sessenta. Ao meio-dia, hora que retornávamos para o almoço, pegávamos fila na rua Felipe Schmidt. E, para você ter uma idéia, era comum eu pegar a fila na ponte onde hoje está localizada as lojas americanas. Naquela época, a Felipe Schmidt já tinha acesso direto à ponte Hercílio Luz. Assim, quem ia para o Estreito trafegava pela Felipe

Schmidt e quem retornava do Estreito em direção ao centro da cidade pegava a rua Conselheiro Mafra.

*Quando se fez a comunicação viária das ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra com a Ponte Hercílio Luz?*

A Alameda Adolpho Konder foi construída simultaneamente com a ponte, e fazia a ligação com a Conselheiro Mafra. A rua Felipe Schmidt, por outro lado, não tinha, ainda, comunicação com a ponte. Naquela época, todo o trânsito entre a ponte Hercílio Luz e o centro da cidade era feita pela Alameda Adolpho Konder e pela rua Conselheiro Mafra, pois essas ruas tinham mão dupla: ida e vinda. A rua Felipe Schmidt terminava na altura onde existia o Departamento de Saúde Pública. Ali havia um barranco. Do prédio da Linda-Cap, que pegou fogo a alguns anos atrás, até o Departamento de Saúde Pública era plano. Ali existia uma escadinha natural que a gente subia. Mas não era escada de cimento não!, era uma escada escavada no barro!. E em dias de chuva nós íamos para casa pela rua Duarte Schutel. Depois é que foi feito todo aquele desmonte para aterrar onde hoje está o Palácio do Governo, a Celesc, a Assembléia Legislativa. Aquela região toda é aterrada com barro tirado da Felipe Schmidt, porque o mar vinha até onde está, atualmente, o Instituto.\* Mais tarde é que a Felipe Schmidt fez conexão com a ponte, pois eu entrei no Grupo São José em 1940. Fiz a comunhão em 1942. No dia que eu fiz a comunhão, eu fui subir o morro ali e eu recebi uma pedrada pois até hoje eu tenho uma marca na cabeça. E nesse época, para irmos à ponte, ainda subíamos por uma escadinha escavada no barro.\* A conexão da rua Felipe Schmidt com a ponte foi feita em 1946, quando inaugurou-se a Ford com o Esperidião Amim, pai do atual governador do Estado. Foi logo depois da Guerra. A conexão com a Felipe Schmidt foi feita, então, muito mais tarde. Antes disso, o trânsito era feito só pela Conselheiro Mafra e a Alameda Adolpho Konder.

*Seu Mário Ernesto Kühne:* É, mas os ônibus subiam pela Felipe Schmidt e dobravam na Ford. Depois pegavam a Alameda Adolpho Konder e iam até a ponte. E quando vinham do Estreito, pegavam a Conselheiro Mafra e vinham direto.

---

\* Instituto Estadual de Educação – IEE.

\* Escada anteriormente referida.

*Seu Francisco Amante:* A Ford que ele está dizendo fica na rua Duarte Schutel. A Duarte Schutel começa na esquina da Conselheiro Mafra e faz aquela curva. Dali para baixo ela faz a conexão com a rua Felipe Schmidt.

A rua Felipe Schmidt não foi aberta por causa da ponte, porque esta já estava construída. Ela foi aberta a partir da necessidade de aterrar a Prainha, pois naquela época existia pouco trânsito já que havia meia dúzia de carros. Pela rua Felipe Schmidt dobrávasse e chegávasse à Alameda Adolpho Konder, em direção à ponte. Mas havia a necessidade de expansão do perímetro urbano. Isso com o aterro da Prainha, ainda na década de 40.

*Você acredita que a ponte Hercílio Luz será restaurada? Por quê?*

Acredito. Faz trinta anos que estão restaurando a ponte e eu não acredito que na era da computação a restauração precise de tanto tempo. Eu acho que a restauração não saiu ainda por questões políticas, tanto deste governo como dos outros que passaram. Deve-se abrir a ponte ao tráfego e apenas proibir caminhão. Oh, meu deus do céu!, eu vou ser o sujeito mais feliz do mundo se me for permitido passar com o meu carro na ponte!. Tem que deixar passar automóvel pelo menos para a gente se lembrar que passou por aqui com nossos filhos.

*Quais as lembranças sobre a travessia do canal entre Ilha e o Continente após a construção da ponte Hercílio Luz?*

O fluxo comercial acabou. O que ainda permaneceu por muito tempo foram os barcos de pesca, porque estes não atracavam perto da ponte mas sim no Mercado. Muita gente de Palhoça e São José ainda vinha de barco para vender a produção no Mercado. O Mercado de Florianópolis era referência para toda a região desde Garopaba, Paulo Lopes, Palhoça, Santo Amaro, Biguaçu, pois as compras eram feitas em Florianópolis. Mas, por outro lado, a ponte ajudou aqueles que tinham a necessidade de fazer o transporte por terra. Entretanto, as mercadorias de Palhoça e São José ainda eram levadas de barco porque era muito mais barato, pois era muito mais perto do que ter que fazer todo o contorno para chegar na ponte. E para você sair de Palhoça e vir para Florianópolis de carroça gastava-se cinco ou seis horas e de lancha você levava uma hora.

*Seu Mário Ernesto Kühne:* Eu acho que a inauguração da ponte implicou na decadência de Palhoça. Tudo que vinha de Santo Amaro ou Angelina destinava-se à Palhoça e, de Palhoça, embarcava para Florianópolis. E com a inauguração da ponte, o pessoal começou a não fazer o transporte: trazer direto para o centro, de carroça e, mais tarde, de caminhão. Palhoça sofreu com a inauguração da ponte.

*Seu Francisco Amante:* Com a inauguração da ponte, diminuiu abruptamente o movimento de barcos e lanchas para Florianópolis. Apenas o pessoal da Palhoça ainda continuava a vir de barco para a cidade.

*Seu Mário Ernesto Kühne:* Veja só: eu vou levar minha mercadoria até a praça da Palhoça, para depois transportar para um barco que não é meu, para levar até o Mercado de Florianópolis; pagar mais as taxas de transporte e ainda deixar os meus cavalos com alguém que vai ter que cuidar deles? Não!, então já vinha-se direto para o Mercado.

*Quais ruas fizeram a ligação viária da ponte Hercílio Luz com o Estreito?*

Bom, todo o trânsito era feito, em mão dupla, pelas ruas Fulvio Aducci e Coronel Pedro Demoro, pois uma continuava a outra. Então, o que acontecia: os carros saíam da ponte Hercílio Luz e desciam a Fulvio Aducci em direção ao Estreito. Quem dirigia-se à ponte, partindo do Estreito, trafegava também pela Fulvio Aducci. Era uma única rua. A General Gaspar Dutra foi inaugurada mais tarde, mas não dava acesso à ponte. Era uma ruazinha que passava em frente ao Batalhão [63 BI] mas só dava acesso para ir para Coqueiros. Para a ponte não. Para você ir para a ponte você teria que ir pela rua Coronel Pedro Demoro e pela Fulvio Aducci, mas o fluxo de veículos era tão pequeno que uma rua daquela, apesar de estreita, dava para ir e vir. Evidentemente ninguém estacionava nela pois não havia lugar para estacionar.

*Como processou-se a ocupação do Estreito após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Aumentou muito a procura pelo Estreito, que até então era um *deserto*. Para nós que morávamos na Ilha, morar no Estreito era um ofensa. O pessoal considerava o Estreito como um arrabalde. O Estreito não fazia parte de Florianópolis e sim de São José. A partir do momento que a ponte foi construída, houve uma concentração populacional no Estreito, exatamente porque valorizou aquela região.

*Quais estratos sociais residirão no Estreito após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Classe média e classe baixa, porque a burguesia ficou na Ilha, como até hoje.

*Como processou-se a ocupação populacional das chácaras existentes nos arredores da perimetria central da cidade?*

Deu-se de maneira gradativa. E o próprio aumento populacional foi diminuindo esses redutos, tanto é que hoje eles não existem mais. Eu, por exemplo, quando era guri morava numa propriedade que apesar de não ser do meu pai, pois era alugada, ela possuía trezentos e noventa metros de frente por seiscentos e oitenta metros de fundo, ou seja, aproximadamente 24.000 m<sup>2</sup>. Era localizada na Praia do Müller, pertinho da ponte, e a distância do centro, a pé, era de dez minutos. Era uma propriedade que nós mesmos cuidávamos. E o mais importante, e que hoje não é nem admissível, é que nós plantávamos e criávamos galinhas. E os ovos? Nós nunca vendemos, nós dávamos para os vizinhos para não jogar fora. Essa era Florianópolis de antigamente. Coisa romântica, coisa querida. Hoje, nem numa cidade por menor que seja, você não encontra mais esse ambiente.

*A praia de Coqueiros era procurada para fins turísticos e de lazer?*

Coqueiros era uma praia chique. A ponta do Leal era freqüentada pela classe média. Mas a praia chique era a Praia do Müller e a mais requintada era a Praia de Coqueiros. Na época, já havia a procura da praia de Coqueiros para fins de lazer, mas quem não tinha carro tinha que vir de ônibus, e era uma viagem. O ônibus passava por trás do prédio onde atualmente existe o supermercado Imperatriz. O ônibus saía da ponte, passava por onde hoje é a CASAN e subia pela *Palhocinha*, lá por trás, e saía quase em Coqueiros.

*Seu Mário Ernesto Kühne:* A rua Capitão Euclides de Castro é a rua antiga. É a rua que passa por trás do Imperatriz. Agora, uma observação: o balneário começou a surgir também com a criação do Coqueiros Praia Clube. Mas isso deve ter sido no final da década de 40. A data exata eu não sei, mas aí é que começou mesmo o desenvolvimento de Coqueiros.

*Quais as suas considerações sobre a decadência da atividade portuária após a construção da ponte Hercílio Luz?*

Primeiro: o assoreamento do canal. Antigamente o canal era mais profundo. Hoje não passa nem aqueles barcos que antigamente vinham aqui pegar madeira, que eram as Chatas. Este é o primeiro problema. Segundo problema: a escassez de madeira, porque o maior produto de comercialização no nosso porto era a madeira. Houve uma escassez muito grande de madeira que vinha até de Lages, Campos Novos, e todo o escoamento era feito pelo porto de Florianópolis. Este é o segundo problema. Terceiro problema: o transporte de mercadorias por via rodoviária se tornou barato. Então, gradativamente, o porto foi declinando. Mas na minha opinião o maior problema foi o assoreamento do canal, que acredito que tenha sido ocasionado por fatores naturais, e também a escassez da madeira.

Nós nunca tivemos navios de grande porte. O maior navio que nós tivemos aqui foi o *Max* [da Companhia Hoepcke] e o resto eram navios madeireiros que era o *Itaberá*, o *Itaquera*. Navios do *Loyd*, da *Costeira*, mas navios de pequeno porte, e não transatlânticos. Os navios que vinham buscar madeira eram, em geral, de baixo calado. E hoje o nosso canal não atinge 10% do que ele foi a quarenta anos atrás, pois basta dizer que ali se pegou peixe de duzentos e trinta quilos!.

*Você considera importante a construção da ponte Hercílio Luz para a cidade?*

Ah, a ponte foi tudo!. Por que já imaginou hoje, se Florianópolis não tivesse a ponte? A cidade não existiria. Já teria acabado. Seria, hoje, uma vila. E a ponte determinou um progresso extraordinário no sentido econômico, financeiro, social, em tudo. Por que a inconveniência de uma Ilha daria-se se não houvesse ligação com o Continente, e isso foi o que a ponte, na época, fez. Hoje, talvez, tivéssemos outros meios de nos comunicar com o Estado e o País mas na época, em 1926, Florianópolis ficava numa ilha, pois o Estreito pertencia a São José. Hoje em dia Florianópolis não seria nada se não fosse construída a ponte Hercílio Luz. A ponte foi tudo!. E que Deus tenha o nosso grande Hercílio Luz como idealizador que lamentavelmente não conseguiu ver a ponte concluída. Florianópolis deve todo o seu progresso e desenvolvimento à ponte Hercílio Luz, independente de ser Capital do Estado ou não. Disso eu não tenho dúvida nenhuma. E é isso que eu tinha para dizer.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH  
PROF. DR.: VALMIR F. MURARO  
SANDRO DA SILVEIRA COSTA

**Ponte Hercílio Luz: Mutações Urbanas em uma Cidade Insular  
(1890-1960)**

**Dissertação (Mestrado em História – 2002)**

**Entrevista:** Paulo Ricardo Caminha (Engenheiro Mecânico – CASAN).

**Idade:** 43 anos.

**Local e data da Entrevista:** Residência do Entrevistado. Rua João D'Ávila Barreto – Carvoeira – Florianópolis. Data: 14/05/2001.

**Entrevistador:** Sandro da Silveira Costa.

***Resumo:** A presente entrevista enfoca as considerações do entrevistado sobre o processo de construção da ponte Hercílio Luz. Neste texto são também evidenciadas suas observações sobre os serviços de preservação da estrutura metálica da ponte, efetuados após sua inauguração (1926), bem como sobre os atuais esforços de restauração da mesma.*

**Transcrição**

*Considerações sobre a conservação da estrutura da ponte Hercílio Luz*

Na minha opinião, a grande vantagem da ponte Hercílio Luz e a que eu atribuo o fato de ela não ter caído como suas irmãs no Rio Ohio; a Silver Bridge e a Saint Mary's Bridge, que foi desmontada, é que estas tinham um sistema duplo de barras de olhal, enquanto a Hercílio Luz tem um sistema quádruplo, o que dá maior estabilidade ao sistema de sustentação. Você imagina uma correia de bicicleta. Ela tem, em síntese, um sistema duplo de barras de olhal, com uma barra de cada lado. Quando parte um lado, os esforços de

tração sobrecarregam a correia. Mas o pior não é o esforço de tração, e sim a torção que o outro lado sofre. Assim, o esforço de *tração* combinado com o esforço de *torção* dá uma componente muito violenta e a barra não tem como resistir, o que ocasiona sua ruptura imediata.

A barra que rompeu é uma barra do lado sul; insular e, das quatro, ainda é uma interna.\* A informação que eu tenho, através dos estudos da Engenharia Mecânica da UFSC, é que: imagine que a barra está submetida a um esforço de tração. Se tu fores colocar uma outra barra para substituir uma que está danificada, uma das possibilidades é aquecer esta barra, montá-la aquecida, e quando esta retorna à temperatura ambiente, ela sofre a contração do resfriamento. Esta contração ocasionaria um esforço de tração que é compatível com o das demais barras, isto porque os esforços de tração das barras tem que estar equilibradas. Então, o que acontece? Para que tu coloques uma barra dessas no lugar, você tem que aquecê-la a trezentos graus centígrados aproximadamente. E você imagina o que é manusear uma barra dessas com aproximadamente seis metros de comprimento a trezentos graus!. Eu acho que cada peça dessa pesa algo em torno de duas toneladas ou mais. A torre tem setenta e cinco metros de altura e da plataforma de trabalho até o topo tem, aproximadamente, quarenta e cinco metros. Então tu imaginas trabalhar lá em cima!. É impossível, principalmente por ser uma barra interna e estar localizada dentro da *Cela* como dito anteriormente.

Um outro problema dessas barras de olhal é que elas estão, acredito, com suas junções cristalizadas, pois afinal de contas são setenta e cinco anos completados ontem.\* E isso é um dos aspectos que nos trabalhos de restauração eles vão ter que se ater.

Com a ruptura de uma das barras da cadeia, houve a sobrecarga das outras três, tendo isto sido minimizado com um reforço de cabos de aço na barra rompida, proposição esta do Departamento de Engenharia Mecânica da UFSC.

*Você acredita que a ponte Hercílio Luz será restaurada?*

Eu acredito que sim. Eu sou otimista com relação a isto. É obrigatório sair o projeto de restauração, até porque é lei. A ponte é patrimônio municipal, estadual e nacional. Além de que o projeto de restauração já encontra-se em andamento e muitos recursos já foram alocados para tal. Ela já foi tombada nestas três instâncias e, por isso, fica mais fácil de

---

\* A barra que rompeu localiza-se no interior da *Cela*, no topo da torre. N.A.

\* Desconheço a existência de dispositivos de lubrificação de tais junções. N. A.

conseguir recursos. E eu acho o seguinte: tem mais é que recuperar mesmo! Às vezes a gente fala em viabilidade econômica mas sinceramente não me importa o quanto vai custar. Eu quero é que a recuperem, porque é a nossa história que está aí. A nossa história não tem preço, e a ponte é a única, em seu gênero, ainda existente no mundo.

*Você acredita que a ponte será recuperada para o fluxo de tráfego original para a qual foi projetada? Quais as outras alternativas de utilização da ponte após sua restauração?*

Olha, um detalhe bastante importante considerando estudos feitos pelo Departamento de Engenharia Mecânica da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) é que se colocarmos ao longo das pistas de rolamento da ponte uma fileira de carros de cada lado, de fora a fora, isso representaria um acréscimo de 6 % no peso próprio da ponte. Ou seja, grande parte do peso da ponte está sustentando o seu peso próprio. Então, o tráfego de carros representa um pequeno acréscimo de peso perto do que a estrutura da ponte suportaria, até porque na época em que foi projetada, foi previsto a existência de uma linha férrea. Ou seja, estando ela segura para sustentar seu peso próprio, praticamente pode-se dizer que estará para o tráfego de pelo menos veículos leves.

Eu acho que a ponte já está de certa forma no inconsciente coletivo de toda a população. Ela foi uma obra tão importante para o Estado porque ela mudou toda a sua história e contribuiu para a permanência de Florianópolis com Capital. É até uma coisa lógica para a época: por que a Capital não é mais centralizada? Porque na época, com toda a deficiência de estradas, o tráfego era marítimo. Eu acho que já existiam estudos para transferir a Capital para Lages. A ponte Hercílio Luz fez com que a Capital permanecesse aqui e, realmente, ela tem uma importância muito grande para a história do Estado.

Eu acredito que, após a ponte ser recuperada, deve ser dado um destino mais nobre para ela e todo o seu entorno. E no meu entendimento é primordial a criação do *Parque da Luz*, pois nos faltam áreas de lazer aqui na cidade. Imagina termos uma área de lazer na cabeceira da ponte! Eu não sei se seria uma coisa viável, mas é bom se pensar nessa possibilidade: a ponte como uma rua vinte e quatro horas ou coisa assim. Nesse projeto de restauração da *Sondotécnica-Ingerop*, que ainda não tive conhecimento, eles estão fazendo propostas ou alternativas para a ponte, por exemplo, a colocação de uma linha de bondes ou coisa semelhante. Eu não tive acesso a isso, mas tem que haver alguma aplicação mais nobre para a ponte do que pura e simplesmente a sua reintegração ao sistema viário da cidade. Quando eu tenho, às vezes, acesso à ponte, sinto exercer uma magia muito grande para mim. Eu estar em cima dela é um motivo de ter um orgulho de ser ilhéu e

manézinho. Eu gostaria de, por exemplo, poder sentar em mezinhas, em bares do mais alto nível ou coisa assim, compatíveis com a importância e grandiosidade da obra.

As autoridades, no meu entendimento, têm que estar mais atentas ao fato de que pela própria lei de tombamento, se não me falha a memória, existe um raio de pelo menos cem metros ao seu entorno onde é proibida a construção de obras. Foi liberada a construção de dois prédios na cabeceira continental. Eu não tenho conhecimento de causa para falar sobre isso, mas quando aqueles prédios foram autorizados o processo de tombamento já estava tramitando. Então, esse negócio de dizer: *'Ah, mas não existia tombamento ainda. O bem não estava tombado'*. Mas o processo de tombamento já estava em andamento e a partir do momento em que o bem está para ser tombado, ele está sujeito a toda a legislação vigente. Eu não tenho a pretensão de fazer preservação em cima do terreno dos outros, agora, terrenos que são públicos, eu acho que tem mais é que preservar mesmo!. Mas também devem ser feitas indenizações nos de propriedade privada. Não é chegar e dizer que o sujeito não pode construir um cima do que é seu. Tem que indenizar, se necessário for. Existem mecanismos para tal. Todo cuidado deve ser tomado para evitar seu sufocamento entre construções. Seria o maior descaso que poderíamos permitir acontecer com tamanho patrimônio. Entendo que a consciência para a importância da preservação do nosso patrimônio vem aumentando dia-a-dia, mas ainda está de forma tímida. Perdemos muitos patrimônios, inclusive tombados, pela mais absoluta falta de competência, ganância, ignorância. Isto muito me assusta. Temos ainda um árduo caminho até conseguirmos um bom nível de conscientização. Todos nós temos a responsabilidade, e muito por fazer. Não podemos correr o risco de termos mais perdas até atingirmos tal nível.

#### *Considerações sobre o processo de construção da ponte Hercílio Luz*

Eu acho que a ponte foi uma obra muito arrojada para a época, considerando-se que o custo dela foi, aproximadamente, quatro ou cinco vezes o orçamento do Estado. Foi fruto de muita competência e determinação. E para mim, aquela frase do Hercílio Luz assume quase que a força de uma profecia, pois estava onde seria a cabeceira continental da ponte e disse mais ou menos o seguinte: *'No governo do Estado, mandarei construir uma grande ponte, daquele morro ao do cemitério, para acabar de uma vez para sempre com este suplício, e, vocês que são moços e terão a oportunidade de muitas vezes por ela passarem, lembrar-se-ão sempre daquele que a mandou construir. Hercílio Luz, 1917'*.

### *Principais considerações sobre o Relatório de Inspeção da Ponte Hercílio Luz\**

O relatório de recebimento da obra foi contratado pelo governo da época para que os engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello verificassem se os cálculos estavam de acordo com o projeto original de construção da ponte. Nos cálculos eles consideraram o peso do assoalho em 100 kg por metro quadrado, uma canalização de água, que hoje não passa mais por cima da ponte, considerando-se que havia 650 kg por metro corrente. Para a linha férrea, consideraram uma carga de trinta quilos por metro corrente, ou seja, relativa somente ao peso dos trilhos e dos acessórios para sua instalação. Isso de cada lado. Existindo, no caso, dois trilhos, resultaria em sessenta quilos por metro corrente. Grade ou guarda-corpos com 75 kg por metro corrente. De cargas móveis, eles consideraram o trem com quatro eixos por vagão. A ponte foi bem dimensionada. No projeto consta o seguinte: *'A linha férrea que percorrerá a ponte ao lado da face central do estrado, foi suposta com a bitola de um metro'*.

Existia um projeto para escoamento da produção utilizando um trem que iria até Santo Antônio de Lisboa. Ali tem um posto fiscal, na ponta do Sambaqui. E a informação que eu tenho é que essa linha de trem iria até lá e passaria pela ponte para escoar a produção. Só que isso nunca foi concretizado. Nunca chegou a passar trem pela ponte.

Foi considerada também a ação do vento. Steinmann admitiu uma pressão máxima do vento de 120 kgf/m<sup>2</sup> sobre o vão pênsil e de 150 kgf/m<sup>2</sup> sobre os viadutos. Foram previstas variações máximas de temperatura de 33,2 °C.

*Você acredita que existia a pretensão da manutenção da atividade portuária após a construção da ponte Hercílio Luz?*

No meu entendimento sim. Penso desta forma baseado nas informações de que a estrada de ferro iria até o porto alfandegário de Sambaqui. Com a construção da ponte o resultado pode até ter sido a decadência da atividade portuária, mas a princípio a informação que eu tenho é que a atividade portuária seria mantida. Talvez o efeito tenha sido contrário.

---

\* Ponte Hercílio Luz. Relatório. Apresentado ao Governo do Estado de Santa Catharina pelos Engenheiros Oscar Machado da Costa e Mário de Faria Bello. Rio de Janeiro, 23 abr. 1923.

*Como você imagina a cidade de Florianópolis sem a construção da ponte Hercílio Luz?*

Por motivos óbvios, teria retardado seu desenvolvimento. Porém, querendo ou não, a obra em algum momento seria inevitável. Nós não podemos ficar sem a ponte. Eu acho que Florianópolis não conseguiria sustentar a condição de Capital do Estado, mas ela seria um pouco mais bucólica.

*Considerações sobre a cobrança de pedágio na ponte Hercílio Luz*

Após a inauguração da ponte Hercílio Luz, ficou-se por oito anos cobrando pedágio. Aqui nós temos o passe mensal de um automóvel de aluguel. Era válido para o carro mais o motorista. Vamos ler: *'Este passe deverá ser apresentado no guichê de entrada e no de saída da ponte. Está incluída só uma pessoa para guiar o veículo, devendo as outras pagarem a respectiva taxa de passagem'*. Outro passe para bicicleta. Passe mensal: *'Este passe deverá ser apresentado no guichê e mostrado aos fiscais quando for por eles requerido'*. Depois temos o passe mensal do automóvel particular. Tinha também o passe mensal escolar: *'Nome e idade do aluno – Catarina Fernandes, onze anos – Escola São José'*. Isto tudo em março de 1928. Tínhamos o passe para cavaleiro; gado por cabeça; caminhão até duas toneladas; veículo com um animal; pedestre e depois um que eu considero muito curioso: *'mala ou volumes com mais de meio metro cúbico'*. Aí você imagina uma pessoa passando com uma mala e com uma cabeça de gado na ponte de uma corda!. Significa dizer: ele pagava, como pedestre; a mala pagava, como volume e o gado pagava. Esses bilhetes começaram a ser cobrados logo após a inauguração da ponte.

*Considerações sobre a inauguração simbólica da ponte Hercílio Luz*

*'A quinze dias antes da morte de Hercílio Luz, que ocorreria a 20 de outubro de 1924, Hercílio Luz desembarcou na Rita Maria entre grandes festas. Vinha da França, onde consultara inutilmente os maiores nomes da medicina da época. Toda a multidão presente estava ciente de que ele não viveria o bastante para ver pronta sua obra máxima, a ponte, cuja silhueta já pressentia na paisagem do canal. Ao desembarcar, foi efuzivamente abraçado pelo Governador em Exercício, Bulcão Vianna, que o conduziu à carruagem oficial enquanto percorriam a Conselheiro Mafra entre aplausos dos moradores presentes. Bulcão falou-lhe respeitoso: 'Governador, tomamos a liberdade de*

*mandar construir uma réplica da ponte que levará o seu nome, e ela está logo ali na entrada da praça. O senhor vai inaugurá-la agora'. Hercílio Luz não esconde o espanto ante de tão inusitada homenagem e retruca: 'Meu nome, não! Para mim, ela será sempre ponte Independência'.*

A réplica da ponte foi construída exatamente naquele trecho de rua entre a Praça XV e a Praça Marechal Floriano, que hoje chama-se praça Fernando Machado.

#### *Considerações sobre os acidentes ocorridos no período de construção da ponte Hercílio Luz*

Sobre os acidentes ocorridos na ponte, eu me interessei muito por este assunto. As mortes que aconteciam não eram divulgadas, mas sim abafadas, segundo entrevistas que eu fiz com antigos operários. O único relato concreto que eu tenho de acidente na ponte foi do seu Cândido Marcos Machado, que falou que caiu uma barreira sobre um operário. Aquela parte fina da picareta atravessou o peito do operário. A barreira caiu por cima dele e a picareta ficou por baixo. Esse foi o único relato que eu tive oficialmente. Mas o seu Nicolau Tolentino Martins falou que tinham muitos acidentes. Esses acidentes, quando ocorriam, eram abafados: *'Não, não aconteceu nada. Estamos levando ele para o hospital'*. E isso não era verdade, pois já estavam levando o cara para o cemitério. Outra coisa: os relatos de acidentes que eu tenho durante esses 75 anos de manutenção da ponte, depois que ela foi concluída, referem-se a apenas dois operários.

#### *Considerações sobre os trabalhos de manutenção da estrutura da ponte Hercílio Luz*

Os serviços de manutenção começaram a ser feitos na ponte trinta anos depois de sua inauguração. Nos primeiros trinta anos após a construção nada foi feito. Nem pintura, nada. Existiam, sim, recomendações para a realização dos serviços de restauração. Agora, se existir algum relato de manutenção feita antes deste período eu gostaria de saber. Eu nunca ouvi falar.

*Considerações sobre as embarcações que realizavam a travessia do canal entre Ilha e Continente após a inauguração da ponte Hercílio Luz*

Após a inauguração da ponte, as lanchas tiveram vida muito curta, mas não sei dizer com precisão quanto tempo duraram.

As lanchas que transportavam os passageiros, as ditas lanchas da passagem, que as chamavam também de gasolina, eram: *Dom Pedro I, Liberdade, Rio Grande do Sul, Independência, Marieta e São Francisco*. Propriedades da Empresa Valente e, posteriormente, substituída pela Firma Cardoso.

*A ponte Hercílio Luz foi projetada para receber uma canalização de água. Você acredita que a construção da ponte relaciona-se, entre outros fatores, ao abastecimento de água da cidade de Florianópolis?*

Com relação a isso ela teve, realmente, uma função importante, mas eu não considero uma das funções mais nobres dela. A canalização de água, na ponte, foi instalada aproximadamente em 1946. Foi, portanto, bem depois da inauguração da ponte porque antes a água que abastecia a nossa ilha vinha de outros locais. A implantação das primeiras redes de água aconteceram por determinação de Hercílio Luz em 1907, portanto bem antes da inauguração da ponte. Nessa época nós tínhamos a represa Ana D'Ávila, que é a do Itacorubi e a represa no Rio Tavares (1920), no governo de Hercílio Luz. Do ponto de vista do abastecimento, a cidade (a Ilha) era auto-sustentável para a época. Depois, é claro, veio a água de Pilões que era uma água de qualidade excelente e bem mais abundante. Ela vinha por gravidade, também.

Eu acho que a ponte teve papel importante no abastecimento da cidade, mas eu acredito que se a ponte não tivesse sido construída a água poderia ter canalização subterrânea sem problema algum. Por sinal, o abastecimento de energia elétrica da ilha, por volta de 1910, era feito por cabos subterrâneos que vinham da represa de Imaruí, situada próxima à Colônia Santa Tereza, no município de São José.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH  
PROF. DR.: VALMIR F. MURARO  
SANDRO DA SILVEIRA COSTA

**Ponte Hercílio Luz: Mutações Urbanas em uma Cidade Insular  
(1890-1960)**

**Dissertação (Mestrado em História – 2002)**

**Entrevista:** Eliane Veras da Veiga (Arquiteta – Fundação Franklin Cascaes).

**Idade:** 41 anos.

**Local e data da Entrevista:** Fundação Franklin Cascaes – Centro – Florianópolis. Data:  
07/06/2001.

**Entrevistador:** Sandro da Silveira Costa.

*Resumo:* A presente entrevista enfoca as considerações da entrevistada sobre as mudanças no panorama urbano da cidade de Florianópolis promovidas pela construção da ponte Hercílio Luz (1922-1926). Neste texto são também evidenciadas suas observações sobre os atuais esforços de restauração da estrutura metálica da ponte.

**Transcrição**

*Como você caracterizaria a cidade de Florianópolis após a construção da ponte Hercílio Luz? Houve muitas mudanças? A introdução do automóvel trouxe melhorias para a cidade? Houve mudanças no direcionamento do crescimento urbano?*

Eu acho que as influências da ponte na vida de Florianópolis são diversas. A influência mais importante, no meu entendimento, é do ponto de vista do funcionamento da cidade. A ponte foi construída entre 1922 e 1924, e inaugurada no dia 13 de maio de 1926. Então, o que acontece? Antes de nós termos a ponte Hercílio Luz, nós tínhamos todo o acesso à cidade pelos trapiches, especialmente pelo Miramar. Atualmente, existe toda

uma polêmica sobre a construção de uma réplica, uma espécie de releitura do antigo Miramar. De qualquer maneira, o Miramar era um bar, um restaurante e um ponto de atracagem das embarcações de uma forma geral. Na época, nós tínhamos a lancha da passagem que era encarregada, por contrato com o governo, de fazer a travessia de passageiros do Continente para a Ilha e vice-versa. Antes de termos o Miramar, nós tínhamos uma outra construção, que era o Trapiche Municipal, que era um enorme trapiche com uma cobertura; estilo um galpão. O Trapiche Municipal foi construído no mesmo local onde foi edificado, posteriormente, o Miramar.

Além do Trapiche Municipal, havia outros trapiches em outros pontos da Baía Sul e também da Baía Norte porque, conforme o vento, as embarcações paravam nesses locais. Assim, se o vento sul era muito forte parava-se no trapiche perto do Forte de Sant'Ana, ou até na chamada Praia de Fora, próximo às imediações do atual Colégio Catarinense. Ali nós tínhamos a Rua Esteves Júnior que, na época, se chamava Rua do Passeio. Era um grande passeio você ligar a região da Praia de Fora ao centro. Então, tinha-se uma dinâmica da cidade muito diferente, que era uma dinâmica vinculada a vários pontos de parada na costa e que girava em torno do porto, do comércio e do Mercado [Público]. Assim, tinha-se o comércio da venda de gêneros alimentícios, a chegada de pessoas; fossem pessoas da própria cidade, visitantes, personalidades importantes: políticos, pessoas da sociedade. Quando vinham essas pessoas, haviam as aglomerações em torno dos Trapiches, especialmente em torno do Trapiche Municipal ou do Miramar.

Do lado do Continente, também tínhamos trapiches, e o que acontecia lá? As pessoas que vinham do interior do Estado ou de outras regiões, por terra, paravam em pequenos hotéis e permaneciam ali para esperar, no dia seguinte, o horário da passagem para fazer a travessia. Muita gente vinha de montaria; não vinha de carro. Então, esses hotéis tinham suas estrebarias, seus pontos para tratar os animais. O que acontece após a construção da ponte Hercílio Luz? Muda toda uma dinâmica social. Atividades que começam a declinar e outras que começam a surgir. Veja só, por exemplo, a questão do abastecimento de combustível. Aonde eram as bombas de combustível? A gente vê pelas fotografias algumas delas. Tínhamos uma na cabeceira da ponte. Essa bomba surge com a construção da ponte Hercílio Luz, pois antes não havia por que existir uma bomba de combustível ali. Nós não temos menção escrita desse aspecto. Todavia, é possível constatá-lo a medida que observamos as fotografias e começamos a reunir informações para montar o que seria o panorama da cidade, na época. Outra foto mostra uma bomba de gasolina onde é a praça Fernando Machado. Possivelmente essa bomba era anterior àquela da cabeceira da ponte. Por quê? Por causa do Miramar. Então, as pessoas chegavam ali e saíam nos

carrinhos de praça e nos automóveis para fazer seus giros pela cidade. Assim, o abastecimento era feito na Praça Fernando Machado.

Os carros de praça e os táxis aonde ficavam? Ficavam nessa praça. Com o trânsito de automóveis, que passa a acontecer a partir de 1926, essa dinâmica muda, porque vão existir mais automóveis na cidade. Antes os automóveis chegavam de navio e eram descarregados no porto. Agora não! Eles vão vir transitando por sobre a ponte e serão em maior quantidade. Se antes da construção da ponte nós tínhamos 15, 20, 30 automóveis, e acho que não chegava a 30, vamos ter, agora, uma quantidade maior de automóveis, pois as pessoas vão achar mais cômodo e mais conveniente. Elas vão achar também que a relação custo benefício compensa, porque além de andar na Ilha, poderão se locomover para o Continente por via terrestre, evitando o transtorno da travessia.

Com relação ao transporte náutico, a empresa *Dutra* e a empresa *Valente*, que faziam a travessia do canal, continuam operando ainda por um bom tempo. Mas pelo que se verifica na documentação da época, eu desconfio que os incentivos do governo começam a declinar em relação a esse tipo de transporte, porque não era mais a solução principal. A solução efetiva era, realmente, a ponte Hercílio Luz. O investimento governamental foi feito na ponte, não no transporte náutico. O transporte náutico declinou com a construção da ponte Hercílio Luz, essa é a verdade. Então, veja só, nós temos a questão das bombas de gasolina, da localização dos pontos de táxi e temos também a questão das garagens. Com o aumento do número de automóveis na cidade, as construções, especialmente as habitações unifamiliares, passam a ter garagens. Os edifícios começam a surgir a partir de 1932. Eu acho que o Hotel La Porta foi construído em 1931 ou 1932. Ele é o primeiro. Na época, era um edifício de três andares e que depois passou a ter quatro. Foi o primeiro edifício com elevadores. Então, é de meados dos anos trinta em diante que existirão edifícios com elevadores. Esses edifícios, inicialmente, não tinham garagens. Onde vamos ter garagens? Os carros paravam na rua, porque a cidade era tranqüila e havia muito espaço, e existiam casas, palacetes, residências de classe média que já abrigavam o carro. Se antes essas casas tinham cocheiras e estrebarias, agora elas vão ter um abrigo para os automóveis. Você sabe quando os ônibus começam a circular em Florianópolis? Em 1920. Eles chegavam de navio. Aí nós vamos ter a primeira empresa. Essas informações eu estou te fornecendo de primeira mão, resultante de pesquisas que eu estou fazendo agora. Assim, o que vai acontecer? Você vai começar a ter garagem para os ônibus também. Quer dizer, a arquitetura vai mudar em função da ponte. Por quê? Porque o sistema de transporte mudou em função da ponte, e a dinâmica das pessoas também vai mudar. Assim como a dinâmica das pessoas mudou, quando houve investimentos em

energia elétrica, onde os indivíduos passam a sair à noite com mais frequência, pois transitam pelas ruas com mais segurança, o investimento na ponte também gerou outras alternativas de vida e de comportamento, ou seja, outras práticas que antes não era possível fazer porque as pessoas dependiam da travessia em embarcações.

Em 1920 passa a circular o primeiro ônibus em Florianópolis. Era um ônibus que circulava bem no miolo da parte central da cidade e que conviveu com os bondinhos. Em Florianópolis os ônibus conviveram por mais de dez anos com os bondinhos. Se eu não me engano, os bondinhos circularam até 1934. Então, esses dois meios de transporte circulavam simultaneamente pela cidade. É um sistema de ônibus precário que tem paralisações, a empresa não consegue levar adiante etc. Mas a circulação de ônibus na Capital começa no ano de 1920. Então, o que acontece? A ponte realmente provoca alterações importantes na arquitetura, no comportamento das pessoas, na oferta de outros tipos de emprego.

Você sabe que o Matadouro que atendia Florianópolis ficava no Estreito, né? Então o gado era abatido e carneado lá e vinha de barco para cá, para os açougues do Mercado Público. E as pessoas do Estreito atravessavam de lancha para vir comprar carne aqui. Então você vê que a dinâmica de embarcações na baía era muito intensa e que após a construção da ponte vai, gradativamente, diminuindo. Existiam horários para o transporte de pessoas e mercadorias e todo o controle de preço de passagem e de tipo de gênero destinados à Ilha ou Continente. Existiam os trapiches e as descargas de passageiros, animais e mercadorias eram feitas de maneira diferente. Então, muita coisa mudou com a ponte, porque o que vai acontecer? Além dos caminhões, os ônibus também passam a trabalhar com cargas pois as lavadeiras, por exemplo, transitam com essas trouxas dentro dos ônibus para serem levadas aos locais onde seriam lavadas e aos locais onde seriam entregues a seus donos.

*Como você analisa a discussão sobre a modernidade em Florianópolis, permeada pela imprensa, após a década de 20?*

Eu me dediquei a estudar a dinâmica urbana de Florianópolis principalmente até a década de 30. O que eu sei dos anos 30 em diante são coisas esparsas. Assim, eu não posso observar que tenha havido uma preocupação específica com as questões de saneamento e higienização a partir dos anos trinta. O palpite que eu tenho é que os problemas mais graves que eram o saneamento de córregos, a implantação de redes de água e esgotos, de aterros de baixios, tudo isso foi consideravelmente resolvido até os anos trinta,

especialmente até o segundo governo de Hercílio Luz. Eu acho que as preocupações após a construção da ponte Hercílio Luz foram mais no sentido de integrar a Capital ao Estado. Uma das causas da construção da ponte foi, justamente, a desvinculação da Capital com o Estado e a própria ameaça de se transferir a Capital para um outro ponto. Isso deu-se, em parte, à desvinculação física de Florianópolis com o Continente. A partir do momento que se constrói a ponte Hercílio Luz, tem-se mais possibilidade de expandir as decisões do governo ao Estado todo e dedicar mais atenção à outras questões como, por exemplo, a infra-estrutura de outros pontos das cidades catarinenses.

Uma das causas da construção da ponte foi a ameaça de transferência da Capital para um ponto do interior do Estado que iria demandar outros investimentos e que iria trazer reflexos negativos para a própria cidade de Florianópolis. Tudo isso foi motivo de agilização do processo de construção de uma ligação entre a Ilha e o Continente. Mas, quais seriam, realmente, as metas do governo nos anos trinta e onde nós poderíamos criar um bom diagnóstico? Seria analisando as Mensagens de Governo. Eu analisei essas mensagens numa disciplina do curso de Mestrado, mas eu não me lembro, no momento, quais seriam os destaques da década de 30. Pelo que eu me lembro, vagamente, pois faz mais de dez anos que eu conclui o curso de Mestrado, o que prevaleceu foram obras de infra-estrutura no interior do Estado como construção de pontes, estradas, obras de engenharia. Mas isso é um palpite, que é preciso checar.

*Quais as suas considerações sobre a decadência da atividade portuária após a construção da ponte Hercílio Luz?*

A ponte influiu na decadência da atividade portuária em Florianópolis. Mas eu acho que a causa principal foi o problema de calado, pois não houve um investimento na estrutura do porto. Por trás de todo investimento financeiro há uma vontade política ou a ausência de uma vontade política, e com relação à falta de investimentos no porto de Florianópolis certamente houve, mas qual teria sido, exatamente, é preciso investigar. Entretanto, a questão da decadência do porto foi uma questão técnica, pois o porto não tinha estrutura para receber embarcações de maior calado e por isso a atividade portuária declinou, pois essas embarcações tinham que procurar outras regiões do litoral.

*Você acredita que a ponte será recuperada para o fluxo de tráfego original para a qual foi projetada? Quais as outras alternativas de utilização da ponte após sua restauração?*

Olha, eu ouvi um comentário, anteontem, numa reunião sobre aspectos jurídicos do patrimônio cultural, numa palestra proferida pelo doutor Arno, procurador do Meio Ambiente de Florianópolis. Quem fez essa afirmação foi a arquiteta Fátima Althoff, que é Gerente do Patrimônio Cultural da Fundação Catarinense de Cultura. Ela participou, na semana passada, de uma reunião com os engenheiros do DER que estão tratando desse projeto, ou seja, da cooperação entre as empresas francesa e brasileira. Os engenheiros do DER desenvolverão até o final do ano esse projeto para sanear a ponte e colocá-la em condições de tráfego com as menores alterações que forem possíveis e mantendo ao máximo as características originais. E o que ela disse foi que ela saiu plenamente satisfeita dessa reunião. Ela é arquiteta e o que eu posso fazer é repetir as palavras dela. Eu não tenho tido contato com esse projeto e com essas empresas. Eu sei é que tem pessoas como o professor Aldo Nunes, que é um memorialista importante com seus quase oitenta anos e que é absolutamente revoltado com as perspectivas de se recuperar a ponte. Na visão dele, o ideal seria por esta ponte abaixo, desmontando-a, e construir um réplica com tecnologia atual no mesmo local onde está edificada a ponte Hercílio Luz. É uma posição até bem arrojada, vinda de um memorialista como é o professor Aldo Nunes. Mas é a opinião dele. Ele também declarou esse ponto de vista naquela reunião do CIC no dia quatro [de junho]. A Fátima, por sua vez, deu um depoimento dizendo que estava plenamente satisfeita com o projeto que foi apresentado pelo pessoal do DER, pois ela viu que realmente eles têm toda a condição de recuperar a ponte e colocá-la em condições de funcionamento. Recuperada, a ponte pode gerar emprego e renda. Mas deve-se pensar, também, no aspecto cultural, turístico e na identidade da cidade. Existe, sim, um custo financeiro bastante elevado, mas nós não podemos mensurar apenas pelo custo financeiro. Existe um patrimônio que não se mensura dessa forma, ou seja, valores culturais que têm uma dimensão que não é simplesmente a dimensão financeira.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH  
PROF. DR.: VALMIR F. MURARO  
SANDRO DA SILVEIRA COSTA

**Ponte Hercílio Luz: Mutações Urbanas em uma Cidade Insular  
(1890-1960)**

**Dissertação (Mestrado em História – 2002)**

**Entrevista:** José Ruíz.\*

**Idade:** 62 anos.

**Local e data da Entrevista:** Residência do Entrevistado. Rua Rosa, n. 122 – Pantanal, Florianópolis. Data: 17/12/2001.

**Entrevistador:** Sandro da Silveira Costa.

**Resumo:** *A presente entrevista enfoca as considerações do entrevistado sobre os serviços de preservação da estrutura metálica da ponte Hercílio Luz efetuados após sua inauguração (1926), especialmente sobre o processo de capeamento asfáltico do soalho da ponte, efetuado durante a década de 60.*

**Transcrição**

*Considerações sobre os serviços de manutenção da ponte Hercílio Luz\**

Quando a [empresa] Machado da Costa chegou em Florianópolis, em 1960, para retirada do estrado de madeira para posteriormente colocar asfalto, foram feitas várias experiências com madeira de imbuia que seria coberta com asfalto, mas não deu certo. Chegamos a fazer trechos com 30 ou 40 metros. Depois de várias tentativas não obteve-se sucesso. Aí foram usadas as *chapas corrugadas*, que preenchiam-se de asfalto. Entretanto,

---

\* Trabalhou como operário na manutenção da ponte Hercílio Luz no período de 1960 a 1998. Atualmente é aposentado. Estas informações foram obtidas com o entrevistado na ocasião da entrevista.

\* As informações obtidas na entrevista com o sr. José Ruíz foram transcritas manualmente pelo autor. Não efetuou-se, portanto, gravação em fitas cassete.

antes do asfalto era preparado toda a ferragem com jatos de areia e depois pintava-se de zarcão. Após estas operações empregava-se o asfalto.

De 1926 até 1960, a ponte sofreu pequenos reparos. Em 1954 a Machado da Costa, empresa de engenharia, esteve em Florianópolis para fazer reforços em toda a extensão da ponte. Reforçou-se somente a estrutura metálica. Colocaram mais longarinas e transverssinas, para reforçar o sistema rolante, ou seja, o estrado e passeios.

A partir de janeiro de 1960 foram então iniciados os reparos gerais que incluiu a substituição das pistas de rodagem (madeira) por placas corrugadas e asfalto. Também, nessa época, foi iniciada a reparação geral da estrutura metálica, tanto superior como inferior, que incluiu raspagem e pintura geral e colocação de asfalto. Foram asfaltados trechos alternados de 70 metros, para não causar engarrafamentos.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH  
PROF. DR.: VALMIR F. MURARO  
SANDRO DA SILVEIRA COSTA

**Ponte Hercílio Luz: Mutações Urbanas em uma Cidade Insular  
(1890-1960)**

**Dissertação (Mestrado em História – 2002)**

**Entrevista:** José Pedro Hostmann – Seu Zezeca.

**Idade:** 74 anos.

**Local e data da Entrevista:** Residência do Entrevistado, Rua José Jerônimo da Silva, n. 435 – Aririú – Palhoça. Data: 01/05/2002.

**Entrevistador:** Sandro da Silveira Costa e Paulo Ricardo Caminha (Engenheiro Mecânico – CASAN).

***Resumo:** A presente entrevista enfoca as considerações do entrevistado sobre o abastecimento de água da Ilha de Santa Catarina após a construção da ponte Hercílio Luz, bem como o processo de construção da primeira adutora dos Pilões, inaugurada, segundo o entrevistado, em 1950.*

**Transcrição**

*Em qual época o senhor começou a trabalhar?*

Eu comecei a trabalhar, primeiramente, na DOP.\* A minha carteira é assinada, desde o começo, pela DOP. Trabalhei nesta companhia durante dois anos. Depois trabalhei no DAES\* e, posteriormente, na CASAN.\* Foram 53 anos e 6 meses de serviço. Eu me aposentei no dia 1.º de abril do ano passado, e comecei a trabalhar no dia 1.º de outubro de 1947.

---

\* Diretoria de Obras Públicas.

\* Departamento Autônomo de Engenharia Sanitária.

\* Companhia Catarinense de Água e Saneamento.

*Em qual época foi instalada a tubulação de água que existia na ponte Hercílio Luz e que abastecia a Ilha?*

A primeira adutora dos Pilões, de 450 mm, começou com 75 litros de água por segundo. Esta foi inaugurada em 1950.

*Existiam tubulações de água na ponte Hercílio Luz antes desta época?*

Não. Eu acho que não havia água nem no Estreito. Porque o Estreito, naquele tempo, era pequeno. Nós mesmos fazíamos as extensões de rede e as ligações. Nós cavávamos as valas e colocávamos os canos dentro delas. Eram canos de ferro galvanizado. Isso no Estreito. Mas antes [da década de 50] eu não sei se existia. Havia, sim, mananciais na Lagoa, no Rio Tavares. Estes eram mananciais na Ilha. Mas no Estreito, eu acho que não existiam mananciais.

*Existiam tubulações de água na ponte Hercílio Luz em época anterior a 1950?*

Não. Podia ser que existissem canos galvanizados passando por baixo da lateral da ponte. Mas eu não me lembro.

*As represas da Lagoa, Rio Tavares e Itacorubi auxiliavam no abastecimento do Estreito?*

Não. Naquele tempo não existia, pois não havia água suficiente para abastecer a Ilha. E a adutora dos Pilões não foi feita por causa do Estreito e sim porque havia falta de água na Ilha. Pode ser que existisse, mas eu não tenho lembrança.

*Quando foi inaugurada a primeira adutora dos Pilões?*

Ela começou em 1947. Ela começou a ser construída em fevereiro de 1947. E, em dois anos e meio, aproximadamente, a adutora ficou pronta. Foi um serviço muito rápido. Sua inauguração foi em 1950. O projeto dela foi elaborado no governo de Nereu Ramos. Começou a ser construída no governo de Udo Decke e terminou no governo de Aderbal Ramos da Silva.

*Existem, atualmente, tubulações de água em operação na ponte Hercílio Luz?*

Hoje não passa mais água. Com a inauguração da ponte Colombo Salles [1975], foi construída uma adutora de 500 mm. Nesta época, funcionava na ponte Hercílio Luz uma única adutora de 450 mm, que foi desativada em 1983 e retirada entre os anos de 1984 e 1985.

*As adutoras apresentavam problemas e/ou estouravam com frequência?*

A adutora não estourava. O problema eram os anéis, pois com a ocorrência do *vento sul*, a adutora balançava muito. Além disso, o estrado da ponte era de madeira e quando chovia, o estrado ficava liso e provocava choques dos veículos contra a adutora.

*Estes fatores ocasionavam falta de água na Ilha?*

Faltava sim. Num dia de carnaval, não me lembro o ano, caíram três tubos, localizados no início da cabeceira continental da ponte, [perto do bloco de ancoragem].\* Foi um ônibus que derrubou e ele ficou com uma roda em cima da tubulação. Mas isso aconteceu faz muito tempo. Faz trinta anos ou mais.

*Quais adutoras que existem na ponte Colombo Salles?*

Até a cabeceira continental da ponte, existe uma adutora de 500 mm e outra de 600 mm, que correm pelo meio dela [e apresentam uma vazão aproximada de 500 litros/s];\* e, na cabeceira insular, existem duas: uma de 600 mm e outra de 400 mm. Esta bifurca na saída da ponte em uma de 300 mm.

*A ponte Colombo Salles foi inaugurada com a tubulação de água instalada?*

Eu acho que sim, porque eles não fariam isso depois. Na ponte Colombo Salles passa, pelo meio dela, uma adutora de 500 mm e outra de 600 mm. Esta se localiza no lado próximo à ponte Hercílio Luz, embaixo do local onde andam os pedestres.

---

\* Observação feita pelo engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha.

\* Observação feita pelo engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha.

*O senhor trabalhava como operário?*

Eu comecei como operário e, depois, trabalhei como auxiliar técnico. Eu supervisionava o pessoal mas não ganhava gratificação salarial por isso.

*Como foi efetuada a construção da primeira adutora dos Pilões?*

Antes da companhia [Saturnino de Brito] começar a construir a adutora, já existia outra companhia que começou a fazer o serviço mas parou. Esta companhia pode ter começado a construir a adutora em 1946, mas eu não trabalhei nela. A companhia que eu trabalhei e que prosseguiu com a obra e a concluiu foi a Companhia *Saturnino de Brito*. O escritório desta companhia era localizado na antiga rodoviária. Na época trabalhavam, aproximadamente, setecentas pessoas.

A obra foi feita em dois anos e meio pois, antes da inauguração, o sistema foi testado várias vezes. Os testes duravam, aproximadamente, três ou quatro meses porque os canos *partiam* com frequência. A tubulação era transportada por navio e retirada por guindastes situados próximos ao trapiche da Rita Maria. Daí eram transportados para locais próximos, como por exemplo, para o pasto do gado. Aí eram feitos os testes da tubulação onde cortava-se os canos com corta-frio e *marretas*, similares à talhadeiras.\* Este cortes eram feitos a frio.

*O que o senhor poderia nos dizer sobre os postes de iluminação da ponte Hercílio Luz. Eles foram retirados? Em qual época?*

Eu não me lembro disso, porque eu não trabalhei nesta área. Mas, para a primeira adutora dos Pilões foram dois anos de obra e mais o tempo correspondente aos testes, o que resultou, no total, em aproximadamente três anos. *Estouravam* muitos canos. Consertava-se um e *estourava* outro. Esta situação foi comum até o início da década de 50, quando a adutora começou a funcionar com mais regularidade. Durante os testes da adutora *estouraram* 78 tubos. Isto ocorreu no período de 1949 a 1950. A partir da década de 50, os canos continuaram se rompendo, mas isso ocorreu com menos frequência. Foi contratada uma equipe de onze pessoas para fazer a manutenção dela, chefiados pelo Zé Antônio, chefe geral da companhia Saturnino de Brito.

---

\* Talhadeira com cabo lateral e/ou marreta em que um dos lados apresenta forma de cunha. Observação feita pelo engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha.

*Com a inauguração da adutora dos Pilões, os mananciais existentes na Ilha continuaram funcionando?*

Sim, eles funcionam até hoje. Mas, hoje em dia, não existe grande vazão de água nestes mananciais. Isso por causa de estiagens etc.

*Considerações sobre as condições de trabalho da época.*

Nós nos locomovíamos principalmente a pé. Os tubos eram transportados, muitas vezes, nos braços, carros de mão ou rurais. Aquele tempo era trabalhoso. A turma saía de casa de manhã e voltava depois de três ou quatro dias de serviço. Não havia iluminação e, à noite, trabalhávamos até com lampiões a querosene. Não existiam estradas. Os tubos eram transportados através dos rios e nos braços. Para transpor o rio, as extremidades do tubo eram fechadas, o que permitia sua flutuação. *Exemplo:* nós começamos a transportar um tubo de 500 mm do local onde foi depositado às oito horas da noite. Se parassem uma ou duas pessoas para fumar, não conseguíamos mais transportar o tubo morro acima. Então, nós chegamos às quatro horas da manhã com o tubo para ser colocado na adutora. Os tubos eram rolados por cima de tábuas de madeira, colocados um após outro. Existia pouca gente e muito mato. Mas hoje em dia existe estrada. Quando um tubo partia, não existia *tirfor* para conectar um tubo ao outro. Hoje em dia não dá para acreditar que nós fizemos o serviço com os recursos que existiam na época. Não existia dia e nem hora de trabalho.

*O senhor conheceu algum operário que trabalhou na construção da ponte Hercílio Luz? Sabe nos dizer se existe algum operário vivo?*

Não. Dos que trabalharam na [manutenção da] ponte Hercílio Luz eu conheci o irmão do Sílvio Pelegrini, mas não me lembro do seu nome. O nome dele não é Sílvio, é outro nome. [Eu acho que o nome dele é Sílvio também. Eles são irmãos. Não!, o nome é Ivo. Ivo Pelegrini].\*

---

\* Considerações feitas pelo engenheiro mecânico Paulo Ricardo Caminha.

*O senhor nasceu em que ano seu Zezeca?*

Eu nasci no dia 16 de abril de 1928. Tenho, hoje, 74 anos. Eu me aposentei com 73 anos. Eu comecei a trabalhar na DOP com aproximadamente 18 ou 19 anos de idade. E eu me aposentei no dia 1.º de abril de 2001.

*Considerações sobre a construção da primeira adutora dos Pilões.*

Para transportar os tubos e rolar até o local da adutora, eles eram calçados em baixo. Os tubos eram de ferro fundido e a vedação das *juntas* ou *encaixes* era feita de chumbo. Os tubos eram colocados dentro da *bolsa*. Daí nós centrávamos o tubo e colocávamos a *estopa* em baixo. A *estopa* não era retirada, ficava dentro do tubo. Depois de colocar a *estopa*, a gente pegava uma corda, sujava ela de barro e colocava encostada da *bolsa*. Colocávamos também barro sobre o tubo para que o chumbo derretido não encostasse na corda e não a queimasse. Depois do chumbo derretido, ele ainda é *rebatido*.

*É difícil desmontar uma adutora como a de Pilões?*

Não, é fácil. Ela tem *estopa* e a ponta do cano já está solta; e puxando um pouco para os lados e para a frente, ela sai.

*A estopa é colocada no fundo de todo o tubo?*

É, porque a estopa é colocada em todo o tubo. E se acontecer de ficar sem estopa, ou ter pouca *estopa*, às vezes chegava a queimar. Eu acho que em algumas adutoras ainda existem *estopas*, pois elas ficam no fundo. Mas as que *trabalham a seco* não têm estopas.