

Ponte Hercílio Luz, Patrimônio Cultural e “Cartão postal” : o pensamento acadêmico acerca do monumento como atrativo turístico a partir do primeiro tombamento.

Márcia de Lessa e Pires Domingues¹

Orientadora: Prof^a. M^a. Claudia Hickenbick

RESUMO

A presente investigação objetivou verificar o reconhecido bem cultural *Ponte Hercílio Luz*, como atrativo turístico, à luz do pensamento acadêmico, em estudos publicados a partir de 1992, ano do primeiro tombamento. A pesquisa foi realizada nos Portais CAPES-Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, BDTD-Biblioteca Digital de Teses e Dissertações, SciELO-*Scientific Electronic Library Online* e no repositório Google Acadêmico, utilizando-se as expressões, “*Hercílio Luz Bridge*” e “*cultural heritage*”, “Ponte Hercílio Luz” e “Patrimônio Cultural”, buscando pelo período compreendido entre 1992 e 2020. Como resultados, verificou-se o reduzido número de estudos sobre a Ponte como tema central, e a ausência de publicações específicas sobre o bem como atrativo turístico.

Palavras-chave: Ponte Hercílio Luz; Patrimônio cultural; Turismo; Atrativo Turístico.

ABSTRACT

The present investigation aimed to verify the recognized cultural asset *Ponte Hercílio Luz*, as a tourist attraction, in the light of academic thought, in studies published since 1992, the year of the first listing. The research was carried out in the CAPES-Coordination for the Improvement of Higher Education Personnel, BDTD-Digital Library of Theses and Dissertations, SciELO-Scientific Electronic Library Online and in the Google Scholar repository, using the expressions, “*Hercílio Luz Bridge*” and “*cultural heritage*”, “*Ponte Hercílio Luz*” and “*Cultural Heritage*”, looking for the period between 1992 and 2020. Results showed a small number of studies in the bridge as a central theme, and the absence of specific studies on the asset as a touristic attraction.

Keywords: *Hercílio Luz Bridge*; Cultural heritage; Tourism; Tourist attraction.

¹ Acadêmica do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo – Instituto Federal de Santa Catarina-IFSC, Campus Continente.

1 INTRODUÇÃO

As únicas vias de transporte rodoviário que possibilitavam chegar e sair de Florianópolis, até a conclusão da obra de restauro da Ponte Hercílio Luz, em dezembro de 2019, permitiam observá-la, não há como desviar o olhar da imagem que acompanha o trajeto sobre o mar.

Como residente da porção continental de Florianópolis cruzei as pontes de acesso durante anos, e sempre desviei o olhar para observar a “velha senhora”, durante o dia, ou à noite, quando a iluminação chamava a atenção. O tempo perdido no engarrafamento durante o horário de pico era amenizado com a imagem da Ponte Hercílio Luz e reflexões sobre sua história e sua relação com a cidade. Desde a época da mudança para Florianópolis, em 1995, convivi com a temática da revitalização da Ponte e toda a discussão envolvendo o assunto. Finalmente, em dezembro de 2019, após anos de reforma, a Ponte foi aberta ao público, com restrições, e em meados de 2020 quando carros particulares puderam cruzar sua extensão pude realizar o desejo de transitar sobre ela. Linda! Linda! Uma grande emoção, depois de tantos anos percebê-la com vida mesmo dentro das possibilidades de uma “velha senhora”. Sua estrutura arquitetônica encanta os olhos e sua história nos faz refletir sobre os aspectos que envolveram sua construção.

A Ponte Hercílio Luz é tombada como obra arquitetônica importante para o município de Florianópolis (1992), para o estado de Santa Catarina (1997) e para o Brasil (1997), o que enfatiza sua relevância cultural para os residentes e para os visitantes, destacando-se a importância de preservá-la como local de memória. A Ponte atualmente é a única representante no mundo como obra de engenharia e arquitetura que significou um avanço tecnológico da construção civil em nível internacional (IPHAN-SC, 2019), uma vez que as outras duas construções, norte americanas, não existem mais. A *Silver Bridge* desabou (1967) e a *Saint Mary's Bridge* foi desmontada por temor de que o mesmo acidente pudesse acontecer. Devido a esta singularidade técnica, a Ponte poderá ser tombada como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, tornando-se referência mundial, uma vez que a candidatura já possui processo em andamento (IPHAN-SC, 2019).

Considerando a histórica relação entre patrimônio cultural e turismo, o objetivo geral do presente estudo foi verificar o interesse da academia pela Ponte Hercílio Luz, e identificar

estudos que abordam aspectos turísticos, a partir de 1992, ano do primeiro tombamento como patrimônio cultural, na esfera municipal.

Como objetivos específicos, delineou-se indicar quantas publicações tomam a Ponte como tema central, quantas abordam aspectos turísticos, e dentre estas, identificar a tendência teórica, no que se refere ao estudo pelo viés do turismo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1- A Ponte Hercílio Luz



Fonte: <https://www.sc.gov.br/noticias/temas/ponte-hercilio-luz>

Santa Catarina, um dos três Estados da região Sul do Brasil, tem como capital Florianópolis, cidade que se apresenta oficialmente como destino no turismo de sol e mar, e com potencial para o desenvolvimento de outros segmentos (SANTA CATARINA-SEP, 2018). A capital situa-se no litoral e conta com uma parte insular, a Ilha de Santa Catarina, e outra parte continental.

Com uma população estimada em 500.973 pessoas (IBGE, 2020), Florianópolis tem a sua economia alicerçada nos setores de serviços e de comércio, sendo o turismo um estimulador destes setores (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS e SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS, 2015 e 2019; SC, 2018).

A partir dos anos 1990, Florianópolis passou a desenvolver outro eixo econômico, o tecnológico, ao qual tem-se relacionado o empreendedorismo. Florianópolis lidera o *ranking* como *referência nacional de ambiente de negócios*, seguida por São Paulo (SP), Vitória (ES), Curitiba (PR), Brasília (DF), Belo Horizonte (MG), Porto Alegre (RS), Goiânia (GO), Rio de Janeiro (RJ), Manaus (AM), Belém (PA), Recife (PE) e Fortaleza (CE), sendo a capital com melhores condições para atuais e futuros empreendedores (BBC NEWS BRASIL, 2014; CONVENTION BUREAU, 2020). Conforme já registrado, na década de 1990 Florianópolis insere-se na lógica das cidades competitivas, movimento que transcende os limites do Brasil, uma vez que engloba outras cidades latino-americanas, especialmente no que se refere ao mercado imobiliário, promovendo o processo conhecido como gentrificação (RIZZO, 2013; BRITES, 2017). O termo está ligado à desigualdade e segregação urbana causada por transformações na estruturação social do espaço de regiões que passam a ser valorizadas devido a exploração do potencial turístico e imobiliário. O processo de transformação de funções de determinados espaços e construções, oriundos de tempos pretéritos, é denominado refuncionalização, mas, quando definido por determinados modelos de planejamento, recebe outras denominações, sendo este o caso da *revitalização urbana*, da qual a cidade espanhola de Barcelona foi precursora. Adotado por diversos países, recebeu nomes como *gentrification*, no Reino Unido; *rehabilitation/ refurbishment* e *renovation*, nos EUA; *rehabilitacion*, na França; e *rehabilitación*, na Espanha (SOTRATTI, 2015).

Até a inauguração da Ponte Hercílio Luz, no ano de 1926, não havia ligação rodoviária entre a Ilha e o Continente. O porto que abastecia navios a vela e pequenos vapores caracterizava a imagem local e o transporte era realizado por meio de balsas e pequenas embarcações em uma travessia que podia ser complicada pela ação dos ventos fortes e pelas condições que envolviam o monopólio do transporte marítimo. A população mostrava insatisfação e insegurança com a qualidade dos serviços oferecidos (LUZ, PONTE HERCÍLIO. PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE, 1996)

No início do século XX o ideal moderno e desenvolvimentista republicano considerava a capital do estado de Santa Catarina sem muita perspectiva de crescimento e tida como sem expressão para representar o centro administrativo e político do Estado. Esse “pedacinho de terra perdido no mar”, como canta o poeta Zininho, era considerado distante e não integrava a Capital com o resto do Estado, como argumentava a corrente política que pretendia mudar a capital para a cidade de Lages (RIOS, 2016).

O governador do estado à época, o engenheiro Hercílio Pedro da Luz, idealizou a obra que seria denominada *Ponte da Independência*, e que teria como um dos objetivos políticos consolidar a cidade de Florianópolis como a capital do Estado. Com o falecimento de Hercílio Luz dois anos antes da conclusão da obra, o nome foi mudado como uma homenagem póstuma a seu idealizador. A construção da Ponte representou grande avanço da engenharia civil e modernidade, assim como a transformação do espaço social da Capital (RIOS, 2016).

Em razão dos problemas estruturais devido à falta de manutenção, principalmente nos primeiros vinte anos, a Ponte Hercílio Luz ficou interditada totalmente de 1991 até 30 de dezembro de 2019, quando foi reaberta após histórico processo de restauração.

A Ponte é patrimônio histórico, artístico e arquitetônico, tombado nos âmbitos municipal (1992), estadual (1997) e nacional (1997), atos administrativos que cancelaram sua importância para os florianopolitanos, os catarinenses e os brasileiros.

2.2-Patrimônio Cultural e turismo

Com a denominação abrangente de *patrimônio cultural*, considera-se algo de importância histórico-cultural em determinado espaço geográfico, aqui compreendido como espaço natural e social, que se pretenda perpetuar e transmitir às gerações futuras. Segundo Luchiari (LUCHIARI, 2005, apud CRUZ, 2012), o que é patrimônio é sempre resultado de um processo de seleção social, ou de seleção cultural. Assim, faz-se importante observar que forças díspares e não isentas atuam naquele espaço temporal e geográfico gerando disputas em que pareceres técnicos elegem aquilo que possui importância e merece ser preservado como patrimônio, apesar do tempo que transforma, inclusive valores. E não poderia ser de outra forma, pois *cultura* é algo produzido e reproduzido pela sociedade, conforme valores estabelecidos por meio das forças existentes (CANCLINI, 1993; MENESES, 1999 e 2009)

A necessidade de se caracterizar e preservar bens como patrimônio teve como marco importante a Revolução Francesa, em 1789, quando o poder do monarca foi contestado, gerando lutas, e o novo governo interveio para proteger o patrimônio material (à época da Revolução Francesa, Florianópolis ainda era uma vila denominada Nossa Senhora do Desterro, uma ilha, servida apenas por transportes marítimos). A Revolução gerou conflitos nas áreas edificadas por castelos e monumentos que se tornaram vulneráveis a depredações e ataques dos revoltosos, levando à preocupação acerca do que seria importante preservar, dando origem à

legislação sobre patrimônio. Observa-se o interesse em se proteger bens representativos de um tempo e de determinado grupo social. O que era histórico, artístico e nacional foi convertido em testemunho, documento, e, assim, obras de arte, monumentos, edificações passaram a ser preservados, para legitimar a nação, a posse de um território, e também de uma cultura. O patrimônio passou então a ser considerado fonte de valor inquestionável, e se afirmou como o lugar da ideologia dos setores sociais dominantes.

Até a primeira metade do século XX, as discussões na área patrimonial, bem como os conceitos disponíveis, estavam ligados aos *especialistas no passado*, restauradores, historiadores, arqueólogos, as discussões tinham uma natureza conservacionista e eram insuficientes para dar conta de novas redes conceituais que estavam emergindo, especialmente nos campos do turismo, do desenvolvimento urbano, da mercantilização, e da comunicação de massa. Os agentes destes novos campos eram vistos como adversários, e as questões daí oriundas, como alheias ao campo patrimonial; para Canclini (1993), aí residiria justamente a problemática do patrimônio, nas relações sociais que efetivamente o condicionam. As mudanças mais significativas passariam a se impor a partir da segunda metade do século XX.

Um marco importante ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, em 1949, quando a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) passaram a centralizar as discussões referentes à temática que engloba o patrimônio cultural. De início, a preocupação maior residia em recuperar o que estivesse relacionado à educação nos países atingidos pela Guerra. Segundo Ribeiro (2016), o pouco recurso para as atividades pretendidas não possibilitaria ações de grande vulto operacional, teria sido sugerida a colaboração de outras instituições internacionais ligadas ao turismo como parceiras.

Em 1950, na Conferência Geral da UNESCO, devido à explosão do turismo em nível mundial, discutiu-se a cobrança de um imposto sobre o turismo (RIBEIRO, 2016), o que não agradou aos governos participantes, que buscavam o aumento da atividade, vista como uma indústria (neste momento, Florianópolis, em razão dos ideais republicanos desenvolvimentistas e questões políticas de manutenção do *status* de Capital, já estava ligada à região continental, há vinte e quatro anos, pela Ponte Hercílio Luz).

O elo que se pretendia estabelecer entre turismo e preservação do patrimônio cultural ficaria mais claro por meio da bem-sucedida campanha internacional realizada pela UNESCO na região de Núbia, território do Egito e do Sudão, entre 1954 e 1964, que objetivava a

preservação de bens ameaçados pela construção de uma represa; a campanha atraiu visitantes, e partir desta experiência, ficou evidente a vontade de relacionar a preservação e o turismo, o que geraria recursos aos países subdesenvolvidos (RIBEIRO, 2016). O vínculo entre patrimônio e turismo está presente nos debates de influentes organismos internacionais, como o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), a Organização dos Estados Americanos (OEA), a UNESCO e a ONU (HICKENBICK; SCHEMES; CARRELAS; REMOALDO, 2020. No prelo).

O turismo - então denominado *cultural* - foi sendo conformado ao mesmo tempo em que ia sendo difundido por organizações internacionais, como “atividade econômica, atribuição de governo e resultado da associação de bens culturais e da animação cultural e das festas - saber fazer” (PEREIRA, 2012, p. 158). Corriam os anos 1960 e o momento se caracterizava pela crença na tríade técnica-cultura-economia, sem questionamentos quanto aos possíveis conflitos que poderiam advir desta relação. Os investimentos em infraestrutura deveriam ser altos, mas a rentabilidade seria igualmente alta. O momento gerou também inquietações, mas não revelou receio quanto ao turismo de massa, ou ao possível exagero na expectativa de desenvolvimento econômico e geração de renda. Os perigos do progresso e da modernização eram considerados, mas não eram associados ao turismo. Até que ocorreram as primeiras experiências e se reconheceu que a atividade turística poderia ser predatória, o que ficou marcado na revisão da Carta do ICOMOS, em 1999, que passou a ser chamada *Carta Internacional sobre Turismo Cultural: La gestión del turismo en los sitios con patrimonio significativo*. Nela, o Turismo Cultural passou a ser considerado uma experiência resultante da relação entre o turista e a cultura local.

Na Carta ficou ressaltada a preocupação com os perigos de um turismo excessivo, mal planejado ou não sustentável, e a ideia de que a conservação de bens culturais e o turismo têm finalidades distintas. Desta forma, o Turismo Cultural teria que propor a conciliação entre a conservação e o turismo. Trata-se de um posicionamento bastante diverso do que o que havia nos anos de 1960, quando então a UNESCO exaltava as vantagens econômicas que poderiam advir da visitação a monumentos e sítios, e, quando, conforme já mencionado, a inexperiência dava lugar à crença.

Evidencia-se o fato de que se buscou, na atividade turística, recursos que pudessem viabilizar a preservação do patrimônio, e no patrimônio, um atrativo que ajudaria a incrementar a atividade turística. O patrimônio passaria a ser considerado uma ferramenta para estimular o mercado. Nesta segunda metade do século passado, momento em que o turismo se configura como um fenômeno relevante para a economia mundial, também em Florianópolis

os discursos iniciais sobre a vocação turística da cidade nortearam políticas que transformaram a cidade. Surgiram empresas tecnológicas para prestar serviços às estatais de telefonia e energia, e propôs-se para este setor a criação de 3 parques tecnológicos. Com o surgimento do Mercosul, em 1991, foi criada a imagem de Florianópolis como *Capital Turística do Mercosul*, indicada por uma placa na principal via de acesso a Florianópolis. As taxas de urbanização se acentuaram e Florianópolis se desenvolveu como uma das cidades turísticas brasileiras, como tantas outras, na perspectiva da economia neoliberal, e a vinculação entre turismo e cultura torna-se fortemente presente nos discursos sobre a Ilha (ASSIS, 2000; VIDAL E FERREIRA, 2007; RIZZO, 2013; CONCEIÇÃO, 2014).

Apesar da declarada importância do turismo para a cidade, presente nos discursos de diversos agentes sociais, incluído o Estado, Florianópolis não conta com políticas públicas claras para o turismo, “mas um conjunto mais ou menos disperso de normativas e orientações que emanam de órgãos e entidades cujo trabalho não tem uma coordenação unificada” (BROGNOLI, 2020, p.201). Importante ressaltar que o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Turismo, o último elaborado pelo governo, data de 2011 (PMF, 2021).

Em termos da produção acadêmica nacional, de acordo com Ouriques (2005), a linha geral de interpretação na produção científica sobre o turismo afirma o turismo internacional como possibilidade de geração de divisas no país receptor, criação de empregos, ampliação da arrecadação de impostos e redução de disparidades regionais e do êxodo rural, enfim, como fator de impulsionamento de desenvolvimento local. Esta linha de pensamento abriga posições totalmente otimistas e outras que apontam problemas, que podem ser superados. Mas, para o autor, é a atividade em si que merece ser criticada, pois o que via de regra ocorre é a apropriação de manifestações religiosas e folclóricas, que, ao serem incorporadas pelos pacotes turísticos, precisam adaptar-se a ritmo dos *tours*; ocorre, ainda, a transformação de tudo em atrativo, inclusive o que de mais miserável existiu, como escombros de guerra, e existe, como as habitações precárias das favelas brasileiras. Assim, a visita a uma favela, ou seja, a constatação de condições sociais que deveriam provocar aflição, são espetáculos, justificados pelo discurso do *turismo de realidade* e de conscientização política. Mesmo o turismo ecológico, que se desenvolve em parques, por exemplo, pode ser compreendido como uma prática de privatização de espaços antes públicos. O turismo é um *específico*, inserido num contexto geral de produção de mercadorias, não necessariamente materiais; uma atividade econômica criada no espaço-tempo da modernidade (OURIQUES, 2005).

Para Ouriques, os estudos de autores brasileiros sobre o turismo, apresentam uma hegemonia em torno da ideia de sustentabilidade, e pode-se identificar quatro correntes de pensamento.

A corrente liberal baseia-se na lei da oferta e da demanda, um sistema econômico tendo a natureza como fator de produção junto com o capital e o trabalho. O Estado agiria como regulador, fornecendo infraestrutura, e a operacionalização estaria ligada aos interesses do setor privado. A natureza seria produto de utilização para a atividade e para a criação do *marketing* turístico.

A corrente do planejamento e controle estatal defende a sustentabilidade para que o recurso possa sempre estar disponível para a atividade turística, tendo como referência o limite quantitativo. A atividade turística representa desenvolvimento social e econômico e por meio do planejamento governamental e de políticas públicas pode-se minimizar os efeitos indesejados e maximizar os desejados nos locais receptores. O Estado, principal agente, atuaria como condutor das políticas de desenvolvimento turístico e suporte financeiro.

A corrente pós-moderna carece de unicidade teórica, e apresenta ideias relacionadas à defesa da natureza como principal recurso para a atividade, à segmentação do mercado, ao planejamento estatal, à defesa dos capitais direcionados ao turismo, e aponta o Estado como ausente.

A corrente crítica busca questionar as transformações sociais e as condições de trabalho nas comunidades receptoras da atividade turística e examina a mercantilização da paisagem que transforma os lugares para serem consumíveis. Mesmo o conceito de sustentabilidade é entendido como um instrumento político que garante a exploração econômica dos recursos, desvinculado da construção social da paisagem. Os autores incluídos nesta corrente abordam a força de trabalho não valorizada, a informalidade, a sazonalidade e a precariedade que envolve as atividades turísticas; são estudos interdisciplinares, que contemplam o papel de atores diversos que atuam no turismo.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente estudo de revisão bibliográfica de artigos de revisão, foi construído por meio de busca no Portal de Periódicos CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de

Nível Superior), na BDTD (Biblioteca Digital de Teses e Dissertações), na biblioteca eletrônica SciELO (Scientific Electronic Library Online), na modalidade de acesso livre, e no buscador Google Acadêmico, que indexa conteúdos de bases de acesso abertos.

A fim de verificar a relevância do tema Ponte Hercílio Luz numa perspectiva escalar, e obter maior abrangência na recuperação de dados, procedeu-se à busca pelas expressões “*Hercílio Luz Bridge*” e “*cultural heritage*”, selecionando-se o período específico entre os anos de 1992 e 2020, respectivamente, ano do primeiro tombamento e ano do desenvolvimento desta pesquisa, período mantido em todas as buscas subsequentes. Somente o Google Acadêmico exibiu resposta positiva com oito (8) resultados, sendo a dissertação de Rios (2016) o mais relevante. A busca pela centralidade do tema *Ponte Hercílio Luz* nas publicações em inglês não obteve resultados relevantes.

Utilizando-se as expressões de busca “Ponte Hercílio Luz” e “patrimônio cultural”, em português obteve-se duzentos e setenta e nove resultados. Novamente, o Google Acadêmico concentrou os resultados obtidos nos portais CAPES, BDTD e SciELO.

Com o objetivo de selecionar os resultados nos quais a Ponte fosse tema central, optou-se por delimitar a pesquisa buscando por *Ponte Hercílio Luz* no título ou nas palavras-chave, uma vez que estes elementos textuais devem indicar o conteúdo principal do estudo. Dos duzentos e setenta e nove estudos obtidos na primeira consulta, resultaram onze, sobre os quais realizou-se análise de conteúdo categorial por freqüenciamento, buscando pelos termos *patrimônio cultural, turismo, turistas, turístico*. Os resultados estão demonstrados no Quadro 1.

QUADRO 1- PUBLICAÇÕES SOBRE A PONTE HERCÍLIO LUZ COMO TEMA CENTRAL E ANÁLISE POR FREQUENCIAMENTO

	AUTOR/ANO/TRABALHO ACADÊMICO/ÁREA	TÍTULO/PALAVRAS-CHAVE	R-PC	R-T
1	BAHIA, Carolina Medeiros 2008; Artigo; Direito	Direito fundamental à cultura e a Ponte Hercílio Luz: histórico e importância político-cultural do maior cartão postal catarinense.	07	01

2	BEZERRA, Ana Olívia Nunes et al. 2016;TCC; Engenharia Civil	Restauração e Reabilitação da Ponte Hercílio Luz: um estudo de caso.	03	01
3	COELHO, Mário César. 1996;Artigo; História	Ruínas Urbanas.	01	0
4	NEVES, Laís Maria Souza. 2013;TCC;Direito	Florianópolis e a Ponte Hercílio Luz: A Responsabilidade Civil do Estado Pelos Danos Causados Aos Bens Públicos Tombados.	73	08
5	PONTES, Diego et al. 2020; Artigo; Arquitetura e Urbanismo	Traços e transformações do espaço urbano contemporâneo. Passagens pela Ponte Hercílio Luz e seu entorno.	04	06
6	RAULINO, Marcelo Rubens 2016;TCC;Design	Viaponte: criação de fonte display inspirada na ponte Hercílio Luz.	01	0
7	RIOS, Hellen Martins. 2013; Artigo; História	Um passado que se insinua: patrimônio cultural e a Ponte Hercílio Luz.	15	06
8	RIOS, Hellen Martins. 2013; Artigo; História	“Divisão da herança”: relações entre esferas municipal, estadual e federal na patrimonialização da Ponte Hercílio Luz.	09	05
9	RIOS, Hellen Martins. 2016;Dissertação; História	“Preserve ou deixe ruir?”: processos de patrimonialização da ponte Hercílio Luz (Florianópolis-SC)	101	112
10	RIOS, Hellen Martins. 2015; artigo; História	Ponte Hercílio Luz: monumento “implicitamente tombado”.	10	08
11	SCHVEITZER, Audrey Schmitz 2016; Artigo; Design/Artes	Travessia Interditada: reconstrução dos efeitos de sentido da Ponte Hercílio Luz.	01	01

--	--	--	--	--

Elaboração Márcia de Lessa e Pires Domingues

Legenda: R-PC (Registros para Patrimônio Cultural); R-T(Registros para Turismo e termos derivados); TCC (Trabalho de Conclusão de Curso)

Os dois estudos que compuseram o universo final deste estudo (números 5 e 10 no Quadro 1), passaram por análise de conteúdo temática (Bardin, 2018), para verificar qual a visão dos autores sobre turismo e sobre a Ponte como bem cultural relacionado ao turismo.

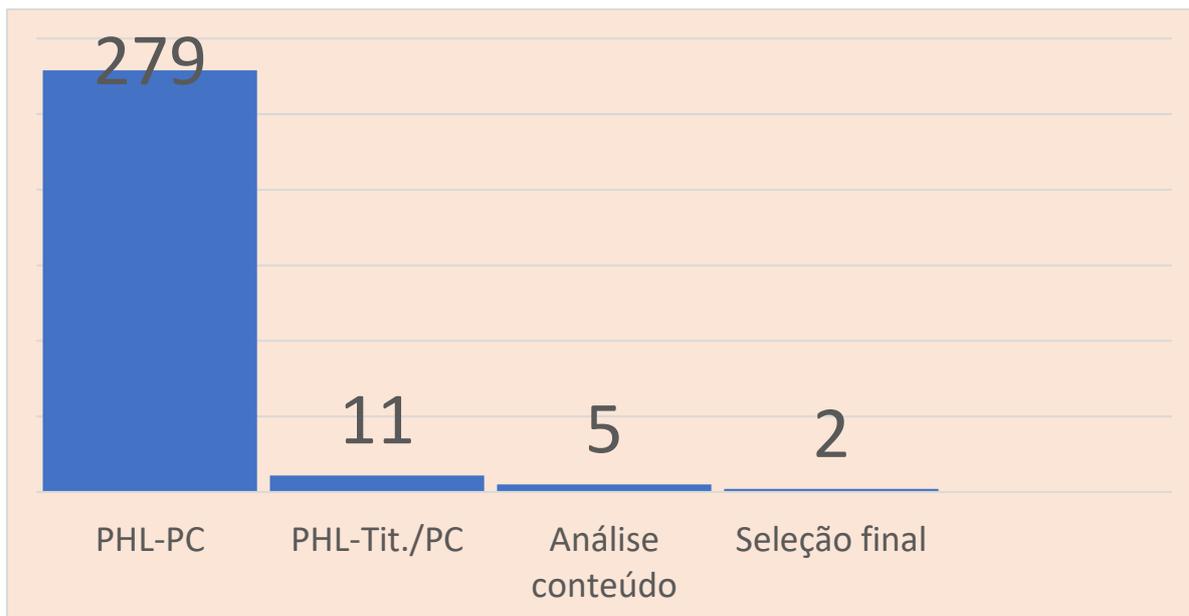
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Concordando com a ressalva de Ouriques (2005), sobre a inevitável arbitrariedade de toda classificação, assume-se a proposta do autor para analisar as publicações que compuseram o universo final do presente estudo.

Conforme mencionado no tópico 3, a primeira busca foi realizada no idioma inglês com objetivo verificar a relevância do tema e sua abrangência, utilizando-se as expressões “*Hercilio Luz Bridge*” e “*cultural heritage*”, ação que só apresentou resultado positivo no repositório Google Acadêmico com o total de oito publicações.

Com o objetivo de verificar o conteúdo principal das oito publicações apresentadas procedeu-se a busca pela expressão *Hercílio Luz Bridge*/Ponte Hercílio Luz no título ou nas palavras-chave, quando o número foi reduzido para dois trabalhos que não mostraram relevância com o objeto deste estudo, ou seja, publicações acadêmicas que relacionassem a Ponte Hercílio Luz, patrimônio cultural, com a atividade turística. O gráfico 1 demonstra os resultados obtidos a partir da busca utilizando-se os termos em português.

GRÁFICO 1 – Resultado das buscas e análise de conteúdo.



Elaboração Márcia de Lessa e Pires Domingues

Legenda: PHL-PC (busca utilizando-se as expressões “Ponte Hercílio Luz” e “patrimônio cultural”); PHL-Tít./PC (busca pela expressão *Ponte Hercílio Luz* no título ou nas palavras-chave).

A análise das onze publicações que trazem os termos *Patrimônio Cultural* ou *Turismo* (e derivados) revelou que duas, de autoria de Raulino e Coelho, não fazem referência ao turismo. Entre as nove restantes, em quatro predomina o uso do termo *turismo* e derivados, em citações de legislação, casos de outro lugares, referências bibliográficas e a menção à Ponte como cartão postal e objeto de deslumbramento dos turistas. Como exemplo, no estudo de autoria de Neves, há um registro para o termo *turismo*, em que se apresenta a cidade de Mariana, em Minas gerais, como exemplo do descaso do Poder Público para com o patrimônio histórico e os sete registros restantes são do termo *turístico*, sendo cinco citações de legislação e duas referências bibliográficas. De forma superficial, os autores referem-se ao retorno econômico, ao desenvolvimento e a medidas protetivas para bens culturais, como resultados da atividade turística.

Dos estudos acima descritos, cinco abordam mais significativamente aspectos turísticos em relação à Ponte Hercílio Luz, quatro de Rios (2013, 2015, 2016) e um de Pontes (2020).

A seleção de dois artigos foi a última redução dos dados, momento em que optou-se pela seleção de trabalhos acadêmicos de mesmo tipo, artigos de revisão, e relacionassem a Ponte ao turismo. Um deles é o de Rios, publicado em 2015; o outro é o de Pontes, o único contemporâneo à inauguração da Ponte.

Hellen Rios descreveu o processo de criação e os fatos políticos e econômicos que tramaram a idealização da Ponte, com ênfase na pretendida mudança da Capital e nos processos de patrimonialização. Para a autora, a Ponte Hercílio Luz é monumento de identidade do povo catarinense e de apelo turístico.

A concretização da Ponte como meio de integração e desenvolvimento econômico para a Capital não conseguiu atingir plenamente os objetivos pretendidos. A partir da década de 1960 a política econômica governamental focou na atividade turística, denominada “indústria sem chaminé, como possibilidade de inserir a Capital numa era de prosperidade econômica e modernidade. Apesar dos interesses político-empresariais que defendiam o desenvolvimento da “indústria turística”, fatos históricos demonstram que a pretendida solução para os problemas econômicos da Capital por meio da atividade não surtiu os resultados desejados. Para a autora, uma das funções do patrimônio seria a econômica, o uso turístico do bem, por meio da captação de recursos advindos do turismo cultural. Neste contexto a Ponte é um exemplo da relação estabelecida entre patrimônio e atividade turística. Interditada devido a problemas estruturais, as obras de restauro exigiam vultosos recursos que nem Estado nem Município dispunham. A patrimonialização sustentaria a existência do bem ameaçado, chamaria a atenção para a solução da questão dos recursos necessários à sua restauração e a atividade turística representaria retorno econômico, inclusive para a preservação futura.

No estudo de Rios há oito registros para o termo turismo (e derivados). Destes, seis relacionam o termo a fatores ligados à economia, como a condição do patrimônio como captador de recursos para o turismo cultural e posterior usufruto ao tombamento, na década de sessenta, representando o desenvolvimento por meio de uma “indústria sem chaminé”, e como atrativo turístico para a Capital Turística do Mercosul. Um dos registros cita a Ponte como monumento de apelo turístico e o outro consta das referências bibliográficas. Considera-se que a perspectiva da autora insere-se na corrente que preconiza o planejamento e controle estatal.

Pontes (2020), analisou as modificações da região da região da Luz, onde está localizada a cabeceira insular da Ponte, em decorrência da reabertura em 2019, após obra de restauro, pensada para atrair turistas e novos empreendimentos, notadamente dirigido aos resultados econômicos. Com a inauguração da ponte, no ano de 1926, a região sofreu sua grande primeira transformação social urbana que necessitava de vias de ligação para o escoamento do tráfego em direção ao centro da cidade. A região foi repensada para favorecer o fluxo de veículos e ornar a paisagem no entorno da obra que representava principalmente a

concretização de um projeto político. Segundo o autor, com a “reinauguração” da Ponte, a região passa por uma nova transformação orientada pelo consumo turístico, modificando mais uma vez a composição social urbana que foi estabelecida durante o período de interdição com as cabeceiras fechadas, para que possa ser focada como um atrativo turístico, mais uma vez, como na época de criação no passado, ocasionando um novo processo de gentrificação para a que a imagem de cartão postal possa ser estabelecida, assim como, a comercialização do espaço pela especulação imobiliária e empreendimentos ligados ao turismo a aos padrões de atratividade criados pela atividade.

A publicação exibiu a preocupação do autor com as exigências que a atividade turística demandaria na região a partir da criação de uma imagem de cartão postal, em detrimento do que fora estabelecido naturalmente durante todo o período de interdição. Há uma crítica ao consumo turístico que descaracteriza o estabelecido pelos atores locais naturalmente para criar uma imagem perfeita para visitantes, buscando “compreender o fenômeno turístico em sua complexidade, estabelecendo as relações entre lugar, espaço, trabalho, natureza e capital do ponto de vista anti-sistêmico” (OURIQUES, 2005), No estudo, há seis registros para o termo turismo (e derivados) que sintetizam a preocupação do autor com o consumo urbano turístico que transforma regiões para atender as políticas orientadas pela demanda do setor, podendo ser inserido entre os autores da corrente crítica.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na história do turismo mundial, várias pontes são consideradas atrativos turísticos, símbolos locais. São cartões-postais que divulgam suas cidades. Estruturas seculares ou modernas, cada uma delas encanta por sua admirável arquitetura, importância histórico-cultural ou por permitir o simples apreciar de uma bela paisagem. Algumas pontes possuem tanta expressão que, além da função de passagem, assumem tamanho simbolismo que passam a representar a identidade de suas cidades, são referidas como pontos turísticos de interesse, fato que pode ser facilmente observado em *sites* de viagens.

Florianópolis, apesar de utilizar a imagem da Ponte como um atrativo turístico, orientou o desenvolvimento da atividade para o segmento de sol e mar, talvez pela facilidade deste “produto”, aparentemente, já se apresentar pronto para o consumo e demandar menos recursos e esforços para o planejamento. Alei da oferta abundante e da demanda crescente pela natureza

direciona a tendência predominante, em consonância com o pensamento da corrente liberal, economicista. O período que marca o maior desenvolvimento da atividade na Capital é também o mais conturbado para o cartão postal da cidade, interdito, que passou a representar problemas ¹de ordem econômica, face ao grande volume de recursos necessários à sua recuperação, ²de ordem política, em razão da representatividade e ressonância que o monumento já possuía perante a população, e ³de ordem social, em razão do temor de que pudesse não resistir ao precário estado físico e ruir, como já havia acontecido com estrutura semelhante nos Estados Unidos.

A idealização, construção, interdição, tombamentos e restauro da Ponte Hercílio Luz estiveram estreitamente relacionados a interesses político-econômicos locais. Nos anos 20, representou, além de passagem física entre a ilha e a região continental, a passagem simbólica entre o atraso e o progresso da provinciana Florianópolis, e concretamente significou a manutenção da Capital na ilha, num jogo que envolvia interesses de lideranças políticas diversas do Estado. Com a explosão da atividade turística em todo o mundo, passou a significar desenvolvimento econômico por meio do incremento da atividade.

Sua origem foi um marco que transformou definitivamente o tecido social da Ilha e, se imaginada e criada pela oligarquia política local, distante da população que passaria a representar, este povo reconheceu e assumiu sua história e significados, sendo a maior obra de identificação dos catarinenses. Há que se reconhecer que a Ponte Hercílio Luz foi um marco social que representou desenvolvimento para a região, principalmente no que se refere à integração da Ilha ao resto do Estado e no dia a dia da população um meio de transporte mais seguro e eficaz.

Pode-se constatar por meio dos trabalhos publicados a relação que foi construída nos bastidores das políticas públicas entre patrimônio cultural e atividade turística revestidos de interesse econômico. Contudo, especificamente em relação a Ponte Hercílio Luz, não foi identificada publicação científica acadêmica, originada na área do turismo, com viés multidisciplinar, que se interessasse pelo estudo dessa relação com observância da preservação do patrimônio cultural representativo, que devido a características peculiares, como o fato de ser uma obra única de engenharia, exige manutenção adequada que envolve custos expressivos, onde uma visitação desordenada e focada somente em provocar a demanda não representaria a melhor alternativa para o bem tombado.

Este trabalho objetivou verificar o pensamento acadêmico sobre a Ponte Hercílio Luz, como patrimônio cultural, relacionado ao turismo, em estudos publicados a partir de 1992, ano de seu primeiro tombamento. Os resultados revelaram a pouca expressão da Ponte como tema de pesquisa em publicações em inglês. Foi possível ainda verificar que o tema *Ponte Hercílio Luz* desperta o interesse de pesquisadores brasileiros em áreas diversas, como engenharia, arquitetura, história, direito, arte. Comum entre quase todos, verificou-se a menção à Ponte como “cartão postal” da cidade e do Estado; ao tombamento nos três níveis e à atividade turística. Contudo, a relação entre a Ponte Hercílio Luz e o turismo, se apresenta superficialmente; o bem cultural que representa parte da história político-social do município, tombado em três esferas, “cartão postal” que divulga a imagem da cidade e representa obra arquitetônica singular no contexto mundial, ainda não despertou a atenção da comunidade acadêmica da área do turismo. Apenas dois estudos, das áreas da história e da arquitetura, abordaram o patrimônio cultural *Ponte Hercílio Luz*, e, nesses, a relação entre bem cultural e turismo não era tema central. Quanto à perspectiva teórica, os resultados apontaram para as correntes de pensamento que preconizam o planejamento estatal, que possibilitaria atividades turísticas sustentáveis, e para a crítica às transformações sociais provocadas pelo turismo.

A Ponte Hercílio Luz foi reinaugurada em, 30 de dezembro 2019, véspera de um dos eventos que mais atrai público para o Estado e para a Capital, ocasião em que recebeu um grande fluxo de turistas e visitantes locais ávidos em poder experimentar sua função original de passagem e vivenciá-la como um atrativo turístico. Em março de 2020, a Capital passou a conviver com as limitações impostas pela pandemia COVID, quando qualquer atividade turística ficou impossibilitada de ser realizada, período este que possibilitaria estudos que permitiriam analisar a relevância da Ponte Hercílio Luz e sua inserção no contexto do turismo. Talvez, a parada forçada da atividade tenha servido como um tempo de reflexão e de motivação para despertar o interesse acadêmico pela análise da relação existente entre o patrimônio cultural tombado em três esferas, com solicitação de candidatura a patrimônio da humanidade em função de sua singularidade atual, e a atividade turística com o estabelecimento de ações que possibilitem expor sua importância na construção político-social da Capital, além de mero atrativo gerador de recursos econômicos.

REFERÊNCIAS

- ASSIS, Leonora Portela de et al. **Planos, ações e experiências na transformação da pacata Florianópolis em capital turística**. 2000.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Edições 70. Lisboa, Portugal, 2018.
- BBC News Brasil (2014). **Florianópolis é cidade mais favorável ao empreendedorismo, diz estudo**. Disponível em https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2014/11/141124_empendedorismo_lgb_ik. Acesso em 23 de fevereiro de 2021.
- BRITES, Walter Fernando. **La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina**. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 9, n. 3, p. 573-586, 2017.
- BROGNOLI, Angela Faria. **Representação da identidade local na folheteria bilíngue do turismo em Florianópolis – uma análise crítica**. Tese (doutorado) Universidade Federal de Santa Catarina, 2020
- CAMPOS, Claudinei José Gomes. **Método de análise de conteúdo: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde**. Revista brasileira de enfermagem, v. 57, n. 5, p. 611-614, 2004.
- CANCLINI, Nestor Garcia. **Los Usos Sociales Del Patrimonio Cultural. El Patrimonio cultural de México**. Ciudad de México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1993.
- CONCEIÇÃO, Milton Luz. **O Porto de Florianópolis: Desenvolvimento econômico de uma ocupação estratégica**. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*. 21 (29), pp. 105-117. 2014.
- Florianópolis e Região Convention & Visitors Bureau. **Evento híbrido Conectando Turismo e Tecnologia, 2020**. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=qpahanmEaMU&t=433s>. Acesso em 02 de março de 2021.
- DA CRUZ, Rita de Cássia Ariza. **“Patrimonialização do Patrimônio”: Ensaio sobre a relação entre turismo, “patrimônio cultural” e produção do espaço**. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), v. 16, n. 2, p. 95-104, 2012.
- HICKENBICK, Claudia; SCHEMES, Elisa Freitas; CARRELAS, Daniela de Carvalho; REMOALDO, Paula Cristina. **A salvaguarda do patrimônio cultural imaterial em Santa Catarina e as suas relações com o turismo cultural**. 2020. No prelo.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN/SC. **Documento de solicitação de tombamento da Ponte Hercílio Luz como Patrimônio da Humanidade**. 2019.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Censo 2010 - Cidades e Estados. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/florianopolis.html>. 2020. Acesso em 02 de março de 2021.
- LIMA, Telma Cristiane Sasso de; MIOTO, Regina Célia Tamasso. **Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica**. *Revista Katálisis*, v. 10, n. SPE, p. 37-45, 2007.

LUZ, PONTE Hercílio. Patrimônio da Humanidade. **Direção: Zeca Pires**. Santa Catarina: Mundo Imaginário, 1996. (29 min). Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=G9uUzthrEW4>. Acesso em 02 de março de 2021

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. “Os ‘usos culturais’ da cultura. **Contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais**”. In: YÁZIGI, E. et all. Turismo. Espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec, 1999.

Ministério do Turismo (2020) Atrativo Turístico. **Glossário do Turismo**. Disponível em <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/gloss%C3%A1rio-do-turismo/882-a.html>. Acesso em 28 de março de 2021

OURIQUES, Helton Ricardo. **A produção do turismo: fetichismo e dependência**. 1. ed.[S.I.]: Alínea, 2005. p. 69-88.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS (PMF); Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, 2015 e 2019)

RIBEIRO, Cecília. **Que tinha a Unesco a ver com desenvolvimento econômico?** Arquitectos. Turismo Cultural. Vitruvius, Ano 16, fev. 2016. Disponível em <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/16.189/5953>. Acesso em 15 de março de 2021.

RIOS, Hellen Martins. “**Preserve” ou “deixe ruir”?: processos de patrimonialização da ponte Hercílio Luz (Florianópolis-SC)**. 2016.

RIZZO, Paulo Marcos Borges et al. **O planejamento urbano no contexto da globalização: caso do plano diretor do Campeche em Florianópolis, SC**. 2013.

SANTA CATARINA (SEP) . *Plano de Desenvolvimento de Santa Catarina 2030 Secretaria de Estado do Planejamento, 2018. Disponível em portalsnc.cultura.gov.br › uploads*. Acesso em 13 de março de 2021.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). ISBN 978-85-7334-279-6.

STEFANI, Eduardo Baider; SHIBAKI, Viviane Veiga. **Atrativo turístico e centralidade cultural: a territorialidade da avenida paulista**. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona ISSN: 1138-9796. Vol. XV, nº 879, 5 de julio de 2010. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-879.htm>. Acesso em 28 de março de 2021.

VIDAL, Leandro Moraes; FERREIRA, Lucas dos Santos. **A infraestrutura portuária catarinense no século XX. Florianópolis: Labplan**. Udesc. 2007.