



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO

Mário Machado Farias

REMO *VERSUS* ATERRO: memórias dos clubes de remo de Florianópolis/SC durante o
aterro da baía sul da década de 1970

Florianópolis

2020

Mário Machado Farias

REMO *VERSUS* ATERRO: memórias dos clubes de remo de Florianópolis/SC durante o
aterro da baía sul da década de 1970

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação
em Educação da Universidade Federal de Santa
Catarina para a obtenção do título de Mestre em
Educação
Orientadora: Prof.^a Dr.^a Carolina Fernandes da Silva

Florianópolis

2020

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Farias, Mário

Remo versus aterro : memórias dos clubes de remo de Florianópolis/SC durante o aterro da baía sul da década de 1970 / Mário Farias ; orientador, Carolina Fernandes da Silva, 2020.

86 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências da Educação, Programa de Pós Graduação em Educação, Florianópolis, 2020.

Inclui referências.

1. Educação. 2. Clubes de remo. 3. Aterro. 4. Memória. 5. História do esporte. I. Fernandes da Silva, Carolina . II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós Graduação em Educação. III. Título.

Mário Machado Farias

REMO *VERSUS* ATERRO: memórias dos clubes de remo de Florianópolis durante o aterro
da baía sul da década de 1970

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca
examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.^a Janice Zarpellon Mazo, Dr.^a

Instituição Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS

Prof. Victor Julierme Santos da Conceição, Dr.^a

Instituição Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.^a Caroline Soares de Almeida, Dr.^a

Instituição Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi
julgado adequado para obtenção do título de mestre em Educação obtido pelo Programa de
Pós-Graduação em Ciências da Educação.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof.^a Carolina Fernandes da Silva, Dr.^a

Orientadora

Florianópolis, 2020.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho só foi possível com o apoio e incentivo de pessoas que contribuíram e estiveram junto a mim durante este processo. Sou grato:

- à minha família que me estimulou e me deu forças durante este desafio de continuar minha formação acadêmica mesmo durante o período em que se dava também minha formação de bombeiro militar;

- ao grupo CEMEFID (Centro de memória da Educação Física e do Desporto) pelos encontros e discussões sobre assuntos relacionados à história do esporte;

- à Carolina Fernandes da Silva, pela atenção e pela troca contínua de experiências durante as orientações;

- às bancas de qualificação e defesa (Janice Z. Mazo, Victor J. Santos da Conceição, Alexandre F. Vaz, Caroline S. de Almeida), pelos olhares sobre o trabalho e pelas e contribuições precisas a respeito da pesquisa;

- à Carolina da Silveira e Silva pela disponibilidade e pelo auxílio durante os trabalhos com as fontes;

- ao professor Jaison José Bassani, cuja parceria durante a graduação foi importante durante os estudos sobre a história do esporte;

- à Flavi Ferrari e sua família;

- aos colegas e que fiz no Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina;

- às pessoas que, gentilmente, se dispuseram a me ajudar com seus depoimentos sobre a história do remo em Florianópolis: Carlos Alberto de Melo Dutra, Lezi Léa Garcez Dutra, Ivan Willain, Roberto Alves, Valmir Braz da Silva, Antônio Farias Filho, Ernesto Tremel, Odilon Maia Martins, Antônio Vilela e Álvaro Elpo.

FARIAS, Mário Machado. **Remo *versus* aterro: memórias dos clubes de remo de Florianópolis durante o aterro da baía sul da década de 1970.** 2020. 89 f. Dissertação de Mestrado (Programa de Pós-Graduação em Educação), Centro de Ciências da Educação, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

RESUMO

O presente estudo trata da história do remo na Florianópolis da década de 1970, época marcada por um surto de modernidade, especialmente, na região central da cidade, dada à intensa verticalização da cidade, especulação imobiliária e expansão das ligações viárias e grandes obras como o aterro da baía sul e a ponte Colombo Salles. Com a construção do aterro, o mar ficou mais longe da cidade, dos clubes de remo e de seus torcedores. O objetivo deste trabalho foi, então, compreender como se deram as relações entre os clubes de remo Riachuelo, Aldo Luz e Martinelli, a cidade e suas remodelações urbanas na década de 1970. Durante a investigação, trabalho-se com pressupostos teórico-metodológicos da História Cultural, com fontes orais e com fontes impressas (escritos e imagens nela encontrados), a saber, o Jornal O Estado que abrangia o início da década de 1970. Falas, escritas e imagens foram, portanto, analisadas a fim de entender como os clubes (sobre)viveram durante a batalha travada com o aterro da baía sul, projeto que fazia parte do desenvolvimento de uma nova Florianópolis naquele momento. Verificou-se que o centro de Florianópolis, local onde os clubes se localizavam na década de 1970, teve sua maritimidade diminuída. Isto é, na composição da orla daquela região, não mais se desenvolviam atividades ligadas ao mar, como as atividades portuárias (chegada e saída de produtos transportados por embarcações) por exemplo. Assim, o remo, que era um esporte praticado próximo aos moradores, foi impactado também, de modo que Riachuelo, Martinelli e Aldo Luz, mesmo passando por realidades distintas, viveram momentos difíceis com a chegada do aterro.

Palavras-chave: Clubes de remo. Aterro. Memória. História do Esporte.

ABSTRACT

The present study deals with the history of rowing in Florianópolis in the 1970s, time marked by an outbreak of modernity, especially in the central region of the city, due to the intense verticalization of the city, real estate speculation and expansion of road links and major works such as the south bay landfill and the Colombo Salles bridge. With the construction of the embankment, the sea was further away from this region, from the rowing clubs and their fans. The objective of this work was, then, to understand how the relations between the Riachuelo Aldo Luz and Martinelli rowing clubs took place, the city and its urban remodeling in the 1970s. For this, writings and images were therefore analyzed in order to understand how clubs (about) lived during the battle fought with the landfill in the south bay, a project that was part of the development of a new Florianópolis at that time. It was found that the center of Florianópolis, where the clubs were located in the 1970s, had its maritimity reduced. That is, in the composition of the coastline of that region, activities related to the sea were no longer developed, such as port activities (arrival and departure of products transported by vessels) for example. Thus, rowing, which was a sport practiced close to the residents, was also impacted, so that Riachuelo, Martinelli and Aldo Luz, despite going through different realities, lived difficult moments with the arrival of the landfill.

Keywords: rowing club. Landfill. Memory. Sport history.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Vista do centro de Florianópolis em 1975.....	26
Figura 2 – Prédios na Avenida Beira Mar Norte em 1973.....	28
Figura 3 – Publicação, no Jornal O Estado, de um empreendimento imobiliário no centro de Florianópolis em 1974.....	29
Figura 4 – Vista de parte da baía norte, das construções na Avenida Beira Mar Norte e de um dos pilares da ponte Hercílio Luz ao fundo.....	30
Figura 5 – Representação do projeto da BR 282 em 1973.....	32
Figura 6 – Representação do projeto viário que estava em execução em Florianópolis em 1974.....	35
Figura 7 – Vista de parte da baía sul e da orla do centro de Florianópolis em 1972.....	37
Figura 8 – Representação do centro da capital catarinense.....	40
Figura 9 – Dia de regata com o público acompanhando as disputas do aterro da baía sul.....	41
Figura 10 – O público ocupou novos espaços para observar as regatas.....	42
Figura 11 – Representação da construção do aterro da baía sul.....	44
Figura 12 – Uma representação de uma Florianópolis entendida como ideal em 1973.....	46
Figura 13 – Vista do Miramar e da extensão do aterro a sua frente.....	49
Figura 14 – Imagem da orla com vista para as regatas em 1972.....	51
Figura 15 – A ilha do Carvão e o remo de Florianópolis.....	62
Figura 16 – Ilha das Vinhas e Ilha do Carvão.....	63
Figura 17 – A ilha do Carvão em 1974.....	64
Figura 18 – A travessia do aterro com a embarcação sobre os ombros.....	65
Figura 19 – Vista das novas sedes dos três clubes de remo sendo construídas no aterro em 1978.....	76

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	FLORIANÓPOLIS EM 1970 E AS IRRUPÇÕES DE MODERNIZAÇÃO .	22
2.1	REMODELAÇÕES URBANAS.....	23
2.2	VERTICALIZAÇÃO DA CIDADE E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA	26
2.3	NOVAS LIGAÇÕES VIÁRIAS	31
3	ATERRO DA BAÍA SUL E PONTE COLOMBO SALLES: CENAS DO DESENVOLVIMENTO DE UM CENÁRIO ESPORTIVO (E URBANO) DE FLORIANÓPOLIS.....	36
3.1	NOTAS SOBRE AS MEMÓRIAS DOS CLUBES DE REMO DE FLORIANÓPOLIS NA DÉCADA DE 1970	51
3.1.1	Clube de Regatas Aldo Luz e o aterro da baía sul.....	64
3.1.2	Clube Náutico Riachuelo e o aterro da baía sul.....	67
3.1.3	Clube Náutico Francisco Martinelli e o aterro da baía sul.....	70
3.2	AS NOVAS SEDES DOS CLUBES DE REMO DE FLORIANÓPOLIS	73
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	78
	REFERÊNCIAS	80

1 INTRODUÇÃO

Em Santa Catarina, o remo começou a ser praticado no Clube Náutico Riachuelo (1915), Clube de Regatas Aldo Luz (1918) e Clube Náutico Francisco Martinelli (1915) no início do século XX. As baías norte e sul¹, que se adequavam perfeitamente a tal prática, sediavam as primeiras competições em uma Florianópolis que dependia do mar como modo de subsistência e para a locomoção dos habitantes locais (ZANCA, 2008). Naquele momento, a cidade tinha sua economia centrada no comércio e na arrecadação da administração pública, principais responsáveis pela entrada dos recursos financeiros que mantinham o núcleo urbano de Florianópolis. O comércio se restringia ao consumo local e a produção agrícola, no interior da ilha, nem ao menos abastecia a população local. Além disso, o porto, o estaleiro do Arataca, onde atracavam os vapores Max, Carl e Anna, encontrava-se com problemas (SARTORI, 2013). Ressalta-se, ainda, a existência de uma elite local, “grande parte dela possuidora de cargos políticos, a níveis federal a estadual, passou a articular empréstimos internacionais para realizar as obras modernizadoras necessárias na capital catarinense” (SARTORI, 2013, p.74).

Assim, durante o início do século XX, o atraso da urbanização da capital catarinense diante as demais capitais brasileiras denotava uma elitização ainda maior do remo, vez que havia a consagração da alta sociedade local por meio desse esporte e também devido ao remo tornar-se um fator de modernização da cidade (ZANCA, 2008). O remo tinha, portanto, características que dialogavam com a realidade daquela Florianópolis do início do século XX. Mas, o tempo passaria e, próximo do início do último quarto daquele século, este esporte náutico viria a dialogar com a nova realidade que tangia a Florianópolis da década de 1970, um realidade que se compunha de projetos urbanos.

Até o início da década de 1970, a Ilha de Santa Catarina ainda conservava contornos urbanos de uma cidade colonial e era identificada como provinciana por muitos dos seus moradores, mas o uso de embarcações para se locomover era, por exemplo, uma prática entendida como ultrapassada. Tal “atraso” era debatido pela imprensa diária e pelas elites da cidade. A década de 1970 é, então, marcada por intervenções urbanas como, por exemplo, as

¹ As baías norte e sul, localizadas entre a Ilha de Florianópolis e o continente, compreendem águas de pouca ondulação que propiciam aos remadores um ambiente adequado para a prática do remo. Além disso, a delimitação entre ambas as baías se dá na linha imaginária materializada ponte Hercílio Luz em 1926 e, como os próprios nomes sugerem, geograficamente, a baía norte encontra-se posicionada mais ao norte e a baía sul, por sua vez, mais ao sul.

construções do aterro da baía sul, da ponte Colombo Salles - para ligar a Ilha às rodovias, BR's 101 e 282 -, de obras viárias em direção às praias do norte da Ilha e a especulação imobiliária. (LUNARDELLI, 2013). Logo, percebe-se a “natureza dos fatores econômicos e políticos que resultaram em mudanças significativas da forma de ocupação espacial, marcando na arquitetura da cidade a ruptura com a cultura local e história de sua gente” (VAZ, 1990, p.27). Assim, a modernidade debatida pelo governo estadual e federal, à época, constituía-se como elemento diferente daquele existente no início do século XX na cidade de Florianópolis. Isto é, se melhorias eram feitas em Florianópolis no começo daquele período a década de 1970 pode ser caracterizada como a construção de uma nova cidade, o que não sugere somente novos aspectos (modernos) como também rompimento com uma cultura que era própria da Ilha de Santa Catarina, como, por exemplo, o remo.

Este cenário de mudanças políticas, econômicas e culturais relaciona-se também com o momento que o Brasil se encontrava no final da década de 1960, que ficou conhecido, fundamentalmente, pelo auge repressivo da ditadura e pela retomada do crescimento econômico, cuja cobrança ocorreria alguns anos mais tarde. Mesmo com tantos endividamentos, falava-se em milagre econômico e o general Emílio Garrastazu Médici, empossado em 1969, lançava a campanha “Brasil, grande potência”, iniciando obras de grande porte como a abertura da transamazônica. (PRIORE; VENANCIO, 2016)

As décadas de 1960 e 1970 representaram, portanto, um momento em que ocorreram grandes empréstimos realizados juntamente a instituições internacionais de crédito, implantação de universidades, construção de usinas hidrelétricas, ampliação da malha rodoviária, edificações de prédios administrativos e institucionais situados, principalmente, nas capitais, como por exemplo, Florianópolis. “Estes investimentos, todavia, estavam condicionados a criação de planos de desenvolvimento e controle urbano, entre os quais figura o Plano Diretor para Florianópolis, aprovado em 1976” (MATTOS, 2009, p.25).

Assim, o remo, cuja tradição esportiva teve seu início durante um movimento de mudanças urbanas graduais e progressivas do Centro de Florianópolis, no início do século XX, passava a ter de se adequar às mudanças estruturais de Florianópolis durante a década de 1970. Remo e urbanização conviviam e até se aproximavam, mas com a construção do aterro da baía sul, que era um dos grandes projetos daquele período, parece ter havido certo distanciamento entre os interesses veiculados a existência deste esporte e o progresso urbano da cidade. A construção do aterro da baía sul, o aterro da baía norte, a ponte Colombo Salles, dentre outras medidas, são exemplos deste progresso urbano que rumavam para um mesmo

sentido, isto é, para uma nova Florianópolis que rompia com tradições – e o remo poderia ter sido uma delas.

O remo de Florianópolis, composto por Riachuelo, Aldo Luz e Martinelli², viveu um momento complicado durante ao desenvolvimento da cidade. Momento em que o turismo aparecia como “nova panacéia de desenvolvimento, a cidade despedia-se de seus hábitos marítimos. O mar foi aterrado. Ao invés de tê-lo como visão cotidiana e incorporada na paisagem urbana torna-se um ambiente excepcional, onde só se vai nas horas de lazer” (LHON, 2002, p.286). Com isso, parte-se da ideia de que no período anterior ao aterro da baía sul (construído na parte central e insular da cidade), a população de Florianópolis tinha outra relação com o mar, mais próxima, por meio, por exemplo, das práticas aos arredores ou dentro do próprio mar³. Ou seja, além da possibilidade de proximidade física, existia, conforme mostram as fontes, também o contato visual dos moradores com a baía sul e, por vezes, com o remo, por exemplo, que é parte desse movimento que constituiu o cenário urbano e náutico de Florianópolis.

Nesse sentido, o problema de pesquisa constitui-se pela indagação de como os clubes de remo (sobre)viveram no processo de modificação urbana da cidade de Florianópolis na década de 1970, isto é, durante a luta diária do remo travada contra o aterro. Com isso, o objetivo geral do presente estudo é compreender como agiam os clubes no início da década de 1970, ou seja, na Florianópolis que tinha suas características urbanas remodeladas. O estudo, por meio de objetivos mais específicos, também busca: i) identificar relações entre a prática do remo e as modificações estruturais na cidade de Florianópolis na década de 1970; ii) compreender como os clubes de remo (re)agiram ao impacto das modificações estruturais de Florianópolis; iii) identificar as representações construídas pelos clubes de remo no processo de modificações estruturais de Florianópolis.

Para dissertar sobre um pouco da realidade do remo durante o acontecimento do aterro da Baía Sul na década de 1970, busca-se a partir da abordagem da História Cultural, uma “reinvenção do passado” (PESAVENTO, 2008a, p. 16). Isto é, pretendeu-se decifrar a

² À época, a cidade de Blumenau também era representada pelo Clube Náutico América (1920), conhecido também como América de Blumenau, que em 20 de outubro de 1970 completava seu cinquentenário. Já na cidade de “Joinville, clubes tradicionais como o Cruzeiro, Cachoeira e Atlântico foram desativados nos anos oitenta. Sobrou apenas um pavilhão no bairro Espinheiros, com alguns barcos antigos, testemunhas decrépitas de grandes disputas” (MEDAGLIA, 2020).

³ As referências que são feitas ao mar dizem respeito à porção marítima que compõe os arredores do centro da cidade, especialmente a baía sul. Isto é, este estudo não trata, portanto, da relação dos habitantes de Florianópolis com o mar que banhava outras partes da ilha.

realidade do pretérito pelas representações construídas a partir do contato com as fontes. O olhar sobre as fontes⁴ foi orientado pelos pressupostos teórico-metodológicos da História Cultural. Isso significa entender o remo e suas relações no contexto de Florianópolis durante a década de 1970, de modo a considerar alguns aspectos socioculturais para interpretar e, quando possível e adequado, tentar narrar o cenário esportivo específico. Fazer isto a partir da procura de representações, práticas, significados e símbolos, é parte dessa lógica em que seguiu o trabalho, ou seja, tratou de uma construção do passado, pois, “como acontece muitas vezes na história cultural, uma tentativa de voltar ao passado produzirá algo novo” (BURKE, 2008, p.134).

Para recriar, portanto, o passado, foram utilizados três tipos de fontes para o desenvolvimento do trabalho, são elas: fontes orais⁵, fontes impressas e fontes imagéticas encontradas nos próprios jornais. As fontes orais foram escolhidas, basicamente, porque se trata de um modo de aproveitar no momento presente, as memórias de pessoas que vivenciaram de perto os acontecimentos da época do remo na década de 1970, em Florianópolis. Durante o processo de coleta destas fontes, recorreu-se ida aos próprios clubes de remo (Riachuelo, Aldo Luz e Martinelli – situados lado a lado no Parque Náutico Walter Lang), onde foi possível acompanhar um pouco do atual contexto social, econômico e geográfico destes clubes durante visitas, entrevistas e conversas com remadores e demais pessoas que se encontravam nas sedes dos clubes.

Em vista disso, foram escolhidas quatro pessoas para serem entrevistadas⁶: três remadores (um de cada clube de remo de Florianópolis, por terem passado pela experiência de remar no período que havia a construção do aterro), a esposa de um dos remadores (por ter uma perspectiva diferente – de uma mulher, aos padrões do remo, praticado somente por homens na Florianópolis daquele período –, e por acompanhar lado a lado alguém que remava) e um jornalista esportivo (que já atuava em 1970 transmitindo, por exemplo, regatas

⁴ Faz-se a observação de que a grafia das fontes foi reproduzida do modo como foram encontradas.

⁵ A História Oral é considerada um método particular e um meio de estabelecer maior qualidade e profundidade quando da relação com os entrevistados. Trata-se de uma modalidade que vai de encontro ao domínio quantitativista do positivismo que existia há algumas décadas. Ela constitui, também, um dos meios e acervos de informação que possibilitam ao pesquisador construir a percepção da experiência humana no espaço e no tempo (AMADO; FERREIRA, 2006).

⁶ Sobre as entrevistas, é importante destacar que o roteiro foi elaborado a partir de questões centrais e, também, com questões entendidas como periféricas, não por serem menos importantes, mas por terem surgido como complemento das centrais. Logo, havia questões centrais, questões periféricas e, ainda, questões que surgiam no decorrer da própria entrevista. Fazia-se, por exemplo, a seguinte dinâmica, lançava-se a pergunta ao entrevistado e quando este começava a falar era muito comum vê-lo responder várias outras questões que ainda lhe seriam feitas. Além disso, era como se os entrevistados tocassem em pontos que antes não haviam sido pensados. Então, a dinâmica da entrevista possibilitou uma abertura e uma amplitude para o objeto de estudo a partir de uma pessoa que viveu (n) o período estudado que outra fonte não possibilitaria.

e futebol), cuja entrevista se deu em uma das emissoras de televisão situadas no Maciço do Morro da Cruz, NSC TV – rede de televisão Nossa Santa Catarina. A escolha se deu, sobretudo, porque estas pessoas viveram naquela Florianópolis de 1970 e porque tinham contato direto com o remo, de modo que podiam por seus testemunhos construir representações de um pouco daquilo que eles viveram naquele instante de transformações na cidade de Florianópolis.

Dos entrevistados, mesmo aqueles que não remavam tinham certa proximidade com o remo na década de 1970. Lezi Léa Garcez Dutra, que morava na Avenida Mauro Ramos (rodovia que dava acesso ao centro da cidade) e era professora de matemática à época, não remava, mas sempre se encontrava envolvida com remo, uma vez que era esposa e mãe de remadores. Ela mesma relata: “eu vivi sempre em volta do remo. Sempre assim. Quer dizer, eu não participava remando, mas participava com eles sempre nas conversas do remo” (GARCEZ DUTRA, 2018, p.4). Carlos Alberto de Melo Dutra, o Liqueinho, trabalhava na prefeitura municipal de Florianópolis, rema no Aldo Luz, mas já remou pelos três clubes da cidade. Foi presidente da Federação Catarinense de Remo, remou na época do aterro e tem na memória recordações do remo, das competições e de seu pai, que ele dizia ser um aficionado pelo remo. Ivan Willain sempre foi remador do Riachuelo, morava no bairro Rita Maria, onde ficava o Riachuelo à época. Ele alternava horários de treino com horários de trabalho como professor de educação física e fala da sua ligação com o clube Riachuelo: “fui diretor de galpão, fui diretor de regatas e mais tarde presidente, fui 12 anos presidente do Riachuelo” (Willain, 2018, p.2). Valmir Braz da Silva, remador do Martinelli, morava no continente durante a década de 1970 e recorda como era sua rotina: “eu morava em Capoeiras, tinha que pegar um ônibus cedo para vir remar e depois ir trabalhar [...] tinha que fazer uma ginástica para colocar isso nos horários, certo? Para dar tempo de estudar, remar, estudar e trabalhar” (SILVA, 2018, p.2). Além de Lezi e dos três remadores, o jornalista esportivo Roberto Alves, que tem mais de 60 anos de profissão possui experiência em rádio, televisão e jornal, também foi entrevistado. Isto é, Roberto não só acompanhou a época do remo como também trabalhou com a temática de perto, inclusive, transmitindo regatas via rádio.

Além destas fontes orais, também foi utilizada uma fonte impressa. O jornal⁷ O Estado, periódico de circulação diária situado em Florianópolis, “fundado por comerciantes em

⁷ Importante destacar o posicionamento de otimismo do trabalho realizado pelo jornal O Estado e as publicações que assim o caracterizam em relação ao governo e ao rumo iniciado em 1964⁷. Tratado inúmeras vezes como

1915 [...] sempre esteve atrelado a interesses político-partidários”, assim como outros jornais à época (BUDDE; VAZ, 2014, p.182). Inicialmente apoiou regime militar, mas passou por modernização gráfica do impresso a partir de 1972, e compondo uma equipe experiente redirecionou o modo de trabalhar, buscando informar e não defender um só partido. Em 1977 havia sido preterido pelos militares, que passaram a optar pela Rede Brasil Sul de Comunicações (RBS), numa estratégia de fortalecimento de capital monopolista por todo o país. Entre 1970 e 1980 o jornal teve seu período áureo, dada sua transição para um novo jornalismo, de modo que era visto com maior credibilidade na busca pela imparcialidade jornalística. Caracterizado por fazer parte do cotidiano de muitos moradores, foi perdendo espaço junto ao público até que deixou de existir de 2009 (BUDDE; VAZ, 2014, p.192). Este meio jornalístico que possibilitou, pontual e cronologicamente – ainda que o intuito não seja a fixação de datas –, analisar (e organizar) quais haviam sido as modificações tanto da cidade como do remo.

Os jornais também foram usados para mapear obras e os planos governamentais que se davam em Florianópolis, além de identificar pontualmente as representações escritas por aqueles que narravam publicamente os acontecimentos relacionados ao remo e ao aterro da baía sul, temas que eram bastante presentes nas páginas do jornal O Estado. Os impressos mostraram elementos que as entrevistas e as imagens não puderam evidenciar. Entende-se, assim, que cada fonte possui um aspecto próprio e que quando aproximadas se complementam – daí a riqueza (pluralidade e profundidade que se tentou atingir durante a investigação realizada). As fontes foram analisadas separadamente no primeiro momento, como se fossem trabalhos distintos, mas no decorrer do trabalho (após serem analisadas separadamente) iam se encaixando e se articulando ao ponto de se auxiliarem-se na construção do trabalho e na narrativa desenvolvida.

As imagens, encontradas no Jornal O Estado, por sua vez foram importantes porque nestas fontes se conseguiu visualizar aquilo que não era possível em fontes orais. De fato, a ilustração se caracteriza como algo um tanto interessante ao leitor (especialmente aquele que não conhece Florianópolis), mas, além disso, o que se buscava era analisar também, as

revolução. O acontecimento de 1964 teve uma repercussão e direcionamento um tanto quanto uniforme em alguns grupos de expressão nas ações da cidade, como: empresários, políticos, militares e imprensa. Esta citação demonstra um pouco da fervorosidade da imprensa e como ela evidencia o que descreve como compromisso na coluna escrita por Gustavo Neves: “Eis que, unidos pela mesma causa, como brasileiros sobretudo, havemos de honrosamente cumprir com registro luminoso na história desta esplêndida etapa de evolução política, social e espiritual do Brasil, a parte que se espera dos Catarinenses, como contribuição à conquista de 1964. Santa Catarina não deslustrará as suas tradições de civismo e de atuante unidade em harmonia com os anseios de toda a Federação Brasileira” (Boa imagem do nosso estado. Pag. 4. 26/05/1973).

mudanças arquitetônicas, geográficas e acontecimentos relacionados ao remo e a cidade, passíveis de visualmente serem percebidos durante este período da década de 1970.

Ademais, objetivando não concluir que a história do remo é aquilo que as fontes exibem, simplesmente, buscou-se analisá-las uma a uma e relacioná-las ao contexto da década de 1970. Captou-se, portanto, a experiência dos entrevistados pelos depoimentos, bem como as configurações espaciais e alguns locais de convivência pelas fotografias e, nos impressos, os discursos narravam os acontecimentos relacionados aos clubes de remo de Florianópolis. Feitos os levantamentos das informações, elas passaram a constituir entre si a representação de um cenário de transformações urbanas que interferiu no cenário esportivo do remo em Florianópolis durante a década de 1970. Com isso, pretende-se, também, reduzir a lacuna existente quanto a pouca produção acadêmica relacionada à história do remo de Florianópolis durante aquele período.

O presente estudo está organizado em dois capítulos, após a Introdução. O primeiro, denominado “Florianópolis em 1970 e as irrupções de modernização”⁸, expõe o contexto de Florianópolis durante a década de 1970 e as transformações urbanas ocorridas na cidade e encontra-se dividido em três subcapítulos: “Remodelações urbanas”, “Verticalização da cidade e especulação imobiliária”, “Novas ligações viárias”. Este capítulo busca mostrar, portanto, o cenário de modernidade da Florianópolis da década de 1970, isto é, busca-se evidenciar: os fenômenos urbanos que ocorriam em Florianópolis que se colocava na nova cidade, remodelada e, em boa parte, tomada pela especulação imobiliária; a cidade expandia-se em diversas direções, sobretudo, verticalmente; a ruptura entre a velha e a nova cidade, caracterizava, portanto, um surto de modernidade, especialmente, com as obras governamentais como o aterro da baía sul e a ponte Colombo Salles, que impactariam a realidade do remo.

No capítulo três, nomeado “Aterro da baía sul e ponte Colombo Salles: Cenas de um desenvolvimento de um cenário esportivo (e urbano) de Florianópolis”, busca-se mostrar as relações entre o desenvolvimento do remo e da Florianópolis de 1970. Para isso, o capítulo foi subdividido em: “Notas sobre as memórias dos clubes de remo de Florianópolis na década de

⁸ Ressalta-se a compreensão de modernidade e/ou modernização de Florianópolis, desenvolvida no decorrer do texto, como elemento que traduz o rompimento com o modelo que havia sido iniciado no começo do século XX em Florianópolis. Isto é, a modernização que se dava na década de 1970 associava-se a uma Florianópolis que fosse mais dinâmica e que se aproximasse, por exemplo, dos padrões já desenvolvidos em Metrôpoles do Brasil (como, Rio de Janeiro e São Paulo), o que significava alterações no modo como se davam as atividades e tradições locais.

1970”, “Clube de Regatas Aldo Luz e o aterro da baía sul”, “Clube Náutico Riachuelo e o aterro da baía sul”, “Clube Náutico Francisco Martinelli e o aterro da baía sul”, “As novas sedes dos clubes de remo de Florianópolis”. Nestes, são apresentadas as descrições e análises sobre: a realidade pela qual passou o remo de Florianópolis durante a construção do aterro; as representações de maritimidade (e a derrocada dela) no contexto ilhéu do Centro; locais que faziam parte daquele cenário esportivo, como, por exemplo, os trapiches, a ilha do carvão, o Miramar; a construção das novas sedes dos clubes de remo no aterro da baía sul. Por fim, são apresentadas as Considerações Finais e as Referências consultadas para a elaboração da dissertação.

2 FLORIANÓPOLIS EM 1970 E AS IRRUPÇÕES DE MODERNIZAÇÃO

Durante a década de 1970, Florianópolis ganhou novos contornos arquitetônicos, viários e passou a ter seu território mais valorizado dada a presença e as disputas que se travavam entre as construtoras. Estes são elementos que compõem o capítulo 2. A partir destes elementos introdutórios que compreendem o cenário esportivo do remo que se colocava na década de 1970, entende-se que é possível uma melhor compreensão do capítulo e subcapítulos que virão a seguir, que, por sua vez, tratam do remo em uma relação mais direta com a cidade isto é, pelos acontecimentos que decorriam das duas grandes obras realizadas na Florianópolis de 1970, o aterro e a ponte Colombo Salles.

2.1 REMODELAÇÕES URBANAS

De um tempo para cá, a Ilha de Santa Catarina passou a presenciar grandes obras que deram prosseguimento ao desenvolvimento da cidade em função de uma lógica urbana, a saber, a própria ponte Colombo Salles (1975), o aterro da Via Expressa Sul (1997), a ponte Pedro Ivo Campos (1991), o túnel Antonieta de Barros (2002), dentre outras obras. Dessa forma, dadas as transformações urbanas que modificaram a geografia da baía sul, o remo foi, assim como o mar, afastando-se do centro da cidade e o aterro, com efeito, tornou-se não só uma base para circulação de veículos como foi um divisor das águas da baía sul em relação ao centro de Florianópolis, “O Aterro não só afastou o centro histórico do mar, mas fundamentalmente, anulou a maritimidade desta parte da ilha” (SANTOS, 1997, p.82). Os clubes sobreviveram durante a batalha que travaram com o aterro, mesmo perdendo a raia oficial da baía sul, o que alterou a realidade dos clubes de remo, que diariamente precisavam transpor as areias do aterro para colocar as embarcações na água.

Ainda assim, diz-se que “Os Clubes de regatas mantiveram a sociabilidade marítima. A cidade é que perdeu os clubes” (SANTOS, 1997, p.58). Ou seja, por essa afirmação, quem mais teria sido impactado no final teria sido a própria cidade. Mas qual teria sido o rumo tomado pela ilha que colocaria em xeque sua maritimidade e a existência de um esporte que já era uma tradição local? Na cidade, o fluxo intenso de veículos e a grande quantidade de edificações já eram objeto de discussão nas páginas do jornal O Estado. Neste impresso eram publicadas as sensações dos florianopolitanos sobre as modificações urbanas na ilha e quando se falava em preservar as riquezas da cidade remetia-se, por vezes, ao antigo nome, Desterro

ou Nossa Senhora do Desterro⁹. A ilha era referida como cidade que se tornaria metrópole em breve. Como exemplo disso, há o texto abaixo encontrado no jornal O Estado, escrito por Raul Caldas Fº, sob o título era: Demolida Desterro (ou digressões sobre a cidade atual).

A cidade cresce e a cidade que era nossa cidade desaparece. Clarões abrem-se nos espaços vazios, deixados pelas casas demolidas, abrindo novas perspectivas e visões ainda desconhecidas a nossa visão [...] É o século XX, chegando a nossa cidade [...] A minha casa de infância já virou um edifício de 18 andares [...] Apenas um pouco mais (de planejamento?) bom senso, bom gosto e controle, é o que se pede [...] E os pilares da nova ponte passarão para a nostalgia. (DEMOLIDA DESTERRO, 15/08/1973, p. 10)

Verifica-se o desconforto desse novo mundo que chegava e que se desenvolvia em Florianópolis na escrita deste texto publicado no jornal local na década de 1970. O autor mostra-se assustado no encontro com o(s) desconhecido(s), ainda que acreditasse que aquilo em breve passaria e que tudo seria naturalizado, vez que outros lugares outras pessoas já teriam passado por situação similar. Assim, como se fosse um estrangeiro, o morador de Florianópolis relata um pouco das sensações que passava na cidade onde crescera; o contexto lhe era novo. Percebe-se, ainda, que em plena década de 1970, o narrador anunciava que a chegada do século XX em Florianópolis dada chegada de novos elementos urbanos, como, grandes prédios, rodovias e um ritmo mais acelerado. O que passava a ser cada vez mais comum em Florianópolis como já haviam sido em cidades maiores como São Paulo e Rio de Janeiro.

Andar, hoje, pelo centro de Florianópolis é, dentre outras coisas, movimentar-se em uma região onde há uma alternância de construções antigas (como, catedral de Florianópolis e Museu Cruz e Souza, e prédios comerciais, como é o caso do Mercado Público) e modernas (exemplo, edifícios residenciais e comerciais de 10 ou mais andares). Além disso, vê-se que tal cenário também envolve barulho dos veículos, ruas asfaltadas, estacionamentos lotados, ruas cheias de carros estacionados, tráfego intenso, buzinas, concentração de pessoas apressadas pelas calçadas e pelos prédios. Expresso de outra maneira, nas palavras do remador Valmir Braz da Silva (2018, p.3): “a cidade era pequena, você caminhava na Felipe

⁹A ilha teve vários nomes ao longo de sua história, são eles: Ilha de Santa Catarina, Nossa Senhora do Desterro, Desterro e Florianópolis (que resiste desde 1894, em homenagem até hoje questionada ao Marechal Floriano Peixoto, vez que ele ordenou o fuzilamento de cerca de 185 pessoas na Fortaleza Santa Cruz, localizada na Ilha de Anhatomirim, pequena ilha vizinha à Florianópolis).

Schmidt¹⁰, cumprimentava um monte de gente. Hoje não dá para fazer, porque a cidade cresceu muito”. A década de 1970 já anunciava algo nesse sentido. Algo que, pela descrição, dava a sensação que ocorrera de modo repentino:

Muitos têm a impressão que um poderoso fermento foi derramado sobre Florianópolis. Em poucos anos, a cidade perdeu aquele ar de infância que a caracterizava, passando a ter foros de cidade grande. Em quem já imaginava o fermento, já determina os outros ingredientes: edifícios, asfaltos, trânsito confuso, poluição, pedestres empurrando-se nas calçadas, exagerados decibéis, enfim, aqueles acessórios necessários à formação de uma comunidade considerada desenvolvida. (A CIDADE SE AUTOMATIZA AOS POCOS, CRIANDO NOVOS HÁBITOS, 19/08/1973. p.8)

Com este desenvolvimento intenso, Florianópolis perdia o “ar de infância”. Um novo cenário se constituía na cidade e as máquinas começavam a substituir o homem até nas tarefas triviais. Isto é, telefones públicos, máquinas de café, dentre outros equipamentos, eram cada vez mais presentes na formação de novos hábitos. Assim, com novo ritmo e novo revestimento arquitetônico a cidade ia se aproximando do desenvolvimento que era comentado e debatido pela imprensa. Um elemento para isso era o crescimento: Depois de “muitos anos de modorra e estagnação, Florianópolis desperta [...] Em suas paisagens ganha contornos híbridos, amalgamando a cada passo o velho e o novo numa simbiose sui generis”. (A CIDADE QUE DESCOBRIU A SI MESMA, 8/03/1970). As antigas construções, portanto, alternavam o espaço do Centro junto às novas construções e os termos modorra e estagnação era um modo enfático de representar atraso da cidade em decorrência da comparação que se fazia nos jornais com grandes centros urbanos, como, por exemplo, Rio de Janeiro e São Paulo. Assim, “A cidade que até então vinha crescendo horizontalmente, começou a conquistar o espaço vertical com a construção de diversos prédios no centro da capital”(A CIDADE VELHA DEVE DESAPARECER OU NÃO? 1/08/1973. p.9)

¹⁰ Felipe Schmidt era (e ainda é) uma das principais ruas do centro de Florianópolis. Trata-se de uma rua de intenso movimento de pedestres, de muitos comércios e que possibilita acessibilidade a vários pontos importantes da cidade, ou seja, por ela podia-se acessar a Praça XV de Novembro, o Mercado Público de Florianópolis.

Figura 1 - Vista do centro de Florianópolis em 1975



Fonte: Jornal O Estado. Recorte de uma Fotografia do centro de Florianópolis já com a ponte Colombo Salles e o aterro sendo finalizado. 17/06/1975, capa. Foto de Lourival Bento.

A Figura 1 representa um retrato que foi registrado do alto do Maciço do Morro da Cruz, com foco para o centro de Florianópolis, captura o momento em que a Ponte Colombo Salles já se encontrava em uso. À esquerda, verifica-se uma representação do “processo de aterramento das baías, um híbrido de natureza e cultura, através do qual a cidade vai avançando sobre o mar” (SANTOS, 1997, p.25). Como natureza, compreende-se a baía sul e a cultura seriam as edificações. Na Imagem, poucas vias que davam acesso à ponte Colombo Salles, ainda, não haviam sinal dos galpões dos clubes de remo entre as duas pontes. Na parte superior, uma pequena faixa do continente e as ligações à época entre continente e ilha, Colombo Salles e Hercílio Luz. No centro da cidade, percebe-se uma concentração de prédios que aos poucos ganhavam espaço. A cidade avançava em direção ao mar, a quantidade de concreto aumentava e Desterro era aterrada.

2.2 VERTICALIZAÇÃO DA CIDADE E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA

Essa Florianópolis, que tomava parte do mar para si, era objeto de discussão nas páginas dos jornais, cuja preocupação com o desenvolvimento de novos traços não podiam conflitar com monumentos da “velha cidade” (casas coloniais de arquitetura portuguesa que há tempo faziam parte da capital catarinense). Um surto de modernidade imprimia a velocidade com que as construções também estimulavam reações e expressões como “acelerado desenvolvimento”, “ânsia indiscriminada e desmedida de se atingir as alturas” para

evidenciar a preocupação com a conservação do patrimônio histórico e arquitetônico da bela ilha de Santa Catarina.

Conforme mais e mais prédios eram edificados no Centro de Florianópolis, as notícias também expunham representações e considerações sobre a realidade da cidade. "Cidade, quase selva" era o título que resumia um pouco o que se queria falar sobre o crescimento vertical no Centro. Nas páginas dos jornais, era possível verificar prédios que ganhavam destaque sobre as outras edificações menores.

Com sua área metropolitana beirando os 200 mil habitantes, mil novos veículos circulando a cada ano por suas ruas de tráfego já conturbado, população crescendo a um percentual quase explosivo (3% ao ano) a cidade caminha a passos largos para metamorfose na grande polis. Os saudosistas não gostam. Isso vai significar vida agitada, poluição do ar, stress e outras doenças próprias das metrópoles. Mas que fazer? É o progresso. Ou a selva? (CIDADE, QUASE SELVA, 23/08/1970)

Dessa forma, "Os edifícios, o aterro, a nova ponte. Tais elementos descaracterizam a cidade, apagam sua identidade ao modificar locais de sociabilidade e memória. Cada uma destas novas realidades atingia um pedaço de alma urbana" (FONSECA, 2008, p.83). Florianópolis passava a ser vista como bom lugar para investir, mas a briga um pedaço de terra era grande, a especulação imobiliária começava a tomar conta da cidade, que, aos poucos, tinha sua área dividida em milhares de metros quadrados empilhados de muito valor monetário.

Imobiliárias empreendiam, especialmente, no centro da cidade, em regiões próximas a ele como na parte insular da Baía Norte ou no bairro de Coqueiros e exibiam propagandas de seus imóveis. Dentre as imobiliárias que havia na região, destaca-se, por exemplo, CEISA – Construções e Empreendimentos Imobiliários S.S., Emedaux & Cia. Ltda., A.Gonzaga S.S – Engenharia e Incorporações Imobiliárias. O cenário se modificava e o "pedacinho de terra" (bem como parte da área continental) virava uma ilha de negócios.

Figura 2 – Prédios na Avenida Beira Mar Norte em 1973



Fonte: Jornal O Estado. Imagem que faz parte da matéria - Construção civil mostrar na cidade vigor capaz de logo transformá-la. 7/06/1973, p.8.

A figura 2 representa um pouco da linha como atuava a construção civil, de modo que traços, modernos, verticais e aberturas voltadas para o mar passavam a contrastar com as construções tradicionais, mais antigas e mais baixas. Era um período em que o “desenvolvimento da construção civil em Florianópolis registra[va] na divisão de Arquitetura e Urbanismo da Prefeitura Municipal a média diária de 83,42 m² construídos em cada três horas” (CIDADE. CONSTRUÇÃO CIVIL MOSTRA NA CIDADE VIGOR CAPAZ DE LOGO TRANSFORMÁ-LA, p.8. 7/06/1973). Cada área, zona, obedecia a um padrão de desenvolvimento, algumas o padrão de construção podiam ser mais alto e em outros não. Com ritmo e com característica de uma nitidamente terciária, Florianópolis começa agora a se destacar na indústria da construção civil.

Na década de 1970, o edifício Carlos Taulois, localizado no alto da rua Tenente era mais um empreendimento de uma das principais imobiliárias de Florianópolis, a “IMOBILIÁRIA A. GONZAGA: ajudando a construir a nova capital”. Na propaganda, havia frases como “Chega de pagar aluguel”, “Hall social com lambril de madeira nobre” e “com vista para as duas baías [norte e sul]” (PROPAGANDA IMOBILIÁRIA A. GONZAGA, p.6.22/03/1970). Mas, hoje, com tantos outros prédios no centro já se encontra dificuldade para avistá-las mesmo do alto do edifício Carlos Taulois.

Figura 3 – Publicação, no Jornal O Estado, de um empreendimento imobiliário no centro de Florianópolis em 1974



Fonte: Jornal O Estado. Propaganda do Edifício Eden II. 06/01/1974, p.21.

O setor imobiliário ocupava espaço significativo na imprensa e isso pode ser percebido na figura 3, por exemplo, que a propaganda imobiliária podia chegar a ocupar até duas páginas inteiras. Além de fazer a propaganda do prédio, verifica-se que anunciava modernização do padrão dos edifícios, isto é, aquele que já era produto da modernidade continuava a se modernizar: como mostra a figura em detalhes, de maneira a relatar que o prédio de 14 pavimentos, sendo um apartamento por andar, fica na Rua Felipe Schmidt, que possui piscina, elevador, sistema de segurança contra incêndios, dentre outras qualidades. A propaganda também realça o ano de 1974 e a Ponte Colombo Salles que “simboliza o despertar da Capital catarinense para sua expansão urbanística e arquitetônica” (EDEN II, p.21.06/01/1974). Isso mostrava um pouco de como os interesses entre as obras municipais eram compartilhados também pelas empresas, que a cada dia aumentava suas produções pela cidade.

Figura 4 – Vista de parte da baía norte, das construções na Avenida Beira Mar Norte e de um dos pilares da ponte Hercílio Luz ao fundo



Fonte: Jornal O Estado. Valorização imobiliária eleva metro² a Cr\$1 mil. 20/06/1973, p.8.

Na Figura 4, aparece na imagem aparece apenas um prédio de grande porte, a orla da baía norte com duas rodovias e ao fundo uma pequena parte da ponte Hercílio Luz. A publicação utiliza não somente de um título expressivo (tão grande quanto a própria paisagem retratada) como também dois pequenos. Na parte superior “A avenida Rubens de Arruda Ramos, debruçada na paisagem da baía norte, está destinada a se transformar no templo da classe alta e no “Eldorado” das empresas imobiliárias”. Na parte inferior, “A Beira-mar, com seus edifícios sofisticados e seus preços quase proibitivos, além de se tornar numa “Vieira Souto” local parece ser também um agente encarecedor de aluguéis”. Os textos são levemente elucidativos, provocativos e/ou proféticos, vez que a região localizada próxima ao centro conservou as características vinculadas à especulação imobiliária; atualmente, o cenário da Beira Mar Norte é composto por uma avenida de tráfego intenso, muitos semáforos e uma linha de edifícios, cujos preços são elevadíssimos uma vez que há apartamentos que chegam a custar milhões de reais. Salienta-se, ainda, que a área que dialoga com a baía norte havia também sido aterrada já.

Dizia-se que o aluguel era um dos mais caros do Brasil e que isto teria relação com a “Universidade e os estudantes que, migrando do interior para a capital desequilibram as relações de oferta e demanda e acarretam uma artificial elevação nos preços das casas e apartamentos” (VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA ELEVA METRO 2 A CR\$1 MIL. p.8. 20/06/1973). Outros elementos que também foram citados no mesmo texto que estes últimos já comentados, como, por exemplo, a segurança mais a proximidade do centro e das praias.

Logo, prédios e hotéis eram investimentos que ocupavam não só a região mais central de Florianópolis. Na Lagoa da Conceição aparecia outro tipo de investimento, onde o padrão

da construção e a condição socioeconômica eram elevados. As imobiliárias demonstravam, por exemplo, um pouco dessa técnica do homem, relacionada à construção civil, nas margens da Lagoa da Conceição com a construção o LIC (Lagoa Iate Clube) em 1969 – local reservado a um grupo de capital social, cultural e econômico específicos. Dessa forma, a “nova Capital *que simbolizava* expansão urbanística e arquitetônica”¹¹ era, de certa forma, um espaço onde aumentavam as disputas territoriais, vez que o metro quadrado estava com preço elevado.

Estes novos contornos, que finalmente distanciavam Florianópolis de Desterro, acabavam por dar a cidade uma aparência arquitetônica híbrida, uma amalgama entre o velho (o que era local) e o novo (o que era incorporado à cidade). Ademais, com a construção de mais e mais edifícios, a especulação imobiliária e a verticalização da cidade já eram partes do novo cenário urbano, cujos debates na imprensa questionavam a (des)organização da cidade.

2.3 NOVAS LIGAÇÕES VIÁRIAS

O plano dos governos municipal e estadual (com apoio do federal) era construir, principalmente, rodovias. Isto podia ser percebido nas várias obras que se encontravam em execução em Santa Catarina, na primeira metade da década de 1970. Destaca-se, por exemplo, a construção do aterro da baía sul, da ponte Colombo Salles e o asfaltamento das BR 101, que passa pelo litoral, e as obras da BR 282, que faria a ligação com a região do interior do Santa Catarina. No jornal eram exibidas, por exemplo, as “Máquinas Rodoviárias para o Progresso de Santa Catarina” (MÁQUINAS RODOVIÁRIAS PARA O PROGRESSO DE SANTA CATARINA. 06/03/1970). Isto é, o progresso estava representado na construção que as máquinas poderiam proporcionar. Um dos objetivos com as obras que estavam sendo desenvolvidas era a ligação entre o litoral, cujo ponto central era Florianópolis, e o interior do estado de Santa Catarina.

¹¹Eden II (p.21.06/01/1974)

Figura 5 – Representação do projeto da BR 282 em 1973



Fonte: Jornal O Estado. O oeste chegando ao litoral. 8/10/1973.

Na figura 5, é possível ver a projeção do acesso ao interior do estado pela BR-282, que ainda era estrada de chão e cuja publicação indicava que a ideia de melhoria na construção já tinha mais de cem anos. Sobre essa estrada que aproximava o interior do litoral, a BR-282, percebe-se que no período da década de 1970 estava atrelada a planos viários que envolviam Florianópolis. Isto é, ela estaria relacionada às obras que ligariam o centro da capital a outras partes da Ilha, ao continente e, portanto, também com o oeste.

O jornal O Estado realizou uma entrevista com Ary Oliveira, prefeito de Florianópolis à época. A matéria, que foi publicada na véspera do 247º aniversário da capital catarinense, questionava o prefeito sobre quais seriam para ele os problemas da cidade e quais eram os planos que ele pretendia para a cidade. Ele dizia que o aterro e a ponte Colombo Salles eram obras prioritárias e que a administração se encarregaria delas, uma vez que o preço delas equivalia a praticamente o orçamento de um ano da prefeitura à época. Dessa forma, verificava-se que havia uma hierarquia quanto à ordem de prioridade das obras que se colocavam como necessidade da cidade. O aterro e a ponte eram, visivelmente, as principais obras a serem realizadas naquele momento e tinham apoio do governo Estadual e, também, do Federal, representados pelas figuras de Colombo Machado Salles e Emílio Garrastazu Médici

respectivamente. Na fala do prefeito Ary Oliveira, estava a incapacidade financeira¹² de Florianópolis em sustentar o desenvolvimento sozinha. Logo, ações como estas envolviam as esferas federal, estadual e municipal, que eram direta e obrigatoriamente relacionadas, vez que as escolhas dos governantes se davam por indicações¹³ políticas – lideradas pelo então presidente da república Emílio Garrastazu Médici¹⁴.

Além disso, as mudanças urbanas na capital do estado de Santa Catarina estão ligadas a diversos fatores que se correlacionam, como, por exemplo, habitação, transporte, turismo, desenvolvimento econômico da cidade e do estado de Santa Catarina, dentre outros elementos. As notícias dos jornais apontavam para a construção civil em ritmo acelerado bem como anunciavam o trânsito que não parava de aumentar, a urgência de uma segunda ponte, uma Florianópolis em ritmo de progresso, a ponte que integrava catarinenses, o crescimento da capital, dentre outras questões ligadas ao desenvolvimento urbano.

Estas informações indicam que as remodelações estavam em curso com base naquilo que se colocava como necessidade na cidade na década de 1970. A cidade buscava uma nova organização que se dava com o plano diretor que estava em discussão na década de 1970¹⁵, diferente daquela padronização postulada pelo anterior, desenvolvido na década de 1950, que estava em voga e que, grosso modo, visava alargar as ruas. (CRAVO; ROSSETTO; STORCH, 2016). A intenção do plano diretor era regular o desenvolvimento da Florianópolis no plano urbano, de modo a evitar a desorganização da cidade. O aterro e a nova ponte eram fundamentais na concepção geral do Plano Diretor que tramitava e a partir destas obras viriam seus desdobramentos, isto é, rodovias que se estenderiam para as praias e outras regiões da ilha, além das áreas verdes de áreas de lazer que eram previstas no aterro.

O jornal destacava para aonde o desenvolvimento estava seguindo em Florianópolis, havia dois empreendimentos de significação invulgar: o novo sistema de ligação da Ilha ao

¹² “O orçamento da Prefeitura para o ano de 1974 prevê uma despesa de um pouco mais de 18 milhões de cruzeiros, evidentemente insuficiente para atender as mínimas necessidades da cidade [...] desse total, 39,69% serão destinados ao pagamento do funcionalismo municipal [...]” (FLORIANÓPOLIS: MUITOS PROBLEMAS, POUCO DINHEIRO. p.9. 01/12/1973).

¹³ Exemplo disso era a indicação de Colombo Salles que “No ano de 1970, enquanto ministrava uma aula inaugural da Universidade Mackenzie, em São Paulo/SP, recebeu a notícia de sua indicação, por parte do Presidente do Brasil, Emílio Garrastazu Médici, para assumir o cargo de Governador de Santa Catarina. Referendado pela Assembleia Legislativa catarinense, substituiu Ivo Silveira e tomou posse em 15 de março de 1971, integrava os quadros da Aliança Renovadora Nacional (ARENA)” (MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA, 2019).

¹⁴ Como indica a seguinte reportagem: “O Presidente Médici assinou ontem o decreto autorizando o governo do estado a realizar aterros na orla marítima com vistas a execução de projeto urbanístico, que inclui a construção da nova ponte e de edifícios públicos [...]” (ESTADO JÁ PODE UTILIZAR ATERRO. Capa. 31/10/1973)

¹⁵ FLORIANÓPOLIS (1977). **Lei Municipal 1949/1977**.

Continente e a estrada asfaltada que penetra o Norte da Ilha, para os lados de Canasvieiras e dos distritos ditos progressistas. Para isso, contava-se, ainda, com a continuação das obras da Avenida Rubens de Arruda Ramos, conhecida como Avenida Beira Mar Norte que visava recuperar esse atraso e então ter acesso, por exemplo, ao bairro do Itacorubi, à Universidade Federal de Santa Catarina e ao bairro Saco dos Limões.

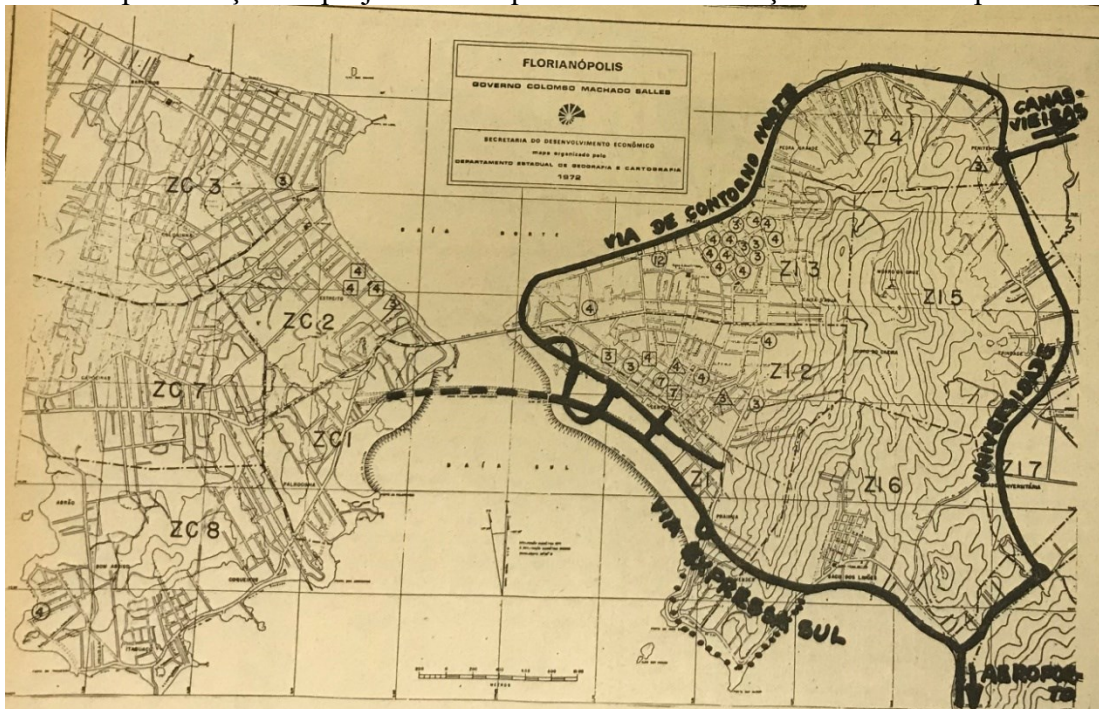
Assim, alinhados os interesses de moradores de Florianópolis, de empresários, de turistas e dos próprios políticos que estavam desenvolvendo as obras um sistema viário que integrava as rodovias de algumas regiões da ilha às rodovias que seriam construídas¹⁶ sobre o aterro. E continuava:

De acordo com o convênio firmado entre o Departamento Nacional de Estrada de Rodagem e do Governo do Estado, representado pelo Secretário de Transporte e Obras, engenheiro Paulo Muller Aguiar, com a interveniência da Prefeitura Municipal, ficou determinada que a via de contorno Norte, constituída de prolongamento da avenida Beira-Mar Norte até o entroncamento das estradas de Canasvieiras e Lagoa, e mais uma derivação até a Universidade Federal será custeada pelo Programa de Vias Expressas – Progress [...] a Beira-Mar Norte, recém pavimentada, se constituirá num anel em torno do centro urbano da Capital. Para tanto, as obras se iniciarão no aterro e logo após pelo prolongamento da Beira-Mar Norte, ligando-a ao entroncamento das estradas da Lagoa e Canasvieiras e ao campus universitário, daí prolongando-se até a estrada do aeroporto, possibilitando fechar o anel com as vias sobre o aterro hidráulico da baía sul, através de um túnel cuja viabilidade ainda se encontra em estudo. (AVENIDA CONTINUA EM 90 DIAS, INTEGRADAS AO SISTEMA DO ATERRO. p.12. 21/03/1974)

Pela imagem abaixo essa estruturação pode ser melhor entendida. O programa de vias expressas previa a construção de dois anéis rodoviários na ilha, um próximo a nova ponte e outro contornando o Morro da Cruz. Ambos se ramificavam para dar acesso às várias localidades das regiões norte e sul da ilha. No continente, a integração se ligava aos bairros Estreito e Coqueiros e ao o acesso à BR-101.

¹⁶ Se na parte insular o aterro foi um impacto na paisagem e na relação do florianopolitano com o mar, no lado continental as rodovias de ligação a ponte também modificaram algumas questões locais, como, por exemplo, a desapropriação de casas.

Figura 6 – Representação do projeto viário que estava em execução em Florianópolis em 1974



Fonte: Jornal O Estado. Sistema viário que fazia a ligação da Ilha com o Continente e do centro com outras regiões insulares. 3/07/1974, p.12.

Dessa forma, várias eram as obras que se encontravam em realização ou estavam prestes a saírem do papel tanto no que diz respeito ao ramo imobiliário quanto ao planejamento municipal. A construção do aterro da baía sul, da ponte Colombo Salles e da beira-mar norte eram, portanto, parte de uma redefinição da capital, vez que dela novas estradas ou melhoria das existentes eram realizadas. No centro, o aterro e as rodovias ocuparam um espaço que antes fora a orla do espaço mais movimentado da cidade, do centro, dando progressivamente ao local um aspecto metropolitano¹⁷.

¹⁷ Expressão comumente utilizada nas publicações encontradas no jornal O Estado para falar do modo como desenvolvimento da cidade estava ocorrendo.

3 ATERRO DA BAÍA SUL E PONTE COLOMBO SALLES: CENAS DO DESENVOLVIMENTO DE UM CENÁRIO ESPORTIVO (E URBANO) DE FLORIANÓPOLIS

O planejamento da cidade era tema de debate diário na imprensa local, ora com maior ênfase, ora com menor amplitude. Enquanto as obras avançavam e expectativas eram lançadas, os clubes de remo ficavam à espera de respostas para a solução do problema que se colocava diante dos clubes, o aterro. Dado início da construção do aterro, alguns lugares como, trapiches, Ilha do Carvão e Miramar, que compunham o cenário portuário do centro de Florianópolis, passaram a ter seus dias contados na paisagem da região central da Ilha de Santa Catarina. A orla do centro de Florianópolis passou, então, por mudanças, estendendo-se em uma faixa de cerca de 500 metros em direção ao mar, a fim de construir possibilidades de circulação de veículos. Antes disso, o mar da baía sul batia no mercado público e constituía parte do visual do centro da capital catarinense bem como era parte da vida diária dos remadores dos Clubes Riachuelo, Aldo Luz e Martinelli. Dessa forma, cidades como Florianópolis, isto é, “cidades à beira do mar, de um rio ou de um lago jogam com o elemento natural a integrar-se com a cultura” (PESAVENTO, 2008b, p.4).

O remo encontrava-se, de fato, no centro da cidade, isto é, os clubes de frente para o mar, as regatas acontecendo diante dos olhos de quem se encontrava na orla e nos trapiches, basicamente, o dia a dia dos remadores em seus treinos em frente aos clubes – Clube Náutico Francisco Martinelli e Clube de Regatas Aldo Luz ficavam, por exemplo, a poucos metros da praça XV, já o Clube Náutico Riachuelo localizava-se na região mais voltada para a ponte Hercílio Luz. Era, portanto, pelas ruas que as pessoas se encontravam, ruas que ainda eram próximas ao mar.

Figura 7 – Vista de parte da baía sul e da orla do centro de Florianópolis em 1972



Fonte: Jornal O Estado. Solução para os trapiches¹⁸. 26/07/1972. Capa.

Na imagem, vê-se parte da baía sul ainda sem o aterro, a Ilha do Carvão e os trapiches. Em dias de regata os trapiches funcionavam como uma extensão das ruas para servir de arquibancadas aos espectadores do remo de Florianópolis, vez que neles as pessoas se juntavam para observar e torcer por um dos clubes de remo e/ou por determinada(s) pessoa(s) que estaria(m) remando durante um dia de treinamento ou regata. O remo compunha, portanto, aquela área que passava por modificações.

A arquitetura da cidade era modificada, vez que novos contornos passavam não somente a surgir como substituir antigos. Assim, os trapiches teriam o mesmo destino das outras edificações que estavam deixando de existir do cenário central da cidade, em tom enfático alguns diziam que “As demolições tomaram conta da cidade, com voracidade de uma Hydra insaciável. E os velhos casarões do colonial português, herança dos antepassados cede aos golpes das picaretas, de uma forma irremediável” (A HISTÓRIA DA CIDADE E DE SEUS VULTOS HISTÓRICOS ESTÁ SENDO DEMOLIDA. p.24. 9/12/1973). Vê-se que a narrativa é carregada de emoção, isso é evidente – especialmente pelas expressões “voracidade” e “Hydra insaciável”, mas a emoção e o romantismo estão relacionados ao modo anterior de se relacionar com (e pela) a cidade. Assim como o remo é parte da cidade, algumas estruturas que a compõem estão relacionadas à prática do remo e, dessa forma, a memória delas estão historicamente associadas. Na década de 1970 entendia-se que:

¹⁸ As indústrias de pescada estavam preocupadas com o ameaça de desaparecimento dos trapiches (que em breve se materializaria), pois estava, por exemplo, próximo da “dá época da anchova, calculando-se um descarregamento de 500 toneladas de pescada” (Solução para os trapiches. Capa. 28/07/1972. Jornal O Estado)

O centro da nossa cidade hoje tem somente importância como Centro Político-administrativo e comercial. Era evidente que o uso dado ao centro nas décadas de 50 e 60 acabaria. A população era bem menor, o número de automóveis era insignificante e todos os meios de diversão estavam juntos a figueira: os cinemas, os bares, o correio, a calçada do Palácio onde desfilavam as meninas da sociedade apreciadas pelos rapazes que pouco se locomoviam e a calçada da Praça, onde num ato de segregacionismo social espontâneo desfilavam as meninas das classes menos favorecidas sob os olhares dos rapazes de comércio, os marinheiros e os disputadíssimos fuzileiros. Isso fazia dos dias de sábados e domingo o ponto de encontro de toda uma cidade. Era, portanto, além de comercial, administrativo e político, um enorme Centro Social. No momento em que o número de habitantes motorizados é o suficiente para a descentralização dos pontos de lazer, esses pontos vão se localizar em terrenos longe do centro por ser mais barato e proporcionar ao usuário um estacionamento fácil. (MAIS AMOR PARA UMA CIDADE MELHOR, PAULO ROCHA. p.9. 18/08/1973)

Espaço localizado próximo a baía sul e, portanto, próximo de onde aconteciam as regatas, a Praça XV de Novembro era um ponto de encontro aos finais de semana, onde havia locais de sociabilidade de vários grupos sociais. Isto é, as pessoas tinham no centro um local de relacionamento, de troca de olhares, de diferenças que eram demarcadas pelo gênero, pela profissão, pela classe social e pelos espaços de diversão. Este centro social, porém, expande-se para além do centro, enquanto este se tornava um centro Político-administrativo e comercial. Aos poucos, Centro cidade se foi expandindo para outras regiões “da Ilha. O centro histórico é violentamente agredido pela demolição de seus prédios históricos, que dão lugar a edifícios altos, sede de empresas. O centro da capital passa a ser, via de regra, ocupado no período diurno e abandonado à noite”. (TEIXEIRA, 2002, p.22)

Dos portos de Santa Catarina, o porto de Florianópolis, na década de 1970, estava um tanto fora dos planos de investimento do governo, pois “Quando o governo federal, através do Ministério dos Transportes, prometeu incluir os portos catarinenses no seu programa de melhoramentos, São Francisco, Itajaí, Imbituba e Laguna se encontravam entre os portos diretamente beneficiados”¹⁹. Assim, o foco de desenvolvimento do Centro de Florianópolis não envolvia o mar, não envolvia os trapiches, não envolvia o remo, não envolvia a pesca e, portanto, não envolvia a maritimidade que com intensidade ia se diluindo no tempo e espaço da ilha de Santa Catarina da década de 1970.

¹⁹ (FLORIANÓPOLIS À MARGEM DO SISTEMA PORTUÁRIO ATÉ COMO UMA ALTERNATIVA. p.8. 12/05/1973)

O desenvolvimento que praticamente transformou a cidade nos últimos anos, aliada a pouca produção destinada a exportação e a implantação de estradas, restringiu aos navios e barcos pesqueiros a total utilização dos trapiches. O próprio sistema viário da cidade, tornou-os inservíveis por qualquer embarcação para ceder lugar aos automóveis.. (A PLÁSTICA AGONIA DOS TRAÍCHES DA ILHA. p.16. 30/06/1974)

Os automóveis passavam a ter preferência em relação às embarcações de tradição à época, como, por exemplo, “Os navios Anna, Carlos Hoepcke e Max, [que] seguidamente colaboravam com o movimento, trazendo mercadorias das metrópoles para a firma Carlos Hoepecke S/A, proprietária de grande rede de lojas em todo o estado” (FLORIANÓPOLIS À MARGEM DO SISTEMA PORTUÁRIO ATÉ COMO UMA ALTERNATIVA. p.8. 12/05/1973). Assim, com construção do aterro, esses diálogos entre as pessoas e o mar estavam deixando de existir e “A cidade se *modernizava*. E isso significa o fim dos trapiches, locais românticos, ponto de encontro de muitos casais, *local de onde se podia assistir às regatas* e atração turística em seus áureos tempos” (CIDADE GANHA HOJE SEU TEATRO DE ARENA, MONTADO NO VELHO MIRAMAR. p.8. 7/09/1972). O remador Ivan Willain relembra um breve romance que viveu antes de aquela areia toda do Tipitinga²⁰ se mover para o centro: “Eu tinha uma namorada que morava aqui perto, ela era aqui do bairro, um pouquinho mais distante aqui, ela era entusiasta, no trapiche quando passava ali a gente se olhava e vibrava e tal” (WILLAIN, 2018, p.14). Locais de muitas histórias, os trapiches logo seriam substituídos, inclusive, os municipais: o “Miramar, na Baía Sul e o outro localizado na Praia de Fora, na Baía Norte, defronte à Praça Lauro Muller. Este último já foi um tanto esquecido após a construção da av. Rubens de Arruda Ramos foi demolido”. (CIDADE GANHA HOJE SEU TEATRO DE ARENA, MONTADO NO VELHO MIRAMAR. p.8. 7/09/1972).

²⁰ Foi do banco de areia Tipitinga, situado em frente ao bairro Saco dos limões, que foram retira toneladas de areia para a construção do aterro da baía sul na década de 1970.

Figura 8 – Representação do centro da capital catarinense



Fonte: Jornal O Estado. Tempos idos da velha Desterro. 1/06/1975.

Na Figura 8, visualiza-se parte do centro da Ilha de Santa Catarina no final do século XIX. No retrato: parte o maciço do Morro da Cruz ao fundo ainda majoritariamente constituído de área verde e junto dele o Hospital de Caridade na baixada; na baía sul, as águas tranquilas e os trapiches que simbolizavam a ligação entre o Homem e o mar. Vê-se que as fachadas eram de tradição açoriana, cujas aberturas eram largas e contornadas faixas de cor diferente do estante da parede, características ainda presentes em algumas edificações preservadas, por exemplo, em parte dos bairros Santo Antonio de Lisboa e no Ribeirão da Ilha, localizados, respectivamente, no norte e no sul da ilha.

A bucólica Desterro era representada nas páginas dos jornais como uma cidade bonita, tranquila, sem o estresse, barulho ou pressa presentes nas grandes cidades. As publicações tinham aspectos de uma despedida contínua, ainda que houvesse passado mais de sete décadas que o nome Desterro havia dado lugar ao nome Florianópolis, que gradativamente, deixava de ser desterro, isto é, provinciana, voltando-se ao desenvolvimento de características (prédios, aglomeração de pessoas, trânsito intenso) que a assemelhavam a uma metrópole²¹.

Assim, o tempo passou e no lugar do mar e dos trapiches veio o aterro, mas na memória, ainda, permanece a lembrança de Ivan Willain (2018, p.1) sobre os dias das regatas: “hoje é aterro, mas antes não tinha o aterro, tinha o trapiche, o porto, aquele lá na Rita Maria, isso daí ficava cheio de gente aos domingos”, por exemplo:

Esta manhã, na baía sul estará de novo movimentada de barcos e nos trapiches e cáis os aficionados acompanharão o vai-vem dos mesmos. Alguns já estão classificados para o Brasileiro de Remo e vai se empenhar a

²¹ Por exemplo, Rio de Janeiro e São Paulo, citadas como locais onde se dizia que o desenvolvimento já teria chegado.

fundo nos preparativos que os colocarão em forma para bem representar Santa Catarina no mais importante certame do dia 11 de abril na Lagoa Rodrigo de Freitas. (REMO, 14/03/1971)

Se a baía sul era o local da raia oficial das regatas de Florianópolis, os trapiches eram os principais locais de apreciação das disputas entre os remadores. Durante as regatas, a euforia era grande nos trapiches, “A altura dos 1.500 metros, os riachuelinos, mostraram melhor índice de treinamento, recuperaram a diferença e enquanto a pequena torcida aglomerada no trapiche Hoepcke, com os punhos cerrados gritava incentivando seus atletas, o “oito” da Rita Maria ultrapassava a linha de chegada e vencida o seu adversário” (RIACHUELO VENCEU O ALDO LUZ NO “OITO”. p.8. 28/02/1973). Essas reações, características daquele público durante o período que antecedia o aterro, fazia do remo um esporte que mobilizava e, portanto, movimentava a cidade.

Em 1975, já com a ponte Colombo Salles ativada, ocorreu uma regata com clubes de outros estados (como, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul) e uma cena semelhante ao público que se posicionava nos trapiches se reproduziria nesta competição. Os simpatizantes do remo, o esporte náutico chamado, por vezes, de canoagem, compareceram em bom número na faixa de areia que passou a existir com o aterro.

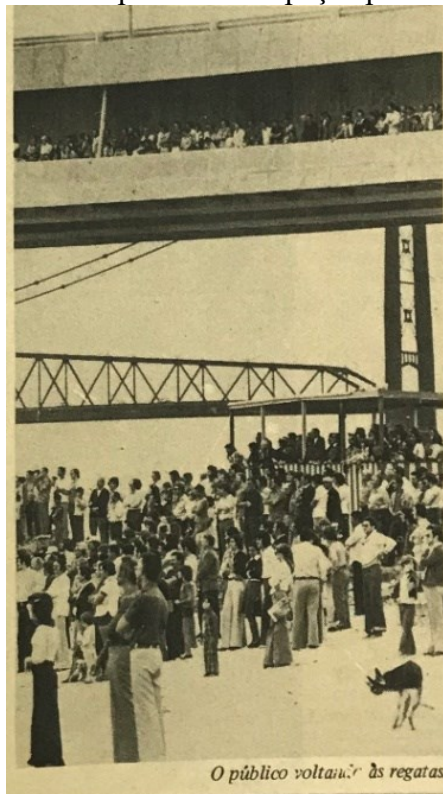
Figura 9 – Dia de regata com o público acompanhando as disputas do aterro da baía sul



A melhor vitória catarinense, Riachuelo no Dois Com.

Fonte: Jornal O Estado. A melhor vitória catarinense, Riachuelo no Dois Com. 26/05/1975, p.13.

Figura 10 – O público ocupou novos espaços para observar as regatas



Fonte: Jornal O Estado. Público voltando às regatas. 26/05/1975, p.13.

A Figura 10 mostra a diversidade que compunha o público atento às provas de remo. Na faixa de areia, vê-se a presença massiva de um público masculino, mas também algumas mulheres e crianças, todos vestidos com calça e camisa. Do alto da ponte Colombo Salles, na parte onde pedestres podiam circular, havia a mesma variedade de pessoas que optaram por apreciar as regatas por um ponto de vista antes desconhecido dos espectadores. Entre estes dois grupos de espectadores, mais no centro da foto, havia, por exemplo, o Governador Antônio Carlos Konder Reis, o prefeito Waldemar da Silva Filho e demais autoridades ocupando um palanque montado só para elas, onde, pela imagem, comportava, aparentemente, cerca de 20 a 30 pessoas.

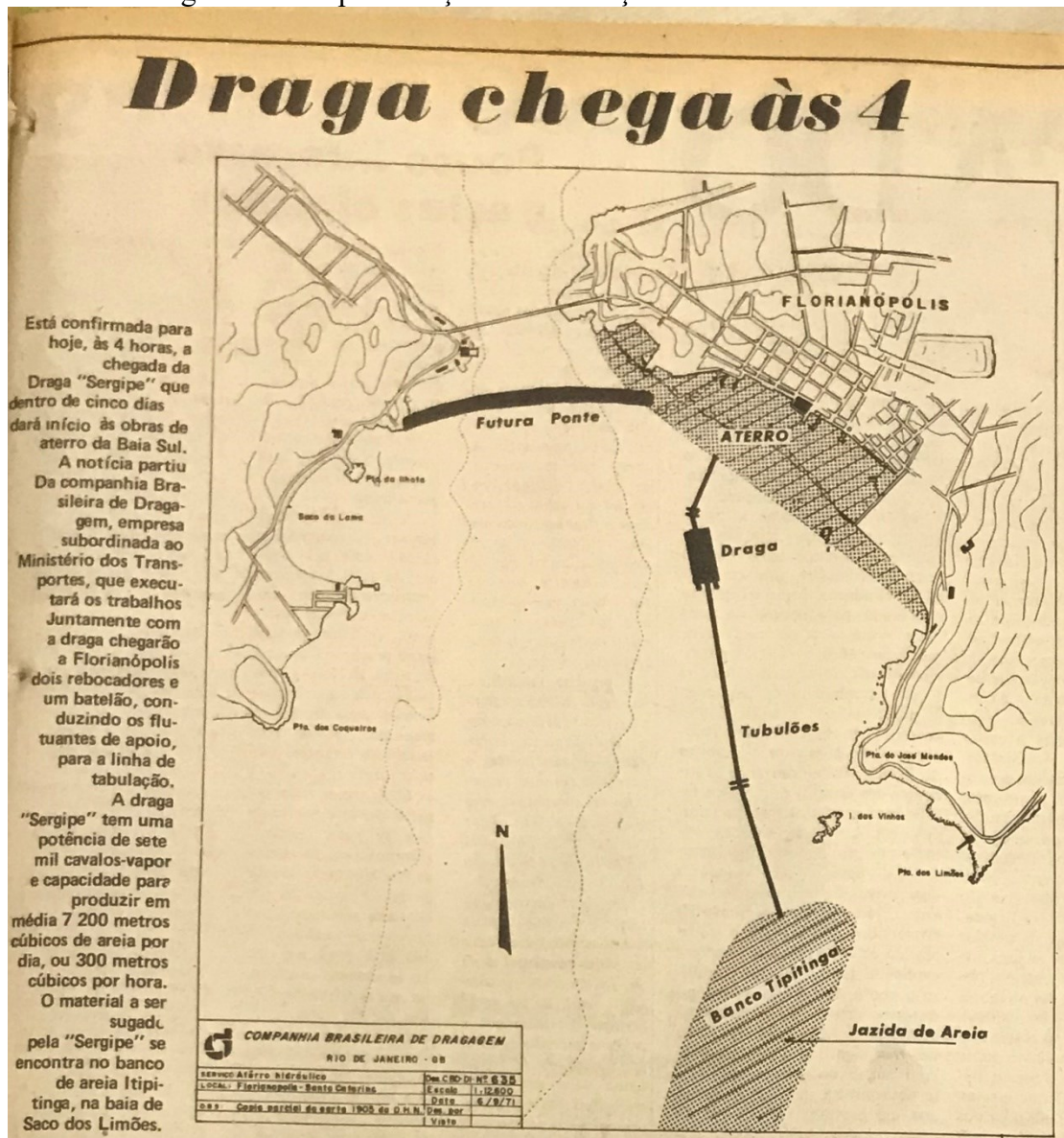
A figura 9 se trata do mesmo cenário da imagem 10, porém vista de outro ângulo. Ela representa a presença de uma prova que acontecia e o público que acompanhava, de modo a evidenciar a proximidade que as pessoas gostavam de manter em relação aos remadores. Isto é, todo aquele público estava posicionado próximo a linha de chegada, tendo, portanto, vista privilegiada para visualizar as guarnições vencedoras. Vê-se nas imagens uma realocação do lugar de observação dos espectadores, diferente do que ocorria anteriormente quando o

público contava com “rampas, trapiches, praia, escadas, que permitiam o acesso às águas” (SANTOS, 1997, p.82).

A grande massa de areia que, então, assombrou a existência dos clubes de remo era a mesma que, assim como o remo, dependia dos dias de calmaria e pouco vento na baía sul para se manter em construção: “O mar manso de ontem na Baía Sul cooperou para o transporte dos tubos que serão adaptados à draga Sergipe e servirão para conduzir o aterro hidráulico do Banco Tipitinga²² até os Veleiros da Ilha e Estaleiro Naval” (TUBULAÇÃO ESTÁ SENDO MONTADA, p. 3. 30/05/1972). Assim, se dava este projeto de grande envergadura se sobrepunha, ao menos, temporariamente, ao esporte náutico que tradicionalmente ocupava e movimentava a orla do centro.

²² Espaço “Localizado na Baía Sul, nas proximidades do Clube Veleiros da Ilha” (PRESIDENTE DA COMISSÃO DA NOVA APONTE ANUNCIA QUE AS OBRAS ESTARÃO CONCLUÍDAS DENTRO DE DOIS ANOS. p.3. 3. 2/12/1971)

Figura 11 – Representação da construção do aterro da baía sul



Fonte: Jornal O Estado. Draga chega às 4. 19/05/1972, p.3.

Na Figura 11, a representação da construção do aterro, que se dava desde a Prainha até as imediações da desembocadura do canal da Evenida Hercílio Luz. Tratava-se de uma obra grande, portanto, e o ritmo era intenso como se pode perceber em uma matéria do jornal o Estado um pouco da descrição deste processo “Os trabalhos continuam em ritmo acelerado, presumindo-se que ainda essa semana seja começado o deslocamento da areia necessária para aterrar 400 mil metros quadrados” (DRAGA JÁ NA BAIA-SUL. p. 3. 30/05/1972). Era uma área considerável e sua utilidade seria objeto de muito debate. O “Governador [Ivo Silveira]

assinou contrato para a construção da nova ponte: 2 anos [...]”²³ e, à época, afirmava “Se [eu, Ivo Silveira] me lancei a esta grande obra é porque conheço o engenheiro Colombo Salles e tenho a convicção de que ele, ao assumir o governo, fará com que os serviços não sejam interrompidos e que se conclua o mais rapidamente²⁴ possível” (IVO: CONTRATO DA PONTE É O MAIS IMPORTANTE DO GOVERNO. 21/08/1970). Em breve “Médici autorizaria auxílio para construção da ponte”²⁵, cujos custos anunciados no jornal O Estado chegaram a “122 milhões²⁶ e cuja paisagem teria aumentado o contraste entre velha e a nova imagem de Florianópolis, para dar prosseguimento ao desenvolvimento e aos planos que haviam sido pensados para a cidade.

Era anunciado: “O projeto da ponte tem por base a possibilidade de servir de hipótese fundamental para o desenvolvimento do Plano Diretor Viário de Florianópolis, com a implantação de aterros que modificarão a fisionomia da Cidade”. (O Estado, 25 jul, 1972, capa). Além de integrar rodovias, ligando uma região a outra, a ponte havia sido projetada para que houvesse “tubulações destinadas à energia, telégrafo, telefone e água, com tráfego de pedestres, em nível inferior [...] com estudos que tiveram participação efetiva do Esplan, em esforço conjugado com Governo do Estado e Prefeitura Municipal”. (Contrato assinado: nova ponte fica pronta em 74, p.3. 25/07/1972)

²³ (GOVERNADOR ASSINOU CONTRATO PARA A CONSTRUÇÃO DA NOVA PONTE: 2 ANOS, Capa. 21/08/1970)

²⁴ A ponte Colombo Salles foi entregue em 1975, mas se percebe que os trabalhos seguiam a firme, 24 horas por dia, para que o tempo fosse o mínimo possível durante o processo de construção dela. “São 500 operários, trabalhando com revezamento, 24 horas por dia” (PONTE EM OBRAS AS 24 HORAS DO DIA JÁ TEM INVESTIMENTO DE 8 MILHOES, p.8. 1/06/1973). E “Em determinado momento, quinhentos operários se intercalavam para que a obra não atrasasse. Em breve, esse número passaria para seiscentos e vinte – essa era a realidade da obra da ponte Colombo Salles. Se o número de trabalhadores envolvidos já parecia ser expressivo, um acontecimento faria com que ele se elevasse ainda mais por causa de um imprevisto. Mais 180 operários seriam recrutados, assim “as obras retomaram a sua velocidade normal com a recuperação de quase todos os equipamentos submersos” (COMISSÃO AUMENTA OPERÁRIOS NA PONTE E INICIA LOGO OS ACESSOS.p.8. 3/08/1973).

²⁵ (MÉDICIS AUTORIZA AUXÍLIO PARA CONSTRUÇÃO DA PONTE. 4/10/1970)

²⁶ “Desse total [de Cr\$ 122 milhões], Cr\$ 72 milhões foram levantadas no ano passado através do empréstimo externo de US\$ 12 milhões, e outros Cr\$ 50 milhões será obtidos em operação de crédito, com o Banco do Brasil ou outro organismo financeiro do País ou do exterior” (PONTE CUSTA 122 MILHÕES, Capa. 1/05/1974).

Figura 12 – Uma representação de uma Florianópolis entendida como ideal em 1973



Fonte: Jornal O Estado. Em Busca da cidade ideal. 8/08/1973, p.9.

A Figura 12, retratada em preto e branco, com uma visão panorâmica do alto do Morro da Cruz, destaca mostra a Florianópolis que estava “Em busca da cidade ideal” (EM BUSCA DA CIDADE IDEAL. p.9. 9/08/1973). Já com uma densidade relativa de construções distribuídas na área central da cidade é possível identificar na figura a projeção de prédios enfileirados na região da baía sul que estava sendo aterrada à época. “Florianópolis atravessa hoje uma fase de acelerado progresso [...] com toda sua beleza típica está submergida ao progresso [...] são ônus decorrentes, dirão alguns. Em outras cidades já aconteceu isto, dirão outros” (EM BUSCA DA CIDADE IDEAL. p.9. 9/08/1973)

As modificações da estrutura da cidade tinham implicações, impactos, para aquilo que nela existia. Melhorá-la com a construção do aterro da baía sul e a construção da ponte Colombo Salles, resultava, por vezes, em dificultar outras realidades, como, por exemplo, a prática do remo. Era, por exemplo, nesse corredor de edifícios, anteriormente ocupado pelo mar, que as embarcações de remo deslizavam em dias de regatas “saída era daqui do Rita Maria, próximo a Hercílio Luz e sempre ia para a Prainha. Essa era a nossa *raia oficial*, isso só mudava quando tinha algum evento da natureza, vento [...]” (SILVA, 2018. p.5). Mas não era só isso como se pode verificar na fala o remador Carlos Aberto de Melo Dutra (2018, p.10)

era assim uma coisa pra cidade, um atrativo. Todo mundo naquela época, até hoje vamos dizer assim, passava pelo remo. Até 1975-80 por ai, sem medo de errar, 80% da cidade praticava remo, praticava remo, quando não era o pai era o filho, quando não era o filho era um primo... sempre o pessoal praticava remo. Era a menina dos olhos do pessoal da ilha. Ao com o tempo, na hora que fizeram o aterro, ai acabaram.

Assim, os remadores disputavam as provas as margens do Centro da cidade, tendo início, geralmente, próximo ao prédio da Assembleia Legislativa, passando pelo Miramar, Mercado público, dentre outros locais e trapiches, até chegar nas proximidades da ponte Hercílio Luz.

Assim como os clubes de remo de Florianópolis, havia o Clube Veleiros da Ilha, situado também na baía Sul, porém em uma área que não foi tão afetada pela construção do aterro – mais próximo à Ilha das Vinhas –, o clube reagia de modo diferente ao aterro em relação aos três clubes de remo. Enquanto os clubes de remo, que encontravam uma grande faixa de areia e que tinham que transpô-la para chegar até o mar e não sabiam ainda quando a situação mudaria e (se) teriam de fato uma nova sede próximo à Baía Sul novamente, “O Veleiros da Ilha de Santa Catarina, localizado num recanto aprazível e altamente privilegiado, prepara[va]-se para tornar-se o mais aristocrático clube náutico do Brasil”(VELEIROS DA ILHA VAI LANÇAR NOVOS TÍTULOS, p.6. 27/01/1973).

Situação, praticamente, inversa ocorria com os clubes de remo que, à época, estavam “enfrentando o problema do aterro [...] *vez que o remador era* obrigado a atravessar toda a extensão do aterro com a embarcação sobre os ombros, e repetir a função no final do treinamento”(O OCASO DO REMO EM SANTA CATARINA. p.9.12/04/1973).O “esporte dos fortes” pode, de alguma forma ser também representado, ressignificado, pela vontade e disposição de se colocar o barco na água durante a travessia do aterro, como relata Lezi Léa Garcez Dutra (2018, p.10) “na época o Liquinho [Carlos Alberto de Melo Dutra] já remava, e ele reclamava muito porque eles tinham que levar o barco nas costas até o mar, e o mar ficava muito longe [...] Mas eles faziam isso todo dia, e era bem trabalhoso[...] Para eles levarem até lá”.

O aterro, que incomodava os remadores, começava, portanto, a ser utilizado para tentar acabar ou frear os problemas relacionados ao fluxo de veículos no centro da cidade. Aos poucos “O problema de estacionamento dos veículos no centro da cidade começa a ser minorado [...] Para facilitar o estacionamento, já foi inclusive improvisado uma rampa segura

nas proximidades do Clube de Regatas Aldo Luz²⁷ e do Clube de Regatas Francisco Martinelli, posto que “eram vizinhos, separados 100 metros um do outro” (WILLAIN, 2018, p.9). A rampa que fora construída em frente ao clube e que já servia de descida para carros, certamente, tratava-se de uma maneira de carregar as embarcações até o mar. Também havia problemas relacionados ao esgoto e ao escoamento das águas. “O humor ilhéu decidiu acrescentar mais uma lagoa às belezas naturais da cidade: A Lagoa do Aterro, que está se formando pelo acúmulo das águas de esgotos que desembocam no acrescido entre a Capitania dos Portos e o velho Miramar” (NOTÍCIA. Capa. 17/01/1973).

O Miramar era um trapiche que ficava em frente a Praça Fernando Machado. Ele tinha uma estrutura que “funcionava como confeitaria, restaurante e bar, e era bastante freqüentado pelas famílias mais tradicionais de Florianópolis, que além de se reunir para tomar chá ou sorvete, apreciavam as competições de remo que aconteciam ali perto” (PANARIELLO, 2007, p.24). Hoje, o que se mantém no local é o Memorial ao Miramar, localizado na Praça Fernando Machado, mesmo lugar onde se situava o Miramar. A estrutura trata-se de uma representação do Miramar e é representada por colunas de alvenaria somente, como se fosse um esqueleto do antigo trapiche: “Lugar privilegiado para assistir as famosas regatas”²⁸. Em seu depoimento, Valmir Braz da Silva (2018, p.2) relembra:

logo que a gente saía para remar, [19]67, [19]68, [19]69 e aí vai, já participando dos campeonatos, a gente saía para remar e tinha o Miramar ali na frente, você obrigatoriamente tem que passar na frente do Miramar para sair para remar, tanto para a Baía Norte, quanto para a Baía Sul a gente circulava ali na frente do Miramar, e ali normalmente estavam as pessoas tomando o café da manhã, aquele cafezinho e tal, e viam ou quando a gente estava indo para a água ou quando estava voltando, e ali naquele pessoal estava incluído também, incluídos os jornalistas, que era aqui da Gazeta ou do Estado, então eles sabiam quem estava treinando e quem não estava treinando, e para nós remadores na época, você não aparecia em jornal, não tinha como aparecer em jornal, então você aparecia dizendo que “ah, fulano de tal está remando, já está realmente treinando bem e essa próxima regata você tem que apostar as fichas nesse atleta, ou naquele atleta, nessa guarnição, ou naquela guarnição”, então era interessante, porque a gente já vivia, já tinha uma interação com a própria cidade.

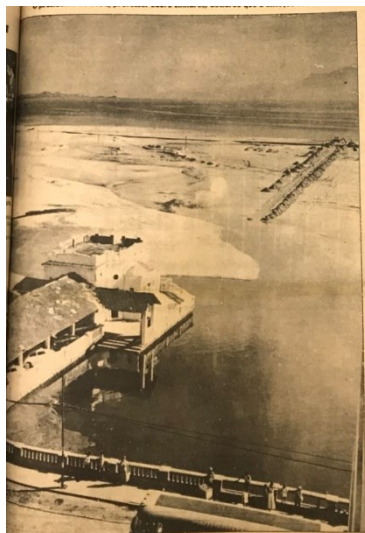
Local tradicionalmente conhecido e pela população florianopolitana e que sempre é lembrado pelos remadores, o Miramar já teve sua utilidade repensada em alguns momentos da

²⁷(NOTÍCIA, Capa. 17/01/1973).

²⁸(CIDADE GANHA HOJE SEU TEATRO DE ARENA, MONTADO NO VELHO MIRAMAR, p.8. 7/09/1972)

sua existência, antes mesmo do aterro motivar a sua demolição na década de 1970. Em 1966, a prefeitura já constatava estado de abandono do local, imputando ação de despejo contra o locatário e, em dezembro de 1970, a Procuradoria Geral da Prefeitura, entrou com uma Ação de Reintegração de posse contra o comerciante que era locatário do Miramar com objetivo reaver o imóvel para instalar ali órgãos da administração municipal vinculados ao turismo. Queria-se, por exemplo, “acompanhar a evolução estética e social da cidade”²⁹ no acordo firmado com a empresa de turismo que chamada Holzmann, empresa de Blumenau fundada em 1956. Assim, em 1971, de comércio, o Miramar passaria a servir um pouco ao turismo, mas a ideia não se manteria por muito tempo.

Figura 13 – Vista do Miramar e da extensão do aterro a sua frente



Fonte: Jornal O Estado. Imagem que retratava uma vala feita para escoar as águas estagnadas no aterro. 23/02/1973, capa.

A Figura 13 mostra o Miramar ainda suspenso pelas suas estruturas e um aterro desértico onde ao final apontava o mar da baía sul. Aos poucos, o velho trapiche era estrangulado pelas terras lançadas pela Draga Sergipe. Dessa forma, vê-se que a primeira metade da década de 1970 foi também decisiva para o destino do Miramar, edificação que constituiu parte do centro de Florianópolis durante 46 anos (1928-1974) e que em alguns momentos chegou a ser identificado nas páginas dos jornais como o “velho miramar”³⁰ – a expressão denota certa consideração pela edificação que teve função de sociabilidade na orla do centro da cidade antes da construção do aterro. Após ter sua função descrita e debatida nos

²⁹ (REMO. p. 1. 25/07/1971)

³⁰ (LAGOA DO ATERRO SAI DA PAISAGEM. Capa. 23/02/1973)

impressos durante anos, como, por exemplo, local de encontro, possível lugar de exploração turística, de atração teatral, o espaço acabou sendo considerado parte da cidade velha (nesse caso, entendida como antiquada) que, portanto, deveria ir abaixo, vez que um novo *modus operandi* que se desenvolvia em Florianópolis.

Problemas continuavam na cidade enquanto o mar se afastava. Assim, o centro de Florianópolis, o núcleo ou o coração³¹ da cidade a partir de onde aconteceria a expansão urbana se modificava. Com o aterro, “O Mar ficou mais longe”³² e “era mais difícil as pessoas irem até *o mar*, porque as pessoas tinham que andar um pedaço muito grande para chegar até lá. *Tinha* uma porção de areia, era muito grande, muito longe” (GARCEZ DUTRA (2018, p.11; grifos nossos).

E, da mesma forma a situação atingia os grupos que tinham aquele espaço ocupado pelo aterro da baía sul como local de sociabilidade. No jornal, aparecia, por exemplo, a notícia que “Sob os olhares desolados dos frequentadores e veranistas, a praia Vai Quem Quer [praia próxima ao mercado público] está desaparecendo para dar lugar ao aterro” (VAI QUEM QUER VIRA ATERRO DA PREFEITURA. Capa. 16/06/1971). Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p.10) lembra que próximo a orla “tinham vários barcos vamos dizer assim, tinha também uma praia “vai quem quer” que o pessoal ia tomar banho ali vamos dizer assim, não é? Tomava banho ali o pessoal que assistia a própria regata”. Assim, o remo não era só um evento mas era também parte do próprio local, pois era parte da vida do local.

Dado o problema com o aterro, os clubes de remo e a imprensa, ao longo do processo de construção do aterro, apresentaram inúmeras notícias e questionamentos sobre como ficariam os clubes como se pode verificar, por exemplo, pelo seguinte o título de uma notícia de jornal “O ocaso do remo em Santa Catarina” (O OCASO DO REMO EM SANTA CATARINA, p.9. 12/04/1973). Enquanto isso, bem humorado, o “Governador [Colombo Salles] apresentou a equipe de arquitetos do consórcio contratado e admitiu não haver tempo para concluir a urbanização em seu governo. Foi irônico algumas vezes ameaçando “desterrar” a área, para evitar polêmicas” (O ATERRO URBANIZADO VAI SER ASSIM, p.12. 9/05/1974). Para os remadores, certamente, que não seria um mal negócio, pois enquanto o aterro tomava conta da baía, as notícias anunciavam a insatisfação dos clubes “Esse danado desse aterro, afirmou Moritz Júnior, presidente do Riachuelo, está matando o

³¹ Veiga (2010) usa a expressão coração para ressaltar a importância do centro da cidade no processo de desenvolvimento urbano, de modo que por ele começavam o desenvolvimento.

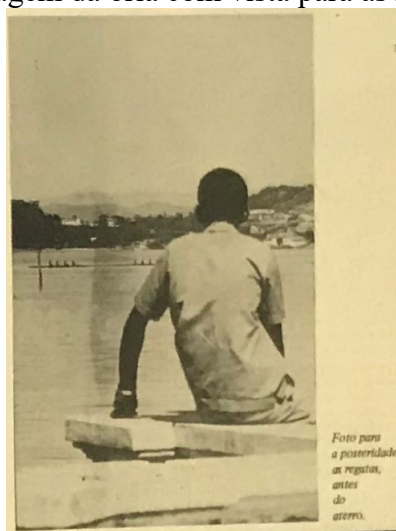
³² (O MAR FICOU MAIS LONGE (E OS PEIXES TAMBÉM), p.8. 29/07/1973)

remo da capital e se alguém não tomar uma providência breve será o fim da canoagem em Santa Catarina”. (NOVAS ESPERANÇAS PARA O REMO, p.15. 22/11/1974)

3.1 NOTAS SOBRE AS MEMÓRIAS DOS CLUBES DE REMO DE FLORIANÓPOLIS NA DÉCADA DE 1970

Antes do aterro, a cidade possuía diferente configuração e os clubes de remo estavam mais próximos dos florianopolitanos como se pode perceber na fala de Lezi Léa Garcez Dutra (2018, p.6): “Quando morava na Mauro Ramos eu passava às vezes ali pela João Pinto, quando ia para o Centro. E eu sabia que os clubes de remo eram ali”. Além disso, as regatas também podiam ser acompanhadas na orla do centro de Florianópolis como mostra a imagem abaixo.

Figura 14 – Imagem da orla com vista para as regatas em 1972



Fonte: Jornal O Estado. Foto para a posteridade; as regatas antes do aterro. Fotografia registrada por Orestes Araújo. 6/07/1972.

A pessoa, que aparece na Figura 14, escorada em uma mureta à beira mar, acompanhava as disputas de remo que ocorriam na baía sul. Esta imagem simboliza um pouco de como eram os dias de regata a partir de uma perspectiva do centro de Florianópolis para o mar da baía sul, isto é, ela possibilita entender um pouco do olhar dos espectadores que assistiam às disputas. Pela representação é possível definir, ainda, que em dias de regata, trapiches ou qualquer estrutura servia de arquibancada para aqueles que queriam ver os esportistas em ação no mar. As pessoas se posicionavam, portanto, na orla para observarem os

remadores deslizando nas águas da baía sul e, de acordo com o relato de Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p.26, grifos nossos), *e também estavam acompanhando as regatas pelo rádio. [...] estavam lá com seu radinho na mão, além daqueles familiares que acompanhavam em casa.*

Logo, o esporte reunia famílias, mas, Lezi Léa Garcez Dutra, esposa de remador e mãe de remador, diz que “Naquela época, as mulheres não remavam, então, as mulheres nem podiam ficar muito no clube, o clube era exclusivamente masculino, então tu só vinhas aqui, ficava ali, nem tinha banheiro feminino, não é? Então o remo era exclusivamente de rapaz” (GARCEZ DUTRA, 2018, p.2). Isto é, se as disputas no mar eram regidas por forças masculinas que movimentavam os barcos, às “senhoritas cabia o importante papel de enfeitar e embelezar os eventos” (VAZ; BOMBASSARO, 2012, p.75). Essa mistura de estética com romance também estava relacionada ao contato próximo com os remadores, como diz Roberto Alves (2019, p.3) “a gente ficava ao lado vendo o remador pertinho ali... eles passando e tal. Hoje não... hoje você vê eles remando lá embaixo, lá fora, tem que meter um binóculos, é assim [...]”. Assim, a relação de proximidade entre moradores e remadores ia assim como a cidade ganhando outros contornos, contornos que os distanciavam assim como aquela faixa de areia branca do aterro. E, como relata Ivan Willain, essa separação do mar não favoreceu o desenvolvimento do remo:

o aterro para mim foi um benefício para a cidade, mas para o remo foi péssimo, porque ele separou a cidade do mar, antes o mar batia no Mercado Público, batia no Miramar, então todo mundo uma vez que estava no centro via as guarnições, os barcos treinando ali, passando de um lado para o outro. Hoje, está distante, hoje tu vais em uma casa de comércio fazer uma compra para o clube e diz “Ó, leva lá no clube de remo.” “Clube de remo? Onde é isso?” “Lá embaixo da ponte.” “Ah, lá embaixo da ponte, aquelas 3 construções?” “É isso aí, ali é o clube de remo.” (WILLAIN, 2018, p.7)

Pela fala do remador do Riachuelo, vê-se que os clubes de remo e, portanto, os remadores estavam próximos da população florianopolitana que circulava pelo centro. Isto é, ele faz este movimento de lançar olhares para um momento em que os moradores da cidade sabiam o que era o remo e sugere que isto ocorria porque o remo estava próximo deles, era parte do centro da cidade. Antes do aterro, o Martinelli e o Aldo Luz ficavam entre o Miramar e a Capitania dos Portos – prédio da Marinha. O clube Riachuelo, por sua vez, estava próximo a cabeceira da parte insular da ponte Hercílio Luz. Ressalta-se, também, o grande apoio local ao remo e que ele ocupava mais espaço nos jornais do que as outras práticas esportivas, além

de ser motivo de grande assédio popular, diferentemente do que ocorria com a territorialidade dos clubes, perdida com a chegada do aterro (SANTOS, 1997). Se o remo movimentava a cidade, ele não fazia isto sozinho, ou seja, o cenário do remo em Florianópolis era composto pelos clubes, pelo público e pela imprensa. O jornalista Roberto Alves (2019, p.1) diz:

No rádio, eu acabei trabalhando no edifício Martinelli treinar e ali eu via o pessoal do Martinelli treinar um pouquinho mais ao lado ficava o Aldo Luz, o Riachuelo sempre lá na Rita Maria. Convivia entre Martinelli e o Aldo Luz e na rádio que eu trabalhava, na rádio Guarujá, nós transmitíamos muito remo. Então desde 15...16 anos quando eu comecei a trabalhar no rádio e depois virei repórter, a gente já vivia o remo.

O remo constituía-se, portanto, em um assunto que as pessoas acompanhavam pela imprensa e que fazia o Centro ter vida, diferentemente do que ocorre hoje. O Centro de Florianópolis encontra-se, com exceção do período que envolve o carnaval quando multidões tomam as ruas daquela região, em estado desértico aos finais de semana, sobretudo, aos domingos, vez que o comércio da cidade funciona até o meio dia de sábado. Mas, nem sempre foi assim, as publicações do jornal O Estado da década de 1970 mostram que “Aos domingos, a gente simples da Ilha tem como um dos seus pontos favoritos passear a tarde no Jardim Oliveira Bello, na Praça 15 de Novembro” (DOMINGO É DIA DE NAMORAR NA PRAÇA 15, Capa. 7/03/1971). O Centro era, portanto, um espaço de convivência aos finais de semana e o remo era um dos elementos que movimentavam a região, mais especificamente, a orla que dialogava com a baía sul.

Em uma matéria que tratava da semana da pátria, por exemplo, cujo dia 7 de setembro comemora-se a independência do Brasil³³, a cidade planejava uma sequência de atividades. Estavam programados, o hasteamento do pavilhão nacional, o desfile que se daria neste mesmo dia, jogos de futebol e as regatas: “Às 9h30m, na Baía Sul, serão cumpridas as regatas [...] promovidas pela Federação Aquática de Santa Catarina e a partir das 16 horas, será realizada com portões abertos ao público mais uma rodada do campeonato catarinense de futebol” (SEMANA DA PÁTRIA PROSEGUE COM REGATA ESSA MANHÃ, Capa. 5/09/1971).

³³ Cabe frisar que o período compreendia a ditadura militar e que. Havia certo entusiasmo por parte dos governos e por parte também imprensa do jornal O Estado em relação ao acontecimento de 1964, chamado pelos seus escritores de revolução.

Ou seja, das atividades que se davam no centro da cidade no final de semana, pode-se destacar os passeios pela Praça XV de Novembro³⁴, bem como o futebol e o remo. Roberto Alves (2019, p.2) tem isto muito vivo na memória quando afirma que “era clássico de manhã no remo e de tarde no campo do Adolfo Konder”³⁵ (ou no Orlando Scarpelli³⁶, estádios de futebol³⁷) e continua ao dizer que “as manhãs de domingo, claro, guardadas às mil proporções, a época era outra, as dificuldades eram muitas, os clubes se superavam pelo amor ao remo, pelo amor a remar, à vontade de participar e ao clube” (ALVES, 2019, p.2).

Nos jornais eram lançadas informações sobre as disputas: regata pelo II Campeonato Citadino de Remo, evento que ocorre desde o início da década de 1960 e que reúne equipes de muitas partes do Brasil, [...] na raia oficial da baía sul, na manhã do dia 14 empolga, desde já, os aficcionados do remo, podendo vir a se constituir amais renhida e sensacional de quantas já foram observadas valendo o centro da cidade” (REMO, p.6. 6. 3/02/1971). A raia da baía sul³⁸ era a oficial por ser o lugar mais adequado e, geralmente, era nela onde que ocorriam as regatas, a não ser que, por exemplo, houvesse vento sul, porque as águas ficariam agitadas e, portanto, inadequadas à prática do remo. O vento foi sempre o grande guia das barcos e “*das disputas de remo. Era ele quem determinava onde as barcas iriam atracar bem como onde ocorreriam as regatas. Isto é, Se soprava de sul, era na Baía Norte. Caso contrário, era na baía sul*”. (CIDADE GANHA HOJE SEU TEATRO DE ARENA, MONTADO NO VELHO MIRAMAR, p.8. 7/09/1972)

Além disso, a baía sul era o principal palco do remo em Florianópolis e nela as pessoas se reuniam para assistir a prática e as competições, e ainda havia os “aficcionados”. Isto é, aqueles torcedores que além de assíduos, além de assistir às regatas, acompanhavam o remo e vibravam (torcer, brincar, rir entre os pares) antes, durante e após as disputas das regatas como relata Carlos Alberto de Melo Dutra ao dizer com bastante entusiasmo que: “Existia ali no Miramar uma guerra muito grande, eram os aficcionados, [...], meu pai era, como se diz, meu pai era um doente *pelo remo [...] eu ganhava uma prova e quando*

³⁴ Localizada em frente a Catedral Metropolitana de Florianópolis a Praça XV era, à época, conhecida pelo encontros, onde iam passear os moradores de Florianópolis aos finais de semana.

³⁵ Roberto Alves (2019, p.4)

³⁶ Por exemplo, “O jogo principal, entre Figueirense e Seleção Catarinense começará às 15h30”. (O NEGÓCIO É CHEGAR CEDO DOMINGO, p.8.14/09/1972)

³⁷ O primeiro não existe mais, localizava-se na região central de Florianópolis. O Segundo é o atual Estádio do Figueirense, que fica no Bairro Estreito.

³⁸ A FASC (Federação Aquática de Santa Catarina) organizava regatas, mas também deve ser constado que havia provas de natação na baía: “De acordo com o calendário da FASC, para o dia 28 do corrente está marcada a disputa de natação de longo percurso, denominada Travessia da Baía Sul a Nado, com largada defronte ao Praia Clube e chegada no Trapiche da Alfândega. As inscrições já foram abertas, devendo encerrar-se na véspera da competição”. (REMO, p.6. 25/02/1971)

chegava... ele tinha uma buzina... Ficavam malucos aqui no Riachuelo” (MELO DUTRA, 2018, p. 2 e 7; grifos nossos). Ivan Willaindiz: “era uma multidão, nós temos várias fotos aqui [...] era um público assim de milhares de pessoas que vinham assistir as competições, e torcidas fanáticas [...] iam para as regatas, muitas brigas, quantas brigas davam aí nessas regatas, da torcida, entende?” (WILLAIN, 2018, p.3,4 e 8). As brigas comentadas são, na realidade, discussões e não vias de fato.

De toda forma, os bate-bocas entre os torcedores denotam um pouco dessa rivalidade existente na história do remo de Florianópolis se pode verificar no como relato de Lezi Léa Garcez Dutra (2018, p.6) “Nossa, era palco de brigas, até. [Riso] Uma vez o pessoal, nem sei se isso seria bom de botar, mas uma vez no Martinelli, eles mataram um gato, um gato! E penduraram aqui no Aldo Luz. Eu tenho foto lá em casa deles tirando o gato lá de cima”. Assim, no estado de Santa Catarina, o remo, “esporte dos fortes”, já tem mais de um século de existência e continuava a escrever sua história por águas nacionais e internacionais.

Além da troca de experiências e das vivências ocorridas entre aqueles que moravam em Florianópolis, havia, ainda, as relações do remo florianopolitano com clubes e remadores de outros locais. Isto é, ocorriam participações dos clubes de remo de Florianópolis em eventos nacional e internacionais bem como o remo se manifestava no litoral e no interior do estado de Santa Catarina. Um exemplo disso era interesse que tinha pela troca de experiências com remo gaúcho, chamados também de sulistas e sul-riograndenses. Havia, portanto, uma relação amistosa entre os clubes de remo em geral e os clubes de Florianópolis se relacionavam bem com clubes cariocas, paulistas, entre outros, porém os clubes do Rio Grande do Sul eram aqueles com que o remo catarinense aparentava manter mais proximidade. Em regata que ocorreria na baía sul “Retribuirão assim, os gaúchos, as visitas que lhe fizemos nos últimos meses do ano passado [...] É o intercâmbio em evidência e que só benefícios deve trazer para o esporte de canoagem dos dois Estado. Ótimo” (REMO, p.10. 1/01/1971). Ou seja, para além da rivalidade nas disputas em si, de havia o interesse de desenvolvimento dos clubes e então do nível do remo pela aproximação entre clubes. Destaca-se, ainda, a palavra canoagem para enfatizar a importância do remo enquanto esporte cuja história pode-se dizer longa e carregada de significado.

Já no início daquele ano de 1970, os clubes de remo intensificavam os treinamentos na baía sul e alguns nomes conhecidos foram convidados para se fazerem presentes nas sedes nomes como Rui Pedrão, do Ricahuelo; Passig, Ado, Vadico, Newton Sckwanke e Prats, do

Martinelli e Odilon, Heins e Teixeira do Aldo Luz. “O objetivo é sempre movimentar os galpões, procurando tirar o maior proveito das possibilidades técnicas e físicas dos remadores” (CLUBES DE REMO DA CAPITAL INTENSIFICAM TREINAMENTOS, 6/03/1970). Era, portanto, um ano de várias competições para o desenvolvimento do remo de Florianópolis, que tinha regatas programadas para acontecerem na baía sul, como, por exemplo, Campeonato Estadual, Eliminatórias para o Campeonato Brasileiro, Prova Clássica Matinha de guerra do Brasil, Regata Internacional de Santa Catarina (REMO, 16/09/1970).

Os anos de 1970 e 1971 começavam, portanto, com novas normas e competições – por exemplo, as eliminatórias nacionais que ocorreriam no dia 7 de fevereiro daquele ano na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, para saber quais guarnições representariam o Brasil no Sul-Americano que ocorria em Assuncion, no Chile. Entretanto, falava-se que o elenco não estava rendendo o que dele se esperava. Dizia-se, que as más condições dos barcos utilizados pelos clubes da capital Catarinense seriam um elemento relevante para o rendimento apresentado, “falta de barcos para um treinamento adequado. Na Capital existem cinco barcos a oito remos, dos quais dois servem para competições [...] barcos do Aldo Luz e do Riachuelo” (SELEÇÃO DE REMO PROSEGUE TREINANDO, p.10. p.10. 25/01/1970). Dos dois barcos, o do Aldo Luz era considerado melhor, especialmente, quando viram o oito³⁹ da “FASC” (também chamado de Gigante da FASC, Federação Aquática de Santa Catarina) treinando para as eliminatórias na baía sul. Isto é, “Todos os remadores, principalmente os do Martinelli e Riachuelo, ficaram encantados com o barco que, sem dúvida alguma, é um dos melhores do país” (GIGANTE DA FASC TREINA HOJE COM RIACHUELO, p.10. 27/01/1970).

A situação também estava apertada em relação a como ficaria a estadia dos atletas no Rio de Janeiro até que “o presidente da Comissão de Esportes Aquáticos da CBD, Sr. Renato Borges da Fonseca, conseguiu para a FASC alojamento na sede do Clube de Regatas Vasco da Gama, resolvendo assim, um dos graves problemas [...]” (VENTO SUL IMPEDIU TREINAMENTO DA SELEÇÃO CATARINENSE DE REMO ONTEM, p.10. 28/01/1970). Ainda assim os clubes faziam grandes esforços para comparecerem, na medida do possível, a competições importantes que se dava fora de Santa Catarina, pois os problemas financeiros afetavam o clube.

Nas águas da baía sul: “o vai-vem dos barcos na nossa principal baía impressiona a quantos acompanham os movimentos das muitas embarcações que rasgam as suas águas,

³⁹ Embarcação que conta com 8 remadores.

ensejando sempre um melhor rendimento”⁴⁰, cujo esforço em manter os treinamentos era percebido diariamente, “Sábado e domingo, em exercícios com os barcos com os barcos e com os vários instrumentos de preparo físico, os nosso remadores suaram a valer, sob as vistas dos técnicos e dirigentes”⁴¹.

Após participar, por exemplo, das eliminatórias no Sul-Americano de remo de 1970 no Rio de Janeiro – que tiveram cariocas e gaúchos como vencedores – a análise era de que “foram duas segundas colocações que serviram para demonstrar que estamos bem servidos de remadores, mas que nos faltam é um preparo rigoroso, o que dificilmente poderemos adotar, já que, para tanto, teremos que viver no regime profissionaliza” (CARIOCAS E GAÚCHOS VÃO REPRESENTAR O BRASIL NO SUL-AMERICANO DE REMO, p.6. 12/02/1970). Era colocado em questão o nível rigoroso de treinamento e o material que dispunham os cariocas e os gaúchos⁴². Assim, se o atermo seria, em breve, um obstáculo colocado pela cidade, as condições materiais e financeiras dos clubes já eram problemas que os acompanhavam há algum tempo. Isso é notável quando comparado aos grandes clubes de outros estados que tinham condições, inclusive, de fornecer aos atletas instalações, de modo que não precisassem trabalhar, algo extremamente comum na rotina dos remadores aldistas, riachuelinos e martinelinesos.

A realidade era diferente nos grandes clubes de outros estados, como pode ser percebido no exemplo publicado no jornal O Estado. WandirKuntze que remava no Riachuelo e foi para o Flamengo. “O jovem remador que conta com 20 anos de idade reside na Agrônômica, e em carta dirigida a seus familiares, diz da sua satisfação em estar no Flamengo, onde é muito bem tratado, morando nas modernas instalações da concentração rubro negra na Tijuca”. (REMADOR CATARINENSE NO FLAMENGO DO RIO. p.11. 11/08/1970)

Havia, portanto, diferença de realidade do remo de Florianópolis em relação a equipes como a do Clube de Regatas do Flamengo e os jornais comparavam ambas as dimensões ao mostrar que as instalações eram modernas e o quê o Flamengo poderia proporcionar ao

⁴⁰ (RIAACHUELO, ALDO LUZ E MARTINELLI INTENSIFICAM TREINAMENTOS. 24/03/1970)

⁴¹ Idem.

⁴² A quantidade títulos de campeonatos brasileiros eram fatores de peso na hierarquização do nível de desempenho dos clubes brasileiros. Dizia-se que “Os cariocas são, disparados, maiores ganhadores do Campeonato brasileiro de Remo, contando-se em 29 o número de títulos conseguidos. Em segundo logo vêm os gaúchos, com oito campeonatos e em terceiro os paulistas com três títulos. Os catarinenses são considerados na atualidade a terceira força nacional do esporte do remo, nunca conseguiram um galardão máximo. O que obtiveram até agora foram duas vitórias no quatro com, um de skiff, uma no dois com e uma de oito remo ” (REMO, p.3. 9/04/1971)

remador catarinense de 20 anos. Direta e indiretamente, algumas manifestações sobre a situação do remo de Santa Catarina eram exibidas nos jornais, como, por exemplo, era publicado pela imprensa a seguinte história “o esportista Eurico Hosterno revelou-nos o seu desejo de dirigir um memorial ao Governador Ivo Silveira, dado conta das dificuldades que atravessavam e ainda atravessam os nosso seis clubes de remo e da necessidade de serem os mesmo melhor amparados pelos Poderes Públicos” (REMO, p.6. 27/08/1970). Com a publicação, ficava visível a intenção de sensibilização do poder público de uma possível ajuda aos clubes de remo, vez que a mensagem não só chegaria ao governador como também poderia ser visualizada por qualquer pessoa que lesse o jornal.

Entretanto, independente das dificuldades vividas pelo remo da Capital, os jornais anunciavam, também, informações sobre as regatas. Os anúncios eram freqüentes e serviam de convite às pessoas que quisessem comparecer: “O público que depois de amanhã estará no atêrro da Prainha, local da chegada, vive instantes de nervosismo e expectativa. Todos têm o seu clube e querem vê-lo colher os louros da mais empolgante regata de âmbito regional ” (CLUBES TREINAM HOJE PARA REGATA DE DOMINGO, p.10. 22/05/1970). Em outras vezes, o aterro da prainha,⁴³ fora o ponto de partida e, por vezes, era também, como seria nesta regata, o ponto de chegada, onde o público estaria mais concentrado para acompanhar de perto, especialmente, a parte final da prova.

As regatas aconteciam ou na baía sul, ou na baía norte, como, por exemplo, aconteciam as provas a [...]8 remos, na distância de quatro mil metros, largando os barcos próximo à Escola de Aprendizes de Marinheiros, em Barreiros e chegando próximo à Capitania dos Portos”, que fica próxima à Ponte Hercílio Luz”. (REMO, 25/11/1970)

As regatas que ocorriam na baía sul, porém, teriam de ser repensadas por causa do aterro da baía sul que inviabilizariam trajeto. A respeito de possíveis locais onde o remo podia ser praticado, dizia-se: “Lagoa da Conceição poderia tornar-se uma competidora da Lagoa Rodrigo de Freitas, ou ainda as doces águas da Lagoa do Peri poderiam ser o local. Virando o vento, há a baía Norte, a Ponta do Leal”⁴⁴. O engenheiro Paulo Cabral Erndhausen (presidente da FASC), ao estudar a situação, “encontrou, dentre as obras de urbanização da Cidade Universitária, um canal de 1800 metros de comprimento que será construído que será ali construído [...] “Existe um projeto, existem modificações, mas nada de definitivo está

⁴³ O Aterro da prainha fica onde hoje existe o prédio da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina. Ele é um aterro anterior ao aterro da baía sul, ou seja, não devem ser entendidos como sinônimos.

⁴⁴ (O POENTE ESPORTE DO REMO. 06/07/1972. Jornal O Estado)

acertado”⁴⁵ dizia ele. E, de fato, projetos e ideias existiam, mas nem novas raias, nem novos galpões estavam, de fato, acertados.

Em fevereiro de 1972, a diretoria da FASC já tratava sobre as modificações na cidade em relação à ponte Colombo Salles durante as reuniões. Isto é, além dos assuntos relacionados a competições havia discussão sobre “localização da raia e dos galpões dos clubes, face à nova ponte” (REMO. 13/02/1972). Contudo, nada foi divulgado nos jornais sobre aquela discussão que parece ter sido anunciada para que todos soubessem que o assunto não havia sido esquecido. Nos dias seguintes até que, após dois meses da nota publicada na imprensa, houve novo comunicado sobre os assuntos tratados em reuniões.

A Federação Aquática de Santa Catarina continua, através de sua presidente, o engenheiro Paulo Cabral Wendhausen, empenhando-se junto aos senhores que compõem a Comissão de Construção da Nova Ponte, a fim de que o remo de Santa Catarina não venha a ser prejudicado e assim a sua batalha pelo seu soerguimento não sofra solução de continuidade. Todas as quintas-feiras, a FASC se reúne e sempre na áputa das discussões encontra-se a localização da raia olímpica e os galpões dos clubes em face da nova ponte [...] onde poderão instalar os três clubes de remo da Ilha, que poderá ser, tanto na Prainha como próximo à velha Ponte. O desenho apresentado mostra, também, a possibilidade, de Martinelli e Aldo Luz continuarem onde estão, para tanto não sendo aterrada a parte da frente de suas sedes, indo do Cine Coral à Capitania dos Portos fazendo com que a estrada que demanda à nova Ponte passe por cima, sustentada por um grande pilar, passando os barcos do Martinelli em demanda à baía sul por um lado e os do Aldo Luz por outro. O desenho prevê um local para nele se erguer o estádio de Remo, que ficará localizado próximo ao trapiche Hoepcke, já que na nova raia a saída será próximo à ilha das Vinhas e a chegada defronte à Ilha do Carvão, trecho que comumente os nossos clubes utilizam para os preparativos, sendo sua largura de 78 metros, suficinete para seis balizas. (REMO, 26/04/1972.)

As reuniões aconteciam e o aterro era o objeto de discussão. Para onde iriam os clubes? Essa era grande questão que assombrava os galpões e ainda continuaria a assombrar durante algum tempo. Os clubes queriam uma resposta que também considerasse os locais das regatas e um espaço para que o público pudesse acompanhar as disputas. A FASC tinha, portanto, certa noção do impacto que o remo teria em relação por causa das obras urbanas que estavam em andamento. Sabia-se, por exemplo, que a frente dos clubes Martinelli e Aldo Luz estaria bloqueada por aterro e que isso implicaria duas saídas, um canal para que os barcos

⁴⁵ (O POENTE ESPORTE DO REMO. 06/07/1972. Jornal O Estado)

pudessem acessar à baía sul ou mudança das sedes dos clubes, a fim de colocarem-se novamente as margens da baía.

O remo catarinense já viveu jornadas de glória e houve época em que predominava nas competições nacionais e até mesmo nas raias estrangeiras. Em certas categorias de barco os catarinenses chegaram a ser campeões sul-americanos, vencendo aos quase imbatíveis argentinos. Hoje a raia da Baía Sul está deserta e o esporte em franca e melancólica decadência. Além das dificuldades financeiras, os clubes estão agora preocupados com o aterro da baía, que deixará os galpões bem distantes do mar. (NOTÍCIA. Capa. 6/07/1972)

Martinelinos, riachuelinos e aldistas – como eram chamados os remadores dos clubes – passavam, portanto, por um momento difícil, já que seu palco principal, a baía sul, esta sendo aterrada para servir de suporte para a ponte e teriam de se adaptar a tal situação. Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p.11, grifos nossos) dizia como complicado para eles, remadores: “*caminhar por toda essa extensão de terra, que era difícil, porque tinha lama [...]* Então, eu digo assim que nós ficamos dois anos em um sacrifício, um sacrifício muito grande”. Assim, como a chegada do aterro, algumas dificuldades com ele também chegariam e mudariam a realidade do cenário que até pouco tempo atrás era um dia de festa para o público que acompanhava o remo: os “aficionados do esporte dos fortes que às primeiras horas da manhã estarão rumando para o Atêrro da Prainha, onde se encontra o ponto de chegada das guarnições que sairão das imediações do Estaleiro, onde se situa o ponto de largada”⁴⁶. Essa era a chamada que o jornal fazia para que o público e prestigiasse as disputas. No dia das regatas da baía sul havia toda uma estrutura:

A organização da regata esteve muito boa, pecando apenas pelo atraso de vinte minutos verificado. Os juizes de chegada foram instalados numa escadaria de madeira armada no ponto de chegada armada no ponto de chegada, ao lado do aterro [da prainha] e puderam, tranquilamente cumprir a sua missão. Foi armado um palanque para as autoridades, imprensa e dirigentes de clube e a distribuição do programa da competição foi farta. Os tempos obtidos pelos vencedores foram considerados muito bons e todos os páreos, com exceção do skiff, que Nelson Rogério levou de vencida por 12 remadas, foram disputados palmo a palmo, sendo os mais bonitos o quatro sem e o Double, decididos por castelo de proa. (REMO, p.10. 17/11/1971)

O remo era composto não só de clubes, mas também de toda uma organização e com um público disposto a acompanhar este esporte – um dos principais esportes náuticos, senão

⁴⁶ (REMO, 14/11/1971)

principal o esporte náutico de Florianópolis –, que mobilizava muitas pessoas e fazia da orla do centro da Florianópolis um momento de diálogo entre o ilhéu e o mar. Remadores, juízes, autoridades, imprensa e espectadores ocupavam espaços diferentes para acompanharem de perto das disputas que, por vezes, eram decididas nos últimos metros, por “castelo de proa”.

Mas, chegava o momento em que o “esporte dos fortes”, como era chamado o remo nos jornais, teria pela frente, literalmente, uma grande barreira de terra para encarar, o aterro da baía sul, que passava a ser frequentemente comentado pela imprensa local no desenvolvimento de matérias que descreviam os detalhes das obras bem como realizava notícias sobre as dificuldades enfrentadas pelos três clubes de remo de Florianópolis. Com o aterro ocupando local que antes era mar, o público tinha “desta vez uma nova visão da raia da baía sul, face o vasto lençol de areia branca que emoldura sua margem, contrastando com o azul do mar” (ESTADUAL DE REMO DESTE ANO NÃO TERÁ MARTINELLI, p.23. 22/07/1973).

Qual seria a solução? Ary Pereira Oliveira, presidente da FASC dizia que “O Governo vai construir um Parque Náutico no final do aterro, juntamente com um galpão para cada clube, estando tudo dependendo da conclusão do aterro hidráulico, que ainda se encontra em fase de conclusão” (CLUBES COLOCAM SEUS BARCOS NOS CABIDES AGUARDANDO SOLUÇÕES. É O FIM DO REMO. p.15. 29/09/1973). Mas onde? As incertezas preocupavam os dirigentes dos três clubes, que diziam que “a única saída urgente será a construção de “carretas” para o transporte dos barcos das sedes no Cais da Liberdade até as águas da Baía Sul, num percurso de 800 metros” (REMO AO DESABRIGO DO ATERRO, p.9. 19/11/1972). Confusos sobre qual poderia ser a nova área a ser ocupada pelos Clubes, o aldistá, Sr. Eurico Hosterno, dizia que “o local ideal seria José Mendes, pois facilitaria a raia da Baía Sul, situando-a entre a sede dos clubes e a Ilha do Carvão, com ampla visão de todo o público interessado” (REMO AO DESABRIGO DO ATERRO, p.9. 19/11/1972). José Mendes é um bairro que fica nas proximidades do Clube Veleiros da Ilha e das Ilha das Vinhas, área não atingida pelo aterro.

A raia “fixada entre as ilhas Vinhas e do Carvão”⁴⁷ era onde ocorriam muitas das regatas que se davam na baía sul antes do aterro. Assim, a Ilha do Carvão e o seu castelinho estavam, portanto, com seus dias contados, pois na década de 1970 “A baía *passava* por uma radical cirurgia plástica e [...] a Ilha do Carvão se *incorporava* a Cidade” (A ILHA DO

⁴⁷ (RIACHUELO PRIMEIRO NO ESTADUAL DE REMO, p.12. 30/07/1973)

CARVÃO TEM SEUS DIAS CONTADOS. p.8. 14/08/1973; grifos nossos). Mas, antes de ser cercada por aterro, era plano de fundo das regatas que ocorriam na Baía Sul como mostra a imagem abaixo:

Figura 15 – A ilha do Carvão e o remo de Florianópolis



Fonte: Jornal O Estado. “Não houve grandes emoções nas provas de ontem, com os clubes da Capital levando tranquila vantagem. O quatro sem foi facilmente do Riachuelo”. 26/02/1973, capa.

A embarcação representada na Figura 15 se encontra na região onde, atualmente, existem os galpões dos três clubes de remo da Capital, isto é, no Parque Náutico Walter Lang – situado entre a velha (Ponte Hercílio Luz) e a nova ponte (Ponte Colombo Salles) como eram chamada na década de 1970. A representação mostra o quatro sem do Riachuelo cruzando a linha de chegada com bastante folga do segundo colocado que nem aparece na foto. Entretanto, o registro não deixou de captar a Ilha do Carvão, que juntamente a Ilha das Vinhas (existente até hoje) era um dos pontos de referência e parte da paisagem de uma das raiais onde eram realizadas as regatas, como relata o remador Ivan Willain ao falar da raia “perdemos até a nossa raia, com o aterro nós tínhamos uma raia que tinha 2.000 metros que saía da Ilha das Vinhas e chegava na Ilha do Carvão, e hoje não existe mais, o bairro que estamos aqui [nas novas sedes], isso foi aterrado”. (WILLAIN, 2018, p.3; grifos nossos)

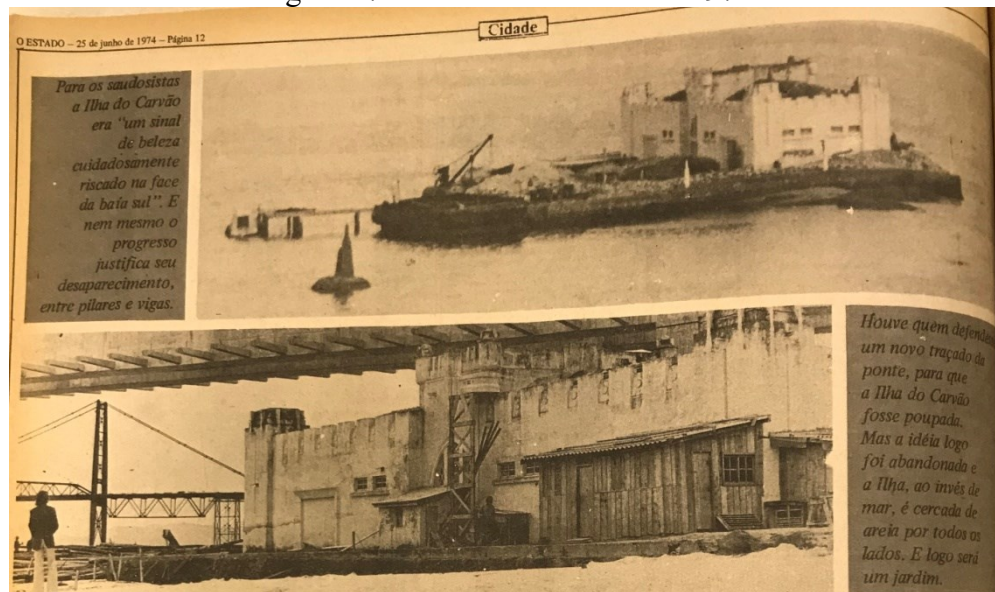
Figura 16 – Ilha das Vinhas e Ilha do Carvão



Fonte: Jornal O Estado. O aterro vai pouco a pouco se aproximando da Ilha do Carvão, aproximando-a do Continente. 14/08/1973, capa.

Na Figura 16, vê-se no canto superior esquerdo a Ilha das Vinhas, ponto de largada que ainda existe, e em primeiro plano a Ilha do Carvão, que era o ponto de chegada; no canto superior esquerdo há, ainda, a região que compreende parte do bairro José Mendes, um dos locais onde se cogitava colocar os clubes de remo. Sob o título “Uma Ilha excluída da paisagem” uma publicação no jornal O Estado fazia referência a Ilha do Carvão que também foi sendo pouco a pouco sendo aterrada. Nela o coronel Gilberto Meirelles, que era presidente da Comissão Executiva da Nova Ponte dizia que o “castelinho da ilha do carvão, apesar de sua bonita arquitetura, deverá ser destruído, devido a sua má localização (encontra-se empanado pelas pilastras e vigas e, conseqüentemente, se constituirá numa anomalia na paisagem)”. (UMA ILHA EXCLUÍDA DA PAISAGEM. p.12. 25/06/1974)

Figura 17 – A ilha do Carvão em 1974



Fonte: Jornal O Estado. Imagens da Ilha do Carvão. 25/06/1974, p.12.

Na Figura 17, a pequena ilha com uma construção antiga, que serviu de local para abastecimento de vapores e que, portanto, constituía, juntamente com os trapiches, um cenário marítimo e portuário parecia não ser mais interessante para o desenvolvimento da cidade, não era parte do plano de desenvolvimento da Capital, fundamentado por obras viárias. Nas palavras do coronel Gilberto Meirelles, por exemplo, o problema seria a sua “má localização”, isto é, ela seria destruída porque existia naquele local planejado para o aterro e a ponte Colombo .

Na década de 1970, durante a construção do aterro, que levou cerca de três anos, os clubes passavam por dificuldades como sugerem as reportagens à época, tanto em relação à falta de apoio que passavam os clubes de remo, por exemplo, como pela maior distância dos clubes com o mar, de modo que os remadores tinham que carregar os barcos. Ademais, pela distancia de cada clube em relação ao mar, o aterro afetou cada um de maneira diferente. (WENETZ; VAZ, 2014)

3.1.1 Clube de Regatas Aldo Luz e o aterro da baía sul

Assim como Riachuelo e Martinelli , o Aldo Luz contou com remadores de expressão. Um dos aldistas que ao logo da história se destacou foi Álvaro Elpo, que em campeonatos

estaduais tinha o recorde “com 18 vitórias, seguindo-se Jobel Furtado (Martinelli) com 12”⁴⁸ no ano de 1970. Entretanto, havia passado certo período sem conquistar o campeonato catarinense, até que em maio de 1971 o jornal O Estado publicara “Aldo Luz é campeão após 11 anos [...] O grêmio presidido por Aderbal Ramos da Silva [...] conseguiu quatro dos sete páreos do programa”⁴⁹ e prosseguia “O Clube de Regatas Aldo Luz, em se pese a ausência do Martinelli das lutas pelo título que corresponde ao ano de 1970, foi um campeão com todos os méritos, pelo que de parabéns estão todos os seus diretores, remadores e torcedores” (REMO, p.10. 26/05/1971).

O Aldo Luz constitui parte do cenário das rivalidades e disputas no remo de Santa Catarina, especialmente, entre os clubes de remo da capital. O aterro da baía sul, na década de 1970, seria um elemento extra nas batalhas, vez que era um obstáculo a ser vencido como mostra a foto dos remadores transpondo-o com uma embarcação nos braços.

Figura 18 – A travessia do aterro com a embarcação sobre os ombros



Fonte: Jornal O Estado. O ocaso do remo em Santa Catarina. 11/01/1973, capa.

Na Figura 18, alguns remadores uniformizados, com calção e regata, do Aldo Luz carregavam uma embarcação no aterro da baía sul. Junto a eles, jovens que os ajudavam carregando seus remos e mais atrás quatro senhores que provavelmente acompanhavam os exercícios dos remadores. Esta era um pouco da rotina dos remadores:

E Enquanto não se decide a construção do “Parque Náutico”, os remadores do Aldo Luz continuam nos exercícios extras, carregando os barcos nos ombros, percorrendo os 300 metros que separam o mar da sede do clube, através do aterro. Isto depois de corridas de dois mil a 10 mil metros, diariamente, exercícios físicos e oito quilômetros de remadas.

⁴⁸ (REMO, p.6. 3/07/1970)

⁴⁹ (REMO, 25/05/1971)

(ENCERRADAS ELIMINATÓRIAS AO SUL-BRASILEIRO: REMO, p.8.11/01/1973)

Em mais um dia de treino, aldistas se dedicavam para chegar bem nas eliminatórias que culminaria na delegação catarinense que representaria o estado no Campeonato brasileiro de remo e para isso tinham que enfrentar as adversidades causadas pelo aterro.

O Aldo Luz, às 6h30min., abria suas portas, e em seguida chegavam os primeiros atletas, que antes de entrar fixavam longamente o aterro, que é repudiado pela unanimidade dos remadores. Após rápido aquecimento, com primitivos aparelhos adaptados na própria sede, já na cozinha, enquanto tomavam café, os atletas ouviam a preleção do técnico Francisco Ibarra, enquanto Dudú, tesoureiro do clube, entrava na cozinha com uma caixa contendo pães e margarina, que serviria como lanche aos remadores após os treinamentos. (Remo prepara-se para as eliminatórias, p.8. 20/02/1973)

O aterro lançava certa intimidação aos remadores, mesmo os experientes. Isto é, “Agora, levantar às 5 horas da manhã, carregar o barco por toda a extensão do aterro, remar por um longo tempo e efetuar novamente a operação retorno, é para os veteranos difícil, e para os principiantes desencorajador” (O OCASO DO REMO EM SANTA CATARINA, p.9.12/04/1973). Esta realidade contou peso na decisão do Aldo Luz seguir os passos do vizinho Martinelli e fechar as portas naquele instante e os dois clubes cerraram as portas de seus galpões em virtude das dificuldades encontradas com as obras do aterro da baía sul “É um exercício suplementar, que já ocasionou a desistência de muitos remadores e o encerramento das atividades de dois grandes clubes”. (O OCASO DO REMO EM SANTA CATARINA, p.9. Pag.9 12/04/1973).

O Aldo luz encerrou, portanto, suas atividades por causa do problema com o aterro da baía sul “que durante meses vem sacrificando seus atletas”⁵⁰, de modo a solicitar “à Federação, a suspensão do campeonato da cidade e do campeonato catarinense de remo, até que seja encontrada uma solução” (ALDO LUZ ENCERRA AS ATIVIDADES DE REMO, Pag.8 21/03/1973). Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p.11) comenta que “O Aldo Luz fez uma carretinha no final, todo mundo empurrava, mas no final ficou cansativo”. O Clube encontrava-se inativo, mas a notícia do dia seguinte não confirmava o treinamento para o campeonato brasileiro de remo que ele não estava, de fato, fechado.

⁵⁰ (ALDO LUZ ENCERRA AS ATIVIDADES DE REMO, p.8. 21/03/1973)

O Clube continuava com as atividades, “Antes de amanhecer, os atletas aldistas atravessam o aterro à frente do clube, carregando os barcos aos ombros, desenvolvem exercícios físicos, remam 10 quilômetro e voltam à sede, para um café rápido e em seguida rumam para o trabalho” (ATIVIDADES PARA O BRASILEIRO DE REMO, p.8. Pag.8. 29/03/1973). Os aldistas resistiram e, dias antes de uma disputa do campeonato catarinense de remo, dizia-se até que “A maioria dos remadores dormem no clube, pois o treinamento é cedo e posteriormente se dirigem ao trabalho e estudos” (ATIVIDADES PARA O BRASILEIRO DE REMO, p.8. Pag.8. 29/03/1973).

Os remadores, mesmo sem a motivação de antes, continuam freqüentando o clube, especialmente o dirigente Eurico Hosterno [...] Durante todo o ano, à tardinha, ele senta-se na sua tradicional cadeira à frente do galpão. A diferença é que antes, ele observava o mar que ficava a poucos metros da sede, e já ao anoitecer aguardava contente o regresso dos atletas de seus treinamentos, cumprimentando-os um a um. Hoje, Hosterno ainda utiliza a mesma cadeira, o mesmo local, só que desta vez, para sua tristeza, vê um oásis de areia a sua frente e um ou outro audacioso remador carregando seu barco nas costas e perdendo-se entre as elevações do aterro. (CLUBES COLOCAM SEUS BARCOS NOS CABIDES AGUARDANDO SOLUÇÕES. É O FIM DO REMO, p.15. 29/09/1973)

Hosterno sentia o impacto das mudanças, mas foi pego de surpresa com o resultado dos remadores aldistas e desabafou “Mesmo diante deste infernal aterro que está acabando com os nossos remadores, o nosso clube vai a Porto Alegre e consegue esta vitória, para minha alegria e em especial do Presidente Aderbal Ramos da Silva” (VITÓRIAS DO REMO DE SC NO COB, p.7. 30/10/1973). Assim, entre os caminhos que se abriam pelo aterro, os remadores do Aldo Luz continuavam no “páreo” frente à insistência do aterro da baía sul..

3.1.2 Clube Náutico Riachuelo e o aterro da baía sul

O Clube Náutico Riachuelo, diferentemente, do Martinelli e Aldo Luz, não se localizava no centro da cidade, ainda que se encontrasse nos arredores, na baía sul e próximo a ponte Hercílio Luz. Na década de 1970, via-se que o remo de Florianópolis era um esporte muito próximo da população e se caracterizava, também, pela presença de gerações de famílias que faziam parte dos clubes. Percebe-se isso, por exemplo, no relato de Ivan Willain sobre sua trajetória que começara antes mesmo do aterro da baía sul: “era na Rita Maria, no

bairro Rita Maria, e eu morava na Rita Maria, então o meu tio foi remador, o meu pai foi remador, e eu como era quase o vizinho do clube praticamente vivi, nasci minha infância toda dentro do remo” (WILLAIM, 2018, p.1).

Em 1970, a situação do Riachuelo era um pouco complicada, pois o clube não tivera um bom resultado no estadual bem como não se encontrava em um bom momento com suas finanças, atletas e treinador. Alguns remadores deixaram o clube, anunciaram a saída do clube por afazeres profissionais Dizia-se que somente com união “a família riachuelina é que poderá conseguir a necessária tranqüilidade a seus atletas e estes as esperadas e aplaudidas vitórias” (Riachuelo em situação crítica. 17/07/1970).

Em 1971, o Riachuelo fazia campanha por nova sede:

A diretoria do Clube Náutico Riachuelo, vem concentrando esforços no sentido de concluir sua sede social. Para tanto, iniciou a diretoria riachuelina, uma campanha junto ao comércio indústria e desportistas em geral, no sentido de adquirir o material necessário ao prosseguimento das obras, paralisadas desde algum tempo. O presidente Jorge Trilha tem como objetivo dar ao sócio do clube, instalações modernas e adequadas, onde a família do azul e branco, possa fazer da sede o local de encontro. (RIACHUELO FAZ CAMPANHA POR NOVA SEDE, p.10. 2/07/1971)

Comerciantes e adeptos de esportes eram pessoas com quem os clubes contavam para o desenvolvimento do espaço, que se constituía como local em que remadores e familiares conviviam e se encontravam. Logo, o clube enfrentava momentos delicados quanto a competições e finanças, mas contava com apoio do comércio local, pessoas próximas ao esporte para manter o clube como um espaço onde o grupo riachuelino pudesse se encontrar.

Riachuelo passou por uma situação diferente durante a construção do aterro, diferente das quais passaram Martinelli e Aldo Luz, que fecharam suas portas pelas dificuldades de com a travessia do aterro para colocarem os barcos no mar. O Riachuelo manteve-se, portanto, próximo ao mar, pois se encontrava na região próxima à ponte Hercílio Luz.

Não obstante, os riachuelinos estavam em atividade, mas havia uma sensação de incerteza em relação às dificuldades geradas pelo aterro da baía sul que rondava os 3 clubes, isto é, vez que “O Martinelli, de tantas glórias, com os galpões fechados. O Aldo Luz, nas mesmas condições. O Riachuelo, talvez esperando que as areias brancas de Tipitinga, lançadas pela draga Sergipe, alcancem seu porto, para tomar idêntica providência” (O OCASO DO REMO EM SANTA CATARINA. p.9.12/04/1973).

No clube Riachuelino era, portanto, “intensa a atividade. Embora não tenha sido afetado pelo aterro, o clube da Rita Maria treina seus remadores todas as manhãs e tardes, sendo grande o otimismo com relação ao certame brasileiro” (ATIVIDADES PARA O BRASILEIRO DE REMO, p.8. 29/03/1973). Mesmo durante o aterro, o Riachuelino Orildo Lisboa ministrava “treinamentos a 40 atletas, entre antigos e iniciantes [...] Salienta o treinador que é um trabalho de base, cujos resultados só poderão ser obtidos no futuro” (ESTADUAL DE REMO DESTE ANO NÃO TERÁ MARTINELLI, p.12. 22/07/1973). Além disso, Orildo mostrava-se empolgado com “novos barcos [...] novos métodos de treinamentos [...] novos remadores do clube estão na faixa de 18 anos e todos com 1,90 aproximadamente [...] fortes e com boa formação cultural, em nível universitário que facilita o trabalho da gente, diz Orildo” (CLUBES COLOCAM SEUS BARCOS NOS CABIDES AGUARDANDO SOLUÇÕES. É O FIM DO REMO. p.15. 29/09/1973). Novo material, remadores jovens, fortes e universitários com facilidade para aprender significava para Orildo um bom momento. Muitos destes jovens “Estão residindo no galpão, pois residem longe e com os estudos não sobraria tempo para treinamentos, fazendo inclusive as refeições no galpão” (CLUBES COLOCAM SEUS BARCOS NOS CABIDES AGUARDANDO SOLUÇÕES. É O FIM DO REMO. p.15. 29/09/1973).

O Riachuelo, Aldo Luz e América foram a Porto Alegre e tiveram um rendimento na Regata Internacional do ano de 1975, que, pelas dificuldades durante os treinamentos em função do aterro, eram entendidos como resultados excelentes [...] Embora antecipadamente se soubesse que os catarinenses não conseguiriam um resultado de destaque, devido ao gabarito da competição, o Aldo Luz e o Riachuelo e América conseguiram dois expressivos segundos lugares” (SANTA CATARINA PARTICIPOU BEM DA REGATA INTERNACIONAL EM PA, p.7. 11/12/1973). O Riachuelo continuava a competir e, também, em Joinville, acumulava mais uma vitória “somando também esperanças no que se refere a construção dos novos galpões prometidos pelo Governador Colombo Salles, que até agora ainda não se tornou realidade” (UMA BOA VITÓRIA DO RIACHUELO, p.13. 29/07/1974)

O aterro estava finalizado e a ponte estava próxima de ser inaugurada em 1975, mas antes teria uma regata na baía sul que o “Riachuelo organizou e venceu [...] Venceu a Regata

Amistosa Interestadual, comemorativa a inauguração da Ponte Colombo Salles”⁵¹, e prosseguia competindo.

3.1.3 Clube Náutico Francisco Martinelli e o aterro da baía sul

Os clubes de remo tinham suas rotinas publicadas nas páginas do jornal O Estado. Algumas notícias anunciavam quais remadores estavam treinando, quais iriam participar de determinada disputa e davam, ainda, destaque para a boa fase de alguns remadores, o que dava projeção também ao clube dos referidos remadores. O Martinelli, assim como Riachuelo e Aldo Luz, um elenco forte com alguns destaques, a saber, Carlos Alberto, o “Liquinho” conhecido também como “Garoto de Ouro” nas páginas dos jornais e Manoel Silveira que à época de 1970 era treinador do Clube, mas que no Campeonato Catarinense possuía “o recorde de participações vitoriosas no importante certame, com um total de 21 triunfos, todos pelo Clube Náutico Francisco Martinelli” (REMO, p.13. 3/07/1970).

Em 21 de julho de 1915 era fundado o Clube Náutico Francisco Martinelli, que teve como primeiro presidente Sr. Oswaldo Reis, pai de Antônio Carlos Konder Reis, ex-governador do Estado de Santa Catarina. Diz-se que o nome do Clube se trata de uma homenagem póstuma a um rapaz de Nova Trento, que fora um jovem Oficial da Marinha de Guerra que faleceu em 1913 no litoral de São Paulo após o rebocador guarani, onde ele estava, chocar-se com outra embarcação. (MARTINELLI, 2020)

O Clube teve quatro sedes: sendo a primeira na Praia de Fora, atual Beira Mar Norte, de 1917 até 1935; depois na Rua Antônio Luz, fundos com Rua João Pinto e próximo ao Forte Santa Bárbara, de 1935 até o início dos anos 1970; de modo provisório durante o período que envolvia a construção do aterro da baía sul no prédio do Estaleiro Arataca, início dos anos 1970 até 1979, onde atualmente existe o Bar e Restaurante Scuna Sul; e, atualmente, no galpão no Parque Náutico Walter Lang, desde 1979, onde também se encontram o Clube de Regatas Aldo Luz e o Clube Náutico Riachuelo.(MARTINELLI, 2020)

O Clube Náutico Francisco Martinelli começava a década de 1970 competitivo e com bons resultados, e mostrava interesse em desenvolver ainda mais as estruturas do clube ““Clube Náutico Martinelli vai construir estaleiro em Coqueiros [...] O Clube Náutico Martinelli deseja imitar o Clube Náutico Riachuelo, construindo o seu estaleiro” (CLUBE NÁUTICO MARTINELLI VAI CONSTRUIR ESTALEIRO EM COQUEIROS, p.10.

⁵¹ (RIACHUELO ORGANIZOU E VENCEU, p.13. 10/03/1975)

26/02/1970). Exemplo dessa motivação foi a primeira regata daquele ano em que o “Martinelli venceu regata de domingo liderando campeonato [...] cumprindo extraordinária atuação [...] vencendo seis dos oito páreos do programa que deu sequência ao 1º Campeonato Citadino de Remo” (MARTINELLI VENCEU REGATA DE DOMINGO LIDERANDO O CAMPEONATO, p.6. 31/03/1970). Poucos meses depois, o “Martinelli, que domingo conquistou o Estadual de remo fê-lo pela 15º na história do certame que teve sua disputa inicial do ano de 1918”, tendo, na sequência, Riachuelo com 12 vitórias, Aldo Luz com nove, Barroso três, Marcílio duas e América uma.

Porém, a década de 1970 continuaria de modo diferente. O remador Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p.11) relata que O Martinelli havia fechado por um período, que correspondia a época do aterro, dadas as dificuldades: “nós andávamos com o barco nas costas na media [...] de um quilômetro. [...] Então, era um deus me acuda, isso que a pessoa dava problema de coluna, quebrava barco, tudo isso”.

Embora tenha a melhor flotilha do Estado e situação financeira favorável, face a arrecadação com o aluguel da parte superior da sede, o Martinelli está deixando seus torcedores bastante preocupados com a paralisação do clube, que não recebe mais a presença dos seus atletas e nem tão pouco de seu treinador. Numa época em que o remo de Santa Catarina está em total evidência, que culminou com a recente vitória em Porto Alegre, não se compreende porque o C. N. Martinelli não esteja integrado às demais agremiações náuticas da Capital. Segundo informações do zelador do clube – única pessoa encontrada na sede, que ainda não soube informar onde encontrar o diretor, o Martinelli não está em atividades devido ao aterro, que dificulta a preparação dos atletas. (REMO, MARTINELLI COM PORTAS FECHADAS, p.7. 2/02/1973)

Sem treinos e com as portas fechadas, o Martinelli, que possuía embarcações e condições financeiras superiores ao Aldo Luz e Riachuelo, encontrava-se parado. Em função dessa situação, comentários surgiam, como o seguinte: “Para Rainoldo [secretário da FASC], a paralisação [...] deve-se exclusivamente à diretoria “não se pode conceber que o clube mais rico de Florianópolis esteja paralisado” (FASC ESTUDA DRAMA DOS CLUBES NÁUTICOS, p.8.11/02/1973). O presidente do Martinelli, Argemiro Cabral, rebatia a provocação “O Martinelli está em boa situação [...] Por esse motivo, a diretoria resolveu

paralisar as atividades do clube, enquanto a sede não estiver em lugar apropriado em condições do atleta desenvolver os treinamentos a contento”⁵².

Os ânimos dos remadores e dos dirigentes do Clube Martinelli estavam agitados. Após alguns dias, uma nova notícia que trazia a fala de Valmor Vilela, que há tempo integrava o clube, “Martinelinos pedem intervenção no clube e denunciam corrupção [...] o aterro não é responsável, em hipótese alguma, pela inatividade da sociedade, pois quando iniciaram-se as obras o clube já estava a “zero””(MARTINELINOS PEDEM A INTERVENÇÃO PEDEM INTERVENÇÃO NO CLUBE E DENUNCIAM CORRUPÇÃO. p.7.14/02/1973).

Com exceção do Martinelli, os demais clubes de Florianópolis confirmavam presença nas competições, como, por exemplo, as eliminatórias do Campeonato Brasileiro de Remo, eram eles: Clube Náutico Riachuelo, Clube de Regatas Aldo Luz, pela capital; Clube Náutico América, de Blumenau e Sociedade Esportiva Cruzeiro do Sul, da cidade de Joinville. A maior ausência foi o Clube Francisco Martinelli que não enviou nenhum representante” (CAPITAL E INTERIOR NAS ELIMINATÓRIAS DE REMO, p.7. 22/02/1973).

Dessa forma, o Martinelli encontrava-se não só com as portas fechadas como também havia perdido alguns dos seus remadores que teriam ido remar nos outros clubes. Passado um tempo, Saulo Soares, que era um dos dirigentes do clube, citou algumas razões sobre o silêncio e a inatividade do clube:

O interesse foi dos remadores [...] realmente o Martinelli tem um excelente material de competição e boa condição financeira, todavia, o transporte dos barcos até a água, prejudica as embarcações e dá ao atleta um violento desgaste físico [...] Além de três ou quatro remadores que estão praticando em outro clube, o quadro atlético martinelino permanece o mesmo e mais unido do que nunca [...] Aos domingos se reúnem na sede do clube para fazer física e bater bola no aterro [...] Um outro problema, segundo Saulo, é que a maioria dos atletas, além de estudantes, trabalham. No tempo em que o mar vinha na porta do clube tudo era mais fácil. (DIRETORIA DO MARTINELLI EXPLICA RAZÕES DO SILÊNCIO E AFASTAMENTO, p.15.1/08/1973)

O desgaste físico e os riscos de quebrar as embarcações durante a travessia do aterro eram, portanto, as justificativas em relação à inatividade dos remadores. No mais, tudo permanecia igual, segundo Saulo Soares, com o grupo unido e as boas condições materiais e financeiras. Argemiro Cabral, que também é dirigente do clube, diz que “a baía sul não oferece condições nem para treinamentos, preferindo resguardar o patrimônio do clube [...]

⁵² (FASC ESTUDA DRAMA DOS CLUBES NÁUTICOS, p.8.11/02/1973)

Prefere aguardar providências dos órgãos governamentais” (CLUBES COLOCAM SEUS BARCOS NOS CABIDES AGUARDANDO SOLUÇÕES. É O FIM DO REMO, p.15. 29/09/1973).

Logo, mesmo o clube tendo se posicionado sobre a escolha de se manter inativo, o Martinelli continuava a passar por críticas, vez que as regatas continuavam acontecendo e seus remadores não compareciam às competições. Além de serem criticados na imprensa pela não participação em eventos que ocorriam em Florianópolis e em outros lugares, foi comentado ainda o fato de se manterem fechados e não emprestarem suas embarcações aos demais clubes durante a Regata Internacional, que foi prestigiada pelo governador Antônio Carlos Konder Reis e pelo prefeito Waldemar, contou com clubes de diversas regiões do país: “Exemplo de desinteresse, motivo de crítica por parte de todos os dirigentes, foi a atitude do Martinelli [...] além de não atender o convite do Aldo Luz ainda manteve o seu galpão fechado no sentido de não emprestar seus barcos” (REGATA INTERNACIONAL: VITÓRIAS IMPORTANTES DE SANTA CATARINA, p.13.26/05/1975).

3.2 AS NOVAS SEDES DOS CLUBES DE REMO DE FLORIANÓPOLIS

O aterro impactou, por exemplo, não só a pesca e sua comercialização⁵³ como também colocou em situação delicada a condição prática do remo em Florianópolis à época, como fala o jornalista Roberto Alves (2019, p.4), “para o remo que é nosso grande esporte náutico foi muito ruim, para o remo foi ruim, tirou a beleza do remo, aquela rivalidade, um perto do outro ali”. Os clubes continuam um próximo ao outro, mas a situação do remo teve outros desdobramentos como o novo posicionamento Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p.10-11), “na minha opinião, acabaram com o remo. Muitos dizem que não, mas na minha opinião acabaram com o remo. Por que acabaram com o remo? Porque ali estava no centro. O centro é fácil de locomoção, tudo isso” e continua:

⁵³ “Acostumados a atracarem seus barcos no cais da baía sul, descarregarem seus pescados nos trapiches e lá realizarem grande parte da comercialização de seus produtos, atualmente o afastamento do mar prejudica grandemente o transporte do pescado”.(O MAR FICOU MAIS LONGE (E OS PEIXES TAMBÉM), p.8. 29/07/1973)

Então, era assim uma coisa pra cidade, um atrativo. Todo mundo naquela época, até hoje vamos dizer assim, passava pelo remo. Até 1975-80 por ai, sem medo de errar, 80% da cidade praticava remo, praticava remo, quando não era o pai era o filho, quando não era o filho era um primo... sempre o pessoal praticava remo. Era a menina dos olhos do pessoal da ilha. Ao com o tempo, na hora que fizeram o aterro, ai acabaram. (MELO DUTRA, 2018, p. 10)

Pode-se dizer que a década de 1970 demoraria a passar para os clubes de remo e para aqueles que apreciavam o esporte. Dada a situação financeira dos clubes que comprometiam o rendimento dos atletas e: “diante da terrível crise que o remo atravessa, com o aterro da baía sul, a Federação e os clubes ganharam mais estímulo, com a chegada repentina à Florianópolis, de um caminhão trazendo três barcos” (FASC AINDA NÃO SABE O DESTINO PARA OS BARCOS QUE FORAM DOADOS PELA CDN, p.15. 4/10/1973). A FASC “entregou o barco a Oito remos para o Aldo Luz, o Quatro Sem para o Riachuelo e o Quatro Com para o Clube Náutico Cachoeira de Joinville”⁵⁴.

Mas, mesmo com algumas embarcações novas, os clubes aguardavam por uma solução. Enquanto isso não acontecia, os jornais noticiavam: “O tempo passa e “o ano do remo” [1974] se finda sem nenhuma solução. Para os dirigentes dos clubes as esperanças são as mínimas”⁵⁵. Assim, a construção dos novos galpões passaram a fazer parte, no jornal O Estado de 1975, das “Promessas Não Cumpridas”⁵⁶ do ano de 1974. Nas imagens publicadas, remadores carregando uma embarcação no aterro, umas delas dizia “Foi a grande promessa do ano” (PROMESSAS NÃO CUMPRIDAS, p.1.5/01/1975).

Depois de muita apreensão, expectativa, insistência, discussão sobre o assunto com a FASC, publicações sobre o embate travado com o aterro e pedidos de atenção por parte das autoridades governamentais, os clubes de remo teriam, no final da década de 1970, suas sedes. Repositionados sobre o aterro da Baía Sul desde o final da década de 1970, as sedes dos clubes se localizam no Parque Náutico Walter Lang, próximo entre as pontes Colombo Salles e Hercílio Luz na parte insular de Florianópolis. De frente para o mar da baía sul, elas se encontram cercadas pelas pontes e por rodovias onde os carros passam em uma velocidade média de 60 a 80 quilômetros por hora. Santos (1997, p.58) diz que

⁵⁴ (VITÓRIAS DO REMO DE SC NO COB, p.7. 30/10/1973)

⁵⁵ (NOVAS ESPERANÇAS PARA O REMO, p.15. 22/11/1974)

⁵⁶ (PROMESSAS NÃO CUMPRIDAS, p.1. 5/01/1975)

Hoje os clubes dispostos lado a lado, em três prédios com a mesma arquitetura na ilha, entre as duas primeiras pontes, perderam não só o contato com o público, como se tomaram indistintos. Já não é mais possível identificá-los na água, em dias de treinos. Apesar de agora poderem alcançar com mais facilidade a raia da Beira Mar Norte, quando o vento Sul não permite a prática do remo na Baía Sul, sendo esta a única vantagem do local dos novos galpões, perderam o apoio de seus torcedores, se é que é possível falar em torcida de remo atualmente. Os Clubes de regatas mantiveram a sociabilidade marítima. A cidade é que perdeu os clubes.

Com galpões construídos sobre o aterro, as sedes dos clubes passavam, novamente, a se localizar próximas ao mar, mas longe da cidade, onde as pessoas costumavam aproveitar o “domingo [...] Chegava o domingo e iam passear. Ir pra praça, rua Felipe Schmidt... Felipe Schmidt sempre tinha muita gente, passear ao redor da Praça XV” (GARCEZ DUTRA, 2018, p.7). O remo, portanto, reencontrava o mar, mas se distanciava dos locais de reunião de público e encontros. Lezi Léa Garcez Dutra (2018, p.11-12) diz que “Na época, quando eles fizeram isso aqui, ele ficou... Tudo tão longe, tão isolado, eu lembro dos três clubes com a areia, só areia, [...] Ficou como se fossem 3 construções isoladas aqui, jogadas aqui na época, então ficou difícil”.

O acesso aos clubes passaria, portanto, a ser uma questão complicada para o remo conforme comenta o remador Ivan Willain (2018, p.7): “nós temos duas vias aqui e um elevado, todo o fluxo de carros da cidade passa por aqui e não tem uma passarela para os rapazes e as moças se deslocarem para o clube. Tem alguns que não têm carro, dificilmente vêm para cá”. Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p. 15) continua: “Nós temos dificuldade como eu falei para ti. Quem é o pai maluco que vai mandar o filho para passar seis pistas para vir para cá? Ou ele traz. Ou ele não vem. É difícil”.

Entretanto, mesmo com essa lacuna existente entre os clubes e o centro de Florianópolis, Ivan Willain comenta brevemente a consideração da ação dos governos quanto à construção das três sedes junto ao mar começou com o governo do Antônio Carlos Konder Reis e terminou no governo Jorge Bornhausen [...] foram as primeiras obras do aterro, porque o governo na época foi sensível, ele não deixou os clubes abandonados”. (WILLAIN, 2018 p. 11).

Figura 19 – Vista das novas sedes dos três clubes de remo sendo construídas no aterro em 1978



Fonte: Dutra (2019). Foto aérea da construção das garagens de remo no futuro Parque Náutico ao lado da Ponte Colombo Salles. Destaque para a primeira edificação no Aterro da Baía Sul. 1978.

Certamente, para os remadores o tempo demorou a passar, mas logo esse dia chegaria. Próximas ao mar, ali estavam, novamente, dispostos os três clubes de remo de Florianópolis. Com se pode ver na Figura 19, os clubes passaram a ter estruturas idênticas e distantes do Centro, as sedes se encontravam dispostas lado a lado com arquitetura moderna, seguindo o novo padrão, o padrão do “progresso”, tão falado ao longo da década de 1970.

Anos se passaram, até que na manhã do dia 14 de junho de 1979, era inaugurado o Parque Náutico que recebeu o merecido nome de Walter Lange, numa homenagem àquele que tanto trabalhou em benefício do esporte ao longo de toda sua existência. As três garagens foram construídas no aterro, nas proximidades da Ponte Colombo Salles, beneficiando o Riachuelo, Aldo Luz e Martinelli. (BORGES, 2002, p.98)

Os clubes têm, grosso modo, suas economias vinculadas a velhos imóveis alugados como se percebe na fala dos remadores. A respeito do Riachuelo, “hoje, para nós aqui, a gente mantém até hoje aquela sede da Rita Maria, que é o que a gente conseguiu o aluguel [...] que ajuda a manter o clube até hoje” (WILLAIN, 2018 p. 11). Sobre o Martinelli, “estamos até hoje, por isso que eu falei que não vendemos nada, temos o imóvel lá que foi o galpão do clube lá na Antônio Luz com a Tiradentes⁵⁷, Antônio Luz é a frente, e temos o terreno da

⁵⁷ Ruas do Centro da cidade, próximas ao Terminal Urbano de Florianópolis, que por sua vez fica em frente onde eram os Clubes Martinelli e Aldo Luz.

Lagoa, temos o apartamento, que nos dão o retorno para manter o clube” (SILVA, 2018, p.8). Já o do Aldo Luz “foi obrigado a vender porque não tinha condições financeiras para segurar, tá? Ai, como eles ofereceram isso aqui em contraproposta, o Aldo Luz vendeu porque não tinha receita, vendeu para poder se manter nisso aqui. (MELO DUTRA, 2018, p.16)

A situação financeira dos clubes fazia com eles dependessem do governo para terem suas novas sedes, o que gerava uma tensão muito grande nos clubes ao longo daqueles e duradouros anos 1970. A memória é “produzida de acordo com as condições de vida do narrador, é tecida de lembranças, de dor, de cicatrizes que, por vezes, abrem-se como feridas, de saudade, de poesia, de esquecimentos” (OTTO, 2012, p.42). Relembrando o período do aterro, respondendo em uma combinação de receio e esperança, Carlos Alberto de Melo Dutra (2018, p.11) diz: “esperamos que se deus quiser que eles nunca tirem o pessoal daqui [...] aqui é um centro [...]que é importante para a juventude, é importante para os velhos e é importante principalmente para a cidade, porque a cidade não fica de fundos para o mar, tá? É uma história”.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o período da década de 1970, percebe-se que as transformações da cidade de Florianópolis estavam veiculadas a uma lógica que acompanhava os planos de governo estadual e federal. Assim, a capital catarinense desenvolvia-se e ligava-se ao restante estado por meio das obras BR 101 e 282. Se o Brasil desenvolvia em velocidade, Florianópolis era continuidade ou parte desse processo, vez que nem tinha orçamento para construir as obras do aterro da baía sul e da ponte Colombo Salles, assumindo o governo do estado esta função. Além disso, viu-se a presença de uma cultura empresarial tomando conta do desenvolvimento vertical da cidade e dialogando sobre as necessidades de novos acessos às outras regiões da ilha que não o centro simplesmente. Além disso, o distanciamento dos florianopolitanos com o mar tratou-se, de uma ruptura entre aquela parte da cidade (do centro da cidade) com o mar, de modo que o ilhéu passou a se ver cada vez mais imerso em uma cultura caracterizada pela presença de veículos, aglomeração de pessoas, barulho e fumaça, uma vez que o aterro possibilitaria a substituição dos trapiches pelas rodovias. Houve, portanto, um soterramento (mesmo que parcial, dada a continuidade das atividades dos clubes de remo em suas novas sedes) da maritimidade no centro de Florianópolis.

A cidade de Florianópolis foi um objeto de grandes transformações na década de 1970 e, como se pôde perceber, foram transformações que tiveram impacto direto sobre o cenário esportivo local. O Remo em Florianópolis mostrou-se o maior exemplo disso, vez que teria um momento de enfrentamento diante do aterro como se pode perceber ao longo do texto. À época, Florianópolis explodiu dado seu crescimento e desenvolvimento colocados em prática pelo governo. Ao passo que isto ocorria, o remo, que era um elemento produzido pela cidade e por seus moradores, estava a um passo de ter seus dias contados. Tal situação representava, assim, uma sensação de rompimento iminente deste esporte náutico com a cultura local, de modo que por pouco esta prática não se findou à época.

No caso do Clube Martinelli, por exemplo, o fechamento das portas, mesmo que temporariamente, deixou seus remadores e os demais clubes preocupados. Com uma condição financeira estável e com os melhores barcos dentre os três clubes de Florianópolis, o Martinelli simplesmente parou de funcionar durante as obras do aterro e seus dirigentes diziam anunciavam que esperavam pela solução do quanto ao aterro. O Aldo Luz, em posição geográfica similar ao, então, vizinho Martinelli, porém em condições financeiras menos desfavoráveis, continuava arduamente com suas rotinas de treinos e competições. Isto é,

mesmo com mais dificuldades, estavam lá seus remadores, no contraturno do trabalho ou estudo, geralmente, durante as manhãs de frio ou calor carregando os barcos pelo longo trajeto do aterro da baía sul. O Riachuelo, por sua vez, continuou, assim como os aldistas, com as competições dentro e fora do território de Florianópolis. Porém, diferente destes, os riachuelinos tinham uma menor distância para percorrer até as águas da baía sul.

Construídas as novas sedes sobre o aterro, os clubes de remo de Florianópolis teriam um dos problemas resolvidos, a distância entre eles e o mar. Contudo, ao se aproximar do mar o remo se afastava da cidade, o que não finaliza por completo a tensão que envolve as questões relacionadas à existência dos clubes e/ou à dinâmica das regatas. No momento anterior ao aterro, por exemplo, percebeu-se que as regatas de remo não eram compostas por remadores somente, mas se davam por uma dinâmica que envolvia, dentre tantos elementos, torcedores (muitos deles aficionados, como sugerem as reportagens da imprensa e falas dos entrevistados), dirigentes, treinadores, imprensa (rádio e jornal), competições, federação e pessoas que ocupavam posições políticas relevantes. Tal complexidade tinha, portanto, um espaço específico antes da construção do aterro da baía sul: a raia principal da baía sul (que fora coberta pelo aterro) e a orla da cidade (onde os moradores da cidade, que estavam pelo Centro, conviviam com este esporte cotidianamente, sobretudo, aos domingos).

Dados estes esforços para compreender este esporte náutico, o caminho aqui percorrido buscou narrar uma história do remo na década de 1970 pelas memórias. Entretanto, como há limitações existentes no trabalho que decorrem de um processo complexo de investigação histórica – como, por exemplo, maiores análises em relação a determinado(s) ponto(s) do texto. Ou seja, é possível ainda lançar outras possibilidades de estudo sobre ao tema, vez que o remo constitui um campo esportivo complexo na cidade de Florianópolis bem como no estado de Santa Catarina e na relação com outros estados brasileiros. Dessa forma, aqui estão alguns dos possíveis objetos de investigações futuras percebidos durante a execução deste estudo: i) a retomada do remo florianopolitano após a construção das novas sedes; ii) a presença da família como elemento de manutenção da tradição do remo em Florianópolis; iii) a presença da mulher no remo florianopolitano, seja como espectadora seja como praticante; iv) as escolinhas de remo dos clubes da capital catarinense e a formação do remador; v) memórias dos demais clubes de remo do estado.

REFERÊNCIAS

AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Org.). **Usos & abusos da História Oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: Fgv, 2006.

BURKE, Peter. **O que é História Cultural?** 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BORGES, Maury del Grande. **REMANDO NAS ÁGUAS DA HISTÓRIA: as heróicas conquistas do remo de santa catarina - 1861-2002**. As Heróicas Conquistas do Remo de Santa Catarina - 1861-2002. Florianópolis: Ioesc, 2002.

BUDDE, Leani; VAZ, Alexandre Fernandez. Jornalismo e ditadura em Florianópolis: sobre o jornal O Estado. **Estudos em Jornalismo e Mídia**, Florianópolis, v. 1, n. 11, p.191-202, 2014. Semestral.

CRAVO, Leandro José de Almeida; ROSSETTO, Adriana Marques; STORCH, Adriana Carvalho da Silva. **FLORIANÓPOLIS: OS PLANOS DIRETORES APROVADOS ENTRE 1955 E 2014**. Anais do COBRAC 2016. Florianópolis: 16 a 20 de outubro de 2016.

DUTRA, André Arthur. **Clube de Regatas Aldo Luz 100 Anos: memórias do remo de Florianópolis**. Memórias do Remo de Florianópolis. Florianópolis: Copiart, 2019. 157 p.

FLORIANÓPOLIS (1977). **Lei Municipal 1949/1977**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/lei-ordinaria/1977/149/1494/lei-ordinaria-n-1494-1977-cria-o-instituto-de-planejamento-urbano-de-florianopolis-e-da-outras-providencias>. Acesso em 19/02/2020.

FONSECA, Jefferson Rafael da. **Nossa Senhora do Aterro: Florianópolis a partir das crônicas ligeiras de Beto Stodieck (1971-1980)**. Florianópolis a partir das crônicas ligeiras de Beto Stodieck (1971-1980). 2008. 165 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

LUNARDELLI, Daniel Henrique França A “cidade milagre”: novos contornos de uma Florianópolis em vias de modernização. **Cadernos Naui**, Florianópolis, v. 2, n. 2, p.51-79, 2013. Semestral.

MARTINELLI, Clube Náutico Francisco. História do Martinelli. Disponível em: https://www.remomartinelli.com.br/?page_id=9. Acesso em: 20 fev. 2020.

MATTOS, Melissa Laus. **Arquitetura institucional em concreto aparente e suas repercussões no espaço urbano de Florianópolis entre 1970 e 1985**. 2009. 237 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

MEDAGLIA, Mario. **JASC, matérias especiais por modalidades: O destaque hoje é o Remo**. Disponível em: <<https://radiowebesportiva.com.br/noticia/73427/jasc-materias-especiais-por-modalidades-o-destaque-hoje-e-o-remo>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. Biografia Colombo Salles. 2019. Disponível em: [HTTP://memoriapolitica.acesc.sc.gov.br/biografia/1150-Colombo_Salles](http://memoriapolitica.acesc.sc.gov.br/biografia/1150-Colombo_Salles). Acesso em: 15 fevereiro de 2020.

OTTO, Clarícia. **Nos Rastros da memória**. Florianópolis: Nup/ced/ufsc, 2012.

PANARIELLO, Ana Luiza Malnati. Do Miramar ao Monumento: a reconstrução do “velho trapiche”. **Revista Santa Catarina em História**, Florianópolis, v. 1, n. 2, p.23-29, 2007.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & História Cultural**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008a.

_____, Sandra Jatahy. HISTÓRIA, MEMÓRIA E CENTRALIDADE URBANA. **Revista Mosaico**, Goiás, v. 1, n. 1, p.3-12, 2008b.

PRIORE, Mary del; VENANCIO, Renato. **Uma breve história do Brasil: uma breve história do brasil**. Uma breve história do Brasil. 2. ed. São Paulo: Planeta, 2016.

SANTOS. P. C. dos. **Espaço e memória**: o aterro da baía sul e o desencontro marítimo de Florianópolis. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

SARTORI, Carina. **Na alvorada de um Sport**: o remo na ilha de Santa Catarina. 2013. 140 f. Dissertação (Mestrado em História) - Curso de Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Espaços públicos da orla marítima do centro histórico de Florianópolis**: o lugar do mercado. 2002. 95 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Curso de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

VARZEA, Virgílio. **Santa Catarina**: a ilha. Florianópolis: Ioesc, 1984. Disponível em: http://www.literaturabrasileira.ufsc.br/_documents/santacatarina-virgilio-1.htm>. Acesso em: 2 fev. 2020.

_____. **Mares e campos**: quadros da vida rústica catarinense. Florianópolis: Insular, 2003. Disponível em: <http://www.literaturabrasileira.ufsc.br/_documents/maresecampos-virgilio-1-1.htm>. Acesso em: 2 fev. 2020.

VAZ, Alexandre Fernandez; BOMBASSARO, Ticiane. **Esporte e Modernidade em Florianópolis: primeiras aproximações**. In: VAZ, Alexandre Fernandez; BOMBASSARO, Ticiane. **Fragments para um história da educação do corpo em Santa Catarina**. Florianópolis: Dioesc, 2012.

VAZ, Nelson Popini. **Reorganização da área central de Florianópolis**: o espaço público do ritual. 1990. 101 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1990.

VEIGA, Elaine Veras da. **Florianópolis: memória urbana**. 3. ed. Florianópolis: Fundação Cultural Franklin Cascaes, 2010.

WENETZ, Ileana; VAZ, Alexandre Fernandez. **Memórias na ilha de Santa Catarina: o aterro da baía sul e a prática do remo**. in: anais do XVI encontro regional de história da Anpuh-Rio: saberes e práticas científicas, 16., 2014, Rio de Janeiro. Anais [...] . Rio de Janeiro: Anpuh-rio, 2014. p. 1 - 10.

ZANCA, Gabrielli. **Aprática do remo em Florianópolis: Retratos de uma sociedade em busca da modernidade no início do século XX**. **Revista Santa Catarina em História**, Florianópolis, v. 1, n. 1, p.30-38, 2008.

FONTES ORAIS:

ALVES, Roberto [79 anos]. [Nov.2019]. Entrevistador: Mário Machado Farias. Florianópolis, SC, 13 nov.2019.

GARCEZ DUTRA, Lezi Léa [67 anos]. [Fev. 2018]. Mário Machado Farias. Florianópolis, SC, 27 fev. 2018.

MELO DUTRA, Carlos Alberto de [66 anos]. [Fev.2018]. Mário Machado Farias. Florianópolis, SC, 1 fev.2018.

SILVA, Valmir Braz da [68 anos]. [Fev.2018]. Mário Machado Farias. Florianópolis, SC, 16 fev.2018.

WILLAIM, Ivan [75 anos]. [Jan. 2018]. Mário Machado Farias. Florianópolis, SC, 22 jan. 2018.

FONTES IMPRESSAS:

SELEÇÃO DE REMO PROSSEGUE TREINANDO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 5/01/1970 p.10.

GIGANTE DA FASC TREINA HOJE COM RIACHUELO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 7/01/1970, p.10.

VENTO SUL IMPEDIU TREINAMENTO DA SELEÇÃO CATARINENSE DE REMO ONTEM, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 28/01/1970, p.10.

CARIOCAS E GAÚCHOS VÃO REPRESENTAR O BRASIL NO SUL-AMERICANO DE REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 12/02/1970, p.6.

CLUBE NÁUTICO MARTINELLI VAI CONSTRUIR ESTALEIRO EM COQUEIROS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/02/1970, p.10.

CLUBES DE REMO DA CAPITAL INTENSIFICAM TREINAMENTOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 6/03/1970.

MÁQUINAS RODOVIÁRIAS PARA O PROGRESSO DE SANTA CATARINA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 06/03/1970.

A CIDADE QUE DESCOBRIU A SI MESMA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 8/03/1970.
PROPAGANDA IMOBILIÁRIA A. GONZAGA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 22/03/1970, p.6.

RIAACHUELO, ALDO LUZ E MARTINELLI INTENSIFICAM TREINAMENTOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 24/03/1970.

MARTINELLI VENCEU REGATA DE DOMINGO LIDERANDO O CAMPEONATO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 31/03/1970, p.6.

CLUBES TREINAM HOJE PARA REGATA DE DOMINGO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 22/05/1970, p.10.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 3/07/1970, p.6.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 3/07/1970, p.13.

Riachuelo em situação crítica, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 17/07/1970.

REMADOR CATARINENSE NO FLAMENGO DO RIO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 11/08/1970, p.11.

IVO: CONTRATO DA PONTE É O MAIS IMPORTANTE DO GOVERNO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 21/08/1970.

GOVERNADOR ASSINOU CONTRATO PARA A CONSTRUÇÃO DA NOVA PONTE: 2 ANOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 21/08/1970, Capa.

CIDADE, QUASE SELVA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 23/08/1970.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 27/08/1970, p.6.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 16/09/1970.

MÉDICI *AUTORIZA* AUXÍLIO PARA CONSTRUÇÃO DA PONTE, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 4/10/1970.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 25/11/1970. **Jornal O Estado**.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 1/01/1971, p.10.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 3/02/1971, p.6

DOMINGO É DIA DE NAMORAR NA PRAÇA 15, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 7/03/1971, Capa.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 14/03/1971.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 9/04/1971, p.3.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 25/05/1971.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/05/1971, p.10.

VAI QUEM QUER VIRA ATERRO DA PREFEITURA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 16/06/1971, Capa.

RIACHUELO FAZ CAMPANHA POR NOVA SEDE, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 2/07/1971, p.10.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 25/07/1971, p. 1.

SEMANA DA PÁTRIA PROSEGUE COM REGATA ESSA MANHÃ, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 5/09/1971, Capa.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 14/11/1971.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 17/11/1971, p.10.

PRESIDENTE DA COMISSÃO DA NOVA APONTE ANUNCIA QUE AS OBRAS ESTARÃO CONCLUÍDAS DENTRO DE DOIS ANOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 2/12/1971 p.3.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 13/02/1972.

REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/04/1972.

TUBULAÇÃO ESTÁ SENDO MONTADA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 30/05/1972, p. 3.

DRAGA JÁ NA BAIA-SUL. **Jornal O Estado**, Florianópolis, 30/05/1972, p. 3.

O POENTE ESPORTE DO REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 06/07/1972.

NOTÍCIA. Capa, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 6/07/1972.

Contrato assinado: nova ponte fica pronta em 74, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 25/07/1972, p.3.

CIDADE GANHA HOJE SEU TEATRO DE ARENA, MONTADO NO VELHO MIRAMAR **Jornal O Estado**, Florianópolis, 7/09/1972, p.8.

REMO AO DESABRIGO DO ATERRO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 19/11/1972, p.9.

ENCERRADAS ELIMINATÓRIAS AO SUL-BRASILEIRO: REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 11/01/1973, p.8.

Remo prepara-se para as eliminatórias, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 20/02/1973, p.8.
NOTÍCIA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 17/01/1973, Capa.

VELEIROS DA ILHA VAI LANÇAR NOVOS TÍTULOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 27/01/1973, p.6.

REMO, MARTINELLI COM PORTAS FECHADAS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 2/02/1973, p.7.

FASC ESTUDA DRAMA DOS CLUBES NÁUTICOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 11/02/1973, p.8.

MARTINELINOS PEDEM A INTERVENÇÃO PEDEM INTERVENÇÃO NO CLUBE E DENUNCIAM CORRUPÇÃO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 14/02/1973, p.7.

CAPITAL E INTERIOR NAS ELIMINATÓRIAS DE REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 22/02/1973, p.7.

LAGOA DO ATERRO SAI DA PAISAGEM, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 23/02/1973, Capa.

RIACHUELO VENCEU O ALDO LUZ NO “OITO”, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 28/02/1973, p.8.

ALDO LUZ ENCERRA AS ATIVIDADES DE REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 21/03/1973, p.8.

ATIVIDADES PARA O BRASILEIRO DE REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 29/03/1973, p.8.

ATIVIDADES PARA O BRASILEIRO DE REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 29/03/1973, p.8.

O OCASO DO REMO EM SANTA CATARINA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 12/04/1973, p.9.

FLORIANÓPOLIS À MARGEM DO SISTEMA PORTUÁRIO ATÉ COMO UMA ALTERNATIVA **Jornal O Estado**, Florianópolis, 12/05/1973, p.8.

PONTE EM OBRAS AS 24 HORAS DO DIA JÁ TEM INVESTIMENTO DE 8 MILHOES, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 1/06/1973, p.8.

CIDADE. CONSTRUÇÃO CIVIL MOSTRA NA CIDADE VIGOR CAPAZ DE LOGO TRANSFORMÁ-LA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 7/06/1973, p.8.

VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA ELEVA METRO 2 A CR\$1 MIL., **Jornal O Estado**, Florianópolis, 20/06/1973, p.8.

ESTADUAL DE REMO DESTE ANO NÃO TERÁ MARTINELLI, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 22/07/1973, p.23.

O MAR FICOU MAIS LONGE (E OS PEIXES TAMBÉM), **Jornal O Estado**, Florianópolis, 29/07/1973, p.8.

RIACHUELO PRIMEIRO NO ESTADUAL DE REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 30/07/1973, p.12.

A CIDADE VELHA DEVE DESAPARECER OU NÃO? **Jornal O Estado**, Florianópolis, 1/08/1973, p.9.

DIRETORIA DO MARTINELLI EXPLICA RAZÕES DO SILÊNCIO E AFASTAMENTO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 1/08/1973, p.15.

COMISSÃO AUMENTA OPERÁRIOS NA PONTE E INICIA LOGO OS ACESSOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 3/08/1973, p.8.

EM BUSCA DA CIDADE IDEAL, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 9/08/1973, p.9.

A ILHA DO CARVÃO TEM SEUS DIAS CONTADOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 14/08/1973, p.8.

DEMOLIDA DESTERRO (OU DIGRESSÕES SOBRE A CIDADE ATUAL), **Jornal O Estado**, Florianópolis, 15/08/1973, p. 10.

MAIS AMOR PARA UMA CIDADE MELHOR, PAULO ROCHA **Jornal O Estado**, Florianópolis, 18/08/1973, p.9.

A CIDADE SE AUTOMATIZA AOS POUCOS, CRIANDO NOVOS HÁBITOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 19/08/1973, p.8.

CLUBES COLOCAM SEUS BARCOS NOS CABIDES AGUARDANDO SOLUÇÕES. É O FIM DO REMO. **Jornal O Estado**, Florianópolis, 29/09/1973, p.15.

FASC AINDA NÃO SABE O DESTINO PARA OS BARCOS QUE FORAM DOADOS PELA CDN, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 4/10/1973, p.15.

VITÓRIAS DO REMO DE SC NO COB, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 30/10/1973, p.7.

ESTADO JÁ PODE UTILIZAR ATERRO **Jornal O Estado**, Florianópolis, Capa, 31/10/1973.

FLORIANÓPOLIS: MUITOS PROBLEMAS, POUCO DINHEIRO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 01/12/1973, p.9.

A HISTÓRIA DA CIDADE E DE SEUS VULTOS HISTÓRICOS ESTÁ SENDO DEMOLIDA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 9/12/1973, p.24.

SANTA CATARINA PARTICIPOU BEM DA REGATA INTERNACIONAL EM PA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 11/12/1973, p.7.

EDEN II, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 06/01/1974, p.21.

AVENIDA CONTINUA EM 90 DIAS, INTEGRADAS AO SISTEMA DO ATERRO **Jornal O Estado**, Florianópolis, 21/03/1974, p.12.

PONTE CUSTA 122 MILHÕES, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 1/05/1974, Capa.

O ATERRO URBANIZADO VAI SER ASSIM, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 9/05/1974, p.12.

UMA ILHA EXCLUÍDA DA PAISAGEM, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 25/06/1974, p.12.

A PLÁSTICA AGONIA DOS TRAÍCHES DA ILHA **Jornal O Estado**, Florianópolis, 30/06/1974, p.16.

UMA BOA VITÓRIA DO RIACHUELO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 29/07/1974, p.13.

NOVAS ESPERANÇAS PARA O REMO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 22/11/1974, p.15.

PROMESSAS NÃO CUMPRIDAS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 5/01/1975, p.1

RIACHUELO ORGANIZOU E VENCEU, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 10/03/1975, p.13.

REGATA INTERNACIONAL: VITÓRIAS IMPORTANTES DE SANTA CATARINA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/05/1975, p.13.

FONTES IMAGÉTICAS:

DRAGA CHEGA ÀS 4, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 19/05/1972, p.3.

FOTO PARA A POSTERIDADE; AS REGATAS ANTES DO ATERRO. FOTOGRAFIA REGISTRADA POR ORESTES ARAÚJO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 6/07/1972.

SOLUÇÃO PARA OS TRAPICHES, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/07/1972, capa.

O OCASO DO REMO EM SANTA CATARINA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 11/01/1973.

ÁGUAS ESTAGNADAS NO ATERRO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 23/02/1973, capa .

NÃO HOUE GRANDES EMOÇÕES NAS PROVAS DE ONTEM, COM OS CLUBES DA CAPITAL LEVANDO TRANQUILA VANTAGEM. O QUATRO SEM FOI FACILMENTE DO RIACHUELO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/02/1973, capa.

CONSTRUÇÃO CIVIL MOSTRAR NA CIDADE VIGOR CAPAZ DE LOGO TRANSFORMÁ-LA, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 7/06/1973, p.8.

VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA ELEVA METRO2 A CR\$1 MIL, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 20/06/1973, p.8.

EM BUSCA DA CIDADE IDEAL, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 8/08/1973, p.9.

O ATERRO VAI POUCO A POUCO SE APROXIMANDO DA ILHA DO CARVÃO, APROXIMANDO-A DO CONTINENTE, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 14/08/1973, capa.

O OESTE CHEGANDO AO LITORAL, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 8/10/1973.

EDIFÍCIO EDEN II, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 06/01/1974, p.21.

IMAGENS DA ILHA DO CARVÃO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 25/06/1974, p.12.

SISTEMA VIÁRIO QUE FAZIA A LIGAÇÃO DA ILHA COM O CONTINENTE E DO CENTRO COM OUTRAS REGIÕES INSULARES SISTEMA VIÁRIO QUE FAZIA A LIGAÇÃO DA ILHA COM O CONTINENTE E DO CENTRO COM OUTRAS REGIÕES INSULARES, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 3/07/1974, p.12.

TEMPOS IDOS DA VELHA DESTERRO, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 1/06/1975
A MELHOR VITÓRIA CATARINENSE, RIACHUELO NO DOIS COM, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/05/1975, p.13.

PÚBLICO VOLTANDO ÀS REGATAS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 26/05/1975, p.13.

DIAGNOSE DE UMA CIDADE POR TRÊS ANTIGOS PREFEITOS, **Jornal O Estado**, Florianópolis, 17/06/1975, capa.

DUTRA (2019). FOTO AÉREA DA CONSTRUÇÃO DAS GARAGENS DE REMO NO FUTURO PARQUE NÁUTICO AO LADO DA PONTE COLOMBO SALLES. DESTAQUE PARA A PRIMEIRA EDIFICAÇÃO NO ATERRO DA BAÍA SUL, 1978.