



Histórias inéditas da Florianópolis antiga (1920-1940)

Billy Culleton



Billy Culleton

Histórias inéditas da Florianópolis antiga (1920-1940)

Florianópolis, 2020



Sumário

1 - Florianópolis foi a primeira cidade do país, em 1927, a receber um avião comercial brasileiro

2 - Na década de 1930, Florianópolis perdia os charmosos cafés da Praça XV de Novembro

3 - Culpa do ‘vento súli’ – O dia em que o Zeppelin passou por Florianópolis, mas ninguém viu

4 - Vexame nacional em 1937 – Calote de SC a escultor quase derruba estátua de Hercílio Luz

5 - A transformação da antiga estação de esgoto, no Centro, desde 1927: foi mictório e museu

Apresentação

Conhecer o passado é fundamental para poder entender o presente e refletir sobre o futuro.

A partir dessa premissa, o projeto “Histórias inéditas da Florianópolis antiga” busca resgatar a memória da capital catarinense, por meio de reportagens jornalísticas.

Este é o terceiro de quatro e-books, com cinco histórias cada um, divididos por época: 1800-1900, 1900-1920, 1920-1940 e 1940-1960.

Os textos, que foram publicados originalmente no Portal Floripa Centro, mostram fatos que marcaram a Capital, seja pela sua relevância histórica mais formal ou pelo significado cultural e folclórico para os florianopolitanos.

São fatos chamativos que estão guardados apenas na lembrança das pessoas que os vivenciaram, ou em jornais antigos e livros de História, e que correm o risco de serem condenados ao esquecimento por falta de divulgação.

Como exemplo, citamos que Florianópolis foi a primeira cidade do Brasil a receber um avião comercial, em 1927.

O voo do hidroavião Atlântico, que aterrissou na Baía Sul era uma demonstração da empresa Condor Syndikat, buscando garantir a autorização do governo brasileiro para operar uma linha aérea dentro do território nacional. Meses depois, a empresa dava origem à Viação Aérea Rio Grandense (Varig).

As outras quatro matérias jornalísticas tratam sobre a passagem do dirigível Zeppelin por Santa Catarina, inclusive pela Capital, onde ninguém conseguiu vê-lo; o desaparecimento dos charmosos cafés da Praça XV; o vexame nacional de SC pela falta de pagamento ao escultor que fez a estátua de Hercílio Luz, e a transformação da antiga estação de esgoto, construída em 1927, no Centro, e que foi mictório e museu.



Imagem: Hangar 33y

Florianópolis foi a primeira cidade do país, em 1927, a receber um avião comercial brasileiro

Em 1º de janeiro de 1927, o hidroavião Atlântico chegou à capital catarinense vindo do Rio de Janeiro.

Na aeronave que aterrissou na Baía Sul, próximo à recém-inaugurada Ponte Hercílio Luz, estavam o ministro de Viação e Obras Públicas, o catarinense Victor Konder, o empresário da aviação Fritz Hammer, dois jornalistas, um cinegrafista e três tripulantes.

O voo era uma demonstração da empresa Condor Syndikat, buscando garantir a autorização do governo brasileiro para operar uma linha aérea dentro do território nacional.

A histórica viagem se transformou num marco da aviação comercial brasileira: foi o primeiro voo de transporte de passageiros de uma empresa nacional.



O ministro Konder, que exigiu que a viagem tivesse como destino seu estado natal, ficou tão impressionado com a segurança e conforto da aeronave que em poucos dias concedeu a autorização à empresa.

Semanas depois, a Condor Syndikat começou a operar a linha entre o Rio de Janeiro e a cidade gaúcha de Rio Grande, com escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Florianópolis.

Em junho do mesmo ano, a empresa dava origem à Viação Aérea Rio Grandense (Varig).



O bimotor Atlântico podia levar entre oito e 12 passageiros (Acervo Angar 33)

Capital vive o auge dos hidroaviões

Estava inaugurado o ciclo das viagens aéreas dos florianopolitanos que, até então, dependiam dos navios para vencer as longas distâncias para os principais centros urbanos, como o Rio de Janeiro. Foram mais de duas décadas de intenso tráfego aéreo no Centro da Capital.

Os passageiros dos hidroaviões desembarcavam num trapiche existente próximo ao Mercado Público Municipal. Antes, desciam da aeronave diretamente num pequeno barco que os levava até terra firme.

Curiosidades

Características da aeronave:

– O hidroavião Atlântico era um bimotor, de construção semi-metálica, que podia levar de oito a 12 passageiros.

– Os assentos eram de vime, para reduzir o peso.– As janelas eram amplas, oferecendo boa visibilidade aos passageiros, e podiam ser abertas em voo.

Acomodações:

– Nas viagens, os passageiros se alojavam no casco dianteiro, que era relativamente amplo e confortável, até mesmo para os padrões atuais.

– O comandante e os tripulantes usavam pesados casacos e ficavam num compartimento aberto, na parte de cima do avião. Usavam capacetes de couro e óculos protetores, já que não tinham qualquer proteção contra os ventos frios.



Ministro Victor Konder dentro do hidroavião (imagem do vídeo feito em 1927)

Durante a viagem:

- Antes da decolagem, o mecânico de voo distribuía o “serviço de bordo”, que consistia em chumaços de algodão e chicletes.
- Os chumaços de algodão deviam ser colocados nos ouvidos, para tentar conter o ruído dos motores Rolls-Royce Eagle.



Pouso e decolagem:

- Para embarcar, os passageiros entravam num barco, que os levava até a aeronave.
- Durante os pousos e decolagens, as janelas deviam ser fechadas, para evitar entrada de água na cabine.
- Para a decolagem, às vezes, eram necessários alguns serviços extras: uma lancha ia na frente só para fazer onda, propiciando ao hidroavião, depois de algumas tentativas frustradas, o essencial pulinho que o ajudava a subir.
- Os pousos noturnos eram difíceis, pois não havia área demarcada, apenas a escuridão. Por isso, foi criado um artifício, que consistia em soltar um peso de chumbo preso a uma corda, desenrolada para ficar 10 metros abaixo da aeronave. Quando o chumbo tocava a água, uma luz azul acendia no painel, e o piloto sabia que estava na hora de puxar o manche para pousar.

(As informações foram obtidas nos sites: varig-airlines, hangar 33, portal brasil e cultura aeronáutica),

Imagens: IHGSC



Na década de 1930, Florianópolis perdia os charmosos cafés da Praça XV de Novembro

Até a década de 1930 ainda era possível apreciar um bom café no perímetro interno da Praça 15 de Novembro, no Centro da Capital. O Café Royal e o Café Comercial surgiram em 1891, a partir da revitalização da área.

Na época, por ordem do presidente da Província de Santa Catarina, Gustavo Richard, o então jardim do Largo do Palácio, construído em 1887, foi cercado por grades, o que trouxe mais ‘segurança’ para o local. Os cafés, demolidos na década de 1930, ficavam nas esquinas Sul da praça, defronte à atual Praça Fernando Machado, e eram pontos de reunião de comerciantes e políticos locais.



O Café Royal, na parte superior da foto da Praça, à direita (imagem: IHGSC)

Já do lado Norte, frente à Catedral Metropolitana, encontrava-se um grande quiosque envidraçado, cujos vidros coloridos foram importados da França.



O glamouroso quiosque em dois registros de autor desconhecido

Na frente da Praça 15, também existia o Café Popular, na esquina com a Rua Felipe Schmidt, onde hoje se localiza uma farmácia.



Jardim do Café Popular no final do século 19 (imagem de autor desconhecido)



Imagem: site Brusque Memória

Culpa do ‘vento súli’ – O dia em que o Zeppelin passou por Florianópolis, mas ninguém viu

Às 7h da manhã do dia 28 de junho de 1934 o dirigível Graf Zeppelin passava pela costa oriental da Capital, com destino a Buenos Aires. Há semanas que a população florianopolitana aguardava ansiosamente para ver o enorme ‘balão’ de 237 metros de comprimento, que precedeu ao atual transporte aéreo.

Como parte da propaganda nazista, os responsáveis pelo bólido alemão faziam questão de se exhibir, em voos demonstrativos a 40 metros de altura em cima das cidades, para espanto dos moradores que viam a gigantesca aeronave flutuar silenciosamente sobre as suas casas.



Zeppelin no Recife, 1934 (reprodução do site Airway)

Foi assim nas grandes capitais como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre.

Florianópolis também estava na rota para mostrar a conquista do espaço aéreo pelos germânicos.

Há 86 anos, em 25 de junho de 1934, o jornal *O Estado* deixava claro a expectativa local com a passagem do dirigível:

‘O ‘Graf Zeppelin’ para nós que nunca vimos nenhum dirigível, é no momento o grande atractivo. Se as condições atmosféricas e a organização técnica do dirigível o permitam, ele fará evoluções sobre as principais cidades do litoral sul do Brasil para satisfazer a curiosidade que domina a todos.

E Florianópolis, certamente, será contemplada com essa visita do gigante dos ares. No Rio, nos dias da chegada do dirigível, há muita gente entusiasta dele que desperta cedo para vê-lo passar.

É de crer que o povo de Florianópolis não mostre menos entusiasmo pela grande aeronave que tantos louvores têm merecido da imprensa mundial’.



‘Zeppelin e o barraco do limão’, do pintor catarinense Rodrigo de Haro (Masc)

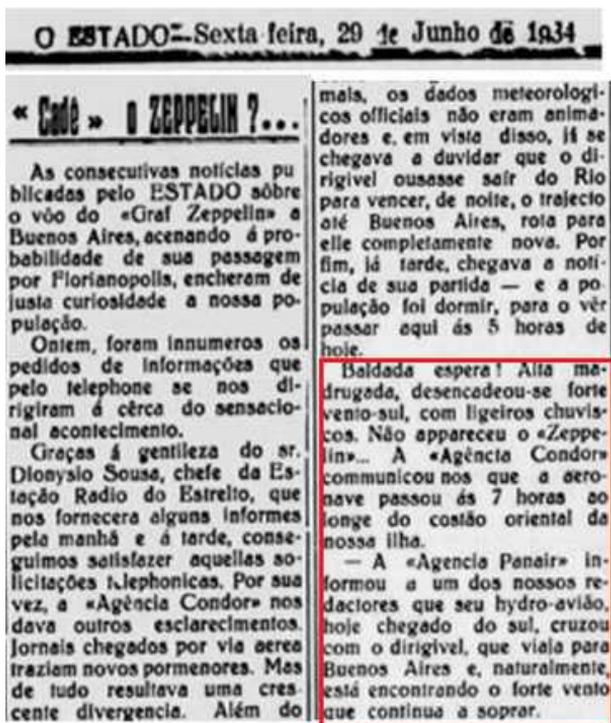
Mas quando chegou o grande dia, o nosso conhecido vento sul provocou frustração geral. *O Estado*, em 29/6/1934, descreveu a decepção:

'Baldada espera!

Alta madrugada, desencadeou-se forte vento sul, com ligeiros chuviscos. Não apareceu o "Zeppelin".

A 'Agência Condor' comunicou-nos que a aeronave passou às 7 horas ao longe do costão oriental da nossa ilha.

A 'Agência Panair' informou a um dos nossos redactores que seu hydro-avião, hoje chegado do sul, cruzou com o dirigível, que viaja para Buenos Aires e, naturalmente, está encontrando o forte vento que continua a soprar'.



E, assim, provavelmente enviesado pelo vento 'súli' (como diz o mané), o Zeppelin passou por cima da Ilha do Campeche e seguiu rumo a Buenos Aires, onde chegou no final do dia.

Na volta, sobrevoo pelo Vale do Itajaí

Em 1º de julho de 1934, no retorno da capital argentina e rumo ao Rio de Janeiro, o lendário dirigível passou por Blumenau.



Zeppelin em Blumenau, 1934 (foto de Adalberto Day)

O site *Brusque Memória* narra o acontecimento:

“Blumenau acordou mais cedo naquele dia 1º de julho de 1934. Ainda de madrugada, milhares de pessoas, ansiosas, se posicionaram em pontos estratégicos da cidade. O motivo de tanto alvoroço surgiu imponente, no céu junto com os primeiros raios do sol. Exatamente às 6h45 min, segundo relatos da época, o ronco dos motores anunciou a chegada do LZ 127 Graf Zeppelin, uma das grandes maravilhas que a tecnologia humana havia conseguido criar até então.

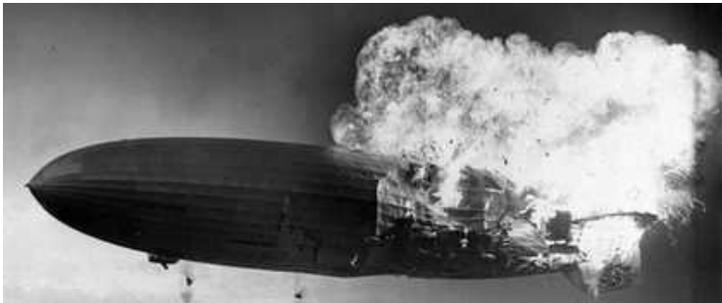
Um dos símbolos mais utilizados pela Alemanha nazista para convencer o mundo de seu poderio, o lendário dirigível significava muito mais que isso para as pessoas comuns, que o admiravam, como um ícone da modernidade. A notícia de que ele passaria por Blumenau, vindo de Buenos Aires rumo ao rio de Janeiro, se espalhou rapidamente dias antes. A população preparou até bandeirinhas para recepcioná-lo e o Zeppelin não decepcionou tanto empenho. Tornaram aqueles poucos instantes inesquecíveis.”



Dirigível Hindenburg sobrevoa Joinville, em 1936 (Site Brusque Memória)

Dois anos mais tarde, no dia 1º dezembro de 1936, Joinville, Blumenau, Brusque, Indaial, Jaraguá do Sul e Corupá receberiam a rápida visita de outro dirigível, o Hindenburg.

“Seis meses depois, a aeronave se incendiaria em pleno vôo sobre Nova Jersey, nos Estados Unidos. A tragédia iria antecipar a aposentadoria do Graf Zeppelin, que ainda passaria mais uma vez por Blumenau, em 1937, antes de fazer sua última viagem em 18 de novembro do mesmo ano”, conta o Brusque Memória.



Como as passagens eram muito caras, apenas os mais abastados podiam usufruir do moderno meio de transporte. Entre os catarinenses notáveis da época, destaque para o cônsul Carlos Renaux que, em 1932, retornou de uma viagem à Alemanha no Zeppelin. Também o governador Aderbal Ramos da Silva e sua esposa Ruth Hoepcke, usaram o dirigível na volta da lua de mel daquele mesmo país.



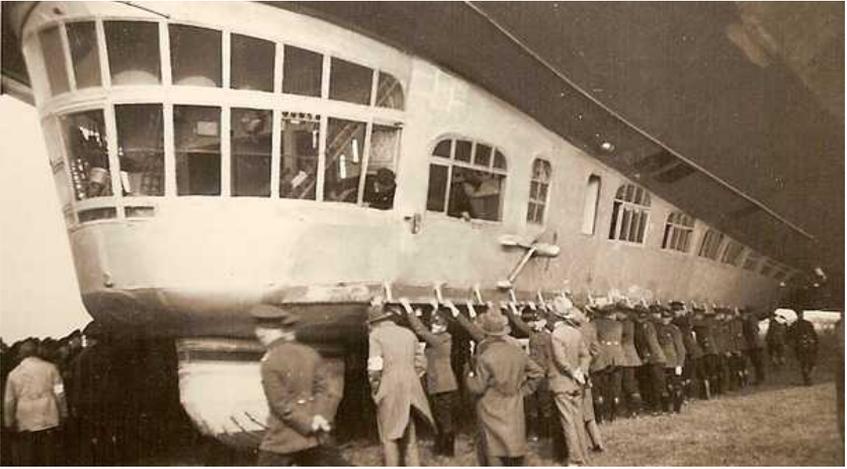
Ruth Hoepcke (acervo Instituto Carl Hoepcke)

Características do Zeppelin

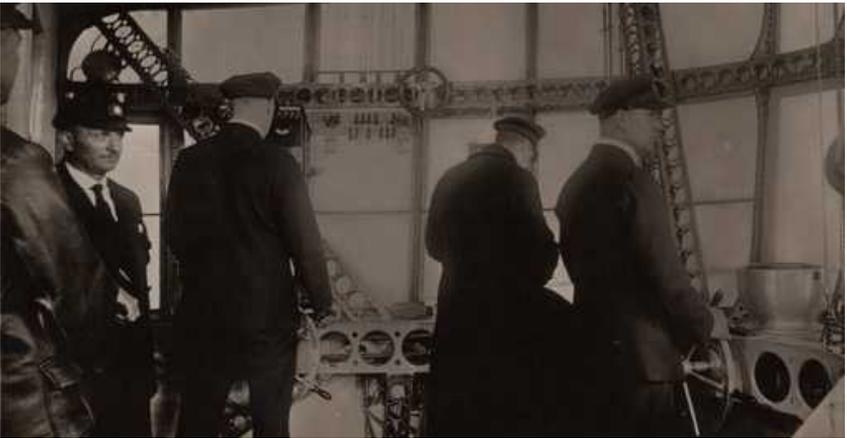
- Comprimento: 237 metros.
- Velocidade máxima: 128 km/h.
- Autonomia de voo: 10.000 km.
- Voo inaugural: 18 de setembro de 1928.
- Duração voo Alemanha-Rio de Janeiro: três dias.

Comparação Zeppelin (237 metros) com um Gol 737 (40 metros)





Trabalho manual para o pouso (reprodução do site Airway.com)



Cabine de comando (reprodução do site Airway.com)



Interior do dirigível (reprodução do site Airway.com)



Vexame nacional em 1937 – Calote de SC a escultor quase derruba estátua de Hercílio Luz

Pagamento antecipado, intermediários, calote e judicialização são os ingredientes de um ‘escândalo nacional’ que envolveu políticos e personalidades da alta sociedade florianopolitana há oito décadas.

Um ano após a inauguração da estátua de Hercílio Luz, na cabeceira insular da ponte, e sem ter recebido o pagamento pela obra, o escultor procurou a Justiça pedindo a derrubada da estátua.

A história será contada a partir da transcrição dos textos do jornal local *A Gazeta*, que apurou o caso durante dez dias.

Acompanhe a erudita narrativa, recheada de adjetivações e subjettivações (foi mantida a grafia original):

A estatua de Hercílio: diz-se que vai ser arrancada por falta de pagamento ao fundidor (9 de setembro de 1937)

"Hoje, com surpresa maguante, chega às mãos um exemplar do Vespertino A Noite, do Rio de Janeiro, com o título: ‘Quer arrancar o monumento – Curiosa ação em torno da estátua’

(A reportagem de A Gazeta, a transcrição do Jornal A Noite):

O caso é curioso. Cogitava-se de homenagear a figura de Hercílio Luz. Nada melhor, portanto – considerou-se – que erigir-se uma

estátua ao grande político e ex-governador de Santa Catarina.

Veiu o artista, apareceu a 'maquete' e pouco depois o modelo ia para fundição. O monumento ficou pronto, perfeito. O fundidor, porém, viu apenas parte do dinheiro.

Como resultado de muitos entendimentos, ficou resolvido que o pagamento restante se processaria parceladamente, sendo que oito contos de réis logo no ato do embarque do monumento para Santa Catarina, onde seria inaugurado.

O volume foi para o Cais do Porto. O conhecimento de embarque foi apresentado, mas o pagamento combinado não foi feito.



Protelações constantes desafiam a paciência do fundidor. Cansado de cobrar sem resultado deixou que tudo corresse como Deus quisesse.

Emquanto não viessem os 'cobres', Hercílio Luz em bronze ficaria jogado nos armazéns do Cais. E de fato durante meses a artística obra ali ficou.

Passaram-se os tempos. Um belo dia o fundidor abre as páginas de um jornal e lê, surpreso, esta notícia: "Com grande solenidade

foi inaugurado nesta cidade (era telegrama de Santa Catarina), o monumento do sr. Hercílio Luz.

Era demais – pensou – que fizessem a festa, mas pagassem. E assim pensando, o fundidor iniciou uma ação que presentemente está em marcha para a solução final e cujo objetivo é o seguinte: arrancar da praça pública o monumento que não foi pago.”

(Continua matéria de A Gazeta):

Gravíssima é a revelação que ai fica. Cabe aos responsáveis explicar o que há a tal respeito (...) e que evitem que se faça passar o povo catarinense pelo vexame, pelo desaire e pela vergonha de ser apontado como caloteiro aos olhos de todo o Brasil e de ver arrancada de seu pedestal, por falta de pagamento ao fundidor, a estatua daquele que foi uma expressão aurifulgente do gênio, do valor e do heroísmo cívico da gente barriga-verde.

O que nos disse o dr. Wanderley Junior

Afim de obtermos esclarecimentos acerca do palpitante caso, procuramos o dr. Wanderley Junior, membro da comissão ‘pró estatua Hercílio Luz’, que nos disse o seguinte:

- Trata-se de uma infâmia. O monumento, pelo que sei, foi pago, tendo servido de intermediário, no Rio de Janeiro, para a entrega do mesmo à comissão, o senador Artur Costa. Posso adiantar que o último pagamento ao escultor Antonino de Matos devia ter cabido ao sr. Ângelo La Porta (proprietário do icônico Hotel La Porta), que foi quem se responsabilizou pelo que faltasse inteirar.

O que nos disse o senador Artur Costa:

Fui encarregado pela Comissão Pró-estatua Hercílio Luz, de solucionar, no Rio de Janeiro, a situação de impasse em que se encontrava a mesma comissão em face do escultor Antonino de Matos, que não cumprira o contrato e reclamava novas quantias para a conclusão da obra, paralizada desde há muito tempo.

Esgotados os meios suasórios, recorri á ação judicial. Intimado o sr. Antonino de Matos para responder em juízo, este formulou uma proposta, que transmitida á comissão e por esta aceita, foi pelo escultor cumprida. Em face disto, foi-me a estatua entregue pelo que encaminhei ao dr. Amadeu Luz. Sobre o assunto, é o que sei”



Novas declarações do dr. Wanderley Junior (18 de setembro de 1937)

O caso da estátua está repercutindo em todo o país (..) e está tomando foros de escândalo nacional. Voltamos a procurar o advogado dr. Wanderley Junior, para que, como membro da comissão angariadora dos donativos, nos dissesse algo mais positivo:

- A estatua foi integralmente paga ao escultor. Este, entretanto, deixou de entregal-a á comissão, pretextando graves prejuízos, que o impossibilitavam de liquidar com o fundidor a parte que a este competia.

O escultor, intimado a responder em juízo, formulou então uma proposta, que, consistiu em darem-lhe mais dez contos de réis, com

cuja quantia pagaria ao fundidor, retiraria a estatua e entregar-lá-ia à comissão.

(...)

Foi nesta altura, que o sr. Angelo La Porta, fez á comissão o oferecimento da quantia pedida pelo escultor, responsabilizando-se a fazer a entrega da mesma.

Continuando, o dr. Wanderley Junior, esclarece:

- Posso adiantar, que por um intermediário, o sr. Angelo La Porta, na ocasião da remessa da estatua para esta capital, fêz a entrega de parte da quantia porque se responsabilizára.

A ESTATUA DE HERCILIO LUZ

Crêmos que a voz do governador Nerêu Ramos não tardará, pondo termo a celeuma suscitada em torno do lamentável caso

Um a estatueta dada pelo dr. Wanderley Junior, dizem, não seria por não faltar, a propósito do pagamento aos doadores do trabalho de Hercílio Luz, que tanto está impressionando o opinião pública mineira, há uma passagem obscura, que julgamos de bom aviso elucidar, para evitar interpretações intempestivas e maldosas.

Trata-se da declaração feita pelo dr. Wanderley Junior e quanto disse ao sr. Angelo La Porta, na ocasião da



DR. HERCILIO LUZ

remessa da estatua para esta capital, pelo sr. Angelo La Porta, a quantia pedida pelo escultor.

O nome seguinte em referência ao assunto, de modo a retirar as dúvidas no que se refere ao erro, de não se tratar de uma quantia pedida pelo escultor, mas sim de uma quantia dada pelo sr. Angelo La Porta, na ocasião da remessa da estatua para esta capital.

O sr. Angelo La Porta, na ocasião da remessa da estatua para esta capital, fêz a entrega de parte da quantia porque se responsabilizára.

Confito integralista

O delegado regional de Ezequiel Teixeira, da Secretaria de Segurança Pública, em 13 de setembro, em Dourados, em uma reunião de integralistas, surgiu um assunto, de qual saiu, tendo o sr. Teixeira, fundador político, fundador do Partido Nacionalista, e fundador do Estado de Mato Grosso do Sul, tendo sido eleito deputado estadual, a fim de apurar as responsabilidades.

CLUBE 12 DE AGOSTO

Crêmos que a voz do governador Nerêu Ramos não tardará, pondo termo a celeuma suscitada em torno do lamentável caso (18 de setembro de 1937)

Em entrevista dada pelo dr. Wanderley Junior, ontem publicada por esta folha (...) há uma passagem obscura, que julgamos de bom aviso elucidar, para evitar interpretações intempestivas e maldosas. Trata-se da declaração:

“Poder adiantar ter o sr. Angelo La Porta, na ocasião da remessa da

da estatua para esta capital, feito a entrega de parte da quantia porque se responsabilisára”.

O nosso empenho em esclarecer o assunto, de modo a colocar as coisas no seu verdadeiro pé...

(...)

Assim, podemos garantir, que a quantia entregue pelo sr. Angelo La Porta foi apenas 1:700\$00 (seria 1,7 conto?), posta em mão do ilustre deputado dr. Abelardo Luz, para pagamento da armazenagem do monumento e outras despesas concernentes ao seu embarque.

(...)

Daqui resulta, portanto, não haver o escultor Antonino de Matos recebido até esta data a importância dos dez contos de réis.

(...)

O assunto não é apenas melindroso. Ele é gravíssimo.

O vexame, no caso de uma decisão judicial favorável ao fundidor, viria recair em cheio na face de todos os catarinenses.

Estamos certos, porém, de que antes de tal decisão judiciária se efetivar, o nobre governador de Santa Catarina, o grande catarinense que é o ilustre sr. dr. Nerêu Ramos (...) evitará a consumação de tamanho deslustre aos brios da gente barriga-verde.

Sua Excia, tomará, não tenhamos disso a menor dúvida, as providências necessárias para que a estatua de Hercílio Luz permaneça intangível no seu pedestal.

(...)

Descansem, pois, os catarinenses, que a voz do atual governador de Santa Catarina, não tardará.”

E nunca mais se falou no assunto!

Tudo leva a crer que Nereu Ramos quitou a dívida (com recursos públicos ou próprios), já que, 83 anos depois, a estátua continua em pé, na cabeceira insular da Ponte.



A transformação da antiga estação de esgoto, no Centro, desde 1927: foi mictório e museu

A pequena edificação, no entorno da Praça XV de Novembro, é testemunha do início do saneamento básico na Capital, na década de 1910.

Na época, era uma estação de elevação mecânica da rede de esgoto, movida a eletricidade, que bombeava os detritos produzidos pela população da cidade para o mar.



Imagens de 1940 e 1962. A foto de abertura é de 1927. (Acervo Casa da Memória)

Entre as décadas de 1950 e 1960, o local, ao lado do Terminal Urbano Cidade de Florianópolis, foi desativado e se transformou num mictório público, funcionando até a década de 1980, quando foi reformado para abrigar o Museu do Saneamento.



Após 15 anos, a construção em estilo neoclássico, sob responsabilidade da Casan, foi fechado novamente, para nunca mais abrir. Ao redor do “Castelinho”, que está completamente abandonado, também se encontra uma antiga bica d’água e parte da balaustrada que servia para defrontar o cais e o mar. Também existe um poste de iluminação pública do início do século 20, que funcionava a querosene.



A bica d’água e o poste de iluminação a querosene (Billy Culleton)



O ano da construção: 1913 ou 1916?

Um detalhe chama a atenção. Existem duas placas nas paredes externas da construção: uma indica a construção em 1913 e outra, em 1916.



O que diz a Casan:

A Casan informou, por meio da assessoria de imprensa, que periodicamente a empresa providencia pintura do espaço.

Já com relação às datas, a Casan disse que a presença de duas pode estar relacionada à paralisação de obras em função da movimentação da 1ª Guerra Mundial.

“O livro *História do Saneamento em Santa Catarina*, de Átila Alcides Ramos, cita que no final de 1913 houve interrupção do envio de materiais da Europa para as obras do primeiro sistema de esgotos de Florianópolis. Mas é questão para ser melhor aprofundada”.



Pintura de Martinho de Haro mostra a estação de esgoto e o trapiche Miramar



Gelci José Coelho, o Peninha, na saída do mictório na década de 1970 (Registro de Biah Schmidt, no livro “Narrativas absurdas: verdades contadas por um mentiroso”)