

Conheça a história da Ponte Hercílio Luz

Desde a inauguração em 1926, ponte passou por duas interdições totais. A estrutura foi fechada para o tráfego em 1991 e será reaberta nesta segunda-feira (30).

A década de 1920 foi marcada por obras importantes para **Florianópolis**, com a criação de avenidas e construção da penitenciária estadual. Mas a mais icônica foi uma obra que demorou quase quatro anos para ficar pronta e que se tornaria depois o maior cartão-postal da cidade: a Ponte Hercílio Luz. Inaugurada em 13 de maio de 1926, a estrutura passou, desde então, a ligar a Ilha de Santa Catarina com a região continental. Interditada há 28 anos, a reabertura está marcada para esta segunda-feira (30).

A ponte foi idealizada pelo então governador do estado Hercílio Pedro da Luz. Motivos não faltaram. Era preciso melhorar a comunicação da ilha com o resto do estado e do país, e diminuir a dependência do transporte marítimo. A ponte também seria uma resposta à pressão, cada vez maior, para que Florianópolis deixasse de ser a capital estadual. Fora isso, a cidade passava por mudanças econômicas e sociais.

Porém, para colocar em prática o ambicioso projeto, o governador contou ainda com outro fator: era uma época favorável a grandes construções, como explica o doutor em história Reinaldo Lohn, professor da Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc). Os tempos eram de estabilidade do regime republicano e a forma federalista de Estado fez com que houvesse investimento público em diversas capitais, diz.

"A ponte foi inaugurada num âmbito de um conjunto de grande de obras que transformaram Florianópolis mais ou menos no que a gente tem hoje. Isso se dá a partir do século 20 e vai se intensificando na década de 1920. Com a constituição de governos estaduais, estes passam a arrecadar recursos significativos", afirma Lohn.

Construção: proposta de ponte pênsil

Tomada a decisão pela construção de uma ponte, faltava agora o projeto. Se a proposta inicial tivesse dado certo, a Ponte Hercílio Luz não seria da forma como a conhecemos. A ideia era ser uma estrutura com viga treliçada, mas as dificuldades de financiamento fizeram com que o desenho fosse deixado de lado. No lugar, entrou a concepção de uma ponte pênsil com olhal, assinada pelo americano David Barnard Steinman. A estrutura seria instalada no Canal do Estreito, trecho que tem a menor distância entre a ilha e o continente.

O custo do projeto ajuda a explicar os problemas para financiá-lo. A obra custou mais de 14,4 milhões de contos de réis, dinheiro que saiu tanto dos cofres do estado quanto da União. Não há como cravar um número exato, mas em valores atuais, a ponte custaria em torno de R\$ 1,7 trilhão, diz o professor Sérgio Murilo Petri, do Departamento de Ciências Contábeis da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

Mas bancar a construção não era o único obstáculo para executar o projeto. O Brasil sequer produzia ferro fundido e aço em volume suficiente, o que fez com que o material da obra fosse importado dos Estados Unidos, por meio de navios. A construção começou em 14 de novembro de 1922, mas o canteiro de obras do lado continental só ficou pronto em fevereiro de 1923, com itens vindo da Dinamarca. A outra frente de trabalho ficava do lado insular.

"O material não era adequado, as condições também não eram adequadas. Não se tinha equipamento necessário. Nem a construção em si e nem o material", explica o engenheiro mecânico Berend Snoeijer, professor aposentado da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). "Mas em termos de engenharia, foi um marco para a época", acrescenta.

Inauguração simbólica e nome da ponte

A fundação da ponte foi concluída em 20 de julho de 1923, sendo necessários 14.350 metros cúbicos de concreto. Os pilares submersos receberam cimento especial resistente à corrosão da água salgada. Aos poucos, o projeto ia saindo do papel e a construção, tomando forma. Mas à medida que o tempo ia passando, também começaram a ser evidenciados os danos provocados por um câncer de estômago que

acometia o idealizador da estrutura. A saúde de Hercílio Luz não ia nada bem e as autoridades da época sabiam disso.

Como não havia tempo hábil para que o governador de Santa Catarina pudesse ver a construção finalizada, a solução adotada foi fazer uma inauguração simbólica. Assim, em 8 de outubro de 1924, recentemente chegado de Paris, onde havia buscado tratamento para a doença, Hercílio Luz atravessou uma réplica de 18 metros de comprimento da estrutura instalada em frente ao trapiche. O chefe do Executivo estadual morreu somente 12 dias depois, aos 64 anos.

A perda do político fez com que a construção, que antes seria chamada de Ponte da Independência, tivesse o nome alterado de forma definitiva para Ponte Hercílio Luz.

Inauguração, abertura e tráfego

Com 5 mil toneladas de aço ao longo de sua extensão, a Ponte Hercílio Luz foi inaugurada em 13 de maio de 1926, já no governo de Antônio Vicente Bulcão Vianna. A cidade tinha população de cerca de 40 mil pessoas. Havia poucos carros pelas ruas e o tráfego sobre a estrutura recém-aberta era, em sua maioria, com autobonde, veículos de tração animal e a pé.

No início, cada pessoa que passasse pela ponte tinha que pagar pedágio, fosse a pé ou dentro do carro. Era cobrada ainda uma taxa adicional para quem estivesse carregando bagagens. O direito de passagem era retribuído por uma taxa, por conta do ressarcimento de investimentos, segundo o Governo do Estado. A cobrança foi suspensa em 1935.

Aumento de custos e transformação cultural

Após a abertura do tráfego sobre a estrutura pênsil, aponta Reinaldo Lohn, houve uma elevação de custo de vida e uma agitação no mercado imobiliário.

"Os trabalhadores mais pobres não conseguiam bancar os gastos de viver nas regiões mais próximas da ponte, e uma alternativa para uma parcela grande da população passou a ser as encostas dos morros. Esse foi um processo que se intensificou muito a partir daquela época e que continuou nas seguintes", disse o historiador.

Além da importância econômica e social, para o historiador a ponte pênsil representa também o início de uma profunda transformação cultural na capital catarinense.

" Ela ajuda a criar um mercado para bens culturais que eram muito raros, favoreceu uma maior circulação de pessoas, aumentou a densidade urbana. Tudo isso propiciou uma circulação de ideias, revistas, jornais, circulação de pessoas. A ponte é a joia da coroa que simboliza tudo isso", afirma Lohn.

Interdições e tombamento

A ponte pênsil foi interditada totalmente para veículos e pedestres em 22 de janeiro de 1982 por causa da deterioração de uma das centenas de barras de olhal. Quando foi fechada, passavam pela estrutura 27.345 veículos por dia, ou 43,8% do total do tráfego de Florianópolis. Em horários de pico, chegava a atingir 2.250 veículos por hora.

A Ponte Hercílio Luz chegou a ser parcialmente reaberta em 15 de março de 1988, tendo sido liberado o tráfego somente a pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos de tração animal. A medida não durou muito tempo. No dia 4 de julho de 1991, ocorreu nova interdição total e o piso asfáltico foi retirado do vão central, o que significou retirar cerca de 400 toneladas de seu peso.

No ano de 1992, a obra foi tombada como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Município de Florianópolis. Cinco anos depois, o decreto foi homologado pelo estado. Ainda em 1997, o Ministério da Cultura a reconheceu como Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Brasil, tendo sido inscrita no Livro do Tombo Histórico do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) em agosto de 1998.

Projeto de reabertura

O projeto de reabilitação foi apresentado pelo Governo do Estado em 2005, prevendo duas etapas: uma de recuperação das rampas de acesso insular e continental e outra do vão central da ponte. Em dezembro do mesmo ano, foi aberto edital de concorrência internacional para a primeira parte da proposta.

Uma CPI da Assembleia Legislativa de Santa Catarina (Alesc) apontou que, desde a década de 1980, **foram gastos R\$ 688 milhões**, em valores

atualizados, em cerca de 30 contratos e aditivos tanto para manutenção quanto para reforma da ponte. Somente o projeto de restauração e reabilitação deverá custar mais de R\$ 486 milhões, conforme dados do governo do estado.

Apesar da reabertura, a restauração completa só tem previsão de ficar pronta no dia 20 de março de 2020. Até lá terá que ser retirada a estrutura provisória anterior e a pintura. Por ora, a prioridade para travessia será para o transporte coletivo, ciclistas e pedestres. **O tráfego de veículos na estrutura será liberado aos poucos, com intervalo de aproximadamente 15 dias** para permissão de um novo fluxo. Não está prevista, por enquanto, a passagem de veículos particulares e compartilhados.

"O desafio agora é a manutenção e o custo que isso vai ter. Somente com o dinheiro gasto para que ela fosse recuperada, daria para construir duas pontes. Mas hoje, com a nova tecnologia, com o novo tipo de aço, mais resistente, é possível que ela aguentasse mais", disse Snoeijer.

História e arquitetura: conheça o Forte de São José da Ponta Grossa

Turismo não se trata apenas de **conhecer lugares bonitos ou descansar em paisagens tranquilas**, mas também de aprender sobre culturas e povos, incluindo os nossos. Um bom exemplo é o passeio ao Forte de São José da Ponta Grossa, em Florianópolis.

O lugar foi um importante ponto de defesa da região no século 18 e guarda nas suas paredes um pouco da história do nosso país, especialmente do povo da região de Santa Catarina. A visita vale para aprender sobre isso e se inspirar nas lições que o passado oferece para as nossas vidas.

História

Em meados do século 18, portugueses e espanhóis disputavam riquezas e territórios na América do Sul. Para proteger a Ilha de Santa Catarina, em Florianópolis, o brigadeiro português José da Silva Paes, então governador da Capitania de Santa Catarina, mandou construir três fortalezas para compor um sistema triangular de defesas na Barra Norte da ilha. Eram os fortes de São José da Ponta Grossa, Santa Cruz de Anhatomirim e Santo Antônio de Ratones

Infelizmente para os portugueses, o plano não funcionou como o esperado. Em 1777, 17 anos depois da morte de José da Silva Paes, os espanhóis invadiram a Ilha de Santa Catarina com 12 mil homens divididos em 117 navios. Em vez de passar pela Barra Norte e enfrentar o sistema de fortalezas, eles deram a volta e desembarcaram em Canasvieiras.

Com a rendição dos portugueses, o Forte de São José da Ponta Grossa ficou sob domínio da Espanha até o ano seguinte, 1778, quando foi devolvido a Portugal (junto da Ilha de Santa Catarina e outros territórios) após a assinatura do Tratado de Santo Ildefonso, que encerrou as tensões entre portugueses e espanhóis.

Depois de devolvida, a fortaleza foi abandonada, sendo inclusive saqueada por alguns moradores da região, que buscavam tijolos e outros materiais para as construções das suas próprias casas.

O forte foi tombado como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1938 e, em 1992, passou a ser gerido pela Universidade Federal de Santa Catarina, que restaurou o lugar e o abriu para visitação, inclusive com exposição de fotos e informações arqueológicas sobre o lugar.

Atrações

A Fortaleza de São José da Ponta Grossa oferece uma série de atrativos para os seus visitantes. Confira, a seguir, algumas das melhores coisas para se fazer quando for visitá-la.

Como o objetivo do Forte de São José era defender a Ilha de Santa Catarina de invasores, ele fica localizado perto de uma praia muito bonita, que ganhou o nome de Praia do Forte. Hoje em dia, não há mais risco de invasão e é possível curtir a areia e as ondas com tranquilidade, tanto antes como depois do passeio até a fortaleza.

Exposições

Dentro do forte, existe uma exposição que fala sobre a vida dos soldados que habitavam aquele forte, seus costumes, rotina e funções dentro da fortaleza. A apresentação também fala bastante sobre a estratégia de defesa da Ilha e os eventos históricos que se passaram ali.

Bateria de São Caetano

No auge do seu poderio militar, o Forte de São José contava com uma bateria — intitulada Bateria de São Caetano — com, pelo menos, 6 poderosos canhões voltados ao mar, para deter os navios que por ali passassem. Hoje, restam apenas ruínas do lugar, uma pequena guarita e trechos da muralha que protegiam a região, mesmo assim, vale a pena a visita.

Capela de São José

Um dos principais pontos sociais entre os soldados da fortaleza era a Capela de São José, onde se reuniam para missas e orações. Ela ainda está de pé, graças ao trabalho de restauro da coordenação do Forte — vale visitar as paredes maciças e sentar naqueles bancos de madeira.

Casa do Comandante

Outro especial ponto turístico do forte é a Casa do Comandante. Foi ali que os portugueses assinaram o termo de rendição aos espanhóis em 1777 e é um lugar histórico para os moradores da ilha. Além disso, a casa também abriga uma exposição com objetos arqueológicos escavados no forte.

Monumento das Águas

A empresa diRoma é uma das maiores em Caldas Novas, além de ser a responsável por trazer diversão a todos que passam pela cidade ela também foi a idealizadora de mais um dos pontos turísticos de Caldas Novas, o monumento das águas. Esse é mais um dos pontos turísticos de Caldas Novas para você visitar e se encantar, pois quem gosta de viajar sabe o quanto é bom buscar o turismo rico em belezas naturais incríveis, sendo assim você não pode deixar de conhecer Caldas Novas e tudo que ela tem a mostrar, aqui você encontra atrativos para toda a família e sem falar nos parques aquáticos com águas quentinhas.

Prepare sua máquina fotográfica para tirar belas fotos e deixar esse momento registrado para sempre em sua vida, pois esse é um dos pontos turísticos de Caldas Novas que vale apenas guardar de recordação. O monumento às águas é aberto à visitação e mostra além das belas cascatas e jardins, uma magnífica escultura que deixa todos a pensar o seu significado. Foi construído para proporcionar paz e tranquilidade. O barulho das águas lembram cachoeiras e sua estrutura torna-se um agradável e inesquecível passeio entre pedras e cascatas de águas.

É um dos pontos turísticos de Caldas Novas com maior visitação pelos turistas, foi inaugurado em 2004 pelo Hotel Thermas diRoma. O monumento às águas mostra, além das belas cascatas e jardins, uma magnífica escultura que homenageia as águas quentes da região. Fica localizado na entrada da cidade e se tornou ponto de parada para todos os visitantes que passam pela entrada da cidade. Aproveite para além de visitar o

monumento das águas conhecer também outros pontos turísticos de Caldas Novas que são super divertidos.

Conheça a história do Palácio Cruz e Sousa

O **Museu Histórico de Santa Catarina** é um convite para você adentrar nos hábitos, na **cultura**, no modo de vida de séculos passados e a começar pela arquitetura do palácio que o abriga. Criado em 1979, o museu tinha como sede o Edifício da Alfândega. No ano de 1986 ele ganha uma nova casa, um casarão centenário: o **Palácio Cruz e Souza**.

O palácio é a antiga sede do governo do estado. Quem mandou construí-lo foi o **brigadeiro José da Silva Paes, administrador colonial português** que foi o primeiro governador da capitania de Santa Catarina. Com o objetivo de garantir a presença portuguesa no estado, foi também de responsabilidade dele a construção de algumas **fortalezas na região, como a de Anhatomirim, São José da Ponta Grossa, Ratones e Conceição de Araçatuba**. Foi **José da Silva Paes** que idealizou e administrou a vinda dos açorianos para o litoral catarinense.

Do estilo colonial dos anos de 1700, o prédio acompanhou com o passar do tempo a mudança de estilos arquitetônicos, ganhando características barrocas e neoclássicas. Uma grande reforma foi feita no período de 1894 a 1898, quando o prédio ganhou as características arquitetônicas que tem hoje. Durante todo esse tempo, muitas solenidades, eventos políticos e militares aconteceram no palácio. Dentre eles, as **visitas dos imperadores Dom Pedro I e II.**

Em tempo mais recente, em 1977, o edifício foi ampliado. Dois anos depois, em 1979, o casarão é rebatizado com o nome de **Palácio Cruz e Souza, homenagem ao poeta catarinense.** No ano de 1984, o prédio é **tombado como patrimônio histórico do estado** e reaberto em 1986 como sede do **Museu Histórico de Santa Catarina.**

O Museu Histórico abriga peças do século 19 e 20, incluindo mobiliários, esculturas, pinturas, fotografias, documentos impressos, entre outros. São destaques do museu os **móveis estilo D. João V, a cópia do quadro da Primeira Missa no Brasil, do artista catarinense Victor Meirelles, a primeira lâmpada elétrica**

residencial do estado, além de um violino, um piano e uma caixa de música alemã.

O acervo arqueológico do museu contém ossos, fragmentos de porcelanas, grés, entre outros materiais, além de talheres, louças, garrafas e outros objetos domésticos dos séculos 18, 19 e 20. As peças são provenientes de uma escavação feita nos jardins do palácio entre 2002 e 2003.

Os visitantes do **Museu Histórico de Santa Catarina** podem fazer um tour virtual pelo espaço com ajuda de um audioguia, que passa informações sobre as principais obras em texto e áudio. A ferramenta está disponível em cinco idiomas: português, inglês, espanhol, francês e italiano.