

ESCOLA DE HUMANIDADES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
DOUTORADO EM HISTÓRIA

GENECI GUIMARÃES DE OLIVEIRA

**A CIDADE DE ITAJAÍ, O PORTO E A EMPRESA G. MIRANDA AGÊNCIA MARÍTIMA  
LTDA.:** suas inter-relações e o desenvolvimento da região (1970 à atualidade)

Porto Alegre  
2018

PÓS-GRADUAÇÃO - *STRICTO SENSU*



Pontifícia Universidade Católica  
do Rio Grande do Sul

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL  
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
DOUTORADO EM HISTÓRIA

Geneci Guimarães de Oliveira

A CIDADE DE ITAJAÍ, O PORTO E A EMPRESA G. MIRANDA AGÊNCIA MARÍTIMA  
LTDA.: suas inter-relações e o desenvolvimento da região (1970 à atualidade)

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Claudia Musa Fay  
Orientadora

Porto Alegre  
2018

Geneci Guimarães de Oliveira

A CIDADE DE ITAJAÍ, O PORTO E A EMPRESA G. MIRANDA AGÊNCIA MARÍTIMA  
LTDA.: suas inter-relações e o desenvolvimento da região (1970 à atualidade)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul como requisito parcial e último para a obtenção do grau de Doutora em História na área de concentração de História das Sociedades Ibéricas e Americanas.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup> Dra. Claudia Musa Fay

Porto Alegre

2018

## Ficha Catalográfica

O48c Oliveira, Geneci Guimarães de

A cidade de Itajaí, o porto e a empresa G. Miranda agência marítima LTDA : suas inter-relações e o desenvolvimento da região (1970 à atualidade) / Geneci Guimarães de Oliveira .  
– 2018.

260 f.

Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, PUCRS.

Orientador: Prof. Dr. Claudia Musa Fay.

I. cidade, porto, empresa. I. Fay, Claudia Musa. II. Título.

Geneci Guimarães de Oliveira

A CIDADE DE ITAJAÍ, O PORTO E A EMPRESA G. MIRANDA AGÊNCIA MARÍTIMA  
LTDA.: suas inter-relações e o desenvolvimento da região (1970 à atualidade)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul como requisito parcial e último para a obtenção do grau de Doutora em História na área de concentração de História das Sociedades Ibéricas e Americanas.

Aprovada em: 27 de março de 2018.

BANCA EXAMINADORA:

---

Profª. Dra. Claudia Musa Fay – PUCRS

---

Prof. Dr. René Ernaine Gertz – PUCRS

---

Prof. Dr. Antonio de Ruggiero – PUCRS

---

Profª. Dra. Claudia Peixoto de Moura – PUCRS

---

Profª. Dra. Daniela Marzola Fialho – UFRGS

## AGRADECIMENTOS

No momento que se termina uma tese surge outro grande desafio: não esquecer aqueles que acompanharam a nossa trajetória e colaboraram com a pesquisa. A elaboração deste trabalho não teria sido possível sem o estímulo e empenho de diversas pessoas, às quais expresso a minha gratidão e apreço.

Agradeço a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para que esta tarefa se tornasse uma realidade. Todavia, como ser humano que sou, peço desculpas pelas falhas de memória. Deixo o registro de um muito obrigado a todos que me acompanharam nesta longa e difícil trajetória.

Garimpar dados concretos, como as leituras do que já se escreveu sobre o assunto, as reportagens de jornais e revistas, mesmo os vídeos produzidos sobre o tema, podem nos causar certo impacto, porém ouvir e sentir de forma presencial relatos, nem sempre tão “cor-de-rosa”, mexe com nossos sentimentos. Precisamos do amparo de muitas pessoas para não desistir, para seguir fazendo os registros necessários à presente e às futuras pesquisas. Portanto, é preciso agradecer!

Agradeço aos professores do PPG-História pelos ensinamentos preciosos e aos colegas do curso pela oportunidade da convivência e do aprendizado. Neste momento, não poderia deixar de prestar um agradecimento muito especial a Daniela Garces que nos momentos de maior angústia esteve sempre ao meu lado, pacientemente, ouvindo com atenção o que diziam os entrevistados e me fazendo superar os medos de ir ao encontro deles.

Agradeço à equipe da minha empresa, na pessoa da Glaucia, que, com a generosidade do seu coração, sempre tinha uma palavra de incentivo, mesmo que não compreendesse de que assunto se tratava.

Agradeço a grande colaboração de Jandira de Souza Miranda, matriarca da G. Miranda Ltda., de seus filhos que possibilitaram o acesso aos arquivos da empresa – os depoimentos concedidos por Jandira e Guido Miranda foram muito esclarecedores a respeito da cidade, da empresa e do transporte marítimo – e à Irene Lopes Ramos pelo desprendimento e a paciência de passar uma tarde à disposição desta pesquisadora.

Agradeço aos funcionários do Centro de Documentação e Memória de Itajaí-SC pela atenção nos longos períodos que lá estive nestes quatro anos, entre eles, correndo o risco de esquecer algum nome importante que nesse momento final da tese possa ocorrer, Euclides do arquivo municipal, Genésio Miranda Lins e sua estagiária, pela maneira como se

disponibilizaram no auxílio dos diversos trabalhos a respeito do tema e, tantos outros que anonimamente deram sua contribuição.

Aos demais depoentes dessa investigação, Hélio Floriano dos Santos, Anna Carolina Cristofolini Martins, Erivelter Antônio Mafra, Edison d'Ávila e Gilberto Borba.

À Sueli Mesquita, pelo empenho em contribuir com a pesquisa, enviando-me fotografias do acervo da família.

Agradeço à minha orientadora e amiga, Prof.<sup>a</sup> Dra. Cláudia Musa Fay, pela paciência em ficar horas me escutando a respeito das dúvidas e dos passos seguintes da tese, da importância dos congressos e da contribuição que poderia dar levando a cabo esta pesquisa.

Um agradecimento especial à Gilsene Dupont, pela revisão atenta, competência e amizade que vigoram há muitos anos.

Agradeço aos filhos Leandro, Christian, Priscilla, às noras Hiromi e Lizandra, e ao genro Alexandre por compreenderem os motivos pelos quais precisava me ausentar.

Agradeço às netas Naomi, Lumi e Manuela, e ao neto Luigi por seus sorrisos e aos “eu te amo vovó” que serviam de incentivo a continuar na escrita da tese. Assim como, ao Theo, o quinto neto recém-vindo ao mundo, que revigorou minhas forças para seguir escrevendo. Por fim, ao meu companheiro e grande incentivador, Milton Oliveira. Ele que esteve, por muitas vezes, sozinho nas funções da empresa ou se deslocando para outros lugares para prestar solidariedade a quem resolveu se dedicar também à pesquisa histórica. E nos momentos de angústia, quando eu não sabia que rumo tomar, ele estava ali, incentivando, para que eu não deixasse de realizar mais este sonho.

A todos que permitiram e/ou contribuíram para a realização desta tese, o meu muito OBRIGADA!

### **Eis aqui Itajaí**

O vapor se eleva  
Da água marinha  
Eis aqui a praia  
Que me viu nascer

A rotação da terra  
Permite que aos poucos  
O sol se ponha  
Eis aqui a latitude  
Que primeiro me localizou

A percepção poética  
Me faz ver o tempo  
Aqui passar mais depressa  
É aqui ainda  
Estão os primeiros sorrisos  
Que bem me acolheram

Eis aqui as musas  
De minha saudade  
Eis aqui tudo que é meu  
Eis aqui Itajaí<sup>1</sup>.

Wagner Alfredo d'Ávila

---

<sup>1</sup> Poema publicado no anuário de Itajaí de 2001, p 87. Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins.

## RESUMO

Este estudo de doutoramento analisa aspectos da cidade, do porto e de uma empresa de Itajaí de 1970 até atualidade em busca de um diálogo comum entre os setores que confluem a urbanidade, a estrutura portuária e os novos ofícios que foram criados através das atividades econômicas, pautados na trajetória da empresa G. Miranda Ltda. Nesse sentido, analisa-se as mudanças na urbe promovidas por crescentes migrações e afirma-se que as mudanças foram geradas a partir das demandas comerciais. Em outra borda, analisa-se o papel das elites nas obras que fundaram o porto, os principais ciclos econômicos que impulsionaram Itajaí na primeira metade do século XX, propiciando que nos anos setenta do século XX Itajaí fosse a grande porta de entrada de produtos e pessoas. A pesquisa tem por objetivo verificar a influência do empresariado, personificado em alguns nomes para elaborar a ascensão de um ofício e seu crescente declínio no advento das inovações tecnológicas. Para isso, utilizou-se como fonte para essa investigação, os depoimentos orais, coletados na cidade de Itajaí – e escolhidos os personagens pela pertinência a pesquisa, os anuários da cidade de Itajaí que são ricos em informações sobre sociedade, economia e cultura e o arquivo privado da empresa G. Miranda Ltda.

**Palavras-chave:** Cidade. Porto. Empresa.

## ABSTRACT

This doctoral study analyzes aspects of the city, the port and the entrepreneurship of Itajaí from 1970 until today in search of a common dialogue between the sectors that converge urbanity, the port structure and the new crafts that were created through the economic activities, ruled in the trajectory of the company G. Miranda Ltda. In this sense, it analyzes the changes in the city promoted by increasing migrations and affirms that the changes were generated from the commercial demands. On the other hand, the role of the elites in the works that founded the port, the main economic cycles that propelled Itajaí in the first half of the 20th century, is analyzed, enabling Itajaí to be the great gateway for products and services in the 1970s. people. The research aims to verify the influence of entrepreneurship, personified in some names to elaborate the rise of a trade and its increasing decline in the advent of technological innovations. For this purpose, the oral testimony collected in the city of Itajaí was used as the source for this investigation, and the characters were chosen for the pertinence of the research, the yearbooks of the city of Itajaí that are rich in information about society, economy and culture and the company file G. Miranda Ltda.

**Keywords:** City. Port. Entrepreneurship.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - As cidades que compõem o estado de Santa Catarina .....	33
Figura 2 - Municípios vizinhos que compõem o litoral norte .....	34
Figura 3 - A divisão regional de Santa Catarina .....	34
Figura 4 - Mapa da rede urbana brasileira (2000) .....	35
Figura 5 - Mapa da região do alto vale do Itajaí e do baixo vale do Itajaí .....	37
Figura 6 - Principais praias que integram a costa de Itajaí .....	40
Figura 7 - Mapa turístico de Itajaí com as principais ruas, atrações turísticas e pontos de lazer da cidade .....	41
Figura 8 - Itajaí na virada do século XIX para o século XX .....	41
Figura 9 - Vista aérea de Itajaí, anos 20 .....	55
Figura 10 - Vista aérea de Itajaí de 1953 .....	56
Figura 11 - Vista aérea de Itajaí de 1953, em outra perspectiva .....	57
Figura 12 - Estatísticas das edificações em Itajaí .....	66
Figura 13 - Vista aérea de Itajaí de 1960 .....	70
Figura 14 - Vista aérea de Itajaí em 1959 .....	71
Figura 15 - Vista aérea de Itajaí nos anos oitenta, com o início de uma urbanização desigual .....	71
Figura 16 - Vista aérea da cidade de Itajaí nos anos 1980 .....	74
Figura 17 - Panorâmica da cidade vista do Morro da Cruz .....	97
Figura 18 - Vista da praia de Cabeçudas .....	100
Figura 19 - Vendo-se o porto e os trapiches, década de 30, do século XX .....	102
Figura 20 - Carregamento de madeira em 1922 .....	105
Figura 21 - Cais acostável construído no mesmo período em que o anuário era lançado .....	107
Figura 22 - Construção do cais acostável, 1948 .....	109
Figura 23 - Carregamento de madeira – 1919 .....	113
Figura 24 - Porto de Itajaí no ano de 1922 .....	114
Figura 25 - Vendo-se o Porto e os trapiches, 1922 .....	115
Figura 26 - Casarão Malburg, um dos símbolos do comércio itajaiense, pioneira do comércio importador e exportador marítimo .....	117
Figura 27 - Carregamento de madeira, na década de 1930 .....	118

Figura 28 - Primeiro projeto industrial de serraria de madeira instalado em Itajaí .....	119
Figura 29 - Madeira aguardando o embarque. Na foto Madeireira Malburg .....	120
Figura 30 - Imagem do complexo portuário de Navegantes .....	142
Figura 31 - Conselho de autoridade portuária .....	144
Figura 32 - Principais produtos importados e exportados .....	146
Figura 33 - Sentado no centro da imagem, Guido Otávio Miranda, em 1950 .....	153
Figura 34 - Sucessão administrativa na G. Miranda Ltda. ....	154
Figura 35 - À esquerda, Guido Otávio Miranda, exportando máquinas de escrever em 1950 .....	158
Figura 36 - Carta de Sérgio Renato Miranda para a mãe, em papel timbrado com o seu nome .....	165
Figura 37 - Ficha de inscrição de Sérgio Renato Miranda .....	166
Figura 38 - Retrato de Sérgio Renato com a mãe Irene Ramos .....	167
Figura 39 - Cartão de natal enviado por Sérgio Renato a seu pai Guido Otávio Miranda .....	168
Figura 40 - O casal Sérgio Renato Miranda e Jandira Miranda .....	169
Figura 41 - O casal Jandira Miranda e Sérgio Renato com os netos .....	170
Figura 42 - Jandira Miranda com seu traje de miss Itajaí .....	170
Figura 43 - Publicidade da empresa G. Miranda publicada nos anuários de Itajaí .....	171
Figura 44 - Imagem do prédio da Empresa G. Miranda Ltda. datada de 1940 .....	171
Figura 45 - Sérgio Renato Miranda entre agenciadores marítimos .....	173
Figura 46 - Sérgio Renato Miranda entre agenciadores marítimos .....	173
Figura 47 - Minibiografia publicada no anuário de Itajaí de 1975 .....	184
Figura 48 - Da esquerda para a direita: Sérgio Ricardo, Sérgio Renato e Guido Renato Miranda .....	185
Figura 49 - Sérgio Renato visitando uma de suas lojas da franquia Bobs .....	189

## **ARQUIVOS CONSULTADOS**

Arquivo da Empresa G. Miranda Ltda. (privado)

Arquivo do Centro Cultural Dide Brandão

Arquivo Histórico do Porto de Itajaí

Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins

Centro de Documentação e Memória Histórica de Itajaí

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
1.1 LANÇANDO A ÂNCORA: O ESTADO DA ARTE EM HISTÓRIA URBANA ..	12
<b>2 SANTA CATARINA: ASPECTOS DIVERSOS .....</b>	<b>33</b>
2.1 A IMPORTÂNCIA DO RIO ITAJAÍ-AÇU NA GÊNESE DAS CIDADES DO VALE DO ITAJAÍ .....	36
2.2 OS PRIMEIROS POVOADORES DO VALE DO ITAJAÍ E SUAS PRÁTICAS ECONÔMICAS .....	38
2.3 ITAJAÍ E SEUS MÚLTIPLOS CENÁRIOS .....	41
2.4 ITAJAÍ SOB A PERSPECTIVA DE IRENE LOPES RAMOS .....	55
2.5 A ITAJAÍ CONTADA NOS ANUÁRIOS: ENTRE TEXTOS E IMAGENS .....	65
2.6 EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA DE ITAJAÍ: DEBATES CONTEMPORÂNEOS .....	71
<b>3 O LITORAL DO VALE DO ITAJAÍ .....</b>	<b>98</b>
3.1 O PORTO DE ITAJAÍ NA CONJUNTURA DO LITORAL CATARINENSE .....	102
3.2 A IMPORTÂNCIA DO PORTO NA PUJANÇA DA MADEIRA .....	113
3.3 A CONSTRUÇÃO NAVAL EM ITAJAÍ .....	126
3.4 A ORGANIZAÇÃO DO PORTO .....	131
<b>4 AS EMPRESAS DE AGENCIAMENTO MARÍTIMO .....</b>	<b>148</b>
4.1 O PAPEL DO AGENTE MARÍTIMO .....	149
4.2 AS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO PRESENTES NO PORTO DE ITAJAÍ .....	151
4.3 A GÊNESE DA EMPRESA: GUIDO MIRANDA E SÉRGIO RENATO MIRANDA .....	153
4.4 A EMPRESA G. MIRANDA LTDA. E SUA PARTICIPAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO .....	171
4.5 A SUCESSÃO FAMILIAR NA EMPRESA G. MIRANDA LTDA. ....	183
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>200</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>203</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>211</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O território de uma cidade é visto e usado de diferentes formas. O poder público o divisa como espaço urbano a ser ordenado. Para tanto, fixa os distritos, registra os nomes dos bairros e das suas ruas e avenidas, estabelece a numeração das casas e providencia os registros deste espaço na confecção de plantas que visam a dar a conhecer, geograficamente, o território urbano. O espaço apropriado, construído e transformado suscita, da parte dos seus interventores diretos – administradores, engenheiros, arquitetos, médicos sanitaristas – ou de consumidores ou habitantes em geral, uma gama de representações sociais diferenciadas, conforme os agentes que o observam e o utilizam<sup>2</sup>.

O espaço pensado, construído, como afirma Sandra Pesavento, mostra-se como um dos pilares da pesquisa que esteve em andamento, e ainda está por tratar-se de uma investigação aberta que não responde todas as questões, pois, por tratar-se de uma pesquisa humana, incorrerá invariavelmente em lacunas. Pensar os espaços da cidade, as suas redefinições, suas (re)apropriações e, conseqüentemente, os simbolismos que são (re)atribuídos em Itajaí é um dos vértices dessa pesquisa.

Este estudo pretende mostrar um fragmento das muitas histórias que um pesquisador pode contar de Itajaí. Como a epígrafe enuncia, serão muitos elementos combinados nessa investigação, entretanto o maior deles é o rio e a cidade que contam a história, memória, cultura, economia e relações comerciais.

### 1.1 LANÇANDO A ÂNCORA: O ESTADO DA ARTE EM HISTÓRIA URBANA

Como um cristal, a cidade decompõe em um amplo espectro a luz que projetamos sobre ela. O habitante confere significados e sentidos às suas práticas no espaço urbano. No passado, médicos, sanitaristas, engenheiros, urbanistas, políticos e homens de letras pensaram e produziram seus discursos de poder, normatização e controle sobre a cidade e seus habitantes. No presente, historiadores, geógrafos, sociólogos e antropólogos também produzem seus discursos e suas imagens de cidade ao tentar explicá-la<sup>3</sup>.

O ato de lançar a âncora e aportar é a metáfora utilizada para estabelecer uma relação entre a história urbana e a cidade de Itajaí, em seus diversos aspectos. É preciso entender a gênese das questões urbanas para adentrar nas questões que trataram especificamente do objeto de estudo levado a cabo para essa pesquisa. Com isso, esse estudo buscará evidenciar as relações das reformulações urbanas aliadas às urgências históricas que permearam as

<sup>2</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Uma outra cidade**: o mundo dos excluídos no final do Século XIX. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001, p. 25.

<sup>3</sup> MONTEIRO, Charles. Entre História urbana e História da cidade: questões e debates. **Revista Oficina do Historiador**, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 101-112, jan./jun. 2012.

idades brasileiras e que influenciaram a criação, formação, cultura e economia em Itajaí. Para isso, em caráter introdutório far-se-á um apanhado dos aspectos teóricos que orbitam entre a história cultural e a história urbana, privilegiando-se os principais debates e discursos que foram utilizados para a reformulação das cidades, calcados nos ideais do modernismo. Ao perscrutar a urbe, um mundo de possibilidades descortina-se.

As transformações urbanas sugerem ao historiador elementos que conformam as cidades, não só no seu aspecto econômico, mas nas mutações de sociabilidades advindas dos indivíduos que pensaram a urbe. Todavia, falando-se em modificações, fala-se também em migrações, e, falando-se em migrações, fala-se em ruptura de laços e na criação de outros. Essa dinâmica não foi um privilégio apenas de Itajaí, pois essa experiência fora uma realidade presente em muitas cidades brasileiras que viram no progresso anunciado pela modernidade o refundar da cidade e de seus espaços, manifestando, desse modo, outras vivências.

Conforme enuncia a epígrafe que introduz essa questão, as cidades passaram a ser o objeto de estudo de muitos pesquisadores que se interessaram em como os processos de urbanização ocorreram. Na esteira da urbanização, as relações que se estabeleceram na urbe, permitem compor trilhas inequívocas da formação de novas relações com o espaço e suas conformações. Conforme observa Amilcar Torrão Filho:

Ao definir o espaço de constituição do capitalismo e da modernidade, Fernand Braudel, em seu clássico *Civilização Material, Economia e Capitalismo*, não hesita em afirmar a cidade como lócus de construção histórica desta modernidade. As cidades são, para este autor, como transformadores elétricos: elas aumentam as tensões, precipitam as trocas, removem a vida dos homens. São nascidas da mais revolucionária divisão do trabalho: campo de um lado, atividades urbanas do outro. A cidade é cesura, ruptura, destino do mundo. Ao surgir com a escritura ela abre as portas para a história; quando renasce na Europa no Séc. XI a ascensão do continente começa, quando ela floresce na Itália, é o renascimento<sup>4</sup>.

Torrão adverte que tão importante como o conceito de longa duração desenvolvido por Braudel, igualmente o conceito de longa dimensão também pensado por Fernand Braudel, dá conta para analisar a cidade e suas múltiplas dimensões. Sobre isso, Torrão enfatiza que:

A vida da cidade está associada a um espaço de longa dimensão, de onde vêm seus homens, onde estão suas relações comerciais, cidades, vilas, mercados que aceitam os seus pesos e medidas ou suas moedas, ou que falam a sua língua dialetal (s.d.: 560-1). De onde ela imperiosa, imperial e imperativamente tira seu sustento, sua mão de obra, seu exército industrial de reserva, seu poder. No ocidente, capitalismo e cidades, no fundo, são a mesma coisa, afirma o historiador francês (s.d.: 586)

<sup>4</sup> TORRÃO FILHO, Amilcar. História Urbana: a configuração de um campo conceitual. **Revista do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**: Dossiê História Urbana: a configuração de um campo conceitual, Campinas, SP, v. 7, n. 10, p. 1-9, jan./ago. 2015.

Estudar a cidade é manter uma estreita relação com os enunciados que se desdobram nas conjunturas urbanas. As repercussões das modificações que perpassam os traçados da cidade permitem outras leituras da cena urbana, principalmente no que se refere às mudanças que alteraram os hábitos das diferentes camadas da população. E, sobre isso, Maria Izilda Matos observa:

As cidades constituem-se em territórios que condicionam múltiplas experiências pessoais e coletivas. Sob a cidade fisicamente tangível descortinam-se cidades análogas, invisíveis, tecidos de memórias do passado, de impressões recolhidas ao longo das experiências urbanas, constituindo uma multiplicidade de histórias e memórias, muitas vezes em confronto.<sup>5</sup>

Esses territórios, tecidos de memórias e histórias, podem ser visíveis ou invisíveis, porém nunca destituídos da vida urbana que se descortina ao eleger a cidade como objeto. Nesse sentido, é fulcral assinalar que o estudo das cidades e a experiência de seus habitantes só foi possível através das novas problemáticas estabelecidas pelos historiadores. Nessa via, a história cultural permite trabalhar com os múltiplos cotidianos que emergem das cidades. Conforme, corrobora Sandra Jatahy Pesavento:

Nosso ponto de partida se insere no que chamaríamos de história cultural do urbano e que se propõe a estudar a cidade através de suas representações. Entendemos ser esta uma fascinante proposta para o nosso final de século, quando a cidade se coloca, mais do que nunca como desafio, sendo o lugar – por excelência – onde as coisas acontecem.<sup>6</sup>

Sandra Jatahy Pesavento afirma ser a cidade um espaço privilegiado de acontecimentos, mas não só. Pesavento, ao fazer da cidade seu objeto de pesquisa, atenta para as muitas possibilidades que estão inscritas na urbanidade. Uma delas é a linguagem que se estabelece no social, conformando um jogo de forças, de enfrentamentos e de tensões, próprias dos mecanismos de poder engendrados no discurso, que identifica e reúne elementos citadinos. Interessada em averiguar o poder da linguagem no espaço social, Sandra Pesavento elege a cidade, chamando-a de “espaço real”, no qual, dependendo da linguagem, criam-se

---

<sup>5</sup> MATOS, Maria Izilda Santos de. 450 anos de São Paulo: experiências urbanas. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA: O LUGAR DA HISTÓRIA, 17., 2004, Campinas. **Anais...** Campinas: Unicamp, 2004, p. 4.

<sup>6</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 1999, p. 8.

determinações e estigmatizações<sup>7</sup>. Todavia, é fundamental, *a priori*, entender como a palavra urbanismo adentrou as ciências humanas e trouxe a verve de interesses investigativos.

Maria Cristina da Silva Leme percorre os caminhos nos quais a história começa a utilizar o termo “urbanismo”, concluindo que há dois enfoques distintos, um utilizado pela engenharia e outro pela arquitetura, assim como as diferenciações que existiram em suas utilizações, igualmente os simbolismos que permearam a palavra são significações egrégias, configurando vertentes intelectuais e profissionais diferentes. Sobre os primeiros entendimentos dos radicais urbe, Leme observa:

No início procuramos distinguir a palavra dos seus significados. Pesquisando nos dicionários portugueses do final do século XVIII as palavras derivadas do radical urbe vemos que estão associadas a cortesia, bons modos dos que vivem na cidade, em oposição a rusticidade e grosseria dos que vivem no campo. No século XIX a palavra vem associada, também, à ideia de civilização. Em 1884, encontramos na palavra urbanidade uma referência à política dos romanos de imprimir a cortesia, os bons termos, os estilos de gente civilizada (Vieira, 1874, p 862). Esta relação estreita entre um modo de vida caracterizado por um comportamento e o espaço físico onde estas novas formas de sociabilidade se desenvolvem ficam mais explícitas quando lemos as explicações do engenheiro catalão Ildefonso Cerdà sobre as origens da palavra urbanização.<sup>8</sup>

Com o cunhar de uma palavra, há as diferentes significações que o espaço urbano atinge, mostrando-se um campo fértil para o historiador que tem na pesquisa das muitas urbanidades o seu objeto. Ao esmiuçar e historicizar o campo que compreende os estudos das cidades, constatam-se as práticas que são correntes no pensar as cidades. A intervenção urbana serve de baliza para conformar um novo estatuto, amparado na ideologia e na legitimidade jurídica de um novo conhecimento. Como observa Leme:

No Brasil, como nos outros países, o ensino do urbanismo não precede a prática urbanística, mas vem a posterior com claro indício de a legitimar. Constitui-se a partir das experiências de intervenção na cidade que se fazem no terreno da legislação urbanística, do saneamento urbano e dos projetos de abertura e extensão viária. O ensino do urbanismo tem início dentro dos cursos de engenharia e o seu conteúdo reforça o trabalho profissional dos engenheiros arquitetos. Na Escola Politécnica, em São Paulo, aparece como disciplina apenas ao final da década de 20.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. Lugares malditos: a cidade do “outro” no sul brasileiro (Porto Alegre, passagem do século XIX ao século XX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 19, n. 37, p. 195-216, set. 1999.

<sup>8</sup> LEME, Maria Cristina da Silva. Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001, p. 79.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 81.

A questão urbana<sup>10</sup> é pautada por importantes transformações, porém uma das principais mudanças é que ela começa a atravessar o cotidiano de muitos profissionais. As mais variadas disciplinas são introduzidas para pensar o espaço urbano. Profissionais das engenharias e arquiteturas juntam-se a médicos, sanitaristas e educadores na emergência do tema “cidade”. O planejamento passa a ser uma palavra amplamente aplicada à resolução de problemas e a crítica dos existentes na esfera urbana.

Uma das principais influências no Brasil serão as ideias de Le Corbusier sobre cidade e arquitetura urbana. Maria Cristina Leme cita a conferência desse importante urbanista proferida em São Paulo e no Rio de Janeiro em 1936, reproduzida na revista *Movimento Brasileiro*, do qual é citado parcialmente o trecho que concerne à sua análise sobre o urbanismo:

O urbanismo apareceu da necessidade de resolver o problema da cidade. Preocupada com a felicidade ou desgraça do homem eis uma ciência que demonstra ao mesmo tempo a solidariedade projetando uma vontade poderosa para um fim claro, construtor e criador. O urbanismo é questão de aparelhamento. O seu aspecto fundamental não é estético, mas econômico, a beleza virá depois. E a propósito deu o seu conceito de beleza como o estudo da satisfação plena, do contentamento do homem diante da ordem e da harmonia.<sup>11</sup>

Essas novas perspectivas alardeadas pelo pensamento desses grandes nomes da urbe, contribuíram para a autonomia da arquitetura que nessa altura desliga-se da engenharia, o que cria uma cisão no pensamento no que concerne ao urbano, um mais direcionado à construção e outro mais envolvido no pensamento dessa modernidade urbana que (re)nascia através das novas edificações.

Outra perspectiva apontada pelos historiadores da urbanidade é a questão das palavras que conformaram o imaginário acerca das cidades. Celia Ferraz Souza analisou o sentido das palavras nas ruas da cidade e sua relação com o poder do Estado. Ela afirma que:

A humanidade sempre procurou marcar os lugares por onde circulou com elementos diferenciados, como construções especiais e até dando-lhes nomes ou apelidos, que serviram de referenciais para si própria. Tornar um ambiente diferente do outro para não se confundir espacialmente é sempre uma imposição para se estabelecer a própria identidade.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Sobre a cidade e suas questões aponta-se a obra de Barbara Freitag, “Teorias da Cidade”, como um dos muitos textos importantes que abordam o tema “cidade”.

<sup>11</sup> LEME, Maria Cristina da Silva. *Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional*. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001, p. 90.

<sup>12</sup> SOUZA, Célia Ferraz. O espaço e a sensibilidade dos cidadãos. **Revista Arqtexto**, Porto Alegre, n. 3-4, p. 72-83, 2003.

Essa demarcação simbólica permitiu que alguns lugares pudessem ser achados, através das referências que deixaram. Os vestígios do passado nas cidades também são alusivos dessa preocupação em nominar o espaço urbano, por isso na contemporaneidade é possível conhecê-los e avaliar as modificações que sofreram ao longo da sua história. Os códigos também permitiram às pessoas o sentimento de pertença a um espaço geográfico, portanto os nomes que integram o rol da cidade carregam o efeito simbólico que produzem em seus habitantes.

Dessa forma, não é incomum os órgãos governamentais responsáveis pelas mudanças dos nomes das ruas, alamedas, avenidas, praças e largos alterarem um determinado nome, mas a população não reconhecê-lo como tal, não produzindo um efeito prático imediato. Desse modo, os moradores continuam a usar o nome antigo, oferecendo clara resistência às modificações não discutidas com a população. Conforme Celia de Souza, Luís Fernando Veríssimo denominou Porto Alegre de “Cidade Fictícia”:

[...] um viajante que, chegando à cidade pela primeira vez e munido de um mapa, tenta fazer tudo que lhe foi recomendado. ‘Não deixe de conhecer a Rua da Praia.’ Certo, mas onde fica essa tal Rua da Praia? Se for pela lógica, o nosso hipotético visitante procurará a praia ao longo da qual se corre a mítica rua, ou na qual ela começa e termina. Logo descobrirá que não há nenhuma praia no centro e que a principal rua da cidade se chama ‘dos Andradas’ (e só assim, porque os outros usam o nome antigo) e que ninguém sabe por que era ‘chamada da Praia’.<sup>13</sup>

Pelas razões apontadas por Veríssimo é que a cidade se torna essa imensidão de possibilidades e especificidades. Há, na cidade, uma gama de discursos formulados e que preenchem o cotidiano, que somente os habitantes daquele determinado lugar conhecem. Como refere Duche, “lugar simbólico, onde se marca a história, macrocosmo social, encontro de funções e sinergia de criações, texto e discurso, a cidade atravessa as ciências humanas e fecunda artes e letras, como questão (o que é a cidade) e como problema (por que a cidade?)”.<sup>14</sup>

Por todas as adjetivações usadas por Duche para designar, decifrar e descrever a importância da cidade é que inúmeros cronistas, literatos, filósofos e urbanistas tiveram interesse pelos aglomerados que formaram as cidades. As experiências da vida nas cidades são assim observadas por Maria Salete Kern Machado:

<sup>13</sup> VERÍSSIMO, Luis Fernando. Cidade fictícia. Zero Hora, Porto Alegre, 19 set. 1991, *apud* SOUZA, Celia Ferraz. O sentido das palavras nas ruas da cidade. Entre práticas populares e o poder do Estado (ou público). In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001, p. 139.

<sup>14</sup> DUCHE, 1994, *apud* MACHADO, Maria Salete Kern. O imaginário urbano. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001, p. 135.

Desde a Antiguidade clássica, a cidade tem sido enfocada a partir de diferentes olhares e representações. A literatura foi uma das primeiras áreas de conhecimento a buscar respostas as questões relativas ao cotidiano dos habitantes urbanos, dando seu testemunho sobre as diferentes perspectivas pelas quais o homem tem avaliado a cidade ao longo da história. Na literatura grega, o personagem Édipo, além de falar sobre a desordem erótica privada na família, representou a doença na cidade. A tragédia de Sófocles mostrava a preocupação do protagonista com o bem-estar dos habitantes de Tebas, assolada pela peste. Em Édipo, em Colono, Sófocles mostra sua preocupação com a cidade, ao fazer com que Édipo morra e seja enterrado em local que abençoe a polis.<sup>15</sup>

Essa polifonia urbana vem sendo retratada por inúmeros autores que abordaram a cidade como objeto. A literatura é um exemplo bastante contundente da presença da cidade nos cenários narrativos. Ítalo Calvino, através de um realismo fantástico, incorpora a cidade aos sentidos dos habitantes. Em um exercício de permanência e memória, a cidade revela-se para muitos autores como uma síntese das experiências humanas. Espaço de arquitetura e engenharia, mas também de história, e é da história que se pode contar a trajetória da urbanidade, do interesse pelas cidades e das confluências que ocorrem através das lentes do pesquisador.

A cidade como artefato, como texto, como frase, como não dito, seja qual a linha que se segue para analisar teoricamente a urbe, ela está inscrita na história que privilegia esse objeto que reúne convergências, divergências e contradições. A materialidade que as cidades oferecem ao pesquisador através da realidade social é um aspecto que deve ser ressaltado, pois são muitas as possibilidades dentro do campo da história urbana. O quebra-cabeça é um emaranhado de justaposições oferecidas pelas múltiplas facetas que envolvem as ruas, os becos, as praças, o mar (em casos de cidades banhadas por ele) e as muitas identidades humanas que circundam a cidade.

A cidade na história, conforme adverte Marcelo Caon<sup>16</sup>, já foi vista como o centro da corrupção. Entretanto, a partir do século XV, os paradigmas reformulam-se, dando lugar para a cidade refeita e “projetada”, base de uma utopia, à qual poucas se enquadram. Sobre isso, Caon afirma:

Sobre a cidade projetada a partir do Séc. XIX, o objetivo daqueles que a idealizavam, fossem administradores, construtores, arquitetos, era a capacidade de transformar e organizar o espaço de vida dos seus habitantes, transfigurando em

<sup>15</sup> MACHADO, Maria Salete Kern. O imaginário urbano. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001, p. 135.

<sup>16</sup> CAON, Marcelo. **Cidade e patrimônio**: estudo dos inventários de preservação do patrimônio cultural edificado no Brasil e Argentina – Cidades de Caxias do Sul e La Plata. 2016. 395f. Tese (Doutorado em História)-Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016, p. 84.

símbolo do desenvolvimento infinito a Europa como modelo a ser adotado. Assim como a construção da identidade urbana da América, o Brasil também se fez a partir do olhar estrangeiro. No espaço urbano, a sua evolução e a sua transformação tomaram como arquétipo o estrangeiro articulando-se em uma ordem permanente para um progresso linear.<sup>17</sup>

Esse processo linear, idealizado por alguns, em que a cidade tem sua experiência pautada em um progresso contínuo coloca diversas problemáticas acerca do progresso levado a cabo em muitas cidades brasileiras. Os espaços citadinos só têm sua especificidade e sua vitalidade preservados se as mudanças não afetarem os habitantes. No entanto, o urbanismo que se desenvolve nas primeiras décadas do século XX tem cunho sanitarista, com acentuado preconceito e “medo da massa.

Esse urbanismo estará diretamente calcado nas intervenções a partir da cidade industrial, evidenciando as mudanças urbanas envoltas na história do trabalho e nos lugares que esse ocupa dentro da lógica da cidade. Outro fator bastante importante para a criação de um modelo urbanístico no século XX serão as denúncias das condições dos habitantes das cidades, aliadas ao perigo social que suscitavam. “O agenciamento do espaço urbano”<sup>18</sup> estava intrinsecamente ligado às condições que pairavam sobre as estruturas urbanas. Conforme Maria Stella Bresciani, os “novos modos de vida e a concepção e a coesão familiar desfeita exigem nova concepção de moradia aliada a de mobilidade urbana e dão lugar a padronização industrial e a tipologias padrão com pretensão a universalidade”, inaugurando a “cidade limpa”. Como observa Bresciani:

Ao estabelecerem estreito vínculo entre doença e sujeira, os relatórios, em particular o de Edwin Chadwick, de 1842, ampliariam de modo dramático as formas de visualizar as cidades. Em seu artigo, Béguin soma à crescente população urbana, em sua maioria relacionada à expansão da manufatura e à industrialização, como também a ampliação sem precedentes da atividade de comércio, à fundamental importância da ocorrência dessas sucessivas vagas de doenças epidêmicas portadoras de alta taxa de mortalidade, e, na sequência, as pesquisas dedicadas a definir seus agentes causadores. Ou seja, para ele, as epidemias e as pesquisas teriam constituído o agente catalisador dos vários elementos já presentes nas cidades e seriam constituintes da ‘questão urbana’.<sup>19</sup>

As doenças e epidemias engendraram uma confrontação entre a cidade real e a cidade ideal, e, dentro dessa percepção, os agentes públicos buscaram uma solução imediata para as

<sup>17</sup> CAON, Marcelo. **Cidade e patrimônio**: estudo dos inventários de preservação do patrimônio cultural edificado no Brasil e Argentina – Cidades de Caxias do Sul e La Plata. 2016. 395f. Tese (Doutorado em História)-Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016, p. 56.

<sup>18</sup> BRESCIANI, Maria Stella. A cidade e o urbano: experiências, sensibilidades, projetos. **Revista do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**: Dossiê Cidade e Habitação na América Latina, Campinas, SP, v. 6, n. 8, p. 63-94, 2014.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 65-66.

agruras cotidianas, remodelando e interferindo na conformação das cidades, o que deixou padrões arquitetônicos em última ordem, devido às urgências que permearam o período e que atacavam os fatores sanitários e que constituíam verdadeiros entraves ao “progresso”. As normas para frear as doenças, epidemias, pobreza e desordem nos centros urbanos brasileiros foram a força motriz para impulsionar as mudanças infringidas à vida das cidades.

Contudo, não é possível fazer uma genealogia da história urbana sem levar em consideração as premissas que pautavam a ciência no Brasil de finais de século dezenove e início de vinte, quando são traçadas as primeiras incursões e intervenções urbanas. Esse refundar da cidade, com viés científico, causará muitas modificações nos cenários que esse estudo pretende tratar. Sobre isso, Lilia Moritz Schwarcz afirma que:

Nas grandes cidades a entrada desse ideário cientificista difuso se faz sentir diretamente a partir da adoção de grandes programas de higienização e saneamento. Tratava-se de trazer uma nova racionalidade científica para os abarrotados centros urbanos, implementar projetos de cunho eugênico que pretendiam eliminar a doença, separar a loucura e a pobreza. Reação desmesurada, mas reveladora da violência com que se aplicavam esses projetos de higienização foi a ‘Revolta da Vacina’ (1904). Apesar do acerto da medida e da vacinação obrigatória, a força da mobilização popular indicava o descompasso entre os programas científicos e a compreensão por parte do povo.<sup>20</sup>

Com efeito, as análises de Schwarcz, por tratarem as questões relativas à raça, não deixam de situar as mudanças urbanas levadas a cabo pela cientificidade do período que importavam modelos e tentavam adaptar à realidade nacional, impulsionados pelas novas pesquisas em medicina, mas também pelos novos paradigmas de separação e segregação, no qual o louco, o pobre e todos os que estivessem à margem dos ideais perpetrados pela ciência estavam fora dos limites de uma urbanidade sonhada. Com isso, muitos foram extirpados da área de “visão” das cidades, sendo removidos para lugares longínquos, afastados dos olhos da urbe. Com esses esboços de uma cidade reinventada, raras vezes a cultura e os habitantes foram respeitados.

As importações de programas urbanos efetivados em cidades europeias pouco tinham a ver com o contexto histórico no qual o Brasil estava inserido. O que as elites intelectuais procuraram confluir nos espaços urbanos brasileiros fora uma mistura de experiências, o que nem sempre obteve êxito, devido às resistências e aos descompassos entre teoria e prática. Se por um lado a cidade necessitava de ajustes às demandas modernas, por outro lado, a cidade deixará de ser de muitos indivíduos que viram no desabrochar da modernidade o desabrigo.

---

<sup>20</sup> SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil 1870/1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p 34.

Maria Stella Bresciani, ao formular as imagens que pairavam sobre as cidades através dos cronistas europeus que relatavam a ferocidade do “monstro urbano”, pontua dois aspectos:

Lembremos que as duas imagens – multidões no trabalho – multidões no espaço público – foram conjugadas as figuras metafóricas do ‘câncer’ e do ‘monstro urbano’, recolhidas, a primeira da noção médica setecentista de ‘patologia urbana’, a segunda, de um amálgama da monstruosidade inerente à força destrutiva instintiva das multidões amotinadas, equiparada, com sinal negativo, a incrível força produtiva das máquinas.<sup>21</sup>

Essas multidões, em seus aspectos mais rudimentares, foram descritas por outros médicos, como exemplifica Maria Stella Bresciani, ao relatar a fala do Dr. Kay, em 1832:

‘O estado das ruas afeta poderosamente a saúde dos habitantes’, afirma o médico, e as exalações nocivas e abundantes nesses lugares seriam a causa da rápida propagação do tifo e de outras doenças contagiosas. Casas sujas, úmidas, com mobiliário precário; seus moradores mal alimentados, mal vestidos, encontram-se destituídos dos confortos da vida e as observações recaem no domínio da moral, se deixam levar ‘pelos apetites animais’. Suas descrições minuciosas expõem casas construídas em terrenos inadequados, abaixo do nível da rua, amontoadas em espaços extremamente insuficientes, os porões habitados, em particular por imigrantes irlandeses em obrigatoria e estreita convivência com ladrões.<sup>22</sup>

A atmosfera das cidades emanava mau cheiro e ar putrefato, devido às densas fumaças das fábricas, ao convívio em espaços minúsculos com porcos e outros animais, o que confluía em um espaço bastante insalubre para o convívio das pessoas. Os terrenos minúsculos acentuavam a aparência de amontoados humanos. Os relatos que a documentação traz sobre os inúmeros problemas das cidades não são efetivamente novidade, entretanto colaboram para entender as mudanças promovidas por agentes públicos, motivados por graves problemas. A saúde é só um dos elementos que corroboram a urgência que se fazia necessária em termos de higiene e estruturas urbanas.

Doenças como a tísica, a febre tifoide e a tuberculose representavam verdadeiras calamidades, pois anunciavam uma batalha desigual em meio ao caos constituído. Essa conjunção de fatores, conforme afirma Bresciani, dá lugar às mudanças emergenciais:

O tripé pobreza-doenças-perigo social se firma como base sobre a qual se organiza parte substancial das intervenções nas cidades e a preocupação em oferecer casas

<sup>21</sup> BRESCIANI, Maria Stella. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 5, n. 8/9, p. 35-68, set. 1984/abr.1985.

<sup>22</sup> *Idem*. A cidade e o urbano: experiências, sensibilidades, projetos. **Urbana**, Campinas, v. 6, n. 8, p. 63-94, jun. 2014.

adequadas à população operária encontra ressonância simultânea às iniciativas sanitárias em equipamentos coletivos urbanos. Há, portanto, a correlação indicada por Béguin, entre os programas de implantação de redes de equipamentos urbanos e a submissão dos programas arquitetônicos à infraestrutura instalada e às imposições sanitárias.<sup>23</sup>

Os movimentos dos indivíduos obrigam a cidade a reformular-se. Os novos ideais das casas projetadas para abrigarem os habitantes estarão ligados à lógica das casas adaptadas às famílias operárias. Essa nova visão sobre as habitações e o que elas necessitam estará conectada à estrutura para a construção, reforma e implementação das necessidades humanas, o que, em maior ou menor grau, fomentará uma outra atividade econômica. Ao estabelecer um novo código de moradia implementa-se uma nova forma do sujeito relacionar-se com seu espaço.

Ao expor os problemas advindos das moradias precárias, o seu oposto é almejado. O que ficará patente nas discussões entre agentes públicos brasileiros será o modelo de casas com janelas amplas, nas quais o ar possa correr livremente e a insolação tenha um papel fundamental, pois é corrente que o ato da luz solar penetrar a moradia, evita doenças e toda a sorte de males. Para isso, a necessidade de uma infraestrutura ideal urbana com saneamento, água potável e higiene estará relacionada com o poder estrutural ligado a máquinas e tecnologia, e o poder público não acompanhará com a urgência que deveria essas reformulações. Não há investimentos, máquinas e provimentos para todos.

Por isso, a realidade que persiste por algumas décadas é da sujeira, pobreza e precariedade nas principais cidades brasileiras até que as máquinas, em uma equação difícil de medir, modifiquem a estrutura urbana da cidade através de um conhecimento pautado em novos saberes, acerca das ruas e seus habitantes.

Há, ainda, nessa perspectiva da precariedade, as questões que se relacionam com a moralidade. Os subúrbios ficaram conhecidos pela sua sujeira, casas abarrotadas, lixo e dejetos espalhados que faziam com que as necessidades de intervenções fossem a única maneira de dissipar o horror que isso causava. Inclusive, no que concerne à vida privada e suas inter-relações, os agentes públicos buscaram intervir, pois a questão moral era um dos argumentos, com poucos limites de privacidade; havia uma natural normalidade em ver e ouvir a vida privada.

Os sentimentos mais animais e rudes, segundo os agentes públicos, eram animados pelo modo como as pessoas viviam nas cidades, destituídas de espaços, árvores,

---

<sup>23</sup> BRESCIANI, Maria Stella. A cidade e o urbano: experiências, sensibilidades, projetos. **Urbana**, Campinas, v. 6, n. 8, p. 63-94, jun. 2014, p. 63-94.

jardins, ruas largas e ar puro, o qual também criava poucas condições para a privacidade, prevalecendo, desse modo, a ideia de luxúria e fornicação.

Impressão diametralmente oposta a essa tem Aluísio de Azevedo. Em sua obra “O cortiço”, ele manifesta uma das faces dos cortiços: “Eram cinco horas da manhã e o cortiço acordava, abrindo, não os olhos, mas a sua infinidade de portas e janelas alinhadas. Um acordar alegre e farto de quem dormiu de uma assentada sete horas de chumbo”<sup>24</sup>. A linguagem metafórica de Azevedo mostra-se como sintoma desses lugares em que os indivíduos levavam seus dias e o peso do cotidiano era atenuado pela “leveza” dos olhos do literato, ainda que pontuasse a vasta quantidade de portas e janelas, manifestando a grande população que ali residia.

Sidney Chalhoub, em seu memorável “Cidade Febril, cortiços e epidemias na corte imperial”, narra a demolição de um dos maiores cortiços do Rio de Janeiro, em 1893, o cabeça de porco. Segundo Chalhoub, isso fazia parte de uma concepção que não se traduzia em evento isolado, “mas evento no processo sistemático de perseguição desse tipo de moradia, o que vinha se intensificando desde pelo menos a década de 1870, mas que chegaria à histeria com o advento das primeiras administrações republicanas”<sup>25</sup>.

O cortiço, morada de muitos negros alforriados, imigrantes e pobres da urbe ataca diretamente os novos modelos de disciplina urbana. Como assevera Ivy Daniela Monteiro Matos:

Além dos imigrantes, dos negros forros, mulatos, descendentes da escravidão, havia também no cortiço moradores escravos que viviam ‘sobre si’, que conseguiam com os seus senhores autorização para viverem longe de suas casas, adquirindo autonomia nas atividades produtivas. Para o escravo, ganhava a possibilidade de levar uma vida semelhante a da população não escrava e organizar seus turnos de trabalho a fim de levantar saldo para a compra de sua alforria. Para o proprietário, eximia-se das despesas com a sobrevivência do negro e lograva maiores lucros explorando o seu trabalho externo.<sup>26</sup>

Como assevera Matos, os moradores de lugares populosos eram, na sua maioria, a massa trabalhadora, incluindo negros forros e escravos, numa mesma área habitacional das cidades. Vale recorrer a pesquisas renomadas que trataram dos habitantes das cidades e de seus conglomerados para estabelecer uma medida dos parâmetros usados pelas autoridades

<sup>24</sup> AZEVEDO, Aluísio. **O cortiço**. 30. ed. São Paulo: Ática, 1993, p. 13.

<sup>25</sup> CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril, cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 25.

<sup>26</sup> CHALHOUB, 1996, p. 25, *apud* MATOS, Ivy Daniela Monteiro. Azevedo e Chalhoub: o interdito na sociedade do Rio de Janeiro do século XIX, em dois gêneros. **Darandina Revista Eletrônica**, Juiz de Fora, MG, v. 9, n. 2, p. 1-14, fev. 2017.

civis na redistribuição dos espaços urbanos e no expurgo dos seus moradores. O cortiço figura como um dos grandes núcleos a ser extirpado do coração da cidade. A vista para o cortiço, segundo os pesquisadores, causava aversão. A cena que Chalhoub descreve em seu livro mostra a dimensão dos acontecimentos em torno da expulsão dos moradores dos cortiços:

[...] Mulheres e homens que saíam daqueles quartos ‘estreitos e infectos’ iam as autoridades implorar que ‘os deixassem permanecer ali por 24 horas’. Os apelos foram inúteis, e os moradores se empenharam então em salvar suas camas, cadeiras e outros objetos de uso. De acordo com a Gazeta, porém, muitos móveis não foram a tempo retirados e ficaram sob o entulho”. Os trabalhadores de demolição prosseguiram pela madrugada, sempre acompanhados pelo prefeito Barata. Na manhã seguinte, já não mais existia a célebre estalagem Cabeça de Porco<sup>27</sup>.

O caso emblemático da demolição dos cortiços, figurado pelo maior e mais famoso dentre eles, o Cabeça de Porco, no Rio de Janeiro, mostra-se como um dos exemplos dos processos de eugenia que estiveram em cena no Brasil. Com a presença de Barata Ribeiro, o prefeito da época no Rio de Janeiro, engajado nos processos de expurgo e limpeza do centro urbano. A história contada por Sidney Chalhoub prossegue e conta-nos que o prefeito fora benevolente deixando os miseráveis habitantes do cabeça de porco ocuparem a encosta do morro, marcando nesse momento, o início dos processos de favelização no Rio de Janeiro. Chalhoub prossegue e vaticina:

A destruição do cabeça de porco marcou o início do fim de uma era, pois dramatizou, como nenhum outro evento, o processo em andamento de erradicação dos cortiços cariocas. Nos dias que se seguiram, o prefeito da capital foi calorosamente aclamado pela imprensa – ao varrer do mapa “aquela sujeira”, ele havia prestado à cidade “serviços inolvidáveis”. Com efeito, trata-se de algo inesquecível: nem bem se anunciava o fim da era dos cortiços, e a cidade do Rio já entrava no século das favelas<sup>28</sup>.

Chalhoub acentua a importância que a imprensa tivera nas novas ordenações da urbe, ensejando a reiteração dos discursos de limpeza propagados pelos meios de comunicação do período. A era das favelas, habitações urbanas que fixaram-se nos morros e arredores das cidades, tirando os pobres da zona de visão, dará lugar a cidade mutante a que Lima Barreto refere-se em seu livro *Os Bruzundangas*. Em finais do século XIX e início do século XX ele observa: “[...] de uma hora para outra, a antiga cidade desapareceu e outra surgiu como se fosse obtida por uma mutação de teatro. Havia mesmo na coisa muito de cenografia”. O

<sup>27</sup> CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril, cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 16.

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 17.

espanto do romancista com as modificações não era sem razões, a cidade pulsava, exibindo novas construções em um ritmo diferente daquele até ali experimentado.

Os jornais, almanaques e revistas anunciavam em suas páginas a modernidade que chegara a cidade. Ao folhear um desses periódicos, o indivíduo poderia submergir em loções, elixires, pastas, pomadas, modistas, alfaiates, produtos e ofícios que manifestavam um novo tempo, eis que a modernidade batia as portas da cidade. As transformações urbanas não eram só vistas nas ruas e suas construções, mas também nos novos hábitos dos moradores, indicando que havia nesse momento, uma preocupação com os bons modos, a vestimenta elegante que expunha os últimos trajes vistos em Paris. Uma das célebres ordenações de Pereira Passos, outro prefeito conhecido pelas intervenções urbanas no Rio de Janeiro, fora a lista de regras que publicou, estando entre elas: não cuspir no bonde, o comércio de leite onde as vacas eram levadas de porta em porta.<sup>29</sup> A cidade mudara, como os hábitos.

No final do século XIX, as principais metrópoles do mundo já contabilizavam grandes populações. Nessa altura, o campo já não atraía e cada vez era menos populoso, estando as cidades como protagonistas da vida social de seus habitantes:

Máquinas, multidões, cidades: o persistente trinômio do progresso, do fascínio e do medo. O estranhamento do ser humano em meio ao mundo em que vive a sensação de ter sua vida organizada em obediência a um imperativo exterior e transcendente a ele mesmo, embora por ele produzido. Registros de perdas e de imposições violentas encontram-se nos escritos de homens que se auto-representaram contemporâneos de um ato inaugural<sup>30</sup>.

A dinâmica das cidades, segundo Bresciani, mudara rapidamente. As máquinas, antes só imaginadas, tomaram conta do cotidiano de homens e mulheres e mudaram a cara da cidade, tornando o tempo algo não mais apreendido pela natureza. Enquanto no campo, o tempo é regido pelas tarefas que contam com aspectos locais para a sua contagem, a lógica temporal urbana será regida pelas ordenações do trabalho nos limites da cidade, que na maioria das vezes é fabril. As imposições temporais abrem uma fratura profunda nas questões referentes ao homem e seu entorno, os ditames da vida moderna serão diametralmente opostos das relações que o homem até ali estabelecera com o tempo.

Bresciani vê nesses fenômenos, perdas. O homem gradualmente irá perdendo aspectos da sua vida e de suas ligações com o tempo, com o trabalho e com a natureza em um processo

<sup>29</sup> SEVCENKO, Nicolau. A cidade metástasis e o urbanismo inflacionário: incursões na entropia paulista. **Revista USP**, São Paulo, n. 63, p 16-35, set./nov. 2004.

<sup>30</sup> BRESCIANI, Maria Stella. Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 5, n. 8/9, p. 37, set. 1984/abr.1985.

de rupturas. A impessoalidade das relações trabalhistas, já não mais pautada apenas por relações de subsistência, na qual a produção abastecia as suas necessidades e a falta era suprimida pela vizinhança ou por redes de relacionamentos que passavam de pai para filho.

Além desses fatores já mencionados, o trabalho é pautado pelo tempo que é simbolizado pelo relógio e pelas luzes artificiais da fábrica. A produção já não é única, estando à atividade de artesão e artesã reduzida a poucos. A fábrica representa a larga feitura de um produto e a inauguração de um tipo de relação que é o de patrão e empregado. A experiência humana que carregava nas noções do tempo uma forte ligação com a natureza e era cingida pelas relações intimistas, passa a ser controlada pelas novas regras do trabalho e o tempo estará de acordo com esses pressupostos precários instaurados nas primeiras incursões pela urbanidade, que já não era incipiente.

Portanto, a história urbana e todas as suas nuances não podem deixar de pontuarem essas primeiras modificações, que é a mudança geográfica do homem. O campesino passa a ser urbano, e, portanto, as cidades passam a ser o ambiente das experiências humanas. O homem que tem a sua identidade modificada e está inserido em outros modos de vida, de relacionamentos, de trabalho. A manufatura, o trabalho de suas mãos modifica-se abruptamente com o progresso que aos poucos irá inundando a cidade. Bresciani faz uma viagem sobre as perdas do homem que ocorreram e pontua:

O registro de cada uma dessas perdas se fez presente no decorrer de três séculos, pelo menos, e culmina nos inícios do século XIX, na percepção de que o homem ao sobrepujar-se à natureza havia caído na armadilha de sua própria astúcia. A cidade moderna representa o momento culminante desse longo processo e também o lugar onde acumulam-se homens despojados de parte de sua humanidade; em suma, lugar onde a subordinação da vida a imperativos exteriores ao homem se encontra levada às últimas consequências. Fascínio e medo; a cidade configura o espaço por excelência da transformação, ou seja, do progresso e da história; ela representa a expressão maior do domínio da natureza pelo homem e das condições artificiais (fabricadas) de vida<sup>31</sup>.

Com essas perdas enumeradas pela historiadora Maria Stella Bresciani, seguimos o rastro tratado pela geografia crítica e pela antropologia. As cidades foram ocupadas por indivíduos que, em maior ou menor grau, estavam experienciando um refundar das relações. Fossem elas relacionadas ao trabalho, fossem elas relacionadas à própria urbanidade que modificava-se rapidamente com novos equipamentos, inovações, inventos, impulsionados por

---

<sup>31</sup> BRESCIANI, Maria Stella. Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 5, n. 8/9, p. 39, set. 1984/abr.1985.

uma sociedade moderna, em que a relação com o tempo acrescia uma velocidade desconexa do que a vivenciada no passado. É o que afirma Milton Santos:

Já vimos que o fenômeno da urbanização moderna nos países industrializados acompanhou a Revolução Industrial. Somos tentados a estabelecer a mesma correlação entre industrialização e urbanização, tanto para os países subdesenvolvidos como para os desenvolvidos. Levando-se em conta que a revolução urbana nos países subdesenvolvidos é concomitante à sua “modernização” atual, vários autores consideram que as mesmas causas constituem a origem dos mesmos fenômenos, seja qual for a época ou o país. Tentou-se mesmo a verificação da hipótese de um paralelismo entre industrialização e urbanização<sup>32</sup>.

Milton Santos, incontestemente ícone da geografia crítica, aborda questões cruciais para os processos de urbanização e as desigualdades envoltas neles. Ao conferir os dados das Organizações das Nações Unidas e seus índices, atestará que as taxas de urbanização estavam relacionadas aos índices de desenvolvimento e qualidade de vida, suscitados pelos números. Santos, afirma: “Pelos resultados obtidos, chama a atenção o fato de que quanto mais elevados são os indicadores de desenvolvimento, tanto mais importante é a taxa de urbanização”<sup>33</sup>. Ele, ainda, afirma:

Enquanto a cidade dos países industrializados é parte integrante de um território que mais ou menos a gerou e com o qual viveu, em constantes inter-relações, a mesma aventura histórica e econômica, a cidade dos países subdesenvolvidos aparece muitas vezes como um corpo estranho, alógeno, inserido em um meio com o qual estabelece inter-relações descontínuas no espaço e no tempo<sup>34</sup>.

A análise de Santos é comparativa com pesos diferentes daqueles analisados pelos seus pares, pois ele trata de realidades completamente díspares e renova o pensamento sobre os movimentos urbanos, arejando a área. Entretanto, todas as interpretações clássicas ou recentes, servem para mostrar-nos as teorias que perpassaram a questão da urbanidade.

Amélia Luísa Damiani<sup>35</sup> adverte para o fato que as interpretações clássicas da urbanidade dos países pobres suscitaram a abertura de um novo mercado, o mercado do turismo. Esse mercado estará ligado a espetacularização da pobreza, a curiosidade pelo atraso e pelo exótico, também difundidos a partir de pressupostos dados como reveladores da falta de urbanidade e de uma indústria incipiente. É nesse contexto que a autora insere a obra de

<sup>32</sup> SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. 3. ed., 1. reimpr. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012, p. 17.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 18.

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 109.

<sup>35</sup> DAMIANI, Amélia Luísa. Teoria da urbanização para os países pobres: elementos da obra de Milton Santos. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, n. 11, p. 235-244, 1997.

Milton Santos como basilar. Ele, segundo Damiani, é o arejamento de um pensamento que consolidara-se baseado em arquétipos reveladores do reducionismo em que muitos pensadores trataram os processos de urbanização. Segundo Damiani, a obra de Milton Santos reflete:

[...] Um desafio intelectual na configuração de uma teoria crítica sobre os países pobres, debruçada, especialmente, na explicação de sua urbanização, que se combina com uma militância ativa, junto à intelectualidade dos países desenvolvidos e subdesenvolvidos, acordando-a para uma outra compreensão dos países pobres. Seu reconhecimento internacional prova a amplitude dessa cruzada. Sua compreensão não é definitiva, vem marcada pelos avanços e equívocos da época que vive, da produção científica à sua disposição, mas também por criatividade, uma construção ímpar, diante das opções científicas e filosóficas que adotou<sup>36</sup>.

Como assevera Damiani, para falar dos processos de urbanização nas Ciências Humanas, é importante sublinhar a grande contribuição de Milton Santos. Os esforços de explicação acerca das cidades e das suas crescentes singularidades intensificam o interesse pelo objeto “cidade” com todas as suas particularidades, mas é analisando a urbanização brasileira que sobressaem trechos da sua obra “A urbanização brasileira”:

Durante séculos o Brasil como um todo é um país agrário, um país ‘essencialmente agrícola’, para retomar a célebre expressão do Conde Afonso Celso. O Recôncavo da Bahia e a Zona da Mata do Nordeste ensaiaram, antes do restante do território, um processo então notável de urbanização e de, Salvador pode-se, mesmo, dizer que comandou a primeira rede urbana das Américas, formada, junto com a capital baiana, por Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré, centros de culturas comerciais promissoras no estuário dos rios do Recôncavo. No dizer de Oliveira Vianna (1956, p.55), ‘[...] o urbanismo é condição moderníssima da nossa evolução social. Toda a nossa história é a história de um povo agrícola, é a história de uma sociedade e de lavradores e pastores. É no campo que se forma a nossa raça e se elaboram as forças íntimas da nossa civilização. O dinamismo da nossa história, no período colonial, vem do campo. Do campo, as bases em que se assenta a estabilidade admirável da nossa sociedade no período imperial’. No começo, ‘a cidade’, era bem mais uma emanção de um poder longínquo, uma vontade de marcar presença num país distante. Mas é temerário dizer, como fez B. Hoselitz (1960) para toda a América Latina, que a cidade cresceu aqui como ‘flor exótica’, pois sua evolução vai depender da conjunção de fatores políticos e econômicos, e o próprio desenho urbano, importado da Europa vai ser modificado<sup>37</sup>.

Milton Santos destaca, portanto, os fluxos e refluxos das cidades ordenadas na lógica desigual dos aglomerados urbanos. As suas atribuições às cidades revestem a teoria em torno da modernidade calcada em fatores específicos, alardeados por valores sociais e econômicos, visando a inserção no mundo do capitalismo. Entretanto, a cidade como Santos adverte não

<sup>36</sup> DAMIANI, Amélia Luísa. Teoria da urbanização para os países pobres: elementos da obra de Milton Santos. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, n. 11, p. 236, 1997.

<sup>37</sup> SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed., 1. reimpr. São Paulo: Edusp, 2008, p. 17.

pode ser vista com adjetivações de “exóticas”. A cidade marginal, como alguns autores explicitam é, porém, questionável.

Com isso, não pode-se, contudo, desprezar os aspectos que foram levados a cabo na urbanidade brasileira em seus minuciosos conceitos de varrição do inapropriado. E nisso, o espaço reformulado, ordenado é importado de padrões e referências longínquas do contexto brasileiro. As representações da cidade moderna privilegiaram concepções em que o alargamento de ruas ligando os centros urbanos a espaços industriais foram uma realidade. Em análises mais sensíveis, a cidade fora emoldurada descartando a massa “desqualificada” que conformavam as ruas e desse modo a cidade poderia ser qualificada em características que a distinguiam como cidade. As adjetivações, feia, bela, limpa, suja, segura, perigosa<sup>38</sup>, perpassaram as novas ordenações urbanas.

O caráter moralizante das qualificações urbanas definira por grande parte do século XX as fontes oficiais acerca da cidade. Todavia, a cidade da massa, dos excluídos é seguida por outros rastros. Como afirma, Pesavento:

Isto não quer dizer para o historiador, que os ‘homens comuns’ não sejam dotados de sensibilidade ou que sejam incapazes de elaborar representações. Todavia, resgatá-las é um caminho que segue outras vias que não a fotografia bem enquadrada e significativa, a obra de arte, o romance urbano ou a crônica bem escrita. Ler a cidade dos excluídos, pobres e marginais, conduz o historiador a ‘escovar a história a contrapelo’, como diz Benjamin, buscando os cacacos, os vestígios ou vozes daqueles que figuram na história como ‘povo’ ou ‘massa’ ou que se encontram na contramão da ordem, como marginais<sup>39</sup>.

Assim como Pesavento, Henri Lefebvre aponta os caminhos para uma história da cidade: “Se há uma produção da cidade e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é obra de uma história, isto é de pessoas e grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas”<sup>40</sup>.

E essas histórias que refere Lefebvre passam pelas grandes contribuições da Antropologia das Cidades. Uma antropologia urbana ampara suas bases teóricas e etnográficas em alguns parâmetros, entre eles o situacional, o relacional, o cultural. A cidade passa a ser o *locus* das análises e uma fonte inesgotável de descobertas e reconhecimentos.

---

<sup>38</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 279-290, 1995.

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 279-290.

<sup>40</sup> *Loc. cit.*

Michel Agier, um dos expoentes da antropologia urbana, situa seu percurso na obra “Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos”, na margem dos encontros, desencontros, descobertas, exclusões, advogando que os aportes teóricos e metodológicos não se esgotam, pois o modo de habitar a cidade renova-se cotidianamente. Em suas palavras sobre a efemeridade que reside em análises antropológicas: “Isso significa que a antropologia da cidade não precisa do constrangimento institucional dos universos segmentados de conhecimentos, metodologias ou de carreiras profissionais”. Agier coloca a matéria urbana como um dos pilares da sua antropologia das cidades, portanto, passível de mudanças e com mobilidade própria das interações humanas.

Dessa forma, portanto, a antropologia urbana coloca-se nos interstícios, lugar de territorialidades, lugar de exclusões (econômicas, culturais e raciais), lugar de precariedade, mas também de interações, de formação de laços. Agier dedica-se também dentro das esferas da antropologia urbana a pensar o refugiado, o exilado, o deslocado. Em geral esses lugares estão circundados pela incerteza material.<sup>41</sup>

Michel Ager, em uma das entrevistas que concedeu sobre a sua antropologia urbana, afirma que aprendeu com as pesquisas etnográficas que empreendeu, o modo pelo qual as pessoas fazem a cidade. Ele cita as situações que o poder público não tem a atuação que deveria ter, portanto, nesse entrelugar as pessoas reinventam a própria existência e criam suas normas. Os habitantes da cidade constroem seus códigos, normas, inventam e reinventam as formas de estar no mundo.

Gilberto Velho envereda pelo mundo de Copacabana, bairro carioca, e descobre múltiplos mundos e territorialidades. Aqui a antropologia da cidade atinge o microcosmo, um bairro dentro da cidade e a vida pulsando dentro de um espaço que é dual, amado por muitos e rejeitado igualmente por muitos. “São vários os mundos copacabanenses e essa coexistência maios ou menos precária, às vezes conflitiva, muitas vezes cordial, há muito acompanha sua identidade complexa”.<sup>42</sup>

A riqueza de teorias e metodologias que perpassam os pesquisadores que leram a cena urbana e escreveram sobre ela é marcada pelos hibridismos, continuidades, discontinuidades, descobertas, redescobertas, rejeições e afetos. A história urbana é, por isso, uma história da sensibilidade, conforme Sandra Jattahy Pesavento menciona em suas incursões pelas ruas da cidade.

---

<sup>41</sup> AGIER, Michel. **Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos**. Tradução de Graça Índias Cordeiro. São Paulo: Terceiro Nome, 2011, p. 10.

<sup>42</sup> VELHO, Gilberto. **A utopia urbana: um estudo de antropologia social**, Rio de Janeiro: Zahar, 1989, p. 9.

Tratando os diversos aspectos da cidade de Itajaí, o objetivo principal dessa investigação é situar como o campo de história urbana evoluiu, como se estabeleceu e quais as dificuldades que enfrentou para tornar-se um meio de reflexão e aprofundamento de uma história de homens e mulheres.

Para isso, inicialmente, fez-se uma leitura sobre os trabalhos publicados que versaram sobre a história urbana e, posteriormente, aprofunda-se a análise da história da cidade de Itajaí, mostrando os entrecruzamentos dos estudos e as várias vertentes, caracterizando assim um campo multifacetado e abrangente no que tangencia a história dos espaços e ocupações urbanas.

Nesse estudo, que pode ser visto como um fragmento do tema, privilegia-se o contexto histórico que antecede o período que mais interessa à pesquisa, visto que a história se faz em processos e que é necessária a viagem ao período anterior, mesmo que não seja esse o grande objetivo, para buscar melhor compreensão dos dispositivos e instrumentos que permitiram as muitas reformulações, mudanças e invenções de tradições nos espaços citadinos.

Para efeitos de comparação, são analisados os períodos num contínuo ir e vir, assim como faz a memória. Alguns períodos serão mais explorados, por constituir-se em uma época rica em agitações, mudanças e constituição de novos campos profissionais. Em todas as ordens, os espaços urbanos foram movidos por tensões e negociações. As disputas da urbe, muitas vezes, podem ser estudadas através das páginas dos jornais, revistas e almanaques no alvorecer da modernidade, por isso lança-se mão das principais publicações impressas em Itajaí para se perceber as principais ideias que circulavam na cidade acerca da urbe e suas modificações.

Com intuito de abrir a janela para o passado faz-se, neste estudo, um mergulho no mar de Itajaí, posteriormente navega-se nesse mar e lança-se a âncora para atracar em uma das cidades mais ricas do Brasil, nos aspectos urbanos, culturais e econômicos.

Há três elementos que conformam esse estudo – a cidade, o porto e a empresa G. Miranda Agência Marítima Ltda. Por isso, entender a cidade e como ela se constitui é também entender as suas interconexões, os seus progressos, o aparecimento e o desaparecimento de ofícios.

À vista disso, essa investigação busca responder a problemática que norteou a pesquisa – **qual a relação com a expansão urbana e o aparecimento de novos ofícios? Qual a inter-relação entre cidade, porto e empresa?** Diante dessas questões procurou-se o aporte teórico e metodológico orientado pelos estudos em urbanidade, em história oral e em história empresarial.

Como pode ser percebido, há três vertentes distintas da historiografia em um único instrumento de investigação. Por isso, fora necessário um amplo aparar de arestas para que esses três eixos pudessem oferecer aquilo que realmente interessaria a esse estudo. Para um doutoramento, é suposto que muitas teorias e metodologias sejam conhecidas.

Entretanto, a que mais terá destaque nesse texto será a oralidade e o ato de escutar a cidade, escutar as histórias relacionadas à cidade e ao porto, e escutar a história empresarial. Essa investigação trabalhará com três fontes distintas: os depoimentos de história oral temática, os anuários de Itajaí editados e publicados pelo poder público, as imagens que constituem o acervo do Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins e uma ínfima parcela do arquivo privado da família Miranda, proprietária da empresa G. Miranda Agência Marítima Ltda.

Dito isso, o presente estudo está dividido em três capítulos. O primeiro capítulo apresenta a cidade polifônica, com muitos elementos do passado no presente, mas também com sua infinidade de contradições contemporâneas, próprias de cidades que sofreram um inchamento pelas atividades comerciais e econômicas. Como aporte documental, utilizou-se nesse capítulo os anuários de Itajaí, os depoimentos orais e as imagens da cidade oriundas do arquivo histórico municipal.

O segundo capítulo é um passeio de barco pelas águas de Itajaí. Itajaí e seu rio e Itajaí e seu porto conformam o cenário que circunda a cidade. As muitas migrações, as muitas operações portuárias, os processos de organização do porto e sua consequente municipalização serão os motores que animaram essas águas.

Como terceiro e último capítulo, adentra-se nos espaços empresariais motivados pelo porto e influenciados pelo crescimento da cidade. O ofício que se propõe apresentar é um dos mais importantes para o comércio nacional e internacional. Para analisar esse ofício faz-se uma incursão em uma das famílias mais importantes da cidade de Itajaí. Ramos e Odebrecht serão as vertentes da família Miranda, principal objeto de estudo desse capítulo.

Essa investigação procurará responder as questões já mencionadas. Entretanto, a resposta não se faz de maneira conclusiva, uma vez que, por tratar-se de um estudo dentro do campo das humanidades, esse estudo não se esgota, pois é apenas um olhar e não todos os olhares, e a história, dependendo da esquina em que se está, ela é vista de um jeito.

Acompanha esse estudo um apêndice com a mostra das principais fontes analisadas nessa investigação. Esse anexo busca dividir com os interessados nessa temática o *corpus* documental e a metodologia utilizada para a redação dessa pesquisa de doutoramento.

## 2 SANTA CATARINA: ASPECTOS DIVERSOS

O estado de Santa Catarina está situado no centro geográfico das regiões de maior desempenho econômico do país, ou seja, entre o Sul e o Sudeste, em uma posição estratégica no Mercosul. As fronteiras do Estado são com o Paraná (ao Norte), Rio Grande do Sul (ao Sul), Oceano Atlântico (Leste) e Argentina (Oeste). Adota o horário oficial de Brasília (DF) e, como em quase todos os estados da federação, os relógios são adiantados em uma hora no chamado horário de verão, com o intuito de economizar energia.

O Estado, representado na Figura 1, conta com 295 municípios, cuja capital é Florianópolis. Destacam-se, entre as maiores cidades, Joinville, Blumenau, Itajaí, Balneário Camboriú, Chapecó, Criciúma, Lages e Jaraguá do Sul.

Os municípios que o compõem estão espalhados por uma área de 95.442 km<sup>2</sup>, caracterizado por um ordenamento territorial diferenciado dos demais estados brasileiros. A divisão dos seus espaços territoriais tem como característica uma rede de cidades de porte médio, ou seja, não se verifica a predominância de uma única metrópole.

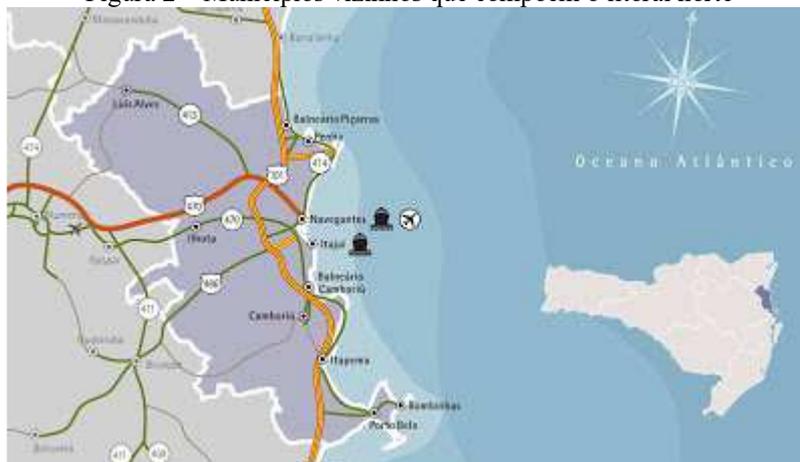
Figura 1 – As cidades que compõem o estado de Santa Catarina



Fonte: <http://www.encontrasantacatarina.com.br/mapas/mapa-de-santa-catarina.htm>

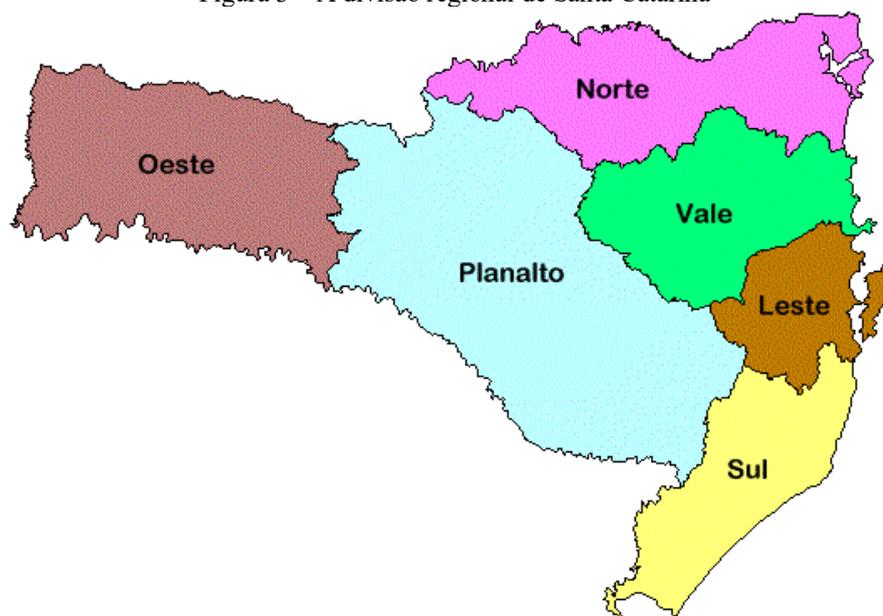
Fator diferenciado refere-se à estrutura produtiva que está pautada na especialização de cada localidade, em que os domínios econômicos específicos destacam-se de forma prevalente para cada região. A Figura 2 mostra os detalhes da divisão do estado catarinense em regiões.

Figura 2 – Municípios vizinhos que compõem o litoral norte



Fonte: <http://www.encontrasantacatarina.com.br/mapas/mapa-de-santa-catarina.htm>

Figura 3 – A divisão regional de Santa Catarina



Fonte: <http://www.infoescola.com/mapas/mapa-geografico-santa-catarina/>

Compreender a formação e a vocação de cada região é fator importante para o incremento das estratégias administrativas adotadas pelos gestores públicos visando o desenvolvimento e a inserção de todos os setores no panorama estadual e nacional.

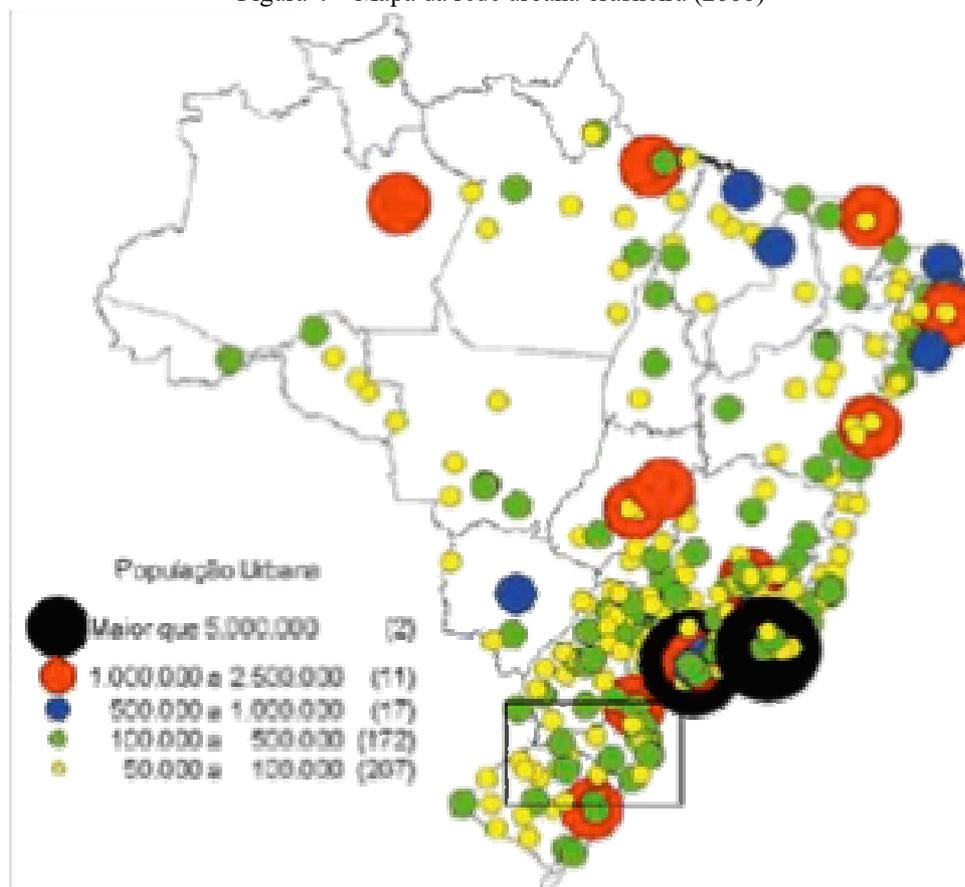
A diversidade geográfica e humana de Santa Catarina é notadamente diferenciada para um dos menores espaços territoriais do sul do Brasil. Percorrendo as variadas regiões pode-se experimentar mudanças significativas no clima, na paisagem, nos sotaques e culturas. Da mesma forma, os aspectos econômicos se diferenciam de região para região, sem, contudo,

apresentar altos índices de discrepância que poderiam comprometer o desenvolvimento de uma em detrimento da outra.

Na análise da rede urbana brasileira de Rezende e Tafner (2005), como pode ser observado na figura 4, São Paulo e Rio de Janeiro destacam-se, com população urbana em 2000 superior a cinco milhões de habitantes. Referem que são onze cidades com população entre um e 2,5 milhões de habitantes e outras dezessete entre 0,5 e um milhão de habitantes.

Nos dados para Santa Catarina observa-se que nenhuma das cidades conta com mais de 500 mil habitantes, contudo, revela uma distribuição mais uniforme por todo seu território, cujos núcleos urbanos estão entre 50 a 500 mil habitantes, e não há graves vazios demográficos que se encontram nos estados do Norte.

Figura 4 – Mapa da rede urbana brasileira (2000)



Fonte: <http://pt.slideshare.net/csiebertarq/anpur-2009-siebert-05-18>

Observa-se que no contexto nacional ocorre, além da concentração urbana nas regiões mencionadas, uma séria desigualdade econômica entre os estados brasileiros.

Neste aspecto, a economia catarinense está bastante diversificada e organiza-se em vários polos distribuídos por diferentes regiões do Estado. A variedade de climas, paisagens e

relevos estimula o incremento de inúmeras atividades, da agricultura ao turismo, acenando para investidores de segmentos distintos, portanto permite que a riqueza não fique concentrada em apenas uma região.

A capital Florianópolis destaca-se nos setores de tecnologia, turismo, serviços e construção civil. As áreas situadas ao Norte têm como pontos de destaque o polo tecnológico, moveleiro e metalomecânico. No Oeste concentram-se a produção de alimentos e a fabricação de móveis. As indústrias do Planalto Serrano produzem o papel, a celulose e a madeira. No Sul do Estado encontram-se os segmentos do vestuário, plásticos descartáveis, carbonífero e cerâmico e, por fim, o Vale do Itajaí distingue-se pela indústria têxtil e do vestuário, naval e de tecnologia.

As diversificações produtivas das diversas regiões determinaram para Santa Catarina um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 152,4 bilhões em 2010, equivalente à soma aproximada dos PIBs de Bolívia, Paraguai e Uruguai. Desta forma, está na quarta posição no *ranking* brasileiro e detém o maior PIB *per capita* da região Sul (R\$ 24.398,42 em 2010).

De acordo com os dados da Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC), a indústria de transformação catarinense é a quarta do país em número de empresas e a quinta em número de trabalhadores, isto é, são 45 mil empresas e 763 mil trabalhadores.

Na esteira de uma forte indústria alimentícia encontra-se a produção de carne suína, frangos e pescados, e como principais produtos da agricultura do Estado estão o arroz, o milho e a soja.

No segmento do turismo, relevante para a economia catarinense, o Estado recebeu mais de seis milhões de turistas nacionais e estrangeiros no verão 2012/2013. O movimento de turistas nos meses de janeiro e fevereiro de 2013 foi de 4,6 milhões, e a receita ultrapassou os R\$ 3 bilhões. O cenário de economia forte e diversificada atrai os olhares dos investidores interessados em fazer bons negócios com o Estado.

## 2.1 A IMPORTÂNCIA DO RIO ITAJAÍ-AÇU NA GÊNESE DAS CIDADES DO VALE DO ITAJAÍ

O rio Itajaí-Açu, com suas águas cristalinas de três nascentes, percorre centenas de quilômetros até encontrar com o oceano. Neste percurso, além de proporcionar vida às aquelas populações ribeirinhas, vai fazendo parte de histórias de vida de gente que permanece no anonimato, em lugares por vezes encantados. Na Serra do Morro Alto, divisa com Papanduva, se encontram duas nascentes do Rio Itajaí-Açu, e a terceira está em Alfredo Wagner. Destas

três fontes brotam a maior bacia hidrográfica de Santa Catarina, com uma área de 15 mil quilômetros quadrados, envolvendo 47 municípios. A dificuldade para chegar em cada uma das fontes, porém, é recompensada pela paisagem exuberante e pelo mais saboroso frescor das suas águas cristalinas.

Figura 5 – Mapa da região do alto vale do Itajaí e do baixo vale do Itajaí



Fonte: Prefeitura Municipal de Itajaí (2018)

Na formação dos pequenos vilarejos ao longo das nascentes e do próprio rio, juntam-se histórias<sup>43</sup> e lendas que são repetidas de geração para geração, como o relato do morador ribeirinho, Miranda, que aprendeu com a mãe, Lídia Tool, 76 anos. Hoje viúva, ela e o marido foram os desbravadores da região. Orgulhoso, Miranda conta que os pais chegaram de Ituporanga carregando tudo que tinham em um carro de boi. Até encontrarem o local ideal para viver, eles passaram meses em acampamentos solitários, encontrando abrigo em barracas

<sup>43</sup> ITAJAÍ-AÇU: um gigante que brota em gotas. **ClicRBS**. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/jornais/santa/html/especiais/rio/rio01.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

improvisadas e comida na caça abundante da época. Cada palmo caminhado era aberto pela lâmina do facão.

Próximo da terceira nascente, na localidade de Alfredo Wagner, encontra-se Volnei Schaeffer que, apesar das dificuldades em que vive, quer continuar a tradição camponesa da família, porém teme que a vida dos colonos fique ainda pior, conforme relata: “a cada ano trabalhamos ainda mais na roça, em troca de um rendimento cada vez menor”. Contudo, para aumentar os ganhos, a família Schaeffer precisou comprar pouco mais de 100 hectares de terra ao pé da Serra do Campo dos Padres, interior do município, para a criação de gado. O patriarca da família, Sebon Schaeffer, devido à necessidade de água para os animais, escolheu uma propriedade cortada por um ribeirão, justamente a fazenda que abriga uma das nascentes do Rio Itajaí-Açu.

A água que brota da terra, descendo a serra, vai se encontrando com outras nascentes para formar a maior bacia hidrográfica do estado catarinense, cujas águas cristalinas se modificam com a paisagem no seu percurso até a foz.

As características geográficas da foz do Itajaí, onde se situa a cidade de Itajaí, em seus aspectos físicos e humanos têm similaridades com o litoral centro-norte de Santa Catarina, mas também muitas singularidades, decorrentes da história de sua ocupação.

O Vale do Itajaí possuiu diversos fatores dinâmicos que impulsionaram esta formação econômica. O principal deles foi a pequena produção mercantil, área de contato entre a pequena produção mercantil da colonização alemã e italiana no interior do vale e a colonização litorânea luso-açoriana, que ali se encontrava há um século quando da vinda dos novos imigrantes. Neste aspecto, pode-se inferir que ocorreram contato, miscigenação e trocas entre estas importantes culturas.

## 2.2 OS PRIMEIROS POVOADORES DO VALE DO ITAJAÍ E SUAS PRÁTICAS ECONÔMICAS

Sabe-se que o Vale do Itajaí foi colonizado a partir de Blumenau, principalmente por agricultores alemães e italianos e, em menor proporção, por poloneses e portugueses, que vindos da Europa na década de 1850, com clima, vegetação e solo totalmente diferentes das suas terras de origem, acomodaram-se às margens do rio Itajaí-Açu. Como refere Hering, a presença alemã serviu de base para o povoamento da região:

[...] a fundação da Colônia Blumenau, em terras no médio vale do rio Itajaí-Açu, pelo doutor Otto Hermann Blumenau, que viera anteriormente ao Brasil como procurador da Sociedade Protetora dos Imigrantes Alemães no Sul do Brasil. [...] Embora se contassem entre os imigrantes iniciais, profissionais artesãos, ficou determinada, pelo fundador da colônia, a dedicação exclusiva ao trabalho na terra e a proibição do braço escravo.<sup>44</sup>

Até a chegada dos colonizadores estrangeiros, o interior da densa floresta era habitado por milhares de índios das tribos Xokleng, Kaingang e Guarani, sendo que foram considerados obstáculos aos objetivos e ao modelo de desenvolvimento ambicionado pelos imigrantes europeus.

Nas primeiras décadas do século XX, com a crescente industrialização, advém a reversão do processo de ocupação de terras com a decadência da agricultura no médio e baixo Vale do Itajaí que entrou em declínio a partir da década de 1930.

A diminuição do cultivo da mandioca é um fator importante que influenciou a dinâmica do uso do solo na bacia. A farinha de mandioca sempre era um produto importante, desde os tempos da colônia, e foi fabricada inicialmente de forma artesanal.

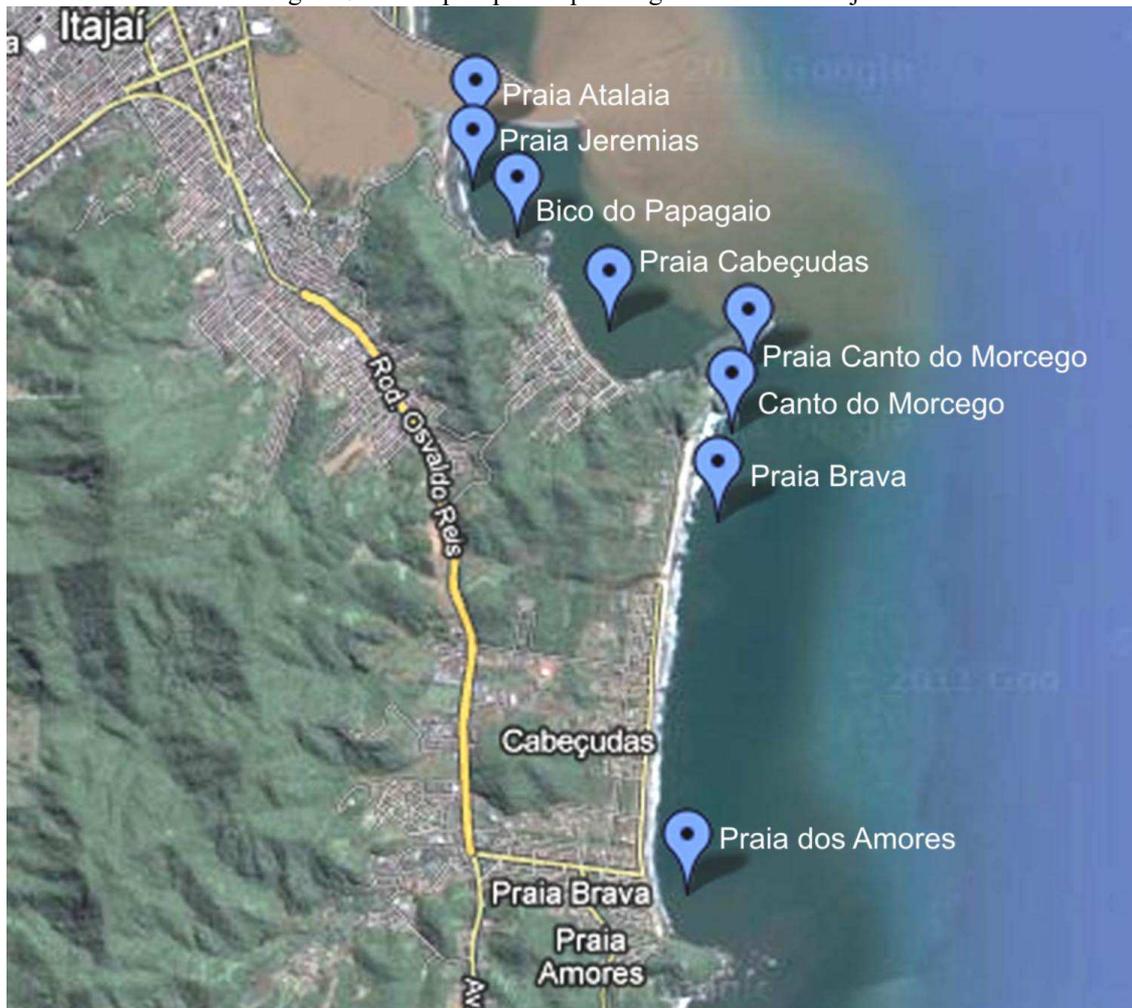
As primeiras indústrias de fécula se instalaram a partir de 1911 (Companhia Lorenz). Na década de 1940 havia, somente em Rio do Sul, 39 fecularias, e dois fatores levaram a um rápido declínio da atividade: a baixa do preço no mercado internacional após a Segunda Guerra; e a baixa produtividade em função do clima úmido e da conseqüente incidência de pragas e doenças nas plantações na bacia do Itajaí. Com isso, as indústrias começaram a migrar para o Paraná na década de 1960.

A contração da atividade rural ocorre num cenário socioeconômico gravado pela industrialização e pela centralização da atividade econômica nos espaços urbanos da bacia do Itajaí. Ambos os acontecimentos, somados às dificuldades estruturais que atingem os pequenos produtores rurais, desembocam nos fenômenos do êxodo rural que está longe de cessar, visto que a fixação no campo está decrescendo sistematicamente em todo o vale desde 1970 e 2000, sendo que se encontra em menor número daquele registrado em 1940.

---

<sup>44</sup> HERING, Maria Luiza Renaux. **Colonização e indústria no Vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento**. Blumenau: Furb, 1987, p. 133.

Figura 6 - Principais praias que integram a costa de Itajaí



Fonte: [http://2.bp.blogspot.com/-](http://2.bp.blogspot.com/-SjVdxSI94WI/TvMuVc4HC5I/AAAAAAAAAL0Y/2muanzxQY4Y/s1600/mapa-praias-itajai.jpg)

[SjVdxSI94WI/TvMuVc4HC5I/AAAAAAAAAL0Y/2muanzxQY4Y/s1600/mapa-praias-itajai.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-SjVdxSI94WI/TvMuVc4HC5I/AAAAAAAAAL0Y/2muanzxQY4Y/s1600/mapa-praias-itajai.jpg)

Figura 7 - Mapa turístico de Itajaí com as principais ruas, atrações turísticas e pontos de lazer da cidade



Fonte: [https://www.itajai.sc.gov.br/l/mapa#.Wp\\_oajwbIU](https://www.itajai.sc.gov.br/l/mapa#.Wp_oajwbIU)

### 2.3 ITAJAÍ E SEUS MÚLTIPLOS CENÁRIOS

Figura 8 - Itajaí na virada do século XIX para o século XX



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

Na história de Itajaí, três elementos são fundamentais para se compreender o seu processo de formação e desenvolvimento, desde a gênese até os dias atuais; a condição litorânea, que a região dos principais outros centros nacionais e internacionais; o rio Itajaí-Açu, que fazia ligação com as colônias de imigrantes instaladas à montante do rio; e o porto que, pelas excepcionais condições conferidas pelos dois elementos anteriores, se configurou como peça-chave na inserção da região no processo de divisão social do trabalho e na circulação de mercadorias.<sup>45</sup>

A imagem escolhida evoca a Itajaí do início do século XX, na altura que ainda não havia passado por todas as reformulações urbanas. A imagem insere-se como ponto de partida para pensar a cidade e todas as mudanças advindas da modernidade que ocorreram nas cidades brasileiras, incluindo Itajaí, objeto de análise dessa investigação.

Esse capítulo consiste, sobretudo, em colocar Itajaí em relevo, mostrando alguns aspectos da sua história e de suas especificidades como um dos objetos escolhidos desse estudo. A investigação que ora se desenvolve deve muito à história urbana e suas vertentes, possibilitando tratar múltiplos aspectos no que concerne à cidade de Itajaí.

Considerando a cidade como principal cenário da história, o palco são as ruas, os atores, os moradores e a vista dá-se para o mar. Assim é Itajaí, rica, diversa e singular, e falar sobre Itajaí e suas especificidades insere-se no desejo que historiadores contemporâneos têm em perscrutar a urbe e nela traçar outros desenhos com o horizonte absorto por outros olhares.

A cidade de Itajaí pertence à microrregião da Foz do rio Itajaí-Açu, sendo a principal cidade dessa região. As demais cidades que compõem essa microrregião são: Balneário Camboriú, Navegantes, Camboriú, Itapema, Penha, Ilhota, Piçarras, Luiz Alves, Porto Belo e Bombinhas, no Estado de Santa Catarina. Seu porto, um dos temas tratados nessa pesquisa, é um importante entreposto de entradas de produtos, o que conecta Itajaí às mais diversas regiões do Brasil e do exterior.

Itajaí já chamou-se Táa-hy, Tajay, Tajahug e, finalmente, como é conhecida na atualidade, Itajaí, que derivaria do nome de um rio e que os índios batizaram, significando rio pedregoso. Em 1777, com a distribuição dos primeiros lotes de terra e a formação das primeiras sesmarias, Itajaí passou a ser ocupada por agricultores oriundos de Desterro (Florianópolis)<sup>46</sup>. Como observa Elisete Santos da Silva Zagheni:

<sup>45</sup> SANTOS, Samuel Steiner. **Plano Diretor de Itajaí: do desenho da participação à participação sem desenho**. 2008. 272f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008, p. 138.

<sup>46</sup> ZAGHENI, Elisete Santos da Silva. **Estrutura de cooperação de redes interorganizacionais do turismo: um estudo no município de Itajaí-SC**. 2011. 279f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

O distrito de Itajaí foi criado em 1833, à margem direita do rio, junto à sua foz, com a paróquia do Santíssimo Sacramento que, no ano anterior passava a jurisdição de São Francisco para a de Porto Belo. O município de Itajaí foi criado pela lei n. 164, de 4 de abril de 1859, mas a sua instalação somente se deu a 15 de junho de 1860. A comarca de Itajaí foi criada pela lei n. 603 de 13 de abril de 1868. Atualmente é comarca da quarta entrância, com as varas. Em 1º de maio de 1876, a vila do Santíssimo Sacramento de Itajaí foi transformada em cidade<sup>47</sup>.

O excerto acima irá de encontro àquilo que os depoentes, entrevistados ao longo dessa investigação, disseram. Hélio Floriano dos Santos<sup>48</sup>, o Magru Floriano, conhecido escritor da história da cidade e um investigador que, segundo ele, privilegia a história oral mesmo sabendo das suas limitações, afirma que até 1820 a região de Itajaí era muito pouco habitada, Itajaí é o porto e a porta de entrada do Vale do Itajaí. Magru Floriano também pontua o fato de Itajaí e seu rio – que é o maior de Santa Catarina – ter entrado para as rotas comerciais de maneira tardia. Ele advoga ter uma teoria que versa sobre os pontais de areia do próprio rio ter sido um limitante para os viajantes que ali passavam, pois estes eram impedidos pelos bancos de areia de perceber que ali existia terras férteis. Por isso, só em 1876 Itajaí fora alçada ao *status* de cidade.

Os aspectos físicos da geografia do rio e da própria cidade ficaram escondidos, ocultando o potencial econômico dessas terras. Magru também alerta para o fato de que duas grandes enchentes modificaram a geografia do rio Itajaí. As enchentes de 1880 e 1911, marcadas na memória de quem vivera a fúria das águas, mudaram os contornos do rio, pois as enchentes alargaram a barra e também mudaram de lugar os bancos de areia<sup>49</sup>.

Magru Floriano, em dado momento da entrevista, se diz no direito de defender teses e, portanto, no que concerne à fundação de Itajaí, segundo a documentação que levantara, ele enfatiza que as terras entre Nova Ericeira e o Rio do Meio não eram tão férteis, portanto os portugueses continentais chegaram, desse modo, à Itajaí. “Pela minha tese, a colonização se processa pelo caminho do meio e só depois começa a colonização pelo rio Itajaí-Açu, primeiro é uma colonização pelo interior”<sup>50</sup>.

Agostinho Alves Ramos, comerciante, fora um dos primeiros exploradores do comércio ao longo dos rios da região. Segundo Magru Floriano, será o primeiro deputado e

<sup>47</sup> ZAGHENI, Elisete Santos da Silva. **Estrutura de cooperação de redes interorganizacionais do turismo: um estudo no município de Itajaí-SC**. 2011. 279f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011, p. 102.

<sup>48</sup> Magru Floriano concedeu extenso depoimento em sua casa, em julho de 2017, falando sobre os muitos aspectos da cidade de Itajaí. FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>49</sup> FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

morador de Itajaí a abrir a porta do vale. Como ele consegue organizar a comunidade, ele, obviamente, ganha poder político e consegue barganhar e ter influência suficiente para a formação de colônias no Vale do Itajaí.

Conforme ressalta Magru Floriano, Itajaí é a porta para o Vale, mas não só, Itajaí, ao longo de sua ocupação e do seu desenvolvimento, deixara sempre a porta aberta para o trânsito de pessoas, produtos, culturas e sociedades. Com um capital cultural, financeiro e político, Itajaí reúne a diversidade da sociedade catarinense e é resultado das ocupações e colonizações.

Para entender Itajaí é preciso ter essa visão, da porta e do porto para o Vale do Itajaí, no lugar de reclamar que nós não temos identidade, ao contrário, hoje nós devemos mais do que nunca firmar a nossa identidade como multicultural, multirracial. Porque nós temos de ser alemães, porque nós temos de ser portugueses, porque nós temos de ser açorianos? Nós somos tudo isso!<sup>51</sup>

Itajaí pode ser considerada uma das portas de entrada para o vale, através de seu caudaloso rio. O seu reconhecido porto abrigara um mercado, no qual existiam grandes possibilidades de trabalho e do qual fizera da cidade alvo de disputas em um mercado nascente. Entre os principais produtos comercializados em sua gênese estão o fumo, charutos, manteiga, ovos, linguiça, cerveja, banha, toucinho, milho, farinha de milho, cachaça, açúcar, arroz etc.

Para além dos aspectos puramente econômicos, há, conhecidamente, em cidades portuárias um intenso fluxo de pessoas, portanto o porto, além das atividades comerciais, é uma das portas da imigração em ascensão no início do século XX, o que provoca movimentos, senão de produtos, de pessoas, culturas, costumes e hábitos que possuem os ocupantes das cidades.

O pequeno porto fora a porta para muitos imigrantes, contrastando culturas e formando uma pequena elite local que tinha como principais qualificações o fato de serem europeus, brancos e, em muitos casos, letrados. Esses brancos, que em muitos casos são letrados, trazem tecnologias e inovações para muitas áreas, pois eles já estavam há alguns anos em franca revolução industrial.

Alardeados pelo frequente discurso da ciência, corroborados pela antropologia criminal, os agentes públicos investiram fortemente nas campanhas de branqueamento, fazendo circular o discurso de que o Brasil precisava estar conectado ao branco e ao seu modo

---

<sup>51</sup> FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

cultural e social de vida, distante, porém, do índio da terra que tinha como principal qualidade propagada, a preguiça.

Discursos como esse iam e viam, tomando novo vigor a cada dia. Com isso, a formação das cidades, incluindo Itajaí, contaram com esses incentivos e essas especificidades discursivas acerca de seus moradores, “os preconceitos que se erigiam sobre o caboclo, o negro, os pobres e toda sorte de desqualificados sociais, ganharam reforço com tais teorias”.<sup>52</sup>

Todavia, mesmo com o fluxo constante de imigrantes, Itajaí não poderia ser considerada uma grande cidade no final do século XIX. Era, sim, um aglomerado de pessoas com um pequeno porto. Marcos Konder fala sobre os aspectos da cidade:

Diga-se a verdade, sem querer ofender os brios da nossa terrinha, que o Itajaí daquele tempo não era senão um porto atrasado – o atraso de uma época em que o principal negócio girava em torno da madeira... As pilhas começavam no alto da rua Pedro Ferreira, no porto do coronel Antonio Pereira Liberato – conhecido por tio Antonico – e iam rio abaixo até o trapiche Konder, tendo de permeio os trapiches de João Bauer, Nicolau Malburg Júnior e Guilherme Asseburg<sup>53</sup>.

Marcos Konder, descendente de imigrantes alemães, fez carreira política em Itajaí. Fora um dos homens fortes dos armazéns de importações e exportações, através dos quais, ficou conhecido, entrando posteriormente para o mundo político. O porto, que fora referido como pequeno, aos poucos irá crescendo, ampliando as possibilidades de comércio e dos negócios que giravam em torno da sua existência, também alargando as atividades ligadas à manutenção do porto, e, entre elas, a profissão de armador<sup>54</sup> ficará conhecida como uma peculiaridade local. O porto e suas atividades na virada do século XIX para o XX, se ainda pequeno, será um dos alicerces do desenvolvimento regional e da própria cidade de Itajaí e sua expansão, o que será devidamente aprofundado em capítulo posterior.

Na esfera pública, Itajaí começará a perceber as primeiras mudanças no existir da cidade até ali bastante pequenina. As campanhas de urbanização que estiverem na pauta das principais cidades brasileiras chegarão a Itajaí, pontuando as modificações que deveriam ser feitas, criando redes de sociabilidades entre as elites locais, reafirmando o conceito de civilização. Dentre os principais núcleos criados para pensar a cidade, cita-se o “Centro

<sup>52</sup> SEVERINO, José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana**: a maquiagem possível. 1998. 161f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998, p. 100.

<sup>53</sup> KONDER, 1972, p. 33, *apud* SEVERINO, José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana**: a maquiagem possível. 1998. 161f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998, p. 102.

<sup>54</sup> Ofício de quem monta navios, aquele que arma e explora comercialmente os navios.

Aformoseador de Itajaí”, cujo principal objetivo era trabalhar pelo embelezamento da cidade.<sup>55</sup>

Motivados pelas campanhas nacionais de combate às epidemias urbanas, Itajaí também entrará na luta contra os males urbanos. Segundo Severino:

[...] após inspeções sanitárias realizadas no Estado pela fundação Rockefeller, constatou-se a urgência da situação, com um alto índice de contaminação por verminoses, além da falta de fossas ou esgotos residenciais, juntamente com tantos outros problemas, conforme o relatório da época – 1920- que afirmou: o litoral está colocado sobre um abismo de aniquilamento e degenerescência. O posto de profilaxia rural de Itajaí, atuava dentro dos mesmos princípios<sup>56</sup>.

Submetidos a diversas intervenções no que se referia à mudança de hábitos, os denominados “povos miúdos” sofreram com o pensamento corrente que os tratava como um mal social a reabilitar. Os ideais do trabalho, da ambição e da limpeza também foram um dos motes das campanhas em torno da urbanização progressiva, como refere a matéria “Limpeza das ruas” do Jornal “A Formiga”:

Uma cousa que concorreria extraordinariamente para realçar a largueza, amplitude das ruas e liberdade de ares de nossa cidade era sem dúvida o estado de conservação e aceio em que fossem mantidas as suas vias públicas. O capim, o mato, o lixo, o excremento dos animais esgravatado pelas galinhas bem no leito das ruas degradam, tiram o ar, ameaçam tornar feia, escura, triste e miserável como uma praça sitiada e tocada de peste, esta cidade que podia ser encantadora como um pomar perdido à margem de um rio da Bíblia. O Itajahy é um lugar agradável. Experimentam e confessam isto quando aqui vêm. Seja a paisagem ou homem, a natureza ou indivíduo que despertam essa simpatia, é muito fácil ainda criarem-se novos elementos de atração. Que custava cada um trazer a frente de sua casa varrida e desembaraçada de lixo e capimzal, isto ao menos duas vezes ao mês e nos dias de festas? E demais, agora, quando a municipalidade acaba de criar verba destinada a um empregado exclusivo para a limpeza das ruas, e o Centro Aformoseador tem tanto interesse pelo embelezamento da cidade, parece que um pouquinho de esforço, a bem do aceio das ruas, por parte da população, daria magníficos resultados! Imaginem essas nossas ruas, largas e espaçosas como já são, se fossem bem limpas, varridas e desimpedidas de matos, que efeito pitoresco e imponente não darão a cidade. O Itajahy seria outro e teria com isso muito a ganhar.<sup>57</sup>

Como percebe-se, através da matéria incisiva do jornal, é que haviam grupos preocupados com a higiene e as questões que circundavam a saúde da população, por isso as matérias que tratavam da limpeza urbana eram enfáticas nos pedidos de engajamento da

<sup>55</sup> SEVERINO, J José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana**: a maquiagem possível. 1998. 161f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998, p. 106.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p. 107.

<sup>57</sup> JORNAL A Formiga, 15 maio 1904. Arquivo da Hemeroteca Digital Catarinense.

população, criando campanhas de conscientização dos moradores e uma profunda transformação de hábitos até então aceitos.

As modificações que ocorreram na história da urbe de Itajaí não foram poucas, portanto esse esquadrinhar a cidade passa pelo interesse da pesquisa voltada à história da urbanidade de Itajaí não só em seus aspectos econômicos, mas também em seus aspectos antropológicos. Sobre a urbanização de Itajaí, seu ordenamento e desordenamento, Francisco Antônio dos Anjos, que pesquisou a periferia oeste da cidade na contemporaneidade, observa:

A utilização de Itajaí, Santa Catarina, apresenta-se como instigante tema de pesquisa para as diversas ciências do campo social. Como vem apresentando um crescimento populacional muito acelerado ao longo das últimas décadas, o crescimento urbano ocorreu, na maioria das vezes, de forma desordenada. As periferias, em especial, apresentam-se de forma muito significativa neste espaço, onde se selecionou a porção oeste da área urbana do município, que denominamos a periferia oeste de Itajaí. Na periferia oeste de Itajaí encontram-se fortes intervenções do poder público, bem como atuações dos mais diversos agentes privados que normalmente atuam no solo urbano<sup>58</sup>.

Como aponta Anjos, a cidade de Itajaí reúne importantes fatores para ser objeto de pesquisa, desde suas mudanças urbanísticas, impulsionadas pelo rápido crescimento econômico até a reconfiguração espacial que proporcionou outras experiências sociais.

Anjos sublinha a reconfiguração das periferias com casas populares criadas apressadamente pelo *boom* econômico e a necessidade de mão de obra, assinalando as ligações de avenidas dos bairros populares ao porto. Essa ligação coloca em relevo o viés voltado à economia. Todavia, outros elementos podem ser analisados com a interrupção e, ao mesmo tempo, inauguração de outras estruturas, dentre eles, a criação de outras sociabilidades e laços, impulsionados pelas remoções de pessoas de determinados lugares e o assentamento em outros, fenômeno conhecido em grandes capitais, mas não menos recorrentes em cidades de porte menor.

Magru Floriano, em seu depoimento, no que se refere às reformulações da urbe a formação de núcleos populares na periferia afirma: “As primeiras casas populares foram construídas na Rua Uruguai, atrás da Univali. O conceito de casas populares, em voga no governo de Juscelino Kubstschek, fora colocado em prática nessa área da cidade. Segundo Magru, há uma ampliação do cinturão da miséria traduzido em áreas periféricas. O pobre, morador desses núcleos, usa as eleições a seu favor: “o pobre em uma eleição consegue água,

---

<sup>58</sup> ANJOS, Francisco Antônio dos. **Análise da produção do espaço da periferia oeste de Itajaí-SC**. 1999. 130f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

em outra eleição consegue luz, na outra consegue o esgoto, aí quando está humanizado, quando tem valor, quer vender”<sup>59</sup>. Atualmente, o novo cinturão da miséria é depois da BR101.

A miséria, que aos poucos se instala, difere da formação inicial de Itajaí. Marlene de Fáveri, em sua dissertação de mestrado que percorre de mil novecentos e vinte e nove a mil novecentos e sessenta, enfatiza os processos de trocas culturais e de um grupo heterogêneo de habitantes, no qual a imigração alemã perfaz uma pequena elite local. Sobre isso, ela observa:

A cidade de Itajaí, se pequena na época, abrigava um porto e, com ele, um considerável fluxo de pessoas e atividades comerciais, já que situada nas proximidades da capital do Estado (Florianópolis) e de Blumenau, além do contato direto com centros maiores, principalmente o Rio de Janeiro. Habitada, em sua maioria, por descendentes de portugueses, contava com uma elite de origem alemã, dividindo espaços, e, claro, poderes. Era, então, uma cidade considerada “branca”, com uma classe ascendente de imigrantes e lusos<sup>60</sup>.

Se no passado fora considerada branca, hoje Itajaí abriga um mosaico de cores e etnias. Entrelhando a Itajaí contemporânea pode-se perceber, segundo os pesquisadores que tomaram Itajaí como cenário para suas histórias, que a especificidade de ser Itajaí uma cidade circundada pelo porto possibilitou uma ampla conexão de mundos e a veemente assimilação cultural que essa especificidade propiciara<sup>61</sup>. Essa via mostra-se pretensiosa na busca de pistas sobre os aspectos sociais, econômicos e culturais que emulam essa pesquisa. E nisso:

[...] convém lembrar que Itajaí ostentara, por largos anos, o privilégio de ter sido centro administrativo de todo o vale, facilitando a ascensão social de uma elite ligada ao comércio informal e do mercado, havendo, daí, a evolução para atividades de exportação e importação, já que no período de uma vintena, aproximadamente, anterior a Primeira Guerra, o município vivenciou o começo de sua industrialização. A situação geográfica privilegiada – saída de um grande rio navegável e apropriado a um grande porto – fizera com que, nos primeiros vinte anos desse século, o porto de Itajaí tivesse sido palco de um significativo aumento dos negócios, tornando-se, então, ‘o maior porto exportador do Estado’<sup>62</sup>.

Marlene de Favéri alega que, para além das questões geográficas, Itajaí contou com grande parte dos processos de incentivo à imigração, tendo entre os seus povos formadores uma ampla rede de alemães. Os imigrantes alemães que desembarcaram em Itajaí procuraram construir uma cidade ideal. Entretanto, essa idealização da cidade perfeita esbarrava nos

<sup>59</sup> FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>60</sup> FAVERI, Marlene de. **Moços e moças para um bom partido**: a construção das elites-Itajaí, 1929-1960. 1996. 192f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996, p. 10.

<sup>61</sup> BARROS, José D’Assunção. **Cidade e história**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012, p. 49.

<sup>62</sup> FAVERI, Marlene de. **Moços e moças para um bom partido**: a construção das elites-Itajaí, 1929-1960. 1996. 192f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996, p. 24.

entraves postos à circulação de outros grupos que tinham, nas fronteiras da cidade e do urbano, sua fonte de sobrevivência. A especificidade que guarda uma cidadã portuária pressupõe essa troca. No entanto, esforços de agentes governamentais puseram em prática as ideias de uma cidade perfeita, persistindo os mais diversos embates. Logo, pressupõem-se os jogos de poder, próprios de uma cidade que abriga a porta para o mar.

Faveri explicita, em sua dissertação que trata das sociabilidades da elite em Itajaí, disputas e jogos de poder através da etnia que se alternavam entre harmoniosa convivência e concorrências. Ao estarem partilhando os mesmos espaços, alemães e lusos pareciam interagir e ter convivência pacífica, já que integravam as mesmas diretorias de clubes locais. Entretanto, como observa Faveri:

[...] a questão étnica existiu, e o processo de integração não foi isento de tensões-enfrentamentos ocorrerem, sobretudo no calor da ‘Guerra’. Pode ter havido aí uma espécie de trocas simbólicas, já que os europeus representavam, para os lusos, os ideais de civilidade, criando, ainda, outros laços entre estes, com possibilidades de ganhos de ambas as partes. Se por ocasião da fundação do clube, essa ‘mistura’ se fez presente, também nas décadas seguintes de existência deste, continuou sendo uma prática<sup>63</sup>.

Essas tensões eram arrefecidas pelos encontros em locais de sociabilidade que reuniam os habitantes de Itajaí. No início do século XX, a cidade contava com alguns lugares que constituíam espaços de lazer e que eram disputados pelos principais nomes da elite de Itajaí à época. Conforme estudo ancorado em farta documentação, Marlene de Faveri afirma:

O cinema era um lugar de mostrar-se em público, dar-se visibilidade, provocar encontros, portanto, lugar de sociabilidades das elites, e, provavelmente, lugar de encontros de populares nos dias que lhes era permitido apreciar. Fora dele, mas em sua função, outros códigos eram criados: iniciava com o *footing*, prosseguia por meio da dança, e sequenciava o filme. Juventino Linhares nos diz que ‘Antes do início, havia sempre um estágio de espera na praça: as moças contornam o jardim, estampando no rosto a graça de seus sorrisos e os rapazes palestrando nos bancos, atentos aos olhares afetuosos de suas preferidas, e, só depois, dirigiam-se ao salão, sendo que este também funcionava como casa de *shows*, espetáculos teatrais e recitais de piano’<sup>64</sup>.

O cinema, como em outras cidades brasileiras, provocava *frisson*. Trazia as últimas novidades da moda em Paris. Naqueles anos vinte do século XX, as telas dos cinemas provocavam o espectador com as novidades publicitárias dos produtos que eram usados na Europa. Entre uma jujuba e outra, o imaginário sobre as cidades europeias iria formando-se.

<sup>63</sup> FAVERI, Marlene de. **Moços e moças para um bom partido**: a construção das elites-Itajaí, 1929-1960. 1996. 192f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996, p. 30.

<sup>64</sup> *Ibidem*, p. 33.

Outro local de sociabilidade que começa a gestar-se em Itajaí no início do século XX serão as visitas costumeiras às praias da região. A mais frequentada pela Itajaí que começa a expandir-se é a Praia de Cabeçudas. Sobre isso, Marlene de Faveri diz:

Somada aos clubes e ao cinema, a praia (Cabeçudas), naquele final dos anos vinte, já se constituía como lugar privilegiado de sociabilidades das elites – processo que se iniciara ainda nos anos dez, e que, em 1927, tornara aquele um lugar benfazejo para o descanso da classe que se distinguia, em perímetro urbano. Foi quando a administração municipal criou leis para arborização, saneamento e construção da Avenida Atlântica. Convém lembrar que a elite Itajaiense aderiu ao modismo de veraneio antes que outras cidades do litoral catarinense o fizessem. Ou seja, quando em Florianópolis a moda ficava restrita ao perímetro urbano, em Itajaí, a praia de Cabeçudas já era balneário privilegiado, primando pela elegância e, inclusive, com confortáveis hotéis.<sup>65</sup>

Conforme explicita Faveri, a praia de Cabeçudas, em Itajaí, fora abrigo das velhas e novas elites que formaram Itajaí. Contudo, ainda na atualidade, Cabeçudas é conhecida como a praia refúgio das elites locais. Quem conhece a cidade e partilha da sua história reconhece o traço delimitado da fronteira entre os que lá frequentam e os que lá trabalham. Marcadores sociais de classe nesse espaço foram bem delimitados, o que lhe valeu a alcunha de “república das cabeçudas”<sup>66</sup>.

No início do século XX, com a crescente urbanização, outros espaços de sociabilidades conhecidos em Itajaí eram os clubes de futebol. Entre os principais figuravam o Clube Náutico Almirante Barroso e o Clube Náutico Marcílio Dias que, além do futebol, ofereciam esportes náuticos, o que se configurava em um esporte mais elitista. A Itajaí que se emoldura no limiar do século XX estará permeada também pelos ideais da República e nisso, o esporte tem papel fundamental. O combate às doenças e epidemias também é motivado pela cultura física em vigor nesse momento. Os jovens são chamados a preservarem seus corpos e a alimentarem-nos com esportes.

Outros espaços de sociabilidades em Itajaí no florescer da urbanidade eram os cafês e confeitarias, dentre as mais importantes, destaca-se a confeitaria Modelo, espaço que também demarcava fronteiras devido à sua publicidade e às propagandas que veiculavam nos principais jornais, assumindo-se como “lugares para a elite”. Sobre isso, Faveri observa:

Nada consta que esses bares impedissem a entrada de populares, mas tudo indica que, mediante, as distinções dos anúncios, seriam reservados para uma determinada classe- portanto, também lugares de exclusão. Richard Sennett, buscando os espaços

<sup>65</sup> FAVERI, Marlene de. **Moços e moças para um bom partido**: a construção das elites-Itajaí, 1929-1960. 1996. 192f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996, p. 34.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 34.

de sociabilidades na França e Inglaterra, no século XVIII, lembra que, “como centros de informação mais importantes da época”, onde também se liam jornais e falava-se de negócios. Ora, a emergência de novos códigos, as funções do café também vão sendo remodeladas, entretanto, parece que em Itajaí, naqueles anos, os bares proporcionavam reuniões de amigos<sup>67</sup>.

Os códigos de distinção estabelecidos pelas elites e que também tomavam a imprensa davam conta de um momento da história que tudo era feito para segregar. Havia essa necessidade dentro da urbe, de separar os sujeitos entre os que possuem ascensão social através da etnia e do poder aquisitivo. Desse modo, frequentar certos locais era um signo de pertença a uma ou outra esfera social, o que pode ser ratificado pelos discursos do político Marcos Konder sobre Itajaí:

Comemorar os acontecimentos, como o de hoje, recordar os fatos, que se sucederam em Itajaí no decorrer deste século, lembrar a figura dos maiores, que contribuíram para o nosso desenvolvimento, que formaram esta pequena terra, é manter viva a nossa alma, é beber no ensinamento dos nossos avós estímulo e incitamento para prosseguirmos nesta rota de civilização e de aperfeiçoamento, para que nossos filhos possam louvar a nossa obra, abençoar o nosso trabalho.

Louvar o trabalho e rememorar os grandes feitos dos homens empreendedores do local fora um dos motes do discurso do político Konder, não tão diferentes dos discursos proferidos no resto do país por outros políticos que também lograram êxito em colocar a urbe, através de mudanças questionáveis, na rota da modernidade. As leis municipais, os códigos de posturas e os textos dos memorialistas atestavam essas mudanças. Muitas associações e clubes pulularam em Itajaí no princípio da sua urbanidade, os grupos fraternais com distintos associados perfaziam um dos modelos constitutivos do início da urbanidade. Destaca-se, entre os principais clubes e associações beneficentes, o Comitê Civilista de Itajaí (1910), o Grêmio Literário 3 de maio (1900) e o Club Republicano Federativo de Itajahy (1887).<sup>68</sup>

José Roberto Severino aponta um caminho para compreender Itajaí através das invenções de suas tradições<sup>69</sup>. O autor manifesta, em capítulo da sua dissertação intitulado “A maquiagem possível”, alguns nortes para entender a onda de festas que remetiam à colonização lusa criadas para colocar Itajaí na rota turística da região. Sobre isso, Severino afirma:

<sup>67</sup> FAVERI, Marlene de. **Moços e moças para um bom partido**: a construção das elites-Itajaí, 1929-1960. 1996. 192f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996, p. 38.

<sup>68</sup> SEVERINO, José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana**: a maquiagem possível. 1998. 161f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998, p. 125.

<sup>69</sup> D'ÁVILA, Edison; D'ÁVILA, Márcia. **Festas e tradições populares de Itajaí**. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 2001.

Percebo que Itajaí apresenta-se atualmente, através das estratégias montadas pelo poder público municipal e suas instituições, principalmente após a instituição da festa da Marejada, como de origem açoriana. Os discursos produzidos reafirmam valores e práticas vinculadas ao mar, ao litoral, à pesca, numa perspectiva que constrói e veicula aspectos de uma cidade com origem açoriana. A ligação da cidade com o mar – através da indústria da pesca e do próprio porto – é tornada a maior virtude de seus habitantes, que seriam portadores de uma cultura operacionalizada neste ambiente<sup>70</sup>.

O que se observa é que em alguns momentos fora fulcral basear a identidade local na crescente colonização europeia e que, posteriormente, isso irá modificando-se, junto com o discurso de uma identificação com o mar e com os habitantes que tiveram nele seu fator de subsistência. Com isso, há discursos diametralmente opostos entre a Itajaí do século passado e a Itajaí contemporânea.

A cidade de Itajaí no início do século XX buscava estar conectada e identificada com o imigrante branco, europeu e burguês, conformando os processos existentes no resto do país que formaram as políticas de branqueamento, que perfaziam condições propícias para o imigrante assentar morada em solo brasileiro. “O sentir alemão” e os hábitos que os identificavam enquanto modelo para a cidade concorriam com o pensamento corrente acerca do habitante nativo:

Os clubes e associações colocavam-se publicamente, de maneira que expunham seus seletos participantes para toda a cidade. Divulgavam uma ilustração e a carga de civilidade advinda da educação, que eram constantemente relembradas como capital social de todo um grupo. Havia um desprezo por certas atitudes do caboclo, como a preguiça e o conformismo, percebidos como nocivos ao progresso. Eram valorizadas as atitudes burguesas, impregnadas de um ideal de civilização, posta em prática por um grupo de ‘bem posicionados’ e distintos<sup>71</sup>.

Esses preceitos perpetrados no início do século XX irão modificando-se em busca de uma identidade ligada ao mar, e aos lusos que inicialmente ocuparam a terra. O ponto é perceber em que momento fora interessante para o discurso oficial mudar essa estratégia de pensamento sobre a identidade local. Severino, em sua análise, busca responder essa problemática também recorrendo às mudanças mercantis, embaladas pelo crescimento turístico, entretanto a pedra fundamental dessa questão gera muitas querelas. O homem europeu “burguês” dará lugar ao homem simples da terra, com fortes traços lusos representados na festa da Marejada, o que redefiniu a cidade como portuguesa.

<sup>70</sup> SEVERINO, José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana**: a maquiagem possível. 1998. 161f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998, p. 91.

<sup>71</sup> *Ibidem*, p. 91.

Entretanto, essa identidade lusa no início do século XX e da urbanização de Itajaí era refutada. É possível conhecer um pouco da história de Itajaí através de um memorialista importante chamado Juventino Linhares, que foi um dos cronistas da urbanidade itajaiense. Contudo, os textos de Linhares denotam um traço importante de intimidade com as elites e, principalmente, com a colonização alemã. Linhares nasceu em Camboriú, mas fora ainda criança para Itajaí. Trabalhou como jornalista em jornais de Itajaí e fora um entusiasta do progresso e da modernidade.

Enaltecendo aspectos da urbanidade que se modificara, Linhares deixou grandes marcas na história do século XX de Itajaí e propiciou conhecer a cultura, a economia e as etnias, obviamente através do seu olhar. Todavia, mesmo que seja através do olhar de um memorialista com cariz elitista, é inegável sua contribuição para a história de Itajaí e os processos de eugenia que a cidade passara. Juventino Linhares era um apoiador das normas eugênicas, da “desinfecção” dos centros urbanos e do louvor às elites que iniciaram esse trabalho. Pode-se vislumbrar Itajaí a partir dessa crônica de sua autoria:

Itajaí, nos primeiros anos deste século, não passava de uma grande aldeia de pescadores, onde já se observava, porém o vulto do comércio de madeira, que, no futuro, iria impulsioná-la para o progresso e para a riqueza, transformando-a no maior polo madeireiro do Brasil. A navegação a vapor era escassa, mais avultado era o número de grandes veleiros que transportavam o produto da terra, especialmente taboados e peixe seco, para as praças de Santos e Rio de Janeiro. A cidadezinha escapujava numa indolência desalentadora e, nas palestras na farmácia, no bilhar ou nas vendas, comentaram os otimistas a possibilidade de melhores dias, se os governos olhassem para cá, se as obras do porto fossem iniciadas<sup>72</sup>.

Linhares descreve suas primeiras impressões da cidade e deixa o registro de uma Itajaí em processo de formação, ainda com uma economia incipiente, e os labores diários foram descritos:

Durante o dia, todos se entregavam às suas atividades: os pescadores em Cabeçadas ou na fazenda, os carpinteiros na Ribeira construindo barcos que se tornaram afamados pela solidez, resistência e velocidade. Os estivadores carregando na cabeça Taboados para bordo dos veleiros atracados no trapiche. Próximo ao porto, altas pilhas de madeira de lei, quase exclusivamente canela, que descia rio abaixo, a maior parte de Luiz Alves, em grandes balsas que levavam, às vezes, mais de uma semana para chegar aqui, ao sabor da correnteza ou empurrada pelos varejões, como

---

<sup>72</sup> O MENINO QUE NÃO MACHUCA. **História de Itajaí**: Juventino Linhares. Publicado em: 3 maio 2010. Disponível em: <<https://omeninoquenaomachuca.wordpress.com/tag/historia-de-itajai/>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

eram denominadas as longas varas que se apoiavam nas margens nos baixos do rio para impulsioná-las<sup>73</sup>.

O memorialista Juventino Linhares escreve, e em seu tempo escreve para poucos, já que a maioria da sociedade era iletrada. Tão importante quanto deter poder econômico nas urbes em ascensão é deter a faculdade de ler e escrever. Se por um lado, o dinheiro era uma forte moeda de ascensão social, por outro lado, um rico mercador sem o apanágio das letras era um incauto. Mesmo em cidades que não tinham o estatuto de capital, como era o caso de Itajaí, saber ler e escrever era fundamental para o bom andamento dos negócios e para as pretensões políticas da elite. Sobre isso, Severino diz:

Evidentemente que boa parte da população não teria acesso a livros. Ficariam restritos a determinada parcela dos habitantes da cidade, ou melhor ainda, determinada parcela das elites, que ampliava a distância entre aqueles que possuíam e concentravam posses, saber, posições sociais e políticas e aqueles que apenas sobreviviam. Conforme Daniel Fabre, mais do que separar letrados de iletrados, a condição de leitor ou possuidor de livros possibilitava a distinção, como se semelhante saber redobrasse ou até mesmo instaurasse a diferença social.

Entre as muitas distinções que ocorreram na conformação de Itajaí e dos empreendedores que posteriormente foram os grandes nomes das empresas navais, dos postos de agenciamento marítimo, uma delas fora, sem dúvida, o acesso às letras e a tudo o que isso remetia em um país de iletrados.

---

<sup>73</sup> O MENINO QUE NÃO MACHUCA. **História de Itajaí**: Juventino Linhares. Publicado em: 3 maio 2010. Disponível em: <<https://omeninoquenaomachuca.wordpress.com/tag/historia-de-itajai/>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

## 2.4 ITAJAÍ SOB A PERSPECTIVA DE IRENE LOPES RAMOS

Figura 9 - Vista aérea de Itajaí, anos 20



Fonte: Arquivo público municipal de Itajaí Genésio Miranda Lins.

Diferentemente da visão panorâmica da cidade que se teve até aqui, com uma elite crescente e com modificações urbanas profundas que floresceram no início do século XX, propiciando a Itajaí múltiplos cenários, Irene Lopes Ramos percebe Itajaí “sem nada”, expressão que repete muitas vezes durante sua fala. Irene enxerga a cidade como demonstra acima a figura 8, que data de 1920, ainda com poucas casas, poucos espaços de sociabilidade e com muita lama. Assim é descrita a cidade de Itajaí por Irene, entretanto ela aporta em Itajaí em meados dos anos quarenta, por isso essa memória deve ser relativizada pelas impressões que Irene Ramos já tinha sobre o que era uma cidade.

Irene Lopes Ramos, em julho de 2017, com noventa anos, lembra com memória fotográfica o dia em que aportou em Itajaí, sublinhando que a memória é sua e não de outras pessoas, por isso a memória tem essa particularidade, a característica individual que lhe é atribuída<sup>74</sup>. Casada com Osny Ramos, filho mais velho de Antônio Ramos<sup>75</sup> e Maria Macedo Ramos, era braço direito do pai, segundo suas palavras. Irene Ramos, em seu depoimento recolhido dentro da sua casa em Itajaí, relembra a Itajaí do início do século XX, tal como a imagem acima corrobora:

<sup>74</sup> BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

<sup>75</sup> Antônio Ramos fora um dos principais nomes da cidade no que se refere a empreendedorismo, fora figura de destaque na sociedade de Itajaí pela diversidade de negócios que atuava. No capítulo que tratará da indústria naval, ele novamente aparecerá como figura importante.

Itajaí não tinha nada, nada! Quando eu me casei, se você quer saber o que era Itajaí, só tinha uma rua de paralelepípedo, em mil novecentos e quarenta e quatro, só tinha essa rua que passa aqui na frente, de paralelepípedo, era a Rua Hercílio Luz. E aqui não tinha comércio quase nenhum, ela sempre se chamou Hercílio Luz. Não tinha a igreja nova, nada! Onde é a APAE, que eu fundei a APAE, era barro e água<sup>76</sup>.

Conforme já mencionado, Irene Ramos já tinha registrada, em sua memória e em seu conceito de urbe, a cidade do Rio de Janeiro. Com isso, Itajaí parecia mesmo um grande pântano com matas a desbravar, entretanto é importante pontuar que a cidade que Irene vira tinha a conformação da figura 9, já com muitas ruas, avenidas e uma porcentagem crescente de edificações. Dessa forma, Irene Ramos caminhou e viu uma cidade diferente do que os cronistas narraram. Nessa perspectiva, ela entra na cidade com um discurso formulado do que era cidade, assim como José Barros enfatiza:

Ao caminhar pela cidade, cada pedestre apropria-se de um sistema topográfico (de maneira análoga ao modo como o locutor apropria-se da língua que irá utilizar), e ao mesmo tempo realiza este sistema topográfico em uma trajetória específica (como o falante que, ao enunciar a palavra, realiza sonoramente a língua). Por fim, ao caminhar em um universo urbano onde muitos outros caminhos, o pedestre insere-se em uma rede de discursos<sup>77</sup>.

Figura 10 - Vista aérea de Itajaí de 1953<sup>78</sup>



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins, de Itajaí.

<sup>76</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>77</sup> BARROS, José D'Assunção Barros. **Cidade e história**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012, p. 44.

<sup>78</sup> A imagem da fotografia de 1953, apenas nove anos após a chegada de Irene Ramos a Itajaí, já demonstra as mudanças na urbe. Ruas largas e uma urbe já desenvolvida.

Figura 11 - Vista aérea de Itajaí de 1953, em outra perspectiva



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins, de Itajaí.

Irene Ramos, ao lembrar-se da cidade que vira pela primeira vez, pontua como se tornara a carioca moradora de Itajaí, mediante o casamento com Osny Ramos:

Quando eu me casei tinha a igrejinha, a Rua Hercílio Luz e a Rua Blumenau que ia até a balsa e a balsa era de meu sogro. Eu vim e me casei porque eu conheci o meu marido aqui, meu pai era sócio do meu marido e eu vim visitar. Ele estava noivo para casar, ele virou-se para mim e perguntou; ‘- Você quer casar comigo?’ Eu, boba menina, um homem de vinte e tantos anos, eu com dezesseis. Eu disse quero! E se teu pai não deixar, você foge comigo, eu digo fujo! Ele me disse: ‘Eu vou falar com o seu pai’. Você não pode falar com meu pai, me disseram que você é noivo. Ele disse: ‘Eu termino minha filha’<sup>79</sup>.

Irene Ramos seguirá falando sobre o desenrolar do seu casamento, enfatizando que fora nesse ínterim que Osny falou com seu pai e obtivera o consentimento mediante o término do ginásio de Irene. Os outros anos de estudo foram através de um supletivo do Clássico, já em Itajaí. Ela sublinha que era muito difícil o acesso às letras, pois não se tinha uma educação propagada em Itajaí e a faculdade não fizera, pois fora impedida pelo marido, que não via necessidade e achava uma bobagem o estudo para ela. ”Para que você quer faculdade”<sup>80</sup>? Ela relata que ele toda vida deu a ela professores particulares. “Eu falava fluentemente francês e

<sup>79</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>80</sup> *Ibidem*.

inglês, hoje não falo mais porque não tenho com quem falar, mas quando vou viajar vem tudo imediatamente<sup>81</sup>”.

Irene Ramos diz habitar a casa em que deu a entrevista para essa investigação desde que o marido morrera; desfez-se da casa em que morara até o fatídico dia da morte do marido, pois a rua em que ela estava instalada modificara-se com o progresso. Segundo ela, na antiga rua que vivera, ficaram umas “casinhas com janelinhas”. Irene Ramos mora, na atualidade, na Rua Hercílio Luz, uma das principais ruas do centro da cidade e a que ela inicia seu relato, dizendo ser a única rua de paralelepípedo existente no início do século XX, e, sobre as modificações que a urbe de Itajaí sofrera, ela enfatiza:

Eu vi Itajaí nascer. Quando eu casei não tinha água encanada na Rua Blumenau, só tinha aqui, toda a água era de poço e vinham uns homens na casa da gente com umas varinhas para ver onde tinha água que era para colocar os poços. A minha casa tinha água encanada porque ela era ligada ao rio e aos poços e a água para mim fazer comida e beber, as carroças do meu sogro vinham buscar aqui nessa rua Tijucas, que a mãe dele morava em uma das casas ali, vinha a carroça todos os dias buscar água para que a gente bebesse. Tu calcula uma menina e uma lama assim! Um belo dia eu telefonei para minha mãe e disse: - Mamãe eu quero umas botas! A minha mãe me mandou umas botas de montaria inglesa. Eu disse mãe, a gente falava e custava uma barbaridade para falar no telefone, mas eu disse: - Mãe, eu quero uma bota de borracha! – ‘mas me explica para que você quer uma bota de borracha’? Eu expliquei, eu preciso de uma bota de borracha para atravessar da minha casa para a casa da D. Mariquinha! Era lama, só lama, depois veio a guerra, não tinha quase táxi, era carroça. Eu adorava tudo porque era uma vida que eu não tinha conhecido.

Nesse momento, pergunta-se a ela sobre as outras experiências citadinas que havia tido, ao que ela responde que até o momento de chegar em Itajaí, tivera uma vida urbana, pois nascera e crescera no Rio de Janeiro, que, àquela altura, ainda era a capital da república. O que não é difícil supor que a vida de uma cidade do interior, sem a infraestrutura conhecida por Irene, tenha causado surpresa e, logo depois, conforme ela afirmara, furor. As novidades da vida de interior ensejaram o conhecimento de outros ofícios, como os ligados à atividade naval, conforme ela frisara. Ela, durante seu depoimento, também contou sobre a conexão entre os negociantes de Itajaí e do Rio de Janeiro, ampliando os horizontes desse estudo acerca das muitas trocas econômicas e culturais que ocorreram durante a primeira metade do século XX, já que seu pai era um dos empreendedores do Rio de Janeiro que fazia negócios com a família Ramos em Itajaí. Sobre seu pai, Irene Ramos conta:

Meu pai era muito pobre, vendia amendoim torrãozinho e tornou-se um dos maiores importadores e exportadores do Brasil. Meu sogro e meu pai foram empreendedores.

<sup>81</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Os filhos herdaram, os Ramos não fizeram nada, mas continuaram. Tem o mérito de ter continuado. Meu sogro nunca viajou, um homem podre de rico, ele conhecia São Paulo, Rio, Curitiba, eu tenho impressão que nem Porto Alegre o seu Tônico não conheceu. Ele só trabalhou. Agora os filhos dele, nenhum deles fez nada. Se você me perguntar o que o Abílio Ramos fez, o que o Osny Ramos fez, o que o Cesar Ramos fez, o Hélio, nada! O Hélio e o César eram do banco, ficaram com a parte do banco, o Osny com o pai, o Abílio com a navegação. Nenhum deles fez nada<sup>82</sup>.

Depois de contextualizar um pouco sobre as fortunas e os feitos do sogro Antônio Ramos, Irene Ramos volta à questão da cidade e isso será a tônica desse depoimento. Conseguiu-se ir percebendo as conexões dessa família com a cidade e a máxima de Irene era sempre essa: “Aqui não tinha nada”.

Aqui onde é a Colombo, era a telefônica, tinha a casa dos Malburg, onde é o Santander hoje, ali é a Casa Malburg, que era da família mais importante e ali todo mundo acabou na miséria. Ali todos os Malburg era os Malburgs, quando se falava era os Malburgs, enchia-se a boca<sup>83</sup>.

Irene muda abruptamente de assunto para adentrar no estatuto do seu casamento e nas atividades que o marido admitia que fizesse, demonstrando, desse modo, uma aceitação tranquila daquilo que lhe fora estabelecido pelos laços do matrimônio do período:

O Osny não me deixava trabalhar, eu fui trabalhar na vila, na igreja e cuidar dos excepcionais. Eu comecei a trabalhar e consegui porque eu tinha prestígio na sociedade, aí eu disse: - Seu Tônico, eu quero tirar a igreja dos excepcionais da vila, eu quero fundar a APAE aqui em Itajaí, aí ele me deu aquele terreno, a APAE está ali e ali nós começamos. Quando eu fundei a APAE, a APAE funcionava na minha casa, depois eu construí aquilo ali<sup>84</sup>.

Um tempo depois de ter fundado a APAE, Irene Ramos foi chamada pelo marido a se retirar desse trabalho social, pois as inúmeras demandas, juntamente com as diversas dificuldades que a instituição passava para se manter, não condiziam com aquilo que Osny Ramos, marido de Irene, pensava ser aceitável para a mulher. Entretanto, Irene Ramos manifesta seu desejo de ter uma instituição como a APAE em Itajaí por ter um cunhado que ela diz, em suas palavras, ter sido deficiente mental. “Eu tinha paixão por ele, no dia da inauguração disse a ele, isso aqui é por tua causa”<sup>85</sup>. Nesse momento, com tal declaração, perguntou-se como parte desse diálogo se o rapaz que fora chamado de deficiente mental por Irene Ramos era filho de Antônio Ramos. Ela responde: Sim, seu nome era Félix, ele também

<sup>82</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>83</sup> *Ibidem*.

<sup>84</sup> *Ibidem*.

<sup>85</sup> *Ibidem*.

era filho de Antônio Ramos. Esse fato fora curioso, pois até esse momento da entrevista, Irene Ramos elencara todos os filhos, menos Félix. E, sobre isso, ela fala:

Ele não era louco, ele entendia tudo, mas tinha uma dificuldade, uma deficiência, ele era antissocial e por causa dele eu fundei a APAE, porque ele não conseguia aprender a ler, completamente limitado, casou-se, teve filhos e as filhas foram perfeitas, sendo que uma teve que amputar as duas pernas e os outros filhos morreram. Mas a moça que casou com ele tinha também problemas, aí não sabiam cuidar dos filhos e os filhos foram morrendo. A D. Mariquinha é que administrava. Tanto é que depois que ele morreu a menina foi morar com ela. A Rosete é viva, a última filha dele é viva<sup>86</sup>.

Algumas histórias se entrecruzam, como as contadas por Irene Ramos sobre seu cunhado. Muitos poderiam perguntar o que o excerto acima interessaria para a pesquisa. Interessa pela história empresarial da família que tinha todos os filhos trabalhando na empresa, menos Félix que era portador, ao que tudo indica, de problemas mentais. Entretanto, ao falar de Itajaí também se fala em uma elite com capital financeiro e social que estrutura as relações porto, cidade e novos ofícios, como é o caso dos agenciadores, e que tem uma imagem a zelar, imagem essa que não comporta filhos com problemas. É nessas relações que se fundam as histórias familiares.

Portanto, saber da história familiar em uma história empresarial familiar é extremamente importante. Em determinada altura a questão que aparece é sobre as ligações de Irene Ramos com a família Miranda e sobre o que soubera da empresa de agenciamentos e qual sua ligação com o Sérgio Renato Miranda<sup>87</sup>, ao que ela responde:

Eu sou tia, porque eu sou casada com (deles eu considero que sou tia) dos outros, não! A mãe do Serginho era irmã do meu marido, a D. Irene Miranda. Eles não eram meus sobrinhos. A minha ligação com o Sergio vem, a minha cunhada, irmã do meu marido, casou com Guido Otávio Miranda. Daí veio Serginho, veio Celso, veio Beatriz, porque era a única filha mulher, porque os outros todos eram Ramos e deram o nome de Ramos para as mulheres, a única que teve um sobrenome diferente foi Irene, porque era mulher e casou com o Guido Miranda. O Serginho não tinha o sobrenome Ramos, ele se chamava Sérgio Renato Miranda. Ele era filho de uma Ramos, mas não tinha o nome, não assinava. Mas o Celso, irmão do Serginho foi registrado como Celso Ramos Miranda. O tio Guido quando foi registrar o Serginho não colocou, vai ver no caso do Celso a tia Irene notou isso e falou para ele. Eu sempre dizia para ele, elas vão se chamar Virgínia Maria Lopes Ramos, o nome do meu pai e o nome do teu pai<sup>88</sup>.

<sup>86</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>87</sup> Sérgio Renato Miranda será o dono da agência marítima G. Miranda Ltda. e fará parte da terceira geração da empresa, figura que será protagonista do quarto capítulo desse estudo.

<sup>88</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Ao desdobrar os nomes iguais e sobrenomes diferentes, Irene Lopes Ramos responde a problemática dessa investigação referente ao porto ser o elemento de mudanças urbanas e de novos negócios e razão maior da prosperidade da cidade.

As pessoas de Itajaí vivem e em função do porto, Itajaí não tem nada, não produz nada. Se um dia isso fechar Itajaí fali. Me diga do que Itajaí vai poder viver, me diga? Você me diga de que? Eles vivem em função do porto. Quando eu me casei o porto era aqui nessa parte (faz um gesto com a mão), não tinha nada. Esse porto foi feito, eu não me lembro do prefeito que começou as obras do porto. Aqui não tinha nada, aqui só tinha, quando eu me casei, a fábrica de papel. Desde então, tudo o que tem em Itajaí é em função do porto, pois tudo que tinha aqui em Itajaí abria e falia. Tudo o que veio, veio com o porto<sup>89</sup>.

Irene Lopes Ramos conta que a navegação Antônio Ramos também veio com o porto, pois os negócios de seu sogro eram diversos e a navegação fora o que mais prosperou, dando à família o prestígio que até a atualidade se mantém. Além disso, Irene Lopes Ramos anunciou que vive na atualidade com os frutos plantados pelo sogro e que todos integrantes da família ficaram muito bem com a herança que o sogro deixara, pontuando, todavia, que Irene Lopes Ramos ficara viúva, conforme relato da própria Irene, com cinquenta anos, estando já há quarenta anos em estado de viuvez. Voltando à questão urbana, durante sua fala, pergunta-se à Irene como era o abastecimento das casas na primeira metade do século XX em Itajaí, antes do progresso do porto:

O que era trivial você tinha em Itajaí, o que não era você iria comprar em Blumenau. Você ia a médico em Blumenau, você ia ao dentista em Blumenau. Tudo, tudo era Blumenau. Roupas eu comprava no Rio. Tinha tecidos e costureiras para fazer. Moda também era Florianópolis, os cronistas sociais também principiaram em Florianópolis, depois com os tempos veio para Itajaí. Tudo que a gente ia fazer, a gente fazia em Blumenau, mas a sociedade era Florianópolis. As filhas da gente debutaram em Florianópolis. Aqui existia o Guarani, depois apareceu o bloco dos vinte, que eram os rapazes solteiros, depois o seu Ramos fundou um clube para negros ao lado da torrefação de café, o meu marido deu para eles, eles arrumaram e os negros dançavam ali, a casa se chamava Sebastião Reis, que era um negro que existia em Itajaí. O meu sogro também fez um clube para gente pobre na Rua Blumenau, existe até hoje. É uma sociedade, até hoje ela está lá. Os mais pobres não poderiam frequentar o Guarani, Guarani era só a elite. Aqui tinha o Guarani e o bloco dos Vinte, mas o Bloco dos Vinte nunca teve uma sede, foi sempre alugado, nunca teve sede<sup>90</sup>.

A questão que Dona Irene Lopes Ramos suscitara fora bem importante para entender a logística da elite itajaiense, conseqüentemente da classe dirigente que detinha os recursos financeiros e, por conseguinte, detinha também poder. Ao explorar outras praças, a elite

<sup>89</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>90</sup> *Ibidem*.

também se diferencia, adquirindo produtos que denotam o signo da distinção. E sobre como eram essas locomoções, Irene Ramos nos dá uma perspectiva do que eram as dificuldades em termos de estradas, mostrando um país ainda bastante carente das estruturas básicas que conformam na atualidade o modal rodoviário.

Estrada não tinha, era tudo lama. Não tinha avião, nós íamos tomar o avião em Florianópolis, depois é que veio o aeroporto para cá. Aqui não tinha navio de passageiro. Não tinha esse *ferry boat*. Você pegava a barra do rio, pegava a balsa que era do meu sogro, era uma balsa de madeira, quando eu casei era assim, aí terra, terra, terra, terra até chegar em São Paulo. Minha filha tinha uns hotéis, a gente dormia nesses hotéis, em Registro. Eu fiz isso muitos anos, querida. Mesmo de carro a gente parava em Registro, tamanho era o cansaço<sup>91</sup>.

Ao falar da sua vida privada, Irene Ramos mostra um fragmento das estruturas urbanas no Brasil. Com efeito, não raro, o pouco que tinha de progresso na urbe era destruído pelos efeitos da natureza, como foi, por alguns períodos, o caso de Itajaí, e, dessa forma, não se deixou de perguntar os impactos que as enchentes tiveram na cidade de Itajaí e no cotidiano dos moradores, e sobre isso, Irene Ramos afirma:

Uma coisa horrível, minha filha. A primeira enchente que vi em Itajaí, eu fiquei apavorada, a minha casa não enchia, ela foi construída num terreno mais alto, a Blumenau enchia e a minha casa não enchia. Horrível, vocês não queiram saber o que era. A enchente de agora foi uma maravilha, primeira enchente de Itajaí, eu nunca pensei que fosse ver uma coisa dessas. Blumenau era atingido antes e aí a água descia<sup>92</sup>.

Irene Ramos não relata, como outros relataram, que houve uma ampla campanha de reconstrução da cidade. Para ela, isso não ocorreu. “Não, os moradores estavam tratando das suas reconstruções, o negócio da reconstrução era de governo mesmo. As pessoas ajudavam, uma dava cimento, outra dava isso, outra dava aquilo, mas cada um tratando das suas casas que também estavam cheias”<sup>93</sup>.

Outra questão que é bastante compartilhada na história da urbe de Itajaí são as festas populares, inclusive alguns autores partilham do pensamento de uma invenção de identidades tardias para a representação de Itajaí na atualidade, e isso pode ser entendido como uma invenção e reinvenção de tradições. Pontua-se, sobretudo, a marejada, na conversa com Irene Ramos e ela afirma:

<sup>91</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>92</sup> *Ibidem*.

<sup>93</sup> *Ibidem*.

A Marejada é moderninha, moderninha. A lembrança que eu tenho da marejada é a lembrança que você tem. A marejada deve ter vinte anos, se tiver. A primeira marejada a APAE foi trabalhar, com a lama até aqui. As barracas já trabalhavam em prol da APAE. Agora já não tem mais nada, está tudo fechado. Ela era uma festa de rua quando nasceu, agora está em local fechado. Naquela época, quando iniciou, as instituições de caridade aproveitavam para ganhar dinheiro. Mas a estrutura era que as barracas enchiam de água. Eu não perder meu tempo falando daquilo com você, porque aquilo é de agora. A vocês interessa o que aconteceu quando eu vim para cá. Mas também tinham as festas em que alta sociedade era chamada para ser patronesse, aí nós éramos patronesses, dava umas joias para as meninas que debutavam. Aqui no Guarani, hoje, não tem mais baile de debutante, só Blumenau<sup>94</sup>.

Irene Lopes Ramos encaminha o final da sua fala dizendo:

Aqui não tinha nada, não tinha nem os negros, não tinha vila operária. Não existia nenhuma dessas casas que vocês vêm aqui, nem Colombo, nem nada. Tinha a Casa Balinho que vendia uns sapatos muito bonitos, era a casa que tinha as coisas para as gentes bonitas. Se você queria um sapato tinha que ir a Curitiba, mas só podia fazer isso quem tinha dinheiro. Eu tinha sorte que a minha mãe mandava as coisas pra mim. Mas também existia um grande contrabando em Itajaí, nós tínhamos tudo o que era de fora, através dos contrabandistas. Os navios que chegavam aqui vendiam as coisas para a gente, bebidas. Papai comprou meu enxoval todo na ilha da madeira, não era uma coisa que todo mundo fazia, mas papai fez pra mim. Vocês imaginem Itajaí sem nada disso que vocês estão vendo. Nada. Tinha o seu Balinho As casas eram todas construções antigas. Não tinha nada quando eu vim pra cá, nem as comidas boas, os vinhos bons. Tanto que no casamento das minhas filhas, eu fui a Curitiba comprar os patês franceses, isso em 1967, nesse tempo eu tive que buscar as coisas em Curitiba. Quando eu me casei, tinha dias que eu chorava, eu queria um sorvete, não tinha, isso aqui era uma tristeza minha filha. Eu estranhei muito. Eu fui ter dezessete anos quando eu fui ver rua de Lama. Eu fui conhecer carro de mola aqui, porque só tinham dois táxis, era guerra e não tinha gasolina<sup>95</sup>.

Irene Lopes Ramos também mostra outras faces das moças das elites – o conhecimento sobre o que era do domínio privado, sem, no entanto, ter que fazer os trabalhos domésticos, pois, como ela afirmara diversas vezes, havia em sua casa serviçais, normalmente “pretas velhas”, como ela designara as mulheres que cuidaram da sua casa e das suas filhas. Ela, também, dissera veementemente da falta de recursos para a execução dos trabalhos domésticos e dá exemplos simbólicos do que era lavar uma roupa branca e o trabalho árduo que poderia ser juntar cinzas para despejar nas roupas brancas e depois lavá-las com água quente. Como ela descreve a seguir:

Quando eu vim para cá não tinha gás, era fogão a lenha, enorme! Minha casa tinha uma cozinha atrás. Eu só consegui viver porque meu marido me deu empregada a vida toda, eu não fazia nada. A empregada já estava contratada quando eu fiquei noiva, ela já estava trabalhando para meu marido essa preta velha que criou as minhas filhas. Ela me esperou, a D. Mariquinha encomendou ela, ela ficou

<sup>94</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>95</sup> *Ibidem*.

trabalhando com a D. Mariquinha, ela administrou minha casa, tanto que as minhas filhas chamavam ela de mãe, até hoje elas chamam de mãe Nina. Ela ficou com a gente até se aposentar, nós demos uma casa para ela, naquele tempo não existia aposentadoria, nós demos a casa e a outra preta da D. Mariquinha, se chamava Joaquina. Eu nunca fiz nada, no princípio eu tinha três empregadas, a lavadeira, a cozinheira e a arrumadeira e dormiam na minha casa. Eu não conhecia aquilo, como é que eu iria tirar água de um poço e naquele tempo era com a manivela. A minha sogra e meu sogro quando o Osny me pediu em casamento começaram a pensar em tudo, eles me deram tudo, para que eu não pudesse falar<sup>96</sup>.

Essas passagens do depoimento de Dona Irene Lopes Ramos, que se fez questão de citar integralmente são para demonstrar alguns aspectos da Itajaí de ontem, pois não passou muitos anos para que Itajaí se reformulasse completamente. Entretanto, há também um objetivo em expor as transcrições integrais – mostrar alguns aspectos da vida privada das elites, das relações de trabalho, das hierarquias sociais existentes em Itajaí e de como essas elites faziam conexões com as elites dos grandes centros no formato de casamentos, o que, em maior ou menor grau, juntava algumas fortunas.

Irene Ramos detalha e rememora aspectos da sua intimidade e também da sua criação, pontuando alguns ensinamentos que recebera na casa paterna, entre eles, saber beber. Ela conta que seu cotidiano é atualmente em Itajaí e que circula pelos restaurantes e bares do centro da cidade de Itajaí, onde faz as suas refeições. Entretanto, os garçons da redondeza a conhecem e sabem que sua bebida preferida é caipirinha de *whisky*. Ela também encerra seu depoimento dizendo que ainda mantém alguns hábitos que aprendera na sua casa materna, como deixar sempre a casa arrumada e estar com as roupas íntimas limpas, pois poderá ser necessário chamar o médico. Ela, sobre isso, sublinha: “na época da minha mãe era necessário chamar o médico em casa”<sup>97</sup>. Por isso, esse ensinamento ficou cristalizado na sua cabeça.

Irene Lopes Ramos, aos noventa anos, mora sozinha e não tem acompanhante, tem uma vida inteiramente autônoma, segundo ela contou. Para sua segurança existe apenas um acordo prévio com a sua filha que mora em Itajaí. “Todos os dias a Ana me liga, e eu respondo: Ana, eu estou aqui e estou viva”. Ela termina sua fala dizendo: “tenho certeza que meu fim será este, um dia ela irá me ligar e eu não irei atender, vai ser assim, porque eu durmo sozinha”<sup>98</sup>. Mas minhas filhas, eu vivi os tipos inesquecíveis de Itajaí, os bêbados que cantavam na minha janela e que já não existem mais, pessoas folclóricas da cidade.

<sup>96</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>97</sup> *Ibidem*.

<sup>98</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

## 2.5 A ITAJAÍ CONTADA NOS ANUÁRIOS: ENTRE TEXTOS E IMAGENS

A cidade de Itajaí produz em todos, mesmo em quem não a observa com olhos de bairrismo, uma impressão agradável e simpática. Situada numa planície extensa cujos limites os morros de Cruz, da Fazenda e das Cabeçadas circunscrevem pelos lados sul e oeste, ela se debruça a beira do rio que lhe deu o nome, numa atitude de sultana formosa, coroada pelo diadema verde dos morros em torno e se revendo no espelho das águas do rio, seu eterno amigo e companheiro. As ruas alinhadas, retas e longas e em parte já calçadas de paralelepípedos, com passeios nivelados e terrenos baldios murados, dão-lhe aspecto de uma urbe moderna, capaz de conter uma população enorme. De fato, a planície, em parte várzea em que a cidade se assenta e se projeta, vai pelo vale do Itajaí-mirim acima numa extensão de doze quilômetros e oferece espaço a algumas centenas de almas<sup>99</sup>.

A Itajaí posta no anuário de 1949 difere muito da cidade contada no item anterior por Irene Lopes Ramos, e, por isso, é necessário introduzir a questão de forma a fazer a crítica da fonte que se escolheu para analisar nesse tópico da tese. Os anuários itajaienses demonstraram a riqueza necessária para perceber a cidade que era contada e como a classe dirigente fazia seu marketing através deles. Esse excerto que fora escolhido como epígrafe é do anuário de 1949, organizado por Marcos Konder e Silveira Júnior e impresso nas oficinas Imprensa Aurora Ltda., localizada na Rua Pedro Ferreira, n.º 14, em Itajaí. O preço do exemplar, segundo informa a capa, era de cr\$ 30,00.

Os anuários, como mencionado na apresentação da edição, eram patrocinados pela indústria e comércio de Itajaí<sup>100</sup>, contando também com alguns apoiadores do meio político, nessa altura, os quais não raras vezes eram os escritores. Por isso, não é surpresa que as edições sejam carregadas de ufanismos e elogios ao mar, ao rio e à terra fértil. Dessa forma, o anuário de 1949 dedica a Itajaí dezenas de elogios:

Comercialmente constitui o entreposto e ancoradouro obrigatório de uma das mais importantes e futuras regiões do Estado – o vale do Itajaí. No seu prodigioso *hinterland*, o braço do colono italiano e alemão construiu colônias como Brusque e Blumenau, verdadeiras colmeias, onde o labor e a tenaz inteligência do homem souberam tão galhardamente vencer o meio físico nem sempre grato, para transformar a mata virgem em cidades florescentes e magníficas<sup>101</sup>.

Diferente do relato de Irene Lopes Ramos, o anuário na edição de 1949 traz um resumo dos estabelecimentos comerciais, sociais, culturais e de ensino de Itajaí. Entretanto, o que surpreende nos números publicados nesse anuário é o número de escolas que a cidade

<sup>99</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC, p. 13. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>100</sup> Os anuários na sua gênese eram patrocinados pela indústria e comércio. Atualmente são editados e patrocinados pelo poder público com orçamento da secretaria da educação e cultura.

<sup>101</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC, p. 14. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

possui, tanto primárias como secundárias. “A estatística em 1948 acusa os seguintes dados. Escolas isoladas: 102; sendo 51 estaduais e 51 municipais” (anuário de Itajaí de 1949). O anuário também acusa a existência de uma escola normal na cidade e um ginásio masculino e um ginásio feminino.

Ainda nesse anuário, há um importante destaque para a fundação de Itajaí, e sobre isso, o anuário de mil novecentos e quarenta e nove informa:

A fundação histórica de Itajaí data de 1820 e é considerado seu fundador Antônio Menezes de Vasconcellos Drumond, jovem diplomata que o ministro de D. João VI, Tomaz Antônio de Vila-Nova Portugal enviara em missão desconhecida a Santa Catarina a fim de afastá-lo da corte, onde suas tendências libertárias de jornalista e amigo dos Andradas o tornavam um elemento perigoso e indesejável<sup>102</sup>.

O anuário dedica algumas páginas a contar as sucessões que ocorreram na fundação de Itajaí após Vasconcellos Drumond sair de Itajaí. Entretanto, como os anuários se consolidaram como sendo apanhados de múltiplos temas, também dedicam um espaço considerável a assuntos de variedades, como nesse número ora analisado que traz o aniversário de fundação do Bloco dos XX – agremiação social que se consagrara pelo prestígio dos seus fundadores, mas também por ter o compromisso de promover mensalmente uma festa, animando, desse modo, os jovens itajaienses, os quais, segundo o anuário, estavam menos alegres que os “casados”. “Porque fundando o bloco ele se encarregaria de oferecer a sociedade uma festa mensal, através de bailes, chás-dançantes, *soirées*, passeios e convescotes, reuniões litero-musical etc.”<sup>103</sup>. Como é possível perceber, a urbanidade e o progresso também estavam retratados no modo como os habitantes se importavam com as interações sociais.

Como parte da ampla reformulação urbana, o anuário de 1949 traz um quadro estatístico sobre as construções que foram crescendo na urbe. A seguir, uma amostra do crescimento das construções e edificações em Itajaí, em 1949.

*Pari passu* com o desenvolvimento do porto, caminham as construções urbanas e esta é a estatística dos prédios de alvenaria, requeridos e iniciados no último quadriênio:

Figura 12 - Estatísticas das edificações em Itajaí

Ano	De 1 pavimento	De 2 pavimentos	De 3 pavimentos	Total
1945	33	4	-	37
1946	39	11	-	50
1947	37	9	1	47

<sup>102</sup> *Ibidem*, p. 14.

<sup>103</sup> *Ibidem*, p. 20.

Ano	De 1 pavimento	De 2 pavimentos	De 3 pavimentos	Total
1948	32	7	-	39

Fonte: Anuário de Itajaí de 1949

O quadro mostra como as edificações cresceram, mas, sobretudo, após o quadro há o investimento aplicado nas casas e edificações na cidade, demonstrando, portanto, que havia um franco crescimento na construção civil na cidade. Sobre isso, ele informa:

Os edifícios e sedes da sociedade Guarani e Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S/A -, ambos em construção estão incluídos nos algarismos referentes a 1946 e 1947, respectivamente. Está em vias de conclusão o prédio destinado ao posto de saúde cuja construção por conta do governo estadual teve início em 1948 e seu valor não consta nos algarismos referidos. Em adiantado estado de construção está o edifício da nova Igreja Matriz que constitui um verdadeiro orgulho para todos nós. As suas dimensões principais são as seguintes: comprimento, 60 metros; largura, 23 metros; altura das torres, 50 metros e altura interna 18 metros<sup>104</sup>.

Há muitas leituras que se pode incorrer nas publicações dos anuários no que diz respeito ao crescimento urbano. Todavia, a forma de ler a cidade enuncia a urbe como um artefato de possibilidades, naturais e artificiais. Como afirma Diva Rossini:

Portanto, compreender a cidade, é conhecer a sua história, o testemunho e seus valores, a memória, os valores estéticos e as relações entre o lugar e seus habitantes. Além de conhecer a orientação da cidade, sua formação e formação espacial, é preciso entender que a cidade, é uma obra de arte formada por partes, como o sistema viário e a topografia. E sua compreensão está relacionada à análise do conjunto, obtida por meio de suas partes<sup>105</sup>.

Para prevalecer essa análise do conjunto é importante tecer relações entre a memória que está presente na oralidade de alguns moradores e no que está escrito na documentação examinada. O que no passado possa ter confluído para a cidade ser rica, na atualidade pode ser conhecido como espaço marginal e de conflito urbano, por isso o espaço citadino é fluído e carregado de simbolismos que integram o imaginário da cidade e do seu habitante. O emergir da história urbana faz atentar para as permanências e mudanças nos espaços que conflui a cidade. Na tentativa de aproximação com essa prerrogativa, tem-se a rica contribuição dos dados publicados sobre Itajaí e como esses dados serviram de aporte político para anunciar o polo que se criara em volta da cidade e do porto.

<sup>104</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC, p. 20. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>105</sup> ROSSINI, Diva de Mello. **A arquitetura histórica de Itajaí: um atributo para o desenvolvimento do turismo cultural**. 2012. 197f. Tese (Doutorado em Administração e Turismo)-Universidade do Vale do Itajaí, 2012, p. 32.

Esse tecido humano chamado cidade em que muitos mundos criados confluem estabelece a conexão que liga o porto à urbe. Em Itajaí, esse tecido humano é muitas vezes devastado pelas iminentes intempéries e o reconstruir está na ordem do dia dos sujeitos, como afirma uma passagem do anuário de 1949 acerca das regulares enchentes que devastaram a estrutura urbana:

O ano de 1911 marcou outra vez uma colossal enchente, uma dessas inundações periódicas que, de trinta em trinta anos, com uma regularidade fatal, assolam o Vale do Itajaí. Embora os efeitos dessa catástrofe não se revestissem, ao menos entre nós, da mesma gravidade do fenômeno de 1880, ainda assim foram bem consideráveis as perdas causadas à lavoura e ao comércio por este flagelo<sup>106</sup>.

As enchentes, de certa forma, criaram uma identidade do povo itajaiense reconstrutor, aqueles que não se curvaram frente às vicissitudes das grandes catástrofes naturais. Todavia, alguns outros aspectos eram extremamente interessantes para o conhecimento da cidade e de sua organização social:

A velha matriz era muito menor do que hoje, porque somente mais tarde se lhe adicionaram as duas naves laterais. Para o lado da praia existia um largo mal arborizado que escondia um kiosque, arrendado pela câmara ao velho Maneca Lopes, que ali vendia roscas e doces e especialmente um parati ou uma laranginha muito apreciados. Laranginha era um aguardente misturada com essências de laranja que os barcos traziam do rio. A freguesia do Maneca Lopes era composta quase só de marinheiros e desocupados, pois os graúdos daquele tempo tomavam a sua cerveja ou o seu vinho do porto ou a sua gazoza ou a sua pinga na antesala ou buffets dos hotéis. Antes da meia noite Maneca Lopes fechava a sua tasca e ia com a velha companheira rumo a sua casa. Ele era um velho bonachão, ostentando uma barba de profeta que infundia respeito<sup>107</sup>.

A narrativa de Marcos Konder no anuário de Itajaí convida a uma viagem no tempo do próprio Konder. Ao relembrar paisagens urbanas que lhe eram experiências vividas, coloca o leitor dentro da atmosfera da Itajaí antiga ou da “Itajaí de antigamente”, como é o título do texto que ele escreve no anuário. Nessa perspectiva, incorre-se na memória e no imaginário de um determinado sujeito, quando se ouve contar sobre uma determinada realidade, realidade esta que está impregnada pelas vivências individuais.

O anuário de Itajaí passou algumas décadas até ser novamente editado. Na edição de mil novecentos e noventa e oito, quase final do século XX, Ana Belo Machado fala, em um texto intitulado “A cidade revelada”, alguns aspectos importantes para entender a dinâmica da urbanidade em Itajaí:

<sup>106</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC, p. 39. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>107</sup> *Loc. cit.*

[...] Porém, a mais antiga área urbana da cidade é o bairro Fazenda, antiga propriedade do tenente-coronel Alexandre José de Azeredo Leão Coutinho, ali estabelecido desde 1793. Com certeza, a cidade cresceu, evoluiu, mesclando-se aos vários estilos arquitetônicos, alemães e açorianos em sua maioria. Atualmente, é uma cidade como tantas outras: uma parte abriga o que chamamos de centro histórico com suas construções do início do século passado, como a casa de Agostinho Alves Ramos ou a pequena igreja da Imaculada da Conceição, hoje tombada estadualmente. Alguns imóveis não apresentam ocupação. E são justamente esses imóveis, que num passado próximo tinham representatividade para a comunidade, que o habitante não percebe hoje em sua caminhada, como se aquela parte construída graças aos sonhos dos primeiros moradores não lhes dissesse respeito, nada significasse para sua identidade, nada houvesse restado de sua memória<sup>108</sup>.

Esse artefato material que é a cidade, movido e sentido pelos cronistas, memorialistas e todos os que, ao lerem a cidade, escrevem a sua história pertencem também a essas casas abandonadas que conformam a paisagem da urbe, como ressalta Ana Machado. Entretanto, a figura 12 propõe pensar nessa cidade que é polifônica, que tem o mar e o rio e na qual o silêncio coabita com o apito sonoro dos navios que adentram a barra e que se materializam ao atracar no porto. Essa cidade é, ao fim e ao cabo, circundada por dimensões econômicas e por dimensões culturais. Por isso, as figuras 12 e 13 convocam a perceber as amplas mudanças que ocorreram de um ano para outro em função das crescentes trocas comerciais e não menos importantes trocas culturais que cartografaram a paisagem urbana contemporânea.

---

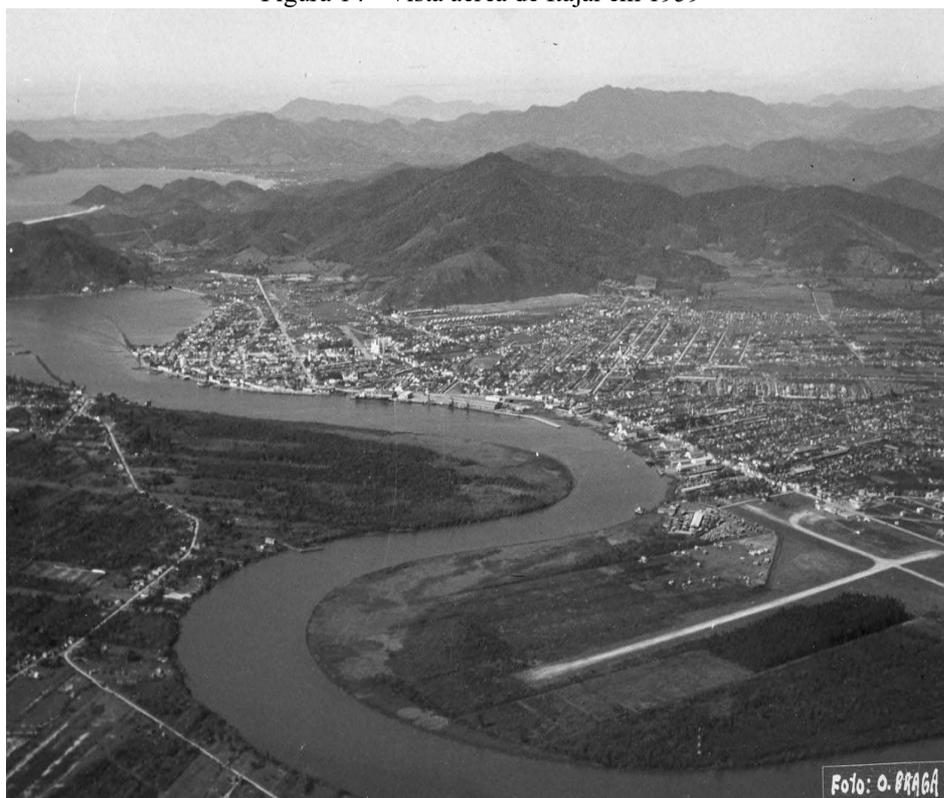
<sup>108</sup> Anuário de Itajaí de 1998, Itajaí, SC, n.p. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

Figura 13 - Vista aérea de Itajaí de 1960



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

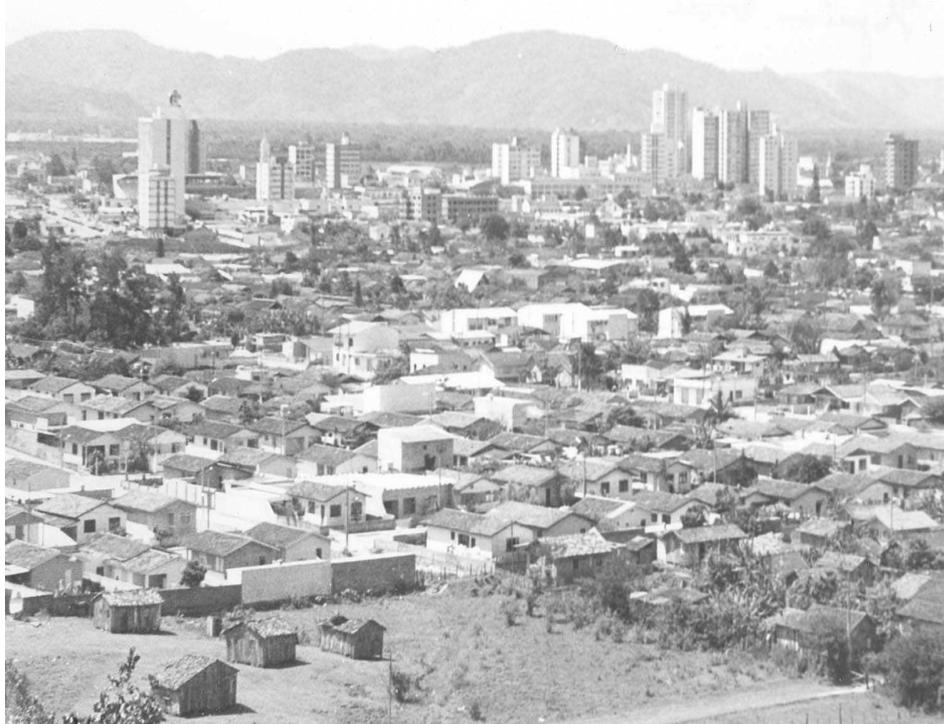
Figura 14 - Vista aérea de Itajaí em 1959



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

## 2.6 EVOLUÇÃO DA ÁREA URBANA DE ITAJAÍ: DEBATES CONTEMPORÂNEOS

Figura 15 - Vista aérea de Itajaí nos anos oitenta, com o início de uma urbanização desigual



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

Atualmente, a cidade de Itajaí, segundo censo realizado em 2009, possui uma população superior a 170.000 habitantes, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os últimos anos foram para Itajaí de intenso crescimento populacional, o que favoreceu a proliferação de casas e assentamentos precários.

O aglomerado de casas sem infraestrutura fora uma realidade, o que fez com que as autoridades públicas devessem uma resposta sobre o aparente caos urbano que se estabelecera na pacata Itajaí. Se por um lado, a cidade nasceu com uma cara interiorana e romantizada, por outro lado, as concepções de urbanidade foram moldando-se a economia portuária que ensejava novas oportunidades. Luiz Antônio Alves Azevedo, ao problematizar a pouca eficácia da urbanidade para os pobres da cidade de Itajaí, procurou analisar a relação entre urbanização e espaço urbano e a luta das classes baixas pelo acesso à cidade, conformando assim, um território de tensões e enfrentamentos. Sobre as grandes levas de migrações, ele afirma:

A forte atração exercida pelas distintas dinâmicas econômicas, lideradas pelas atividades portuárias e turísticas, se constitui em um motivo a mais para a migração para a região, provocando significativo aumento de domicílios permanentes e da população da região metropolitana. A malha urbana se expandiu com intensidades diferentes em cada cidade, recebendo pessoas de distintos estratos sociais. No período entre 1970 e 2005, Balneário Camboriú cresceu 790 % e Itapema 886%. Esses dois balneários cresceram verticalmente e de forma significativa por três décadas seguidas e continuam recebendo migrantes de várias partes do país<sup>109</sup>.

Como se observa, a economia e o crescente mercado turístico impulsionaram a atração de estratos de trabalhadores para a região, conformando, desse modo, grandes espaços urbanos não planejados. A desigual produção dos espaços urbanos é acentuada pelas especificidades que estes trabalhadores tiveram e pela forma que ocuparam os espaços da urbe. A ausência de políticas para o crescente fluxo de novos moradores confluiu em um caos de difícil resolução. Fora só nos governos dos anos de mil novecentos e noventa e três a mil novecentos e noventa e seis que a situação da urbanidade passou a ser debatida e encarada como um problema social. A ocupação de áreas verdes, antes consentida através do não dito, agora passa a ser visualizada pelos agentes públicos; os migrantes e pobres da cidade passam ser problemáticos e indesejáveis.

Sandra Pesavento, ao falar dos lugares da urbanidade como as cidades dos outros, denota:

---

<sup>109</sup> AZEVEDO, Luiz Antônio Alves. **Política habitacional e a produção e reprodução de assentamentos precários em Itajaí: 1997-2008**. 2008. 202f. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008, p. 66.

Os outros internos, os selvagens da cidade, escondiam-se nos becos, naquela contiguidade de um território nobre e central que tanto incomodava os cidadãos. Paralelamente a esses lugares de enclave, que, como foi visto, eram designados por focos, numa alusão ao significado da linguagem médica, como pontos localizados geradores de um mal, havia outros lugares bem delimitados que expunham a presença dos indesejáveis<sup>110</sup>.

Esses indesejáveis, em Itajaí, serão marcados. A especulação imobiliária que reconfigura as áreas urbanas prescinde de um afastamento do que não é belo, limpo e ameno para os olhos. O comprador-investidor, com poder aquisitivo suficiente, vê nas regiões, as quais contam com um grande contingente das chamadas classes C e D, um perigo social. Dessa forma, as regiões, embora com belezas naturais, ar puro e estrutura para receberem os investidores, não podem ter elementos que fujam da lógica urbana mercantil. De maneira geral, as cidades foram adaptando-se a práticas correntes, delimitando fronteiras imaginárias entre onde estão e não estão os estigmatizados.

A estigmatização, no espaço urbano de Itajaí, tem cor, tornando-se invisíveis e visíveis. A visibilidade se dá pelo aspecto do controle, há que controlar os pobres da urbe para que não excedam os limites do conveniente. As plantas urbanas, encetadas pelos mapas de progressão de elementos, tornam patentes as diferenças em uma cidade que preza determinados estatutos de beleza do espaço urbano. Sobre isso, Azevedo vaticina:

Até aproximadamente 1930 e 1940 a referência principal foi o higienismo embelezador, no qual as edificações eram vistas como obras de arte e o sanitário, inclusive social, predominava na produção do espaço urbano. Em Itajaí, em 1903, foi criada a Sociedade Centro Aformoseador que passou a se preocupar com o embelezamento da cidade e administrava a formação, conservação e arborização das ruas, avenidas, praças e praias. Foi esta instituição que realizou a primeira reforma e o ajardinamento da praça em frente à Igreja de Nossa Senhora da Conceição<sup>111</sup>.

Embora a cidade conte com espaços urbanos, ainda na atualidade evidenciados pelo paisagismo constituído pelos jardins das casas e o conseqüente incentivo a essa prática, através dos incentivos que vigoraram em descontos de impostos prediais, o perímetro urbano alargou-se e formou construções irregulares, mantendo a vista bonita na casca, mas escondendo os embates que permeiam as relações e omitindo os problemas. A realidade faz-

<sup>110</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Uma outra cidade**: o mundo dos excluídos no final do Século XIX. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001, p. 69.

<sup>111</sup> AZEVEDO, Luiz Antônio Alves. **Política habitacional e a produção e reprodução de assentamentos precários em Itajaí**: 1997-2008. 2008. 202f. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008, p. 13.

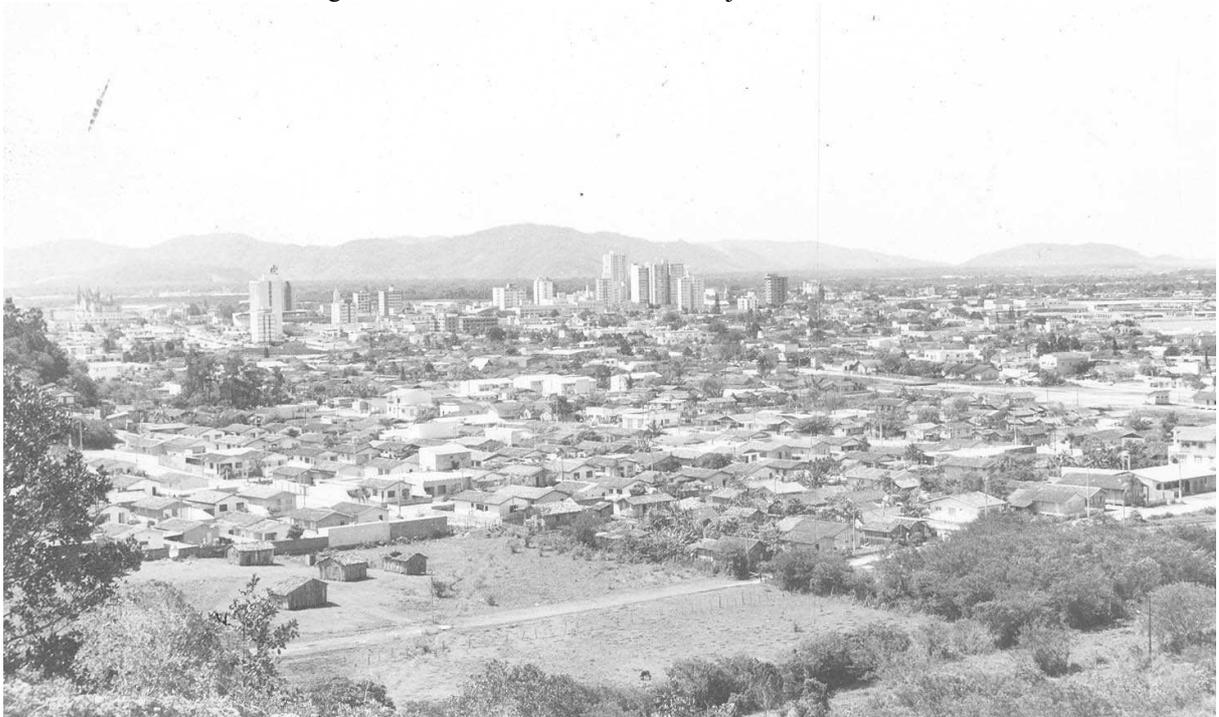
se presente na precária infraestrutura da periferia com fossas sépticas desembocando no lençol freático.

Em meados dos anos oitenta do século XX, algumas mudanças urbanas estarão na pauta, pois há um modelo principal de cidade que vigorará, o modelo de cidade-mercado. As bandeiras em torno da moradia, arborização, parques e creches para a população de baixa renda ganham força. O direito a cidade é reivindicado pelos muitos gritos que ecoam na urbe.

A cidade-mercado necessita ser vendável, precisa de ampla manutenção, atendendo, inclusive, as populações que habitam as periferias. Entretanto, as raízes da periferia em Itajaí residem na vasta expansão da cidade em torno do porto. Azevedo assim afirma:

A malha urbana de Itajaí se expandiu a partir da foz do Rio Itajaí-Açu, na sua margem direita, onde está localizado o porto de Itajaí. Foi a partir de lá que as vias estruturantes foram sendo construídas, induzindo a expansão da malha urbana periférica em torno destas vias, a partir dos bairros centrais (Centro, Fazenda, Barra do Rio, São João, Dom Bosco, Vila Operária e São Judas). [...] nas margens da BR 101 encontra-se o assentamento precário São Roque. Do outro lado, as margens da rodovia que liga Itajaí a Blumenau, o Portal, e na foz do Rio Itajaí-Mirim o assentamento Adão Vandal. Dois conjuntos Bem Morar foram construídos nessa região: um em Cordeiros (Jairo Rogero) e outro na Murta (José Pezzini).<sup>112</sup>

Figura 16 - Vista aérea da cidade de Itajaí nos anos 1980



Fonte: Arquivo municipal Genésio Miranda Lins

<sup>112</sup> AZEVEDO, Luiz Antônio Alves. **Política habitacional e a produção e reprodução de assentamentos precários em Itajaí: 1997-2008**. 2008. 202f. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008, p. 87.

Azevedo também aponta como principal região a ser ocupada, constituindo uma grande região periférica na atualidade, a região oeste. Como demonstra a figura 15, aqui o rio já não toma a paisagem e a cidade cresce nos arredores da cidade, longe do centro urbano. Nesse território, anteriormente ocupado por contêineres ou onde ainda vigoravam a prática da criação de gado, as famílias estabeleceram-se. As situações de vulnerabilidade social das famílias criam uma equação de difícil resolução para os processos de organização da urbanização. Famílias muito pobres que recebem o apoio de moradias devem ser assistidas para não sucumbirem à venda do imóvel, que muitas vezes ocorre, criando-se, dessa maneira, um círculo vicioso de reassentamento e êxodo. Por outro lado, o desafio é quase sempre não deixar que o poder público retire as pessoas sem uma negociação e avaliação ampla.

Como ocorrera no passado, às práticas de limpeza urbana ensejaram grandes rupturas. A perda do direito à cidade, as ruas, largos e praças, não estavam escritos, mas as campanhas pela higiene, com a destruição de casas, com uma verdadeira “faxina urbana”, pontuavam que naquele lugar não mais eram bem vindos.

As visões da cidade mudam, dependendo do lugar que o sujeito ocupa no cenário da cidade. O indivíduo que é deslocado da urbe terá posição antagônica a do que o que mora em um lugar dentro da esfera do ideal. Para verificar essas discrepâncias, escutam-se as vozes da cidade, através da história oral, e, alerta-se, que elas serão muitas e contraditórias, porque cada sujeito terá o seu olhar, influenciado pelas suas vivências. Contudo, a história oral auxiliará na compreensão dos muitos olhares sobre a urbe. A história oral<sup>113</sup>, depois dos muitos embates no campo da historiografia, se afirmou como um método capaz de elaborar o pensamento do homem na história presente a partir de seu testemunho. Marieta de Moraes Ferreira afirma:

O aprofundamento das discussões sobre as relações entre passado e presente na história, e o rompimento com a ideia que identificava objeto histórico e passado, definido como algo totalmente morto e incapaz de ser reinterpretado em função do presente, abriram novos caminhos para o estudo da história do século XX. Por sua vez, a expansão dos debates sobre a memória e suas relações com a história veio oferecer chaves para uma nova inteligibilidade do passado<sup>114</sup>.

E, olhando para o passado e para as muitas faces que ele pode ter, são trazidas as memórias de uma das habitantes da cidade que vislumbrou as mudanças ocorridas com o

<sup>113</sup> Philippe Ariès, Maurice Agulhon e Maurice Halbwachs integram os principais nomes, segundo Marieta de Moraes Ferreira, que foram precursores da oralidade como fonte para a história.

<sup>114</sup> FERREIRA, Marieta de Moraes. História, tempo presente e história oral. **Revista Topoi**, Rio de Janeiro, p. 314-332, 2002.

crescimento urbano. O depoimento foi consentido e tomado de forma livre. Jandira Souza Miranda prestou grande contribuição para um vértice da história, pois integrara uma elite, portanto as suas memórias também estão situadas em um marco social de classe bastante importante para avaliar o modo como vira a cidade. Ela, nessa entrevista, fora chamada pela entrevistadora a falar da cidade e de suas memórias urbanas, ao que ela inicia consentindo com a divulgação dessa entrevista e, posteriormente, a salvaguarda pelo Laboratório de História Oral da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, como se observa:

Me chamo Jandira Souza Miranda e autorizo a divulgação da entrevista, morei na cidade de Itajaí por 38 anos, vim para cá quando casei com Sérgio Renato Miranda, acho Itajaí uma cidade maravilhosa. Há muitos bailes, festas. Havia na época da minha juventude os bailes de segunda-feira do clube Guarani. A sociedade aqui é muito bacana, por muitos anos a rua Hercílio Luz ficou conhecida pela prática do *footing*<sup>115</sup>.

Jandira Miranda também fala sobre os espaços da cidade:

Alguns lugares da cidade andavam-se de lancha, mas fora aterrado. Não havia nada e agora transformou-se. A Igreja Sagrado Coração de Jesus era um cemitério. Itajaí cresceu e os espaços mudaram. Mas a cidade continua sendo acolhedora, tem prédios novos, restaurados, a cidade tem família e raízes<sup>116</sup>.

Sobre a economia de Itajaí, Jandira Miranda afirma: “Itajaí tinha grandes escritórios de importação e exportação, todo o progresso de Itajaí vem do porto”. Sobre a prática do veraneio, Jandira Miranda observa:

Existe em Itajaí a praia das Cabeçadas, mas no passado, mesmo sendo dentro do perímetro urbano, até para fazer uma ligação telefônica precisava-se da telefonista. Cabeçadas reunia a alta estirpe da sociedade itajaiense, portanto, era uma praia muito bem frequentada<sup>117</sup>.

A depoente Jandira Miranda, além de ter sido uma moradora por muitos anos de Itajaí, fora *miss* Itajaí e é viúva de Sérgio Renato Miranda, frequentando todos os bailes e festas da sociedade em um determinado período da história de Itajaí, sobretudo à época dos grandes agenciamentos marítimos, elemento que interessa muito para esse estudo, em capítulo posterior.

---

<sup>115</sup> MIRANDA, Jandira. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>116</sup> *Ibidem*.

<sup>117</sup> *Ibidem*.

Em seu breve depoimento, Jandira Miranda cita as modificações urbanas que a sua memória guardou, lembrando os espaços destinados ao *footing* e citando a Rua Hercílio Luz<sup>118</sup> como protagonista desta prática, o que corrobora os estudos feitos sobre as modificações e os simbolismos construídos em torno dessa rua, pois foram muitas as intervenções pelos quais esse endereço passou. Contudo, as transformações não se restringiram apenas a esse espaço, mas todo o centro histórico de Itajaí passou por metamorfoses, buscando o mercado do turismo cultural.

Contudo, Itajaí, apesar da singularidade de uma cidade com grande desenvolvimento econômico, também terá seus descompassos, contradições no âmbito social. Atualmente, a cidade é dividida em áreas muito bem planejadas, com alto valor imobiliário e especulativo. Todavia, a região fora da casca é também cenário de aglomerações construtivas em completa desordem, conformando a habitação desigual nos espaços da urbe. Olhar essas especificidades foi um dos desafios dessa investigação. Itajaí, em seus aspectos culturais, econômicos e religiosos, mostra-se como um campo de possibilidades para a historiografia urbana, sobretudo pela religiosidade que é forte entre seus habitantes. As festas populares da Igreja Católica integram uma grande porção do que é a Itajaí atual e essas festas também servirão para compreender como o morador relaciona-se com seu espaço. Acredita-se que um novo olhar é lançado para a cidade de Itajaí na contemporaneidade.

Sobre as novas reformulações urbanas provenientes da consolidação do porto como uma fonte de atividade para vários segmentos, durante outro momento da pesquisa, entrevistou-se o professor e pesquisador Edison d'Ávila, ex-secretário da Educação de Itajaí por três mandatos, ex-professor universitário da Universidade do Vale do Itajaí, um dos responsáveis pela manutenção da memória da cidade. A questão que foi colocada era quanto ao crescimento urbano estimulado pelos empregos que o porto gera, ou seja, o crescimento da cidade desordenado, criando uma periferia que não se vê no centro da urbe, e como isso impactou os moradores da cidade? Como ficou a sociabilidade, a cultura e a educação para essas pessoas que migraram em direção a novos postos de trabalho?

O porto exerceu uma atratividade, ele atraiu populações para Itajaí em dois momentos muito especiais, o primeiro foi lá nos anos cinquenta, sessenta que foi o auge do ciclo da madeira. Depois da segunda guerra mundial, a Europa estava se reconstruindo e houve muita demanda por madeira, precisava-se muito de madeira, a Inglaterra, a Alemanha, a França, importavam muita madeira e aí o porto de Itajaí

---

<sup>118</sup> DAL MOLIN, Elisiane Dondé; OLIVEIRA, Josidete Pereira de. Paisagem urbana e uso turístico: revitalização da rua Hercílio Luz em Itajaí (SC). **Revista Eletrônica de Turismo Cultural**, São Paulo, v. 2, n. 1, jan./jun. 2008. Disponível em: <<http://www.eca.usp.br/turismocultural/03Elisiane.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

era o maior porto madeireiro do Brasil, havia muita exportação de madeira e nós tínhamos a estrada de ferro que vinha lá do interior do vale, tinha um ramal que chegava no porto e muita gente veio para cá foi quando nós tivemos a formação de bairros como o São Judas, São João. Essa região do São João, São Judas, Cordeiros, apareceram nessa época e já a primeira área não planejada adequadamente, degradada urbanística e socialmente, que seria a primeira favela de Itajaí, era uma área pública, um terreno que pertencia ao matadouro público que hoje é o bairro Nossa Senhora das Graças, alguns chamam de matadouro, aquela região foi ocupada por casebres, choupanas, etc., os pobres mesmo, os que não tinham condições, desempregados, subempregados, etc., isso final dos anos cinquenta, começo dos anos sessenta, o município não olhou isso, foi o começo, foi o primeiro sintoma da coisa, era uma região um pouco plana, mas grande parte já era encosta de morro, ali nos fundos da Univali<sup>119</sup>.

Portanto, é na intersecção das oportunidades de trabalho e expansão das áreas urbanas que se dão as grandes migrações que produzem urbanidades díspares. É importante salientar que muitas iniciativas foram tomadas no sentido de amenizar os impactos das grandes migrações, o que em maior ou menor grau, está relacionado aos planos diretores da cidade, que tem o objetivo de:

Os planos diretores foram instrumentos criados para intervir no processo de desenvolvimento da cidade, sobretudo em relação a seus atributos espaciais. Em quase oito décadas de existência, eles modificaram profundamente seu conteúdo, seus instrumentos e seus propósitos. A análise das modificações nos revela que o plano diretor mudou seu conteúdo, assim como mudaram as visões de mundo e as formas de leitura da realidade que lhe dão suporte<sup>120</sup>.

No entanto, até a consolidação de planos para minimizar a ocupação indevida de áreas impróprias para habitação, foram longos anos, pois o primeiro plano diretor de Itajaí data de mil novecentos e setenta e um quando a cidade tinha cinquenta e quatro mil habitantes. Entretanto, à parte do planejamento, tem a visão dos cidadãos, como a de Edison d'Ávila que continua seu depoimento falando das levas de novos moradores de Itajaí e das configurações citadinas contemporâneas que ocorreram em Itajaí:

Depois um outro momento foi os anos noventa e dois mil, dois mil e dez, foi quando o porto municipalizou, quando terceirizou a gestão portuária, o porto deu um grande avanço e muitas empresas prestadoras de serviço do porto e principalmente empresas de armazenagem, centros de distribuição e mesmo industrias que vieram para cá e recebiam os insumos que o porto trazia se estabeleceram aqui e aí foi o outro grande momento da migração. Porque essa imigração trouxe gente dos municípios circunvizinhos de Itajaí ou do interior do Vale do Itajaí. Agora esse outro momento trouxe gente do oeste de Santa Catarina onde a agricultura familiar estava

<sup>119</sup> D'ÁVILA, Edison. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>120</sup> SANTOS, Samuel Steiner. **Plano Diretor de Itajaí**: do desenho da participação à participação sem desenho. 2008. 272f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008, p. 11.

decaindo em razão da expansão da agroindústria, gente do norte do Paraná, a grande agricultura, agricultura mecanizada foi matando também o pequeno, e nordestinos também. Essa gente foi a gente que fez o São Vicente, Rio Bonito, aquelas áreas todas, altos dos Cordeiros, baixo cordeiros, São Roque, chegou além da BR, Itaipava, essa gente toda, esse é o povo que encheu a periferia e começou a ocupar beira de rio, área de mangue, encosta de morro, etc. porque a gente quando não conseguiu ser bem empregada ou ficou no subemprego ou no desemprego foi para essas áreas, aí nesse período noventa a dois mil, a dois mil e dez . Isso gerou na cidade uma demanda muito grande por saúde, por educação, foi uma coisa imensa. A demanda por saúde e educação porque eram coisas que até oitenta, você tinha um postinho de saúde aqui que dava conta e agora as áreas expandiram-se além da BR para Pinheiros, Salseiros e escolas também, as escolas estavam precisando de uma demanda e o município passou a ter que assumir isso. A rede municipal se expandiu enormemente , um grande ônus para o município para assumir tanto a saúde quanto a educação e a segurança também. A segurança foi se degradando. A educação deu conta do recado no atendimento e na qualidade da educação, a saúde segurou-se mais ou menos, ela ampliou os locais de atendimento, embora ainda não seja aquilo que se precise. Agora, a segurança só fez regredir, a segurança é do Estado e o Estado não veio ao encontro das necessidades, até hoje se discute do município ter uma guarda armada, coisa que eu acho um absurdo, porque o município não tem que estar. Toda a campanha eleitoral de prefeito é o que o candidato vai fazer pela segurança da cidade<sup>121</sup>.

Como percebe-se, a segurança é na contemporaneidade um ponto de preocupação, sobretudo pela desigualdade social que paira no município. Os sujeitos ocupando áreas inadequadas perdem completamente o mínimo de dignidade humana que deveriam ter, e há o crescimento da criminalidade. Com isso, pergunta-se se as festas que produziram e produzem sociabilidades são um fator de arrefecimento dos ânimos frente aos problemas sociais:

Itajaí tem uma base religiosa cristã muito forte, ela foi uma cidade de tradição católica muito grande durante muito tempo, inclusive era a cidade litorânea de mais devoção católica, mais que Florianópolis. A partir dos anos noventa com a chegada dessa população de fora e com as demandas sociais, as carências, a área que nós tínhamos uma comunidade luterana desde 1875, tínhamos evangélicos, presbiterianos, adventistas, tínhamos também espíritas e alguma coisa de culto afro brasileiro, matriz africana, mas a grande maioria era a presença católica. A partir dos anos noventa com essa população que chega de fora, essa população se sente carente socialmente, economicamente, as outras demandas todas, chegam os neopentecostais e aí os neopentecostais encontram nestas populações e nas outras populações um campo fértil e se espalham muito. Hoje, os evangélicos tradicionais eles continuam com o seu público. Agora, os neopentecostais eles avançam em crescimento. Tem uma rua aqui, que na altura que eu era secretário de educação e andava pelas ruas, eu contei doze igrejas. Eu disse: esse é o polo igrejeiro de Itajaí. Isso só em uma rua. A tradição do culto afro cresceu, tem muita presença do culto afro por causa da presença da população afro, pessoal que vem de fora. Até tem estudo sobre isso. Festas religiosas católicas que eu tenho mais conhecimento, temos *corpus christi*, que é o padroeiro de Itajaí, o padroeiro de Itajaí é o Santíssimo Sacramento, tem uma festa bonita com procissão, tapetes bonitos, tem a festa do espírito santo, festa do divino que é forte por causa da tradição portuguesa, açoriana, é muito grande, a festa da Nossa Senhora do Rosário que é dos pretos, é interessante, a comunidade afro resgatou isso, essa festa ela era originária de um município vizinho de Itajaí,

<sup>121</sup> D'ÁVILA, Edison. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

que antes pertenceu a Itajaí, município de Penha. Lá tinha uma armação baleeira do século XVIII e uma comunidade negra forte<sup>122</sup>.

As mesmas questões que foram propostas e apresentadas a Edison d'Ávila sobre cidade, desenvolvimento, reformulação, migração e religiosidade, também foram perguntadas a Erivelter Antônio Mafra, servidor público municipal, que recebeu com atenção as requisições de documentos e algumas críticas à disponibilização destes por parte do arquivo público municipal de Itajaí para a presente pesquisa. Erivelter trabalha há trinta e cinco anos na fundação Genésio Miranda Lins, é técnico em contabilidade e trabalha no financeiro, porém, segundo suas palavras: “ajuda em tudo e faz de tudo um pouco dentro da fundação. Eu comecei catalogando as peças no museu, fazendo cadastro, registro, a limpeza, através de vários cursos<sup>123</sup>”.

Erivelter Antônio Mafra concordou e autorizou seu depoimento para fins acadêmicos e, gentilmente, no meio do seu expediente de trabalho respondeu as principais questões que trata essa investigação. Como previamente Erivelter havia falado que não nascera em Itajaí, a questão orbitou em torno de como foi sua primeira impressão ao chegar na cidade e quais mudanças acompanhara, por isso nesse trecho a narrativa ocorrerá em forma de entrevista:

Eu vim para cá com nove, dez anos, a gente morava em Blumenau e só minha avó paterna morava aqui, o meu avô paterno faleceu e ela estava sozinha, aí a gente veio para cá, ficamos morando com ela, em Itajaí no Bairro São João, fica mais ou menos próximo do porto. É um bairro formado por trabalhadores, muita gente que lá mora trabalha no porto e reside nesse bairro. Nessa época que vim para cá ainda estavam fazendo uma avenida que cortava todo o bairro e o centro para chegar até o porto que hoje é Irineu Bornhausen, que recebeu o apelido de Caninana e cruzou muitas madeiras na época, porque o porto já foi forte na madeira, hoje tu já não encontra mais. Quanto a cidade melhorou muito, porque eu vim para cá contra a minha de criança, eu não gostava daqui, quando eu vinha passear aqui eu achava a cidade muita suja. Eu morava em Blumenau e vinha para cá, eu achava a cidade muita suja, muito relaxada, as ruas e as calçadas. Hoje isso já não acontece mais<sup>124</sup>.

Sobre a limpeza urbana e a Itajaí atual, Erivelter conta: “Eu passo fim de semana em muitos bairros, e tu vê os meios fios sempre pintadinhos, as calçadas limpas e arrumadas para deficientes, não é só no centro”<sup>125</sup>

<sup>122</sup> D'ÁVILA, Edison. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>123</sup> MAFRA, Erivelter Antonio. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>124</sup> *Ibidem*.

<sup>125</sup> *Ibidem*.

Em relação à pobreza e periferia, há bairros que têm muitos problemas sociais? “Tem, eu não costumo ir, mas tem, de vez em quando aparece no noticiário da televisão, outras pessoas falam, mas tem sim”<sup>126</sup>.

A importância do porto para a cidade?

É o porto que mantém a cidade, a economia da cidade é fundamentada pelo porto, a arrecadação toda provém dali. Eu trabalhei na prefeitura quando o prédio da prefeitura era ao lado do porto, hoje já não tem mais, já está tudo uma extensão do porto, foram muitas modificações urbanas para a extensão dos berços. A cidade foi se recolhendo e o porto avançando, o porto fica praticamente no centro da cidade<sup>127</sup> e.

Quanto à mobilidade urbana e os locais de sociabilidade da cidade, como praças e parques de eventos:

Eu acho fácil de chegar, porque Itajaí é uma cidade plana, passa ônibus em todo lugar, nós só temos uma empresa de transporte na cidade. Quase todo o habitante tem uma bicicleta. A comunidade se empenha muito nas festas religiosas, principalmente corpus christi, cada vizinho procura fazer o tapete mais bonito que do outro, só que ao passar do tempo foi encurtando o trajeto, era longa a distância e várias ruas envolvidas. Quando eu morava no São João já tinha, cada um fazia sua obra de arte, ficava a semana inteira indo nas madeireiras buscando pó de serra para a confecção, a tinta nós ganhávamos na fábrica de papel, que hoje já não existe mais, pó de café, forrava tampinha de garrafa. Hoje em dia a prefeitura já fornece o pó de serra colorido, a própria secretária de obras já leva até o local, o morador vai lá e busca pintada com várias cores. A religiosidade tem muita importância em Itajaí, cada um com o seu fanatismo<sup>128</sup>.

Sobre as outras festas que existem no município, Erivelter advoga a ideia de que as festas foram criadas e incentivadas em virtude das grandes tragédias naturais. As cheias e consecutivas enchentes devastaram o ânimo das pessoas e as festas foram alavancadas pelo poder público na tentativa de dar aos moradores incentivo para prosseguir e reconstruir. “Tu via pela televisão casas indo embora com a correnteza, casas desmoronando”.

Outro aspecto importante a salientar é o de abertura de novos empreendimentos, que na visão de Erivelter, ele só viu crescer. Não há nos registros da sua memória empresas que ficaram pouco tempo no mercado, ele enfatiza que poucas foram as atividades econômicas que desapareceram, pois ao contrário de desaparecer, muitas atividades iniciaram, dentre elas muitas empresas de logística e ligadas ao transporte rodoviário e que prestaram e prestam serviços ao transporte fluvial.

<sup>126</sup> MAFRA, Erivelter Antonio. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>127</sup> *Ibidem*.

<sup>128</sup> *Ibidem*.

Na esteira de conversar com os moradores e pessoas que têm ou tiveram uma participação nas modificações urbanas, a pesquisa empreendida chega a uma ex-vereadora e ex-candidata a prefeita de Itajaí, chamada Anna Carolina Cristofolini Martins. Ela, gentilmente, recebera as entrevistadoras em seu escritório de advocacia no centro da cidade. Anna Carolina inicia sua fala se apresentando e enfatizando que todos os seus familiares são de Santa Catarina.

Eu nasci em junho de 1981, tenho trinta e seis anos, nasci em Itajaí, sempre morei em Itajaí, no Bairro São João, ainda na mesma casa, tenho quatro irmãos, sou advogada por formação, tenho um escritório também em Itajaí, gosto de atuar nas áreas civis, trabalhistas, conflitos familiares, relação de consumo, foi da advocacia assistencial que surgiu minha inspiração para entrar na política. Nós tínhamos muita necessidade de ter uma infiltração na política. Fui motivada a concorrer à vereadora, tive uma excelente votação e não entrei, e depois, eu tentei novamente e fui eleita pelo PRB, fiz 1.346 votos em uma câmara de vereadores que tinha vinte e um vereadores, dezessete eram governo e quatro eram oposição. Fora os dois primeiros anos muito difíceis, no segundo ano eu consegui me elevar e ser eleita vice-presidente da Câmara. Nesse meio tempo fui do PRB para o PSDB, porque não estava concordando com a conjuntura política. Sofri um processo de cassação por parte do PRB, mas consegui ir e ficar no PSDB. Decidi ser candidata a prefeita e fiz 37.364 votos, fiquei em segundo lugar por 0,1%. A minha história política é curta, mas nesses cinco anos que estou em política pude acompanhar bastante a situação do município<sup>129</sup>.

Anna Carolina Martins, ao ser questionada sobre as mudanças urbanas em Itajaí e sobre os impactos dessas mudanças, informa que Itajaí é considerada por muitos como uma cidade pequena, porém não pode ser tida como uma cidade sustentável. Anna Carolina fizera uma crítica contundente a um prefeito, que não citou o nome, que tinha como *slogan* governamental “Itajaí é lugar para todos”, esse mote de campanha carregava intrinsecamente um incentivo para outras pessoas virem para a cidade. No entanto, segundo Anna Carolina, a cidade não tivera política para receber essas pessoas, o que ocorreu com a urbanização, conforme Anna Carolina explica:

As pessoas começaram a ficar perto dos rios, subir as encostas de morros e encher as creches e os postos de saúde porque também procuravam uma assistência municipal e a gente viu uma cidade inflando. Nesse mesmo momento a gente viu vir a construção civil e a construção civil veio de forma arrasadora para nosso lado. Nós não tínhamos tanto prédio assim e de repente a gente se viu num canteiro de obra, o mesmo mês ver dois três prédios construídos. Por um lado desenvolvia, por outro não, porque nós temos problemas de mobilidade, nós tivemos problemas com nosso plano diretor. Então, ela não cresceu de forma sustentável<sup>130</sup>.

<sup>129</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>130</sup> *Ibidem*.

Anna Carolina também tece críticas à grande especulação imobiliária que ocorrera nas praias de Itajaí, na qual ela destaca a situação da Praia Brava, uma praia que tinha o prestígio de ser agreste e que na atualidade conta com um conjunto de condomínios verticais que configurou outra característica à praia, tornando-a paraíso de especulações que causam alto impacto ao meio ambiente. Anna Carolina Martins, ao falar da cidade e das dificuldades geradas pelo fluxo intenso de migrantes, emendou o tema da cidade no tema do porto e sua relação com a cidade, explicando: “Nesse meio tempo, temos a criação do porto, é o porto que alavanca a cidade e coloca dinheiro no município e realmente entrava dinheiro, muito dinheiro”. A partir dessa fala, a entrevistadora pergunta: - Entrava? Não entra mais? Ao que ela responde: “Não entra mais!”.

Para ter uma noção os profissionais que trabalhavam como estivadores, arrumadores, conferentes, o salário deles era maior que R\$ 10.000,00 dito hoje. Eles recebiam muito bem, ao ponto de sustentarem duas famílias, de ter os filhos em colégio particular, de ter plano de saúde e hoje se verem dependentes das esposas para o sustento familiar, ter que trazer os filhos para o colégio municipal. Então, a gente teve uma queda gigantesca por vários fatores, alguns têm a ver com o clima, nós sofremos a primeira enchente em oitenta e três, atingiu o nosso porto aqui, até ele ser restaurado, agente precisou da ajuda do governo federal e depois na outra enchente em dois mil e oito também. Até hoje a gente não conseguiu se levantar, por conta disso, não foi só isso, esse é o motivo clima, o outro motivo foi que por meios políticos deram a oportunidade para que tivessem o porto em Navegantes e o porto em Navegantes é um particular, privado. O nosso aqui é municipal, que depende muito das normas que têm no governo federal, então eles conseguem, eles têm acesso ao preço deles, eles têm mais condições de competir. A competitividade ficou injusta para a gente, porque nós pagamos para dragar o rio para Navegantes também usar e não pagar nada em troca, por exemplo. Se fala em complexo portuário, mas na hora da despesa ficou para Itajaí, nós também tivemos um duro golpe político que foi a retirada do ICMS daqui. Tudo que ficava de impostos para nós, já não fica mais, fica na origem<sup>131</sup>.

Anna Carolina diz que Itajaí vive um momento muito complexo, ao qual ela denomina de decadência. Para exemplificar essa decadência da economia, da urbanidade, da sociedade e da cultura, ela elenca quatro fatores:

O porto que é esse que eu conversei com vocês, que dependeu da política, dependeu do problema de clima, dependeu de falta de vontade da administração municipal, que poderia ter administrado direito quando tinha dinheiro, nós falávamos em porto cinco estrelas, nós éramos reconhecidos também mundialmente, era outra situação. Nós tivemos a construção civil que cresceu muito, deu um *boom*, agora parou, os prédios estão aí, estão com dificuldades de vender salas e de comprar, mas isso não só por conta de Itajaí, além da crise brasileira, que está atingindo a todos também, nós tivemos um problema na administração municipal que envolvia atos de corrupção, principalmente nessa secretaria que é a secretaria de urbanismo. Nós

<sup>131</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

tivemos no mandato em que eu participei como vereadora o procurador geral do município, vários secretários, três vereadores, todos presos. Foi aquela devassa na prefeitura, foi uma vergonha, nas páginas policiais e daí empacou tudo. A licença ambiental a gente tinha dificuldade e no urbanismo e para eles fazerem o que já não era correto, eles faziam a cobrança da propina. O que demorava quinze dias em Balneário Camboriú, demorava sessenta aqui. Às vezes para ter aprovação da documentação total era coisa de um ano. O pessoal foi se desmotivando a aquecer a economia em Itajaí por conta da corrupção. Depois nós temos um braço que é a pesca, a pesca já foi a principal fonte de renda daqui de Itajaí, o maior polo pesqueiro do Brasil é aqui, são os pescadores que ficaram totalmente esquecidos, eu digo para você esquecidos, isso é culpa da política<sup>132</sup>.

As causas e consequências de todos os problemas acima listados por Anna Carolina, segundo a análise da própria, residiriam na falta de renovação política. A cidade vivera as últimas duas décadas com apenas dois nomes que se revezam na cadeira da prefeitura municipal. Portanto, há uma carência de figuras públicas que façam a renovação da política na cidade. A cidade por ser plana, deveria desenvolver o hábito do ciclismo, mas isso não é a agenda da política nas últimas décadas, portanto alimentar e incentivar a mobilidade urbana não é pauta. Ainda, sobre a questão da mobilidade, Anna Carolina na ocasião da entrevista, estava com uma ação contra a empresa que faz o transporte urbano de Itajaí, e, segundo ela, havia ganho a causa para que não mais efetuassem o serviço de transporte de passageiros em Itajaí.

Itajaí não se desenvolveu, Itajaí inflou. Itajaí sai dos cem mil habitantes num piscar de olhos para os duzentos e cinco mil que hoje a gente tem, mas não evoluiu da forma que deveria, ela não desenvolveu de forma sustentável. Então, um outro ponto que eu colocaria e que é importante é o turismo e que as pessoas fecham os olhos no nosso município, que é uma pena. Eles, no mandato anterior, achavam que turismo era trazer a Volvo *Ocean Rice* pra cá, que foi uma conquista para Itajaí em dois pontos: Ah teve referência porque a Volvo não é tão conhecida no Brasil, mas é conhecida no exterior e o nome de Itajaí está indo para fora. Pode ser, mas as pessoas que vinham para cá não gastavam tanto em Itajaí, elas não dormiam em Itajaí, elas comiam nos restaurantes de fora, foi a mesma coisa os transatlânticos, eu fiz duas vezes transatlânticos curtos saindo do nosso pier, sempre que parava numa cidade tinha programação, quando parava em Itajaí mandava para Blumenau, mandava para Brusque, mandava para o Beto Carrero, a gente não tem abertura para o turismo<sup>133</sup>.

Sobre o turismo, Anna Carolina também alega que as festas para o turismo foram invenções recentes e que algum dia alguém teve a ideia de recriar uma festa popular, com origem açoriana e nesse momento nascera a marejada. E sobre as festas que existem no município há muitas controvérsias, pois Anna alega que a marejada fora resignificada para

<sup>132</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>133</sup> *Ibidem*.

atuar na *Volvo Ocean Rice* e que perdera seu calendário original que era em outubro, perto da *Oktoberfest* de Blumenau. A marejada, conforme Anna argumenta, fora criada para ser em outubro para entrar na rota das festas da região. Entretanto, as condições da *Volvo Ocean Rice* eram que no período do evento tivesse uma festa regional que simbolizasse o local, com isso o calendário fora alterado, descaracterizando o princípio para o qual a festa havia sido criada. O que era a marejada para Anna:

A marejada aqui antes, eu quero que vocês pensem numa lona de circo bem grande, era aquilo e era uma festa familiar, porque? Eram chamadas as entidades APAE, *Rotary* e eles tinham o espacinho deles ali para fazer a comida que tinha que ser com peixe, aquela história toda e a comunidade ajudava e ajudava nas associações, isso era a marejada. Daí quando foi no mandato desse prefeito atual, que ele já foi prefeito uma vez, depois ele perdeu. E quando ele foi prefeito, ele era do PT e era na época do Lula, já tinha um contato melhor, o que ele fez. Ele deixou vir para cá o presídio e em troca fez o centro de eventos que é aquela ‘caixota’ que vocês veem. O centro de eventos, ele veio para o bem e para o mal, vamos usar aquela área para o comércio, aquele ‘quadradão’ para o tino comercial, fazer feira de eventos. Já que não podemos competir com o turismo de Balneário, vamos fazer feiras comerciais, feiras de eventos. Mas, aquilo ali não tem acústica, para fazer acústica ali pelo menos um custo de um milhão, não tem ar condicionado, já está vindo um centro de eventos de Balneário que já vai acabar com agente aqui. A marejada, ela acabou, sem contar que a marejada sempre deu prejuízo<sup>134</sup>.

Há no discurso da depoente Anna Carolina uma crítica mordaz ao modelo de festas e de como a cidade tem organizado seu calendário de eventos. Há também uma crítica sobre as identidades que estão veiculadas a estas festas, segundo Anna Carolina, não dá para atribuir uma ou outra identidade, pois a cidade atual é uma mescla. Seria uma festa com identidade local, alguma festa ligada à pesca e aos pescadores. Entretanto, isso não é viável, pois o poder público deixou os pescadores em estado de miserabilidade. Anna Carolina se refere aos cortes que os pescadores tiveram para pescar a tainha, que era o que gerava a receita bruta dessa atividade, por ser a pesca só autorizada mediante sorteio, de setenta embarcações sorteou-se dezoito, e isso tivera um reflexo profundo no que concerne à receita da pesca. Outro problema frequente é ocorrerem proibições de pesca a determinados peixes.

Contudo, quando joga-se a rede poderá vir esses peixes, às vezes duas redes consecutivas de peixes proibidos, os quais, por serem proibidos, acabam voltando ao mar mortos, pois o pescador não pode ficar com o produto dessa pesca. Segundo Anna Carolina, seria interessante firmar parcerias com a Univali para melhor estudar as mudanças das águas e conseqüentemente das pescas. Ultimamente esse confronto tem sido político, pois é o político que tem que falar com os ministérios, inclusive o ministério extinto da pesca, para viabilizar a

<sup>134</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

atividade do pescado. O ofício de pescador era uma profissão tradicional, era uma atividade que passava de pai para filho, hoje já não é.

Todavia, para falar de identidade local, ela também estabelece alguns parâmetros com as cidades vizinhas, citando o exemplo de Blumenau que tem em todo perímetro urbano nomes de rua que dizem que aquela cidade é alemã. Balneário tem ajardinamento em seus bairros que identificam com uma nação ou outra. Já Itajaí, conforme Anna, não desenvolveu uma identidade histórica. “Aqui o cara pode ser assassinado dentro de um boteco que o nome dele passa a ser nome de rua se algum vereador conseguir aprovar na Câmara”.

“O fato de Itajaí não ter alterações no comando da cidade prejudicou muito ela”, é a frase de Anna Carolina que fundamenta todas as relações que ela fizera das dificuldades que, segundo ela, Itajaí passa. No entanto, pode-se constatar que essa visão é diametralmente oposta à que Erivelter Antônio Mafra que é servidor da Prefeitura falou, e também difere dos outros depoentes, Edison d’Ávila e Magru Floriano. Entretanto, é importante ressaltar fragmentos dessa entrevista que elucidam algumas questões da Itajaí contemporânea.

Sobre as políticas habitacionais, há um discurso que tem alguma intersecção no que se refere à ocupação desordenada nas encostas de morros e beiras de rio, e sobre isso, Anna Carolina enfatiza:

Nós deveríamos ter políticas para eles não estarem em beiras de rios e encostas de morros, essa política agora eles dizem que existe, mas até então não existia. O fato de tu dizer que é o maior Produto Interno Bruto do estado já atrai, o porto cinco estrelas, a construção civil bombando. A gente sente isso desde aquela propaganda Itajaí é lugar para todos, a gente deve estar falando em vinte anos, isso que eu estou falando para vocês é de vinte anos e começou e a coisa ficou desordenada. A gente tem muita área de invasão aqui em Itajaí, muita área é até um pecado. E eles vendem, eles vendem a área deles para outros, eles não estão nem aí, se a prefeitura vem, eles ainda acham que tem direito em alguma coisa e as pessoas tem pena, ninguém quer deixar, geralmente são pessoas simples, pessoas que tem filhos. No período eleitoral, os políticos colocam uma carga de brita na frente dessas casas que existia lama, eles fingem que não estão vendo o gato que está sendo feito ali<sup>135</sup>.

Como era a rede de corrupção no urbanismo?

A rede de corrupção existe até hoje, em vários setores. Vou dar um exemplo, no caminho para Balneário, no morro cortado, tem ali uma casa no meio do mato e a Porsche alemã quer instalar ali quatro prédios lindíssimos, um espetáculo, qualquer cidade gostaria de ter esse empreendimento. Só que eles querem colocar isso no

<sup>135</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

meio da mata atlântica. Quando eu era vereadora e vi isso aí, eu comecei a ficar em cima da Famae, da Secretaria de Urbanismo<sup>136</sup>.

Sobre o desenrolar desse exemplo dado por Anna Carolina, em julho de 2017, a Polícia Federal havia feito busca e apreensão para averiguar a situação do empreendimento e da documentação recolhida, e, segundo o que conta Anna Carolina, fora desmantelada uma rede de corrupção e lavagem de dinheiro, viabilizada pela própria política. Sobre essa política e o modo como as coisas acontecem, Anna Carolina falou, sublinhando que não queria chatear ninguém, mas que as classes mais baixas ainda trabalham com o dinheiro e que ela tivera uma votação expressiva junto às classes mais esclarecidas e que fora justamente o apoio que buscara durante a sua campanha.

Outra questão bastante importante levantada por Anna Carolina Martins fora o baixo número de votantes em Itajaí, fenômeno que já havia ocorrido no território nacional e que chegara em Itajaí com força. Anna Carolina conta que, entre brancos e nulos, foram contabilizados trinta mil votos, o que demonstra um descontentamento com a política vigente e que pontua a falta de alternativas políticas dos indivíduos. Anna Carolina ainda sublinha que houve poucos dias de campanha eleitoral, que em quarenta e cinco dias não há tempo hábil para convencer as pessoas, e que mesmo a temática da campanha dela – “ser pelo certo” – não a levou a vitória, mas ela acredita que existe um grande processo em curso, iniciando pelas mudanças no que se refere a dar abertura a nomes novos. No entanto, ela ainda traz um dado importante para o fato de não ter tido o êxito esperado em sua campanha:

Eu era tida como muito brava, que eu berrava. Home gritar pode, mulher gritar é descontrolada. Me apelidaram de ‘BBB – bonita, bocuda e brabona’. Só para desqualificar, diziam que eu estava isolada, que eu estava sozinha, que eu nunca mais iria conseguir o voto de ninguém, porque todo mundo que eu briguei por dois anos está preso. Mas as pessoas mesmo não gostando de mim tinham a visão, eu não gosto dela, mas ela é pelo certo. Esses quase trinta e oito mil votos no nosso projeto pode ter sido que as pessoas queriam votar no menos pior, mas outros votaram porque acreditaram de fato, que precisava ter essa mudança. Antes de mim, a última mulher que participou de uma eleição para prefeita fazia trinta anos, aconteceu de ter vice que foi o caso da Eliane Ribeiro, as mulheres são vistas como vice, é mais simpático para chamar, mas não exatamente uma liderança. Eu não sei se em outras cidades é assim, porque não estudei. Mas aqui em Itajaí, vou falar dos vereadores agora, os eleitos cegos, cadeirantes, manco, para as outras pessoas davam a impressão de ser um tadinho, mas que ultrapassou, um lutador, eles viam por uma questão pessoal, venceu! A gente via muito disso, o que mostra que a cidade precisa crescer, evoluir. O que eu quero dizer é o seguinte, a pessoa não pode votar porque

---

<sup>136</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

está na cadeira de rodas, ou por ser cego, ou por ser homem, ou por ser mulher. Tu entendeu? Isso eu sinto, tanto é que eu era alvo porque eu era mulher<sup>137</sup>.

Essa análise de Anna Carolina Martins sobre a política em Itajaí e os enfrentamentos pelos quais tivera que passar pelo fato de ser mulher coloca os elementos que são próprios de que o conservadorismo ainda é um traço na política brasileira, pois as mulheres ainda estão em menor número e também são as que devem provar, em tempo integral, sua capacidade.

Outro traço importante da mentalidade dos sujeitos em Itajaí, segundo Anna Carolina e que fora bem pontuado por ela, foi a aparência cultivada pelo morador de Itajaí no que concerne a seus bens e seu patrimônio. Conforme Anna Carolina afirma, o morador de Itajaí se importa exacerbadamente com a opinião alheia e que muitos, às vezes, tendo condições, não consomem, pois podem ser alvo de especulações dos vizinhos. O temor que possam acusá-los ou falar que estão adquirindo as coisas indevidamente é maior que a vontade de consumir. Ao invés do orgulho do mérito, ficam preocupados com as observações tecidas pelos outros. “Depois nas tuas pesquisas tu descobre de quem é essa herança, se é açoriana ou alemã”.

Não menos importante, fora a fala de Anna Carolina sobre como a cidade tem tratado seu acervo histórico e sua memória. Com efeito, não hesitou em afirmar:

Todo o nosso patrimônio foi para o chão, poucos sobraram. Eu tive que processar o prefeito, porque nós tínhamos um imóvel tombado aqui em Itajaí e eu passava por ele e nunca notei que era um imóvel tombado, não notei que ele era um imóvel com representatividade para o município, desde que eu me conheço por gente aquilo ali é aquele caco velho. Um dia eu passei por lá e tinham umas pessoas com uma faixa; ‘Se você quer preservar esse imóvel buzone’. Eu parei e pedi explicação, aí me disseram: - Anna isso aqui é da década de trinta, era do porto. Eu fui olhar o processo, o prédio era tombado não só pelo município, mas também pelo estado de Santa Catarina, o processo tinha seis anos. Eu entrei na justiça para que fizessem a manutenção e o restauro do imóvel. Está lá o imóvel, fechado, inutilizado, não usam para nada<sup>138</sup>.

Mas, à parte esse juízo de Anna sobre a preservação da memória e da história de Itajaí e na mesma perspectiva da falta de cuidado, ela fala sobre um dos mais antigos empreendimentos de Itajaí, que é a fábrica de papel. Muito pertinente, fora a fala dela sobre uma das empresas que mais geraram empregos e receitas para a cidade:

A fábrica de papel estava abandonada pelo município, mas estava intacta lá e em uma área muito interessante que é a beira rio, aquilo é um ‘terrenaço’. Eu entrei com

<sup>137</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>138</sup> *Ibidem*.

o requerimento para fazer o tombamento do imóvel, um mês depois eles derrubaram, porque o processo de tombamento não é um processo rápido. Eu fui lá, as máquinas quebrando, eu gritava: vocês são doidos? Eu fui lá, fiz aquele estardalhaço todo e sabe, cinco mil reais a multa que ele pagou para a prefeitura. Isso é um deboche. Aqui é assim! Eu não gostei do que fizeram com o museu, lá já foi até câmara de vereadores, é um palacete lindo. Mas o que fizeram agora com o museu eu não gostei, colocaram aquela estrutura de arame atrás. Se vocês conhecessem aquela praça dois anos atrás, ela era tomada por camelôs, mas eram camelôs fixos, tinha uma estrutura ridícula que ocupava a praça inteira, eu entrei na justiça e tirei eles dali. Eu sou muito ruim!

Anna Carolina explica que a questão dos camelôs envolvia atos ilegais em praça pública, pois os camelôs tinham concessões em usar a estrutura dos seus quiosques, mas acabavam vendendo, alugando e que existiam vereadores com duas, três tendas, que havia virado comércio. Nesse sentido, ela questionou, pois aquilo que era para ser um meio de vida passara a ser comércio do mais baixo nível, e a questão dos camelôs uma vez suscitada, invocou uma réplica: E os camelôs para onde foram?

Foram para outro lugar, pagam quinhentos reais de aluguel, está mais do que justo, os comerciantes apertaram minha mão e disseram: - Anna, obrigado! Não pagavam impostos, vendiam mais barato, a polícia fazia vista grossa do que estava acontecendo, a prefeitura fazia vista grossa, fiscais faziam vista grossa. Tem gente que me odeia, tem gente que me ama, mas eu fiz o certo, fiz o que estava na lei.

Anna Carolina, ao falar do espaço público tomado pelos camelôs e sua consequente saída da praça, volta à questão do espaço público e do museu:

Aquele museu não conta a nossa história, eu viajo, gosto de viajar e sei que um museu tem que contar a história boa, a história ruim. Nós tivemos duas enchentes que estão numa pasta, eu não quero ver pasta. Acho que do jeito que está não dá. Nós temos cento e cinquenta e sete anos, alguma coisa nós podemos contar. O que acontece com o museu é o que acontece com Itajaí inteira. É como aqueles banheiros gigantes na Beira Rio, aquelas ‘caixotas’ enormes. Tem que ter banheiro? Tem! Mas daquele jeito. Aí dizem: ‘ah, mas parece um navio’. Eu sei o que parece, porque sei quem ganhou a licitação, a construtora que construiu. Esse tipo de coisa é que prejudicou nossa cidade. A nossa Igreja Matriz é tombado pelo Estado e não é tombada pelo município. É como a Igreja Nossa Senhora da Conceição, que é de onde se originou o povoado, ela está há dois ou três anos esperando restauração<sup>139</sup>.

E falando da igreja e da preservação das igrejas, surge a questão da religiosidade em Itajaí. Anna fala do avanço das igrejas neopentecostais e na debandada de pessoas da Igreja Católica. E, para isso, ela tem uma explicação: “as igrejas evangélicas aceitam todo o tipo de gente, traficante, assassino e por aí vai, já na católica não”. Anna salienta que o que está ainda

<sup>139</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

muito forte na cidade é a festa de *Corpus Christi*, embora tenha reduzido a área de tapetes, ainda há um envolvimento dos seguidores do catolicismo. Ela também dá um panorama das festas de igreja que acontecem nos bairros:

A festa do bairro São João, eu queria tombar aquela festa, era tradicional, durava uma semana em Itajaí. Eu moro no Bairro São João, na rua de trás da igreja, então posso falar. Era aquela fogueira, era uma festa esperada que levava milhares, era uma festa de uma semana. De dia tu poderia comprar bolo, pinhão, quentão, tinha dança com as crianças, tinha novena especial, aquela história toda, tinha os jogos de roleta, de azar tinha muito e a tradicional fogueira gigante que daí era queimada na frente de todo mundo, no sábado geralmente, dia de São João tinham os fogos, mas necessitava do bombeiro, necessitava da polícia, necessitava do reforço do comissariado de menores, porque tinha muita briga, tinha morte, porque as pessoas vinham com a cachaça de rua, bebiam aquelas ‘barrelas’ e iam para o meio da festa. O que era uma festa familiar se transformou. As coisas se transformaram, a fogueira já não dava mais para fazer, pois os bombeiros achavam que poderia machucar alguém (nunca machucou, mas agora pode machucar). Os policiais achavam que tinham que ter um grande efetivo a serviço da festa. A Igreja sem patrocínio reduziu a festa a missa e churrasco e a festa hoje dura só três dias, sexta, sábado e domingo. Aquela grande festa já não existe mais<sup>140</sup>.

Anna Carolina enfatiza a sua vontade de ter tombado a festa e advoga a ideia de que as pessoas não tiveram a criatividade para reformular a festa, pois, segundo ela explica, se não pode mais fazer uma fogueira grande, poderia ser feito uma menor, com outras tecnologias. Se as roletas são mal vistas, poderiam usar outro atrativo. Enfim, fazer o tombamento da festa implicaria que o poder público tivesse as obrigações com patrocínios satisfatórios, pois a festa poderia ser alçada a patrimônio do município, e dessa forma, “nesses anuários quando a gente falasse da cidade, pudesse falar da festa e trazer novamente o respeito”.

Anna Carolina ainda fala do turismo em Itajaí em torno da *Volvo Ocean Race*, alegando que o movimento de pessoas que a *Volvo Ocean Race* traz a Itajaí não consome em Itajaí, não gera receita para a cidade, pois a estrutura que a *Volvo Ocean Race* utiliza é a do município. No entanto, as pessoas não visitam a cidade, não comem nos restaurantes, não compram no comércio. Tudo o que consomem está dentro do evento, no formato que está, pouco deixa para a cidade. Um outro ponto a ressaltar no depoimento de Anna é a falta que faz um turismo no próprio porto. Conforme Anna relatou, há um número expressivo de pessoas que visitam a cidade e gostariam de ver o navio entrar e sair do porto, há também grupos de pessoas que tencionam conhecer como é uma estrutura portuária e que Itajaí teria como abrir parte do porto a visitação e que isso se configuraria em outro nicho de mercado.

<sup>140</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

O grande problema que paira na questão do turismo e cultura do município, segundo Anna Carolina afirmou, é a falta de servidores públicos municipais nessas pastas, pois a pasta é composta por cem por cento dos seus quadros por cargos comissionados, o que impede, em maior ou menor grau, uma continuidade nas atividades propostas de gestão para gestão. Anna fala que o que alavancaria o turismo seria a contratação via concurso público de profissionais competentes que criassem um calendário anual de programações que visassem o turismo e alargassem as visões de turismo, colocando toda a cidade na rota, desde o turismo rural até o turismo urbano.

Comentou-se na entrevista que a cidade parecia ser muito tranquila no aspecto da segurança, pois via-se casas abertas, sem grades, sem uma preocupação com o encastelamento, próprio das cidades com altos índices de violência. Anna diz que Itajaí é uma cidade muito tranquila perto de outras cidades catarinenses, no entanto ressalta que os índices também estão crescendo e que a população está descontente com o avanço da criminalidade. Ela diz: ‘Para nós aqui está impraticável, noventa por cento da cidade quer a guarda armada municipal que é um erro, porque não se mantém, financeiramente a gente não tem condições de manter a guarda sem tirar da educação, sem tirar da saúde, sem tirar das outras coisas. [...]’. Eu também fui assaltada, eu sei como é. O avanço da criminalidade provém das drogas, isso eu posso falar para ti com garantia, procurei pesquisar bastante isso por conta da eleição, e nosso problema vem das drogas. Não é o tráfico em si, são os pequenos roubos decorrentes do tráfico. Tu queres lá comprar *crack*, *crack* é uma coisa barata, tu bate uma carteira, tu pega um celular, então esses pequenos roubos movimentam. Aqui em Itajaí começou assim, pequenos delitos. Aqui tivemos uma gangue que vinha de fora, entravam nas casas, assaltavam as pessoas, roubavam tudo e só depois a polícia chegava. A população começou a se armar. Quando fui fazer campanha para vereadora no bairro São Roque, eu me assustei, cada casa tinha uma arma, não tinha uma casa que não tivesse uma arma, porque é área rural. Eles diziam - Anna, eu vou fazer o quê, vou esperar a minha mulher ser estuprada, os caras vão correr para depois vir a polícia<sup>141</sup>.

A plataforma política de Anna Carolina Martins, ao que tudo indica, tivera uma ampla aceitação por tratar dessas questões nevrálgicas para o povo de Itajaí. Anna coloca um diagnóstico com problemas diversos na esfera da segurança pública e um deles e o que mais chama a atenção é a existência de uma delegacia, com um delegado para cuidar de todos os problemas da segurança pública e isso vai desde o sequestro de contêineres até casos de estupro. Uma cidade com a especificidade de Itajaí, segundo o que ela diz, deveria ter a segurança setorizada, pois a urbe por abrigar um porto que é porta de entrada de produtos e pessoas precisa ter uma segurança pública eficiente.

Por outra borda, Anna Carolina cita a violência doméstica como um dos grandes desafios para a segurança pública. O feminicídio tem avançado a passos largos, nesse ínterim,

---

<sup>141</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Anna fala de um caso recente que chocara a cidade, pois tratava-se de uma professora que fora morta pauladas pelo marido. Ela diz ter resistência dos seus oponentes quando fala disso, pois não é apenas homicídio, é feminicídio, e que alguns alegam que trocou apenas o nome, mas o crime é o mesmo, ao que ela responde: “É feminicídio sim, eu queria ver se tu iria fazer isso com um negão. Tivemos uma mulher que foi morta também pelo marido, depois fomos atrás para saber, estava cheia de boletins de ocorrência, depois a gente sabe de gente do nosso meio”. O que Anna retrata em suas palavras é que a violência doméstica não tem classe social e que esse problema reverbera dos próprios problemas relacionados à infância e aos usos da cidade pela população. Em outras palavras, Anna crê que os problemas que conduzem ao aumento da violência em todas as esferas vêm da falta de estrutura social que a cidade possui.

Ela relata que a falta de estrutura urbana para a prática de atividades pela população das classes com menor poder aquisitivo, requer um olhar atento do poder público, pois a cidade não oferece praças e lugares públicos para a prática de esportes e que as crianças têm pouco espaço na urbe para atividades corriqueiras que qualquer criança deveria fazer, desde jogar futebol até correr. Não há quadras, exceto dentro das escolas, que contam com esse espaço. Os poucos espaços que existem estão no núcleo central e que chegar nesses lugares exige ter pelo menos o preço das passagens de ônibus, o que já é o bastante para crianças carentes.

A nossa principal praça é a Beira Rio, aqui perto, quando chega no domingo aquilo ali enche, é gostoso, o último prefeito revitalizou, o pessoal pode andar de bicicleta nas calçadas, o pessoal usa para caminhar, nos domingos eles trazem as crianças. Criança solta pipa, *skate*, aquela coisa toda. Olha como é o pensamento, o segundo projeto que eu fiz como vereadora chama-se rua do lazer, fechar parte daquela rua no domingo. Eu não sei como não aconteceu uma tragédia ali, aquilo também é rota de quem vem da praia, no domingo o pessoal sempre dá uma voltinha na praia e o trânsito ali é mais intenso e criança é criança, corre de um lado para outro, solta da mão do pai e da mãe. Pensei, fiz um trequinho de nada, fiz o desenho de como iria ser, não passou e a polêmica foi gigantesca. Aí tu pensa nessa cidade de duzentos e cinco mil habitantes, tu vai no Rio de Janeiro tem, tu vai em São Paulo tem, tu vai em Porto Alegre tem e eu não consigo aqui em Itajaí, um pequeno trecho da rua. Por que? Porque eu sou da oposição<sup>142</sup>.

Quanto à oposição a projetos que poderiam inserir as pessoas dentro da vida urbana ou devolver a cidade para as pessoas, Anna Carolina termina sua fala alertando para o que não é feito por conta da política e também para tudo que é feito apenas por política. Nessa esteira, ela cita o caso da aprovação do porto de Navegantes, as empresas de agenciamento marítimo

<sup>142</sup> MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

que ainda persistem na cidade e de quanto em Itajaí há um reduzido número de pessoas com muito dinheiro. Ela termina dizendo às entrevistadoras que esse é um mundo que a maioria das pessoas desconhece, que o dinheiro gerado em meio a transações altas, a maior parte da população nunca ouviu falar ou sequer consegue imaginar.

E por fim, como último comentário feito sobre Itajaí, Anna Carolina diz ser um ótimo lugar para se viver, que todas as críticas que ela faz são apenas para visar a excelência de serviços e de estrutura da cidade que ela ambiciona. Que Itajaí é uma cidade com muitas coisas boas, com mais pessoas honestas do que desonestas, mas que nem todos querem participar ativamente da política na cidade. A entrevista concedida por Anna Carolina mostrou-se fundamental para entender aspectos contemporâneos, assim como as entrevistas de Erivelter Mafra, Irene Lopes Ramos, Magru Floriano e Edison d'Ávila que estabeleceram conexões, mas que foram distintas em suas visões da cidade e da urbanidade em Itajaí relacionadas ao porto.

A emergência dos estudos sobre a cidade colocam autores e atores em consonância e legam um cabedal de experiências acerca da urbanidade; a cidade, como cenário para mudanças, avanços e contradições, e por isso, Riccardo Mariani é tão atual, ao discorrer pela história urbana. Ele vaticina:

A cidade se torna a protagonista da vida das nações, enquanto, no seu interior, pode-se ler a soma de transformações e tensões provocadas pelas suas novas dimensões e funções. Controlar a vida dentro das cidades e a da própria cidade significa, portanto, controlar a vida da nação, sobretudo, quando se outorga às forças sociais do campo, reduzidas sensivelmente, um papel produtivo secundário que, embora importante, é relegado a simples suporte do primário, desenvolvido quase totalmente nas cidades<sup>143</sup>.

Se por um lado a cidade é esse espaço de controle, é um campo de disputas entre os que estão fora da urbe e os que estão dentro dela. Por outro lado, ela é também parte de uma ideologia que constitui os espaços e seus entornos. Klára Kaiser Mori, ao falar dos espaços brasileiros recorre ao historiador Sérgio Buarque de Holanda e sua visão do paraíso, para introduzir o pensamento sobre o urbano e seu espaço na contemporaneidade. Sérgio Buarque de Holanda, ao escrever sobre os espaços, confere a eles desejos e motivações da ocupação nacional, e sobre isso, ele enfatiza:

Teremos também os nossos eldorados. Os das minas, certamente, mas ainda o do açúcar, o do tabaco, de tantos outros gêneros agrícolas, que se tiram da terra fértil, enquanto fértil, como o ouro que se extrai, até esgotar-se, do cascalho, sem

---

<sup>143</sup> MARIANI, Riccardo. **A cidade moderna**: entre a história e a cultura. São Paulo: Nobel, 1986, p. 4.

retribuição de benefícios. A procissão dos milagres há de continuar assim através de todo o período colonial, e não a interromperá a Independência, sequer, ou a República<sup>144</sup>.

Esse eldorado apontado por Sérgio Buarque de Holanda estará intimamente ligado com o imaginário acerca das cidades e ao planejamento urbano que será colocado em prática em meados do final do século XIX e início do século XX. Entretanto, essa urbanidade terá pilares fundados na infraestrutura e no desenvolvimento. Portanto, aquela cidade que até aquele período emergira não será mais tolerada e campanhas serão criadas em torno da cidade ideal.

A cidade ideal fará parte de um amplo projeto nacional. Todavia, quando se inicia o processo de urbanização em Itajaí, cidade que interessa a esse estudo, esse processo ainda não terá sido implementado na nação, e, como se pode perceber pelos relatos das fontes orais e pelo estudo até aqui levado a cabo, a formação da cidade estivera umbilicalmente ligada a sua geografia e a seu rio. “O rio foi, portanto, o elemento gerador e direcionador da forma urbana por um longo período da história do município”<sup>145</sup>. Segundo pesquisas que foram empreendidas para entender os processos de urbanização em Itajaí, a formação dos bairros tiveram quatro momentos emblemáticos, “cada um significando a transposição de um condicionante a ocupação”<sup>146</sup>.

Num primeiro momento a urbanização se deu pelas margens do rio Itajaí-Açu, e num segundo momento a ocupação ficara atrelada às barreiras do Itajaí-Mirim em meados dos anos setenta do século XX. Nesse período também há a criação dos bairros de camadas médias e camadas baixas de Itajaí como o São João, São Judas Tadeu, Dom Bosco e Nossa Senhora das Graças, enquanto as classes de maior poder aquisitivo se concentravam em áreas centrais da cidade. O terceiro e quarto momentos serão marcados por estímulos governamentais de aquisição de imóveis e tentativas de normatizar a urbanização, conforme escreve Samuel Steiner dos Santos:

Boa parte da expansão urbana foi o resultado da ação empreendida pelo Estado. Através das políticas de habitação, implantadas em larga escala pelo BNH (Banco Nacional de Habitação), foram construídos em Itajaí, num curto espaço de tempo, três grandes conjuntos habitacionais, denominados Cidade Nova I, II, III. Não apenas o nome era semelhante, mas a tipologia urbana e arquitetônica dos conjuntos

<sup>144</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque. **Visão do paraíso**: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959, p. 334. (Coleção documentos brasileiros; 107)

<sup>145</sup> SANTOS, Samuel Steiner. **Plano Diretor de Itajaí**: do desenho da participação à participação sem desenho. 2008. 272f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008, p. 144.

<sup>146</sup> *Ibidem*, p. 144.

eram uniformes, à semelhança do que foi implantado nas áreas periféricas de um grande número de cidades brasileiras. Surgiram e desenvolveram rapidamente outros bairros populares, como São Vicente e Cordeiros. Se analisarmos o crescimento populacional de Itajaí, perceberemos que entre as décadas de 80 e 90, a população do município foi acrescida de trinta e um mil novos habitantes, muitos deles provenientes de fluxos migratórios, sobretudo do planalto catarinense. Esta população se instalou, preferencialmente, nos bairros populares periféricos, onde o custo da terra era mais baixo<sup>147</sup>.

Conforme constatado por muitos pesquisadores do tema da urbanização e dos ciclos migratórios, Itajaí fora uma cidade em que sua urbanização se dera em diferentes etapas, todas impulsionadas pelas atividades comerciais, sobretudo as portuárias que alavancaram a população da urbe. O *Jornal dos Bairros*, que circula em Itajaí como veículo de informação sobre a historicidade dos bairros que estão no cenário da Itajaí contemporânea, dá destaque em sua página na web aos aglomerados mais antigos e sobre isso pode-se ler sobre a criação do bairro operário, levada a cabo em 1925 com aquisição de terrenos por parte da Construtora Catarinense. Segundo o que informa o jornal, fora o primeiro bairro operário e o primeiro a ser planejado preliminarmente.

O bairro Matadouro ou Nossa Senhora das Graças surge da função econômica que o primeiro nome designara. Espaço para abate de animais, edificado em 1908 pelo poder público, fora um dos bairros mais afetados pelos processos de ocupações desordenadas, o que nos idos dos anos cinquenta e sessenta do século XX é tomado como um espaço a ser discutido e reformulado, por conta da precariedade das habitações que se reproduziram a partir da linha férrea que ligava Itajaí a Blumenau, facilitando o fluxo de pessoas trazidas e motivadas pela busca de novas oportunidades de trabalho e de vida. O problema das moradias irregulares só fora parcialmente resolvido nos anos oitenta, por conta da doação dos lotes ocupados e de campanhas para um ordenamento do uso daquele solo.

O bairro Ressacada fora um espaço tardiamente ocupado por conta das suas terras alagadiças. Só depois da dragagem e da drenagem do local é que fora possível que famílias ocupassem essa região. Pelas suas particularidades, que constituem uma beleza exuberante, e por pertencer a uma área que de certa forma é central, o bairro contou com a intervenção do poder público em mil novecentos e setenta e sete e hoje é parte de área nobre.

Os bairros São Judas e Dom Bosco constituem as áreas compreendidas a sudoeste da cidade de Itajaí e integram as áreas urbanizadas recentemente; também fazem parte das ocupações levadas a cabo pelos migrantes das cidades vizinhas que chegaram em Itajaí por

---

<sup>147</sup> SANTOS, Samuel Steiner. **Plano Diretor de Itajaí**: do desenho da participação à participação sem desenho. 2008. 272f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008, p. 145.

volta dos anos cinquenta. Do mesmo modo, o bairro São Vicente destaca-se pelo intenso fluxo migratório e pela incapacidade dos que chegavam à cidade em comprar lotes em áreas centrais. O bairro São Vicente caracteriza-se por ter implementado um plano de moradias financiadas pelo governo federal que suprisse em parte as carências por moradias e que deram aos indivíduos a possibilidade de aquisição da casa própria.

O bairro Bambuzal fora cenário da grande fábrica de papel que integrou um dos principais ciclos econômicos de Itajaí. Recebera esse nome pelo seu propósito – plantio de bambus para a fabricação de papel – e a espécie chegou a ser plantada, mas não fora a matéria-prima para a fabricação de papel. Nesse bairro foi introduzido o conjunto habitacional Cohab/SC e em 1977 traçaram-se as ruas que receberiam as residências financiadas às pessoas com baixa renda.

O bairro Fazenda é o mais antigo aglomerado urbano de Itajaí. Derivado de sesmarias e pertencente a coronéis, é um bairro que pode ser considerado anterior à cidade de Itajaí. É tido como um bairro histórico e que abriga muitas memórias do que fora o princípio da cidade de Itajaí.

O bairro São João, que fora já citado no depoimento de alguns entrevistados, é um dos bairros mais tradicionais de Itajaí. O auge das exportações de madeira fizera desse bairro um importante ponto do estoque desse produto e conseqüentemente um lugar almejado para morar por quem tinha essa atividade como meio de vida. Palco das grandes festas de igreja, o bairro São João se destaca no cenário urbano por abrigar uma expressiva demografia e por ter sofrido inúmeras melhorias urbanas.

Conforme mostra a figura abaixo, Itajaí sofrera um amplo processo de urbanização, percebido pelo número de bairros que existe na urbe, que, na sua gênese, era pequenina, o crescimento demográfico alavancado pelo grande movimento de atividades ligadas ao porto e impulsionadas pela mudança de vida e busca de novas oportunidades. O porto, também objeto desse estudo, principia trocas e experiências dentro da urbe. Dessa forma, concorda-se com Braudel: “as cidades são como transformadores elétricos: aumentam as tensões, precipitam as trocas, caldeiam constantemente a vida dos homens”<sup>148</sup>.

---

<sup>148</sup> BRAUDEL, Fernand. As cidades. In: \_\_\_\_\_. **Civilização material, economia e capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 439-514. v. I.

Figura 17- Panorâmica da cidade vista do Morro da Cruz



Fonte: <http://mapio.net/pic/p-8339098/>

### 3 O LITORAL DO VALE DO ITAJAÍ

E o que constitui Itajaí para os forasteiros – uma porta para o mar - muito apesar de ter havido um ministro de estado que se admirasse da entrada de navios pela nossa barra. É a maior porta que Santa Catarina, que proporciona a entrada de material de importação tão necessário à permanente estabilidade e progresso de nossas indústrias, de nossa produção agrícola e pastoril e do conforto citadino das populações ribeirinhas do grande e fértil vale do Itajaí: que facilita o escoamento da nossa produção, tanto industrial quanto agrícola e, diga-se de passagem, que os produtos do vale são conhecidos como os melhores do país, encontrando possibilidade de introdução em qualquer mercado do Brasil<sup>149</sup>.

A epígrafe acima, retirada das páginas do anuário de 1959, destaca as potencialidades do Vale do Itajaí<sup>150</sup> e da sua privilegiada geografia. Uma região conhecida pela forte influência da imigração europeia<sup>151</sup> que, além dos aspectos de desenvolvimento econômico, congrega também as mais bonitas praias e paisagens da região do Vale do Itajaí. Há nesses elementos uma explicação para o desenvolvimento da região<sup>152</sup> que conflui com um dos melhores índices de qualidade de vida, conforme informam os números dos censos do IBGE efetuados em comparação com outras regiões do estado de Santa Catarina e até mesmo dos estados vizinhos na atualidade. Dessa forma, Raquel Pereira, geógrafa e investigadora dessa região, sintetiza as cidades que compõem essa microrregião:

A microrregião de Itajaí é integrada pelos municípios de Balneário Camboriú, Barra Velha, Bombinhas, Camboriú, Ilhota, Itajaí, Itapema, Navegantes, Penha, Balneário Piçarras, Porto Belo e São João do Itaperiú, Ilhota e Camboriú não são balneários, embora o território deste último município esteja integrado ao de Balneário Camboriú, que apresenta a maior densidade demográfica (2.219,1 hab/km<sup>2</sup>) do Estado de Santa Catarina (IBGE 2009)<sup>153</sup>.

A singularidade conferida ao espaço geográfico ocupado por Santa Catarina produziu um ordenamento social diferente das paisagens que Santa Catarina ocupa. Planalto e litoral formaram suas especificidades e o litoral destacou-se pelo desenvolvimento do turismo. As praias catarinenses são mundialmente conhecidas pelos componentes naturais exuberantes, reunindo mar com águas claras e mais quentes que o estado vizinho Rio Grande do Sul, conhecido pelo mar aberto e de água gelada, influenciada pelo mar das Malvinas.

<sup>149</sup> Anuário de Itajaí de 1960, Itajaí, SC, n.p.

<sup>150</sup> O Vale do Itajaí está subdividido em três regiões: o Alto Vale, o Médio Vale e a Foz do Itajaí.

<sup>151</sup> SEYFERTH, Giralda. **A colonização alemã no Vale do Itajaí-Mirim**. Porto Alegre: Movimento, 1974.

<sup>152</sup> CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá-SC**. 2011. 287f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011, p. 39.

<sup>153</sup> PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Expansão urbana e turismo no litoral de Santa Catarina: o caso das microrregiões de Itajaí e Florianópolis. **Revista Interações**, Campo Grande, v. 12, n. 1, p. 101-111, jan./jun. 2011.

A diversidade do meio natural e o mosaico sociocultural representado pelos diferentes fluxos colonizadores dotaram Santa Catarina de uma grande diversidade de opções turísticas, muito embora o turismo efetivamente de massa no Estado esteja vinculado aos atributos naturais da sua orla marítima. A análise da formação litorânea catarinense permite distinguir características geográficas especiais, em que se harmonizam montanhas, amplas baías, belas praias, mangues, exuberante vegetação de Mata Atlântica e uma bem distribuída rede fluvial<sup>154</sup>.

Essa multiplicidade de atributos naturais coloca o litoral catarinense na cena nacional e internacional como um dos destinos mais procurados pelos turistas, e é nessa confluência que se encontram Itajaí e suas praias, vizinhas do principal rio da região, porta para o crescente desenvolvimento dessa porção de terras.

O itajaiense, por essa condição, de viver com os seus olhos voltados para o mar, criou o gosto e a vontade de desbravar os horizontes marítimos e, são incontáveis, as gerações de desbravadores dos mares que Itajaí teve a honra de dar ao Brasil. Houve épocas que Itajaí pareceu uma pequena Fenícia, construía seus barcos, dava os marinheiros e se aventurava ao mar em pequenas embarcações de madeiras, quando não havia os recursos navais de hoje, para colocar seus produtos nos principais mercados do país<sup>155</sup>.

O anuário de Itajaí, ufanista em suas palavras, lembra dos aspectos quase primitivos da confecção de barcos, ponto da tradição itajaiense a ser melhor aprofundado em tópico posterior nesse capítulo. Entretanto, no que tange ao litoral do Vale do Itajaí, destaca-se a presença de Cabeçudas, praia pertencente ao município de Itajaí e que congrega nesse período a elite itajaiense, entre esta, a família G. Miranda, também objeto de estudo dessa pesquisa. Cabeçudas, segundo o anuário de Itajaí de 1960, seria a sala de visitas do Estado. Essa descrição é enfática, como observado a seguir:

Sala de visitas do Estado, em amplo sentido. Cabeçudas tem sido, já tradicionalmente, o lugar lembrado pelos noivos, para a lua de mel. De qualquer ponto do Estado, eles vinham, eles vêm. Continuarão vindo, porque Cabeçudas, pequenina, sossegada, agradável, hospitaleira, convida... São bem-vindos. Este é o primeiro sentido de Cabeçudas: sala de visitas. Mas, o sentido é amplo – repita-se. Em cabeçudas residem homens que lideram a opinião pública do Estado: socialmente, economicamente, politicamente. Em suas residências, muitas vezes, traçam-se as preliminares do destino do povo catarinense. Este, o outro sentido, o mais alto: Cabeçudas sala de visita.

<sup>154</sup> PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. **Revista Geosul**, Florianópolis, SC, v. 18, n. 35, p. 99-129, jan./jun. 2003.

<sup>155</sup> Anuário de Itajaí de 1960, Itajaí, SC, n.p.

Figura 18 - Vista da praia de Cabeçudas



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

A sala de visitas, como enseja o anuário itajaiense, é um dos cenários para as modificações urbanas advindas da presença do porto em Itajaí. Como a citação acima corrobora, Cabeçudas abrigara uma elite detentora de poder político e econômico que mudara os rumos da economia, conseqüentemente das populações que habitaram o trecho que compreendia esse espaço litorâneo. Em um momento histórico em que as relações e sociabilidades mudavam e que a prática dos veraneios era difundida, as regiões que contavam com balneários eram apreciadas pela população. Isso ocasionou uma crescente necessidade de infraestrutura para receber essas pessoas, possibilitando, desse modo, o desenvolvimento e implementação de comércios e serviços nessas áreas.

Com essa nova perspectiva acerca das regiões banhadas pelos balneários, o litoral do Vale do Itajaí teve um crescimento vertiginoso, e um dos símbolos desse movimento é a cidade de Balneário Camboriú, pertencente, na sua gênese, à cidade de Camboriú e, posteriormente, desmembrada devido ao desenvolvimento em que foi protagonista. “O processo de ocupação se faz vertiginosamente e já em 1964 a então chamada praia de Camboriú – hoje o maior polo turístico do Estado – desmembra-se do município de Camboriú, tornando-se um município independente com o nome de Balneário Camboriú”<sup>156</sup>.

<sup>156</sup> PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. **Revista Geosul**, Florianópolis, SC, v. 18, n. 35, p. 117, jan./jun. 2003.

Ainda, como afirma Pereira, sobre o desenvolvimento aliado à colonização existem algumas especificidades, segundo ela:

Percebe-se, pois, que o desenvolvimento e as transformações sócio-espaciais do litoral de Santa Catarina marcado pela colonização açoriana foram promovidos por iniciativas de uma burguesia oriunda da pequena produção mercantil e descendente de imigrantes europeus, procedentes dos núcleos urbanos mais dinâmicos situados nos vales atlânticos, cujo crescimento econômico e demográfico superava o da fachada atlântica<sup>157</sup>.

Em relação às novas práticas sociais, nas quais destacavam-se os veraneios, o anuário de Itajaí do ano de 1949 dedica uma sessão especial ao litoral do Vale do Itajaí como palco das principais mudanças estruturais nesses locais:

A costa atlântica do Itajaí é um rendilhado caprichoso e pitoresco de promontórios e pontas, enseadas e praias. Abrigo de navios e de pescadores, as praias e enseadas, estas últimas também chamadas de sacos constituem ainda, em sua maioria, estações balneárias que cada dia mais se desenvolvem e se modernizam. O promontório sul, denominado das Cabeçadas, por causa do cabeço do morro onde se ergue um farol automático e de luz intermitente de grande alcance, formada com a ponta da Atalaia e um quebra-mar iluminado e localizado na entrada sul da barra, uma amável e encantadora baía e um ancoradouro para navios que demandam o nosso porto – a baía de Cabeçadas. Esta praia dotada de boas estradas de acesso e de uma linha regular de ônibus, a quinze minutos da cidade, iluminada à luz elétrica e ligada à rede telefônica do Estado, com calçamento e passeios a beira mar. [...] Eu acrescentarei ainda que este bairro aristocrático da cidade pode chamar-se a Copacabana de Santa Catarina<sup>158</sup>.

Conforme o excerto acima, corroborado pelos relatos das entrevistas orais, Cabeçadas reuniu a elite da política e dos que legislaram para a ampliação do capital em Itajaí e não só, também em Santa Catarina.

---

<sup>157</sup> *Ibidem*, p. 118.

<sup>158</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

### 3.1 O PORTO DE ITAJAÍ NA CONJUNTURA DO LITORAL CATARINENSE

Figura 19 – Vendo-se o porto e os trapiches, década de 30, do século XX



Fonte: Arquivo Municipal Genésio Miranda Lins

Em toda a história contada, há, invariavelmente, muitas narrativas, contadas das mais diversas formas. Não é diferente quando é eleito como objeto um porto. Marcado pela passagem, por ser atracadouro de tantas vidas, um porto é sempre um mar de possibilidades a serem desveladas e, conseqüentemente, escritas, abrindo precedentes para inúmeras leituras. Por isso, os meandros da história do porto serão cortados e recortados, de modo a preencher algumas lacunas percebidas na historiografia referente às questões portuárias.

Um repertório de imagens sobre a trajetória do porto permeia a análise, corroborando as mudanças e transformações advindas do progresso, e, portanto, privilegiando essa dimensão simbólica da cidade, do porto e de suas imagens através do tempo empreende-se esse estudo. O porto e suas nuances econômicas e culturais, ponto de encontro de muitos mundos, é uma das principais vertentes que entrelaça essa história, marcada pelas chegadas e partidas, pelas trocas de produtos, pela abertura de novas frentes, capitaneadas pela vocação marítima.

Quando se enveredou na busca de respostas para a problemática que se estabelecera, a questão circundava Itajaí e seu porto, formando e conformando novos mercados. A pergunta era: Qual a importância do porto para Itajaí? No decorrer da pesquisa, utilizando a História

Oral, teoria e método auxiliaram na captura das impressões dos muitos entrevistados. Na ocasião, todos foram unânimes em afirmar que o porto era Itajaí e Itajaí era o porto. Alguns depoentes foram além, dizendo que a região e sua riqueza, desenvolvimento e transformação deviam muito ao porto de Itajaí em todos os seus múltiplos estágios. Ouvir os inúmeros depoentes, que foram entrevistados no decorrer da pesquisa, e perceber tais afirmações coloca-se como um dos principais embasamentos da problemática que se escolheu trabalhar – a de que toda a especificidade econômica, cultural e urbana provém da íntima ligação de Itajaí com a tradição marítima.

De trapiche a porto, de pequenas cargas a grandes escoações de produções, assim pode ser descrito o Porto de Itajaí, o qual conforma alguns séculos<sup>159</sup> de existência e de rastros de um comércio que surge com múltiplas possibilidades, proporcionando as mais diversas atividades para Itajaí e para o Vale do Itajaí. Diante dessas assertivas, buscou-se entender os meandros da história do porto ligada à história da cidade, cujos elementos propiciaram a formação de novas culturas empresariais, conseqüentemente a aprendizagem de novos ofícios e o surgimento de outras habilidades no mercado empresarial local. Ana Bela Machado, em “A cidade revelada”, texto escrito para os anuários de Itajaí, sublinha a importância do porto para o deslocamento, comércio e fluxo de pessoas:

O porto da cidade era uma via de acesso importante e, durante anos, a principal via de transporte marítimo do Estado. Com a necessidade de dar à barra uma profundidade compatível com as exigências de navegação de grande e pequena cabotagem, foram iniciadas as obras para essa finalidade em 1925. Na década de 30, foi construído na Av. República Argentina o prédio da fiscalização dos portos de Itajaí, com fins de abrigar o escritório e o depósito de materiais necessários às obras do porto<sup>160</sup>.

Mesmo distante da capital federal, Itajaí já se destacava no cenário brasileiro por ser um dos portos para a entrada de imigrantes no país e ajudar o governo a colocar em prática os processos de substituição de mão de obra e branqueamento da nação. Dessa forma, merecia o investimento de aumentar a profundidade da sua barra.

Gestão, personalidades empresariais, busca de novos mercados e novos círculos empresariais também permearam a história de Itajaí e de seu porto. Como assevera o Anuário de Itajaí de 1959:

<sup>159</sup> Conforme Antonio Ayres dos Santos Júnior: “As atividades do Porto de Itajaí iniciaram na segunda metade do Século XV, como atracadouro natural, de forma precária e pouco expressiva, e cresceram com o passar dos anos. O mar e o rio moldaram a cidade de Itajaí e o porto, que serviu de entrada para toda a região do Vale do Itajaí há mais de quatro séculos.” In: RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja (org.). **Porto de Itajaí**. Itajaí, Atraka Studio Gráfico, 2013, p. 5.

<sup>160</sup> Anuário de Itajaí de 1998, Itajaí, SC, p. 142.

Itajaí pela sua posição geográfica, situada que está na foz do rio Itajaí-Açu, e pela sua vizinhança com o Atlântico, é uma cidade cujos filhos sentem a atração magnética do mar, o que influiu fortemente na nossa vida. Dessa ânsia marinha, dessa busca da amplidão e das rotas marítimas, surgiu desde os albores da sua colonização, a indústria de construção naval, solução e meio de atender àquela natural inclinação dos itajaienses. Plantaram-na às margens do grande rio, e com a madeira colhida no próprio local, deram início a uma atividade que por mais de um século conseguiu produzir admiráveis frutos. Tornou-se uma tradição; e, não foram poucos os mestres carpinteiros os chamados carpinteiros da ribeira que deixaram seus nomes ligados a ousados empreendimentos<sup>161</sup>.

O anuário de Itajaí do ano de 1959 diz muito sobre seu tempo, pois quando o excerto acima fora escrito, o mar e o rio já eram reconhecidos como grandes protagonistas e responsáveis pelo escoamento do principal produto do período – a madeira. Também o mar era o principal elemento de comunicação entre muitas cidades e regiões no início do século XX, o que de certa forma ficara na memória coletiva. Sobre isso, Giralda Seyferth, observa:

Pelo menos nos vinte primeiros anos da colonização, não havia uma comunicação por terra que fosse suficiente entre a vila de Brusque e o porto de Itajaí. Apenas uma picada mal traçada, sem pontes e intransitável a maior parte do ano em virtude das chuvas e enchente do rio, fazia esta ligação. Restava, então, a comunicação fluvial, também prejudicada por constantes cheias e estiagens<sup>162</sup>.

Ainda que prejudicada por intempéries, como afirma Seyferth, era o tipo de transporte que marcava o cotidiano daquelas comunidades e que fora intensamente falado nos anuários e na literatura dos memorialistas. Abaixo, uma das imagens que mais traduzem o passado da navegação e da economia voltada para a extração de madeira.

---

<sup>161</sup> Anuário de Itajaí de 1959, Itajaí, SC, n.p.

<sup>162</sup> SEYFERTH, Giralda. *A colonização alemã no Vale do Itajaí-Mirim*. Porto Alegre: Movimento, 1974, p. 100.

Figura 20- Carregamento de madeira em 1922



Fonte: Arquivo Municipal Genésio Miranda Lins

Em 1949, Marcos Konder, ao escrever sobre os aspectos do Itajaí antigo no anuário de Itajaí, relaciona a cidade ao que demonstra a imagem acima – um grande depósito de madeira. Entretanto, ele invoca o progresso que precisa ser levado a cabo, pois ele afirma:

Diga-se a verdade, sem querer ofender os brios da nossa terrinha, o Itajaí daquele tempo não era se não um porto atrasado. O atraso de uma época, em que o principal negócio girava em torno da madeira – a história se repete –, mas madeira serrada, em taboado ou pranchões ou pernas de serra que se alteavam em grandes enormes para secar e para distinguir a lei, do refúgio bom e da qualidade, a exportável do refugio ordinário. As pilhas começavam no alto da rua Pedro Ferreira, no porto do Coronel Antônio Pereira Liberato- o tio Antonico e iam rio abaixo até o trapiche dos Konder, tendo de permeio os trapiches de João Bauer, Nicolau Malburg Júnior e Guilherme Asseburg<sup>163</sup>.

Como as palavras de Marcos Konder ratificam, havia um desejo crescente da classe dirigente por aumentar e alargar as fronteiras do porto. Sua estrutura e a demanda que começara a se desenhar exigia que o porto sofresse obras de reestruturação. Dessa forma, a faceta marítima é contada em quase todas as edições dos anuários editados pelo poder público de Itajaí. Por eles circulam, entre a comunidade, essa identidade voltada ao mar, relembrando

<sup>163</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

e rememorando a criação do Porto e os processos que ele sofrera em sua existência. Pontua-se, todavia, o caráter ufanista das edições que eram distribuídas. Dessa forma, a história do porto irá sendo contada e recontada, com enfoques diferentes, mas não deixando a verve do mar e a vocação do povo itajaiense para as lides marítimas de lado. Todavia, as dificuldades para implementar as reformas no porto também são contadas, como no texto de Marcos Konder observa:

Está visto que não havendo ainda ruas traçadas ao longo do rio, não era divertimento algum flunar por aquelas paragens. A beira do Itajaí se amontoavam pilhas de madeira, pois quase todo o taboado vinha em balsas pelo rio, a fim de ser puxado, taboa por taboa, escolhidas estas com um golpe de enxó na ponta e transportadas depois para as grades. Mais tarde começou-se a construir pelas obras do porto, que aqui existem desde os primórdios da primeira república, mas que merecia a crítica do nosso padre João Baptista Peters, vigário da paróquia, mais amante da filosofia do que dos ritos teológicos e redator do único jornal da época – Progresso – o cais era intitulado por ele em letra de forma: cais de marmelada<sup>164</sup>.

Os contornos dos rios moldaram a vivência do povo de Santa Catarina e, mais especificamente, de Itajaí, e isso, pois, mostra-se com ênfase nas versões contadas, tanto pelos anuários quanto pelos depoentes. De 1966 à atualidade, o porto e toda a estrutura que o circunda modificaram-se, causando uma transformação severa na urbanidade de Itajaí. Dito isso, ir-se-á atracar em muitas temporalidades que colaboraram para que o porto de Itajaí fosse internacionalmente conhecido e admirado nas suas muitas atribuições. O anuário de Itajaí de mil novecentos e quarenta e nove já demonstra as mudanças que ocorriam naquele período:

Construiu-se ainda um cais acostável para fazer de Itajaí um porto capaz de permitir a atracação dos navios, especialmente os de grande tonelagem. O cais já construído em concreto armado, ao longo do rio, na rua Eugênio Muller abrange um comprimento de 233,60 metros, dispondo de um armazém de 2 mil metros quadrados. Cogita-se ainda do aumento desse cais, visto o mesmo ser insuficiente para o tráfego do porto cada vez maior. Para se dar uma ideia da melhoria da nossa barra, basta mencionar a entrada do navio ‘*Mormaclarck*’, norte-americano com 140 metros de comprimento, calando 15 pés e de 6.689 toneladas brutas. O nosso porto já teve ancorados em sua barra 13 navios de grande porte em um só dia, todos recebendo carga de madeira, fécula e outros produtos para a Argentina e outros países<sup>165</sup>.

<sup>164</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>165</sup> Anuário de Itajaí de 1959, Itajaí, SC.

Figura 21 - Cais acostável construído no mesmo período em que o anuário era lançado- 1949



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

Reconhece-se, de antemão, que o porto assumira lugar de destaque nas temáticas empreendidas pelos anuários que se seguiram e o aumento da sua estrutura física fora contado, ensejando um novo momento para o porto, o que não surpreende, pois um dos elementos que fora possível verificar através da pesquisa é que Itajaí e o porto são tecidos da mesma estrutura; são, portanto, coexistentes na mesma dimensão. Entretanto, concorda-se com Bussinger, nas demais dimensões que o porto assume em determinado espaço:

Elo da cadeia logística (equipamentos, processos e organizações necessários para a movimentação de cargas); Agente econômico (alteração do valor dos produtos – mercadoria- pelo seu fluxo e presença no mercado, gerando riqueza, parte na região onde opera, parte em hinterlândia); agente físico (infraestrutura aquaviária e terrestre, espaço e equipamentos que compõem as instalações portuárias)<sup>166</sup>.

Dessa forma, todas as dimensões observadas por Bussinger e pelos que estudaram as relações porto e cidade serão vistas no que se falou sobre as obras de ampliação do porto e seus impactos dentro da esfera da urbe:

<sup>166</sup> SALES, Pedro Manuel Rivaben de. **Santos**: a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo. 1999. 278f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999, p. 97.

Em Itajaí, desde muitos anos que a Cobrasil vem operando. Aqui construiu o porto, obra grandiosa e que demandou longos anos de trabalho. Situado que está o nosso porto na foz de um grande rio a areia carregada pela correnteza se ia acumulando no ‘Saco da Fazenda’ e o lençol arenoso com o correr dos anos foi obstruindo a estreita ‘garganta’ de entrada até torna-la impraticável à entrada de embarcações de regular calado. Diversos cascos de navios encalhados à entrada da barra são um atestado de que as obras do porto de Itajaí eram a primeira pedra a remover no caminho do nosso progresso. Para afastar os ‘bancos’ existentes e aprofundar a nossa barra teve a Cobrasil que construir dois extensos molhes que, começando na curva da foz e protegendo a ‘garganta’ de acesso. Feito o porto, era inadiável construir o cais acostável. E ainda aqui foi a Cobrasil que o governo recorreu para executar essa obra de grande envergadura. Com efeito, os obsoletos trapiches estaqueados e cobertos de madeira que na verdade ainda hoje prestam grandes serviços a navegação, não se adaptavam a atracação de grandes transatlânticos, que com a melhora da barra passaram a fazer escalas regulares por Itajaí.

A reorganização do espaço em uma lógica moderna e capitalista implicou em muitas reestruturações ao longo da história do porto, por isso as obras que foram conduzidas de modo a deixá-lo competitivo e pronto a receber novas linhas e navios maiores foram tão importantes para o reconhecimento do porto de Itajaí como um dos mais bem preparados portos brasileiros. E nisso, o cais acostável e as estruturas para armazenagem foram os grandes protagonistas desse período, como explicita o excerto a seguir:

Conta também o cais com um armazém de cimento armado de dois mil metros quadrados. Essas obras recentemente terminadas, já estão prestando assinalados serviços ao comércio exportador e importador do Vale do Itajaí, visto que os grandes navios que têm visitado o porto ultimamente, fazem as suas operações de carga e descarga do cais acostável. Sabe-se que o governo já aprovou a construção de mais de 270 metros lineares de cais em prolongamento ao já existente. Com essas obras complementares e mais a dragagem permanente da barra – que certamente será incluída no plano geral de melhoramento do porto – Itajaí ficará com um ancoradouro a altura do seu progresso. Conjugado com a estrada de ferro, cujos trilhos já se acham assentados em grande extensão no trecho Itajaí- Blumenau, os produtos do Vale do Itajaí poderão sair diretamente dos vagões para os porões dos navios. Além de todos os benefícios enumerados é de se salientar que a Cobrasil emprega em seus serviços um número elevado de operários itajaienses que transformaram um extenso e feio trecho da Rua. Cel. Eugenio Muller na bela obra de engenharia que é o cais acostável de Itajaí. É evidente que os 240 metros lineares de cais acostável não atendem às necessidades mais imediatas do porto, cujo o movimento aumenta dia a dia. Mas é certo que o governo já autorizou a construção de mais de 270 metros lineares de cais, o que tudo dá à obra uma extensão de 510 metros de ancoradouros de concreto.

#### Sobre o cais acostável do porto de Itajaí:

Características: profundidade do canal de acesso: 5,00 mts; Profundidade da barra: 5,35 mts; profundidade da bacia de evolução: 5,00 mts; Largura do canal: 80 a 180 mts; comprimento da barra:3,45 kms; largura da bacia: 200 mts;. Pátio com 30.000 mts – cais acostável com 500,00 mts, dois armazéns com 10400 mts – 3 guindastes, um com capacidade para 5 toneladas e dois com uma tonelada e meia cada. Um

rebocador com 250 HP. Em construção o armazém frigorífico, silos para cereais, edifício da administração e mais 200 metros de cais<sup>167</sup>. Movimento do porto de Itajaí nos primeiros seis meses do ano de 1899, colhido do jornal “Progresso” que se editava em Itajaí naquela época:

Entradas:  
 58 vapores com 19.088 tons;  
 8 palhabotes com 440 tons;  
 19 hiates com 514 tons;  
 51 lanchões com 299 tons;  
 1 cutter com 45 tons;  
 6 lugars com 1436 tons;  
 5 patachos com 1204 tons;  
 3 escunas com 447 tons;  
 151 navios com 23473 tons<sup>168</sup>.

Figura 22 – Construção do cais acostável, 1948



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

Das informações colhidas e analisadas da movimentação do porto em mil novecentos e quarenta e nove, há muita diferença com a atualidade. Entretanto, a evolução da modalidade de transporte marítimo e conseqüentemente do porto de Itajaí confunde-se com a própria história dos sistemas de transporte do Brasil. Os portos<sup>169</sup>, como as ferroviárias, estavam

<sup>167</sup> Anuário de Itajaí de 1959, Itajaí, SC.

<sup>168</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC.

<sup>169</sup> ROCHA, Cristine Fursel. **O transporte de cargas no Brasil e sua importância para a economia**. 2015. 71f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas)-Universidade Regional do Oeste do Estado do Rio Grande do Sul, Ijuí, RS, 2015.

inseridos em uma política de industrialização que privilegiara o modal rodoviário em detrimento dos demais. Um ponto também importante para a desagregação do sistema hidroviário anterior aos anos cinquenta, momento histórico que mudara essa perspectiva, eram os pontos negativos que estavam envoltos o sistema de transporte marítimo:

A situação dos portos acompanhou o processo de desagregação da navegação costeira – constituindo um círculo vicioso –, na medida em que suas condições operacionais insatisfatórias e a cristalização de uma legislação não-funcional encareciam os fretes. A cabotagem tornou-se, assim, pouco confiável em razão das constantes esperas para atracação, das sobrestadas dos navios nas operações de carga e descarga, assim como das perdas e avarias<sup>170</sup>.

Fora nos idos dos anos cinquenta, na primeira metade do século XX que essa visão fora alterando e mudando o curso da história dos transportes no Brasil e um dos principais agentes dessa mudança fora a política levada a cabo para a recuperação dos portos brasileiros. Josef Barat afirma:

Na segunda metade dos anos 50, foram feitos esforços para a recuperação da navegação de cabotagem e dos portos. Vale a pena recordar duas iniciativas importantes tomadas pelo governo federal: criação, em 1958, do fundo da marinha mercante – FMM, visando fomentar o desenvolvimento da navegação e da construção naval; e criação, também em 1958 do fundo portuário nacional – FPN, visando dar sustentação, no longo prazo, aos investimentos nos portos. Apesar desses esforços, nos grandes portos brasileiros sempre persistiram baixos índices de produtividade e dificuldades estruturais para a absorção de modernas tecnologias de manuseio e acondicionamento. A própria configuração física dos maiores portos estagnou nos padrões do início do século XX, com reduzidas possibilidades de expansão nas suas retaguardas. Sem a adequada previsão de expansão, as faixas portuárias ficaram circunscritas aos cais e armazéns e cercadas por malhas viárias urbanas ou edificações ligadas aos portos que perderam sua funcionalidade<sup>171</sup>.

Com efeito, essas mudanças foram substanciais e figuraram como protagonistas nas mudanças que ocorreram no setor marítimo no que concerne à logística dessa área e sua respectiva ruptura com a ineficiência que outrora lhe era peculiar. Com essas medidas relativas às políticas de desenvolvimento, também fora importante o incremento concedido aos armadores nacionais, revigorando, dessa forma, a indústria náutica brasileira, incentivando a renovação da frota mercante. É imperativo dizer que o Itajaí nesse momento

<sup>170</sup> BARAT, Josef. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico**: a visão setorial. São Paulo: Cla, 2007, p. 61. v. IV.

<sup>171</sup> *Ibidem*, p. 62.

estava sob uma política amplamente difundida no Brasil, a política do nacional desenvolvimentismo<sup>172</sup>.

Com a mudança no cenário do transporte naval, os portos passaram a serem vistos novamente, mas o que define um porto, como as populações que não conhecem a vida marítima podem entender a importância desse objeto para economia? Segundo Arnaldo Bastos Santos Neto e Paulo Sérgio Xavier Ventilari:

Por definição de porto temos que ‘se trata de um local abrigado ligado ao mar por entrada navegável, com profundidade adequada para permitir a ancoragem segura de navios visando à transferência de carga, passageiros ou suprimentos e à execução de obras de reparo. [...] O conceito de porto organizado, entretanto, é jurídico. Conceitua-se como porto organizado aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária<sup>173</sup>.

Diante da premissa levantada por Santos Neto e Ventilari, Itajaí entrara em cena como porto organizado na segunda metade do século XX, em um contexto político do regime de exceção que perdurou de mil novecentos e sessenta e quatro a mil novecentos e oitenta e cinco<sup>174</sup>, o que não apaga a sua longa história de porto anterior a segunda metade do século XX, pois há registros que pelo porto de Itajaí passara todo o grande volume de madeira que circulara em Santa Catarina e em território nacional e internacional. Também, há autores que sustentam que o porto existe há alguns séculos:

As atividades do porto de Itajaí iniciaram na segunda metade do século XV, como atracadouro natural, de forma precária e pouco expressiva, e cresceram com o passar dos anos. O mar e o rio moldaram a cidade de Itajaí e o porto, que serviu de entrada para toda a região do Vale do Itajaí há mais de quatro séculos. O primeiro povoado se formou em decorrência da atividade de navegação, que também foi responsável

<sup>172</sup> SILVA, Leandro Ribeiro da. **Os ciclos desenvolvimentistas brasileiros (1930-2010): do nacional desenvolvimentismo ao novo desenvolvimentismo**. 2013. 261f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais)-Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013, p. 13: “O desenvolvimento econômico brasileiro no período que contempla os dois ciclos desenvolvimentistas esteve centrado no crescimento do parque industrial brasileiro e a entrada do capital externo no país. Esse processo foi acompanhado pelo acelerado processo de urbanização e amadurecimento do sistema político, este último comandado pelas forças políticas responsáveis pelo projeto inicial de desenvolvimento – Getúlio Vargas e seu projeto político – centrado no estado empresário e condutor do processo, que mais tarde ganharia contornos mais nítidos com Juscelino Kubitschek. A partir desse momento, estava formado o tripé do desenvolvimento brasileiro, no qual o capital estrangeiro até então deixado de fora do centro de poder, passa a fazer parte do bloco no poder que fazia parte dos centros decisórios responsáveis pelos rumos do desenvolvimento nacional”.

<sup>173</sup> SANTOS NETO, Arnaldo Bastos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Juruá, 2009, p. 67.

<sup>174</sup> BORGES, Arleth Santos, BARRETO, Renata Caldas. Ditadura, controle e repressão: revisitando teses sobre os governos militares no Brasil. **Revista de Ciências do Estado**, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, p. 107-129, 2016.

pelo surgimento de outros importantes municípios nos contornos do Rio Itajaí-Açu<sup>175</sup>.

O excerto acima mostra uma das primeiras discussões dos pesquisadores referentes ao porto – o porto antecede a cidade? – e umas das teorias explicativas para falar da criação da cidade e do porto:

No período compreendido entre 1830 e 1850, quando foram instaladas as primeiras colônias, o porto de Itajaí se manteve pequeno, mas com o avançar dos anos se transformou num dos principais escoadouros de tudo que saía das colônias e se destinava a outros centros, até mesmo para a capital do império, a cidade do Rio de Janeiro. Foi quando as autoridades da Província de Santa Catarina se deram conta de que o volume do trânsito de embarcações colocava a barra do Rio Itajaí como um dos mais importantes pontos de navegação do litoral catarinense<sup>176</sup>.

Também é crível a questão que se refere à ocupação da terra aliada à colonização. Sabe-se que o porto fora um dos principais meios de ligação entre os que partiram do seu país em busca de novas terras e oportunidades de trabalho. Por isso, o porto também assinala essa constante chegada, não só de produtos, mas também de pessoas, oriundas de outros contextos, agregando ao local múltiplas experiências. Outro fator importante para destacar as primeiras rotas comerciais e o início de um incipiente porto foram os órgãos governamentais criados para fiscalização, conforme observa Hilene Russo:

Uma decisão imperial de 1855 determinou a instalação de uma repartição fiscal – uma ‘Mesa de Rendas’ – nas proximidades da barra do rio Itajaí e, na mesma época, o presidente da província, João José Coutinho, decidiu criar uma coletoria provincial. Estes foram órgãos públicos instalados na região de Itajaí com a missão de fiscalizar o intenso comércio que acontecia nessa área<sup>177</sup>.

Com o interesse do império, o rio Itajaí-Açu passou a ser objeto de vantagem para as autoridades. Com isso, foram feitas incursões pela margem do rio Itajaí-Açu e Itajaí-Mirim e constatado um vivo comércio e não só, mas também, empreendimentos que viviam e alimentavam o mercado regional. “Junto ao Itajaí-Açu, havia na época 141 engenhos de açúcar, 11 alambiques, cinco serrarias – conhecidas como engenhos de serrar – e 72 engenhos de farinha. O local ainda abrigava beneficiamento de arroz, de fubá, fábricas de óleo, de vinagre e olarias”.<sup>178</sup>

<sup>175</sup> RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja. **Porto de Itajaí: sua história**. Itajaí: Atraka Studio Gráfico, 2013, p. 3.

<sup>176</sup> *Ibidem*, p. 58.

<sup>177</sup> *Ibidem*, p. 58.

<sup>178</sup> *Ibidem*, p. 59.

O porto de Itajaí viveu seu primeiro grande apogeu econômico com a madeira, extremamente ambicionada pelos mercados nacionais e internacionais. É importante frisar que à medida que se intensifica o comércio, novos ofícios irão sendo imprescindíveis e irão compor as oportunidades de trabalho e amplas atividades ligadas ao porto. Uma delas e de importância vital para a atracação de navios é a praticagem<sup>179</sup> – o prático orientava a entrada e a saída dos navios e fora uma das figuras fundamentais para a segurança das embarcações e para a consolidação de uma estrutura logística marítima. Sem o prático, a navegação seria infinitamente mais dura e mais perigosa.

### 3.2 A IMPORTÂNCIA DO PORTO NA PUJANÇA DA MADEIRA

Figura 23 - Carregamento de madeira – 1919



Fonte: Arquivo Municipal Genésio Miranda Lins

A inserção do porto natural do rio Itajaí no contexto do litoral catarinense pode ser considerada de certa forma, tardia, levando-se em conta a atuação pioneira dos portos como São Francisco, Desterro e Laguna. O lento processo dessa inserção, no que se refere ao quadro natural, deve-se, em parte, às dificuldades que encontravam as embarcações ao penetrar a barra do rio Itajaí-Açu, dada a presença de um banco

<sup>179</sup> RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja. **Porto de Itajaí: sua história**. Itajaí: Atraka Studio Gráfico, 2013, p. 62: “A praticagem marítima é uma atividade baseada no conhecimento dos acidentes e pontos característicos da área onde é desenvolvida. Seu principal objetivo é proporcionar maior eficiência e segurança à navegação e garantir a preservação do meio ambiente”.

de areia em sua foz. Segundo Léonce Aubé esse obstáculo, observado já no início do século XIX quando de sua passagem pela província de Santa Catarina, limitaria o desenvolvimento futuro do porto fluvial e das terras em seu entorno, admitindo apenas embarcações de pequena cabotagem.

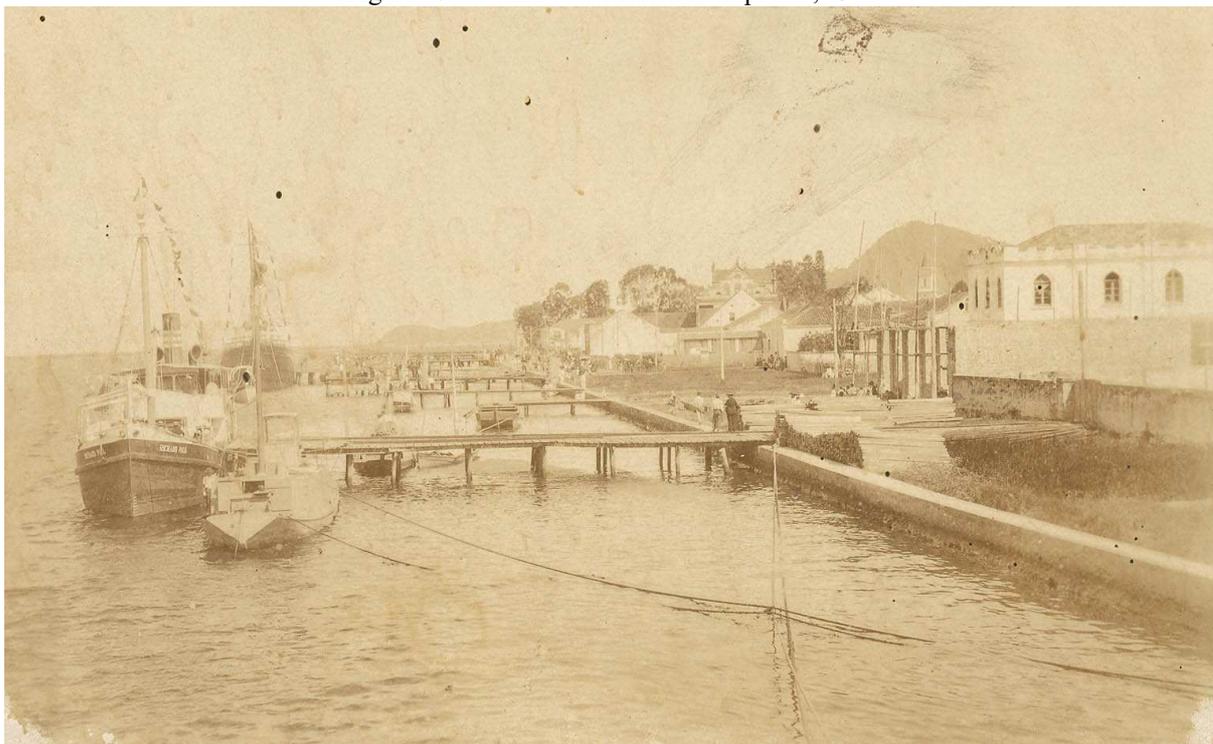
Como refere o excerto acima, Itajaí fora uma das últimas cidades a ter um porto implantado e consolidado, justamente pela sua geografia e pelos obstáculos naturais impostos à navegabilidade. Os grandes bancos de areia na foz do rio eram um impedimento que demorara muito a ser ultrapassado. Não raras vezes, esse argumento será retomado para demonstrar o grande feito executado pelos primeiros comerciantes locais e pelos moradores que serviram de mão de obra para essa grande obra.

Figura 24 - Porto de Itajaí no ano de 1922



Fonte: Arquivo Histórico Genésio Miranda Lins, de Itajaí

Figura 25 - Vendo-se o Porto e os trapiches, 1922



Fonte: Arquivo Municipal Genésio Miranda Lins

Recortada por inúmeras baías e enseadas, a costa catarinense favoreceu o pequeno comércio marítimo desde os primórdios de seu povoamento, assinalando-se, no espaço litorâneo, locais adequados para a comercialização e o desembarque de mercadorias oriundas da produção agrícola pesqueira. Por outro lado, a precariedade das comunicações terrestres, condenando os grupos luso-açorianos ao isolamento de suas propriedades ou em pequenas freguesias, condicionava-os ao uso frequente das águas costeiras. Dessa forma, no espaço litorâneo catarinense desde cedo emerge, ao lado dos pequenos produtores de subsistência, uma classe pesqueira. Como bem observou Saint-Hilarie, ‘qualquer que seja a profissão que os moradores dessas terras tenham, eles são sempre pescadores [...] não há ninguém que não possua uma canoa e não saiba manejá-la com destreza’.

Os textos que compõem os anuários de Itajaí que se referem ao porto utilizaram as adjetivações do mar para pontuar a importância do porto para a cidade de Itajaí. Não obstante, o porto não raramente é o tema principal dos anuários que são importantes fontes para conhecer a história sob um viés de Itajaí e seus habitantes. Auguste de Saint-Hilarie já observava os traços da geografia do lugar aliados às atividades dos moradores e ocupantes da costa catarinense. E, no contexto de Itajaí e sua geografia propícia às atividades do mar e do comércio, Carlos Roberto Soares assinala a geografia do lugar portuário do qual essa investigação se interessa:

A região de Itajaí corresponde a típica definição oceanográfica de estuário, na qual um rio encontra as águas salinas de origem marinha, numa área abrigada da costa, havendo influências das marés, localmente com características meadrantes, largura

média de 200m, cuja bacia hidrográfica totaliza 15.500 Km<sup>2</sup>. [...] A inserção do porto de Itajaí na dinâmica econômico-social do litoral catarinense é considerada tardia, contrapondo-se aos demais portos catarinenses (MOREIRA, 2002). A lenta inclusão do mesmo deve-se, principalmente, a fatores políticos da época e existência de um banco de areia na sua foz, que dificultava a entrada de embarcações ao porto<sup>180</sup>.

Mesmo com os impasses estruturais e geográficos – bancos de areia que impediam a passagem de algumas embarcações –, o porto de Itajaí não teria avançado, ao que tudo indica, para a atual estrutura se não fosse a intensa comercialização em seu entorno. Guilherme Asseburg e Nicolau Malburg<sup>181</sup> eram os principais “vendedores” da região e ficaram conhecidos pela diversidade de produtos que revendiam, todos produtos trazidos e distribuídos por via marítima, e, sobre isso, o trecho da obra de Hilene Russo que trata sobre o porto e seu comércio, afirma:

A casa comercial Asseburg era a principal firma exportadora e importadora de Itajaí e seus armazéns se estendiam até o cais do porto. Ali foi construído um trapiche que servia de atracadouro para os seus navios. Guilherme Asseburg transportava açúcar mascavo, arroz e madeira. As tábuas cerradas desciam do interior pelo Rio Itajaí-Açu e depois eram embarcadas para o Rio de Janeiro e outros destinos. Em 1873, o palhabote (veleiro de dois mastros) Ingeborg, de propriedade de Asseburg, foi despachado do porto de Itajaí para Hamburgo, carregado com 130 toneladas de mercadorias, destacando-se toras de cedro e outras madeiras, fumo em folha e vinho de laranja.

Todo esse grande comércio, impulsionado pelas chegadas e partidas do porto, desenhará uma Itajaí com contornos marcantes de uma cidade que cresce à medida que as demandas comerciais e marítimas crescem.

Na imagem a seguir, um dos grandes símbolos das casas de comércio de Itajaí e região.

---

<sup>180</sup> SOARES, Carlos Roberto. **Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno.** 2009. 184f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento)-Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009, p. 43.

<sup>181</sup> RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja. **Porto de Itajaí: sua história.** Itajaí: Atraka Studio Gráfico, 2013, p. 66.

Figura 26- Casarão Malburg, um dos símbolos do comércio itajaiense, pioneira do comércio importador e exportador marítimo - 1915



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

É importante reforçar que o comércio de madeira fora um dos principais da região e responsável por grande parte das exportações e pela abertura de uma linha e rota regular.

Por conta da abundância de madeira, Itajaí havia se tornado, ainda na fase da navegação fluvial, a praça exportadora dessa mercadoria e importadora de produtos industrializados. Os resultados econômicos mais importantes foram a acumulação de capital na cidade portuária e fortalecimento das atividades dos “vendedores” que, em setembro de 1880, sofreram violento impacto com a mais destruidora enchente de que se tem notícia nos vales de Itajaí e Tijucas.

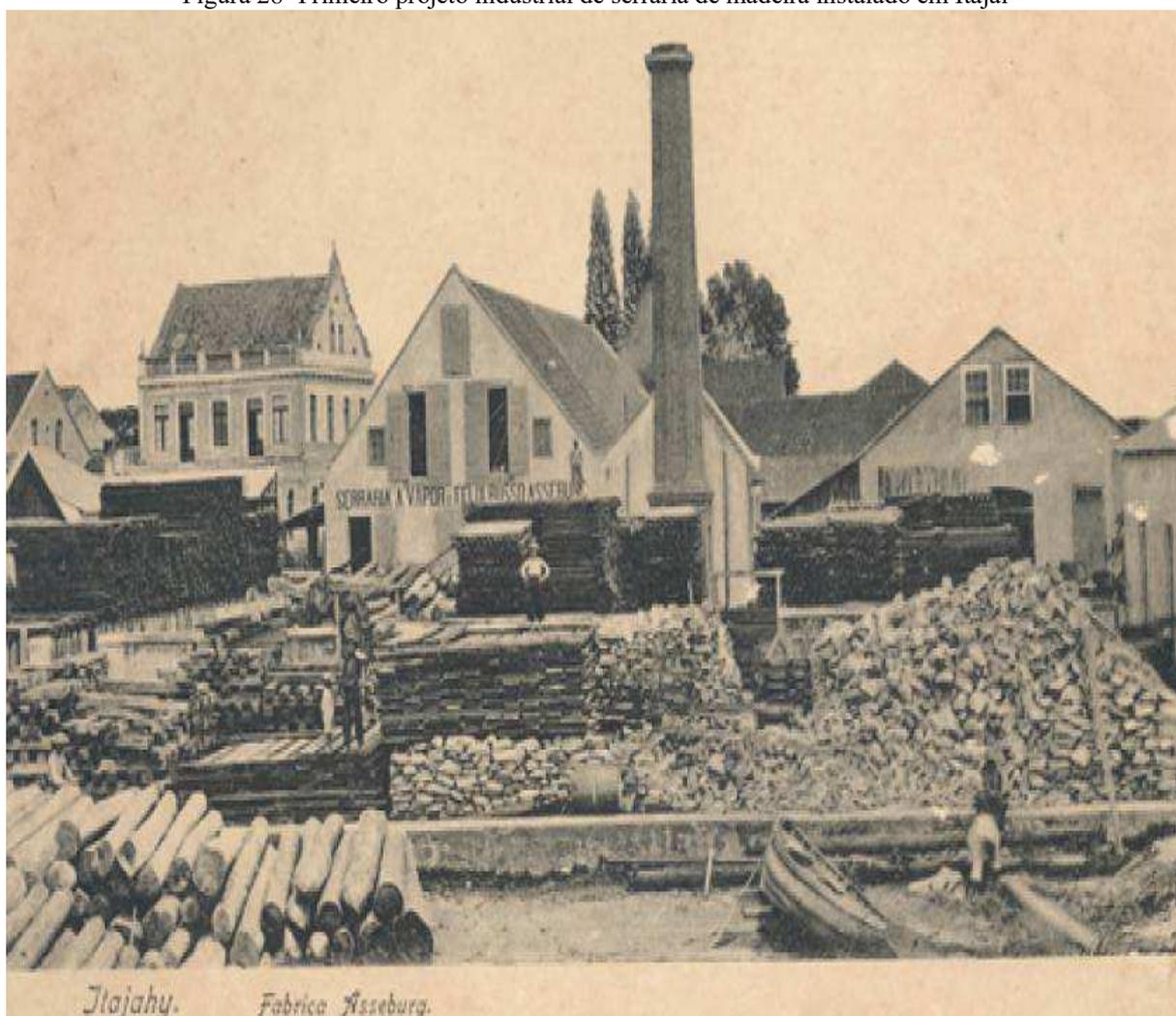
Figura 27 - Carregamento de madeira, na década de 1930



Fonte: Arquivo Municipal Genésio Miranda Lins

No tocante à imagem acima é possível perceber uma carga de madeira dos armazéns Renaux pronta para ser transportada e inúmeros trabalhadores envolvidos na cadeia da madeira, que iniciava no corte e só terminava no carregamento ou descarregamento da madeira pronta para ser beneficiada. O mesmo ocorre com a imagem oito que permite vislumbrar o imenso polo madeireiro que ali se estabeleceria.

Figura 28- Primeiro projeto industrial de serraria de madeira instalado em Itajaí



*Itajay. Fabrica Assburg.*

Fonte: <http://clubedosentastajai.blogspot.com.br/2012/11/ciclo-da-madeira-em-itajai-ii.html>

Figura 29 - Madeira aguardando o embarque. Na foto Madeireira Malburg - 1940



Fonte: <http://clubedosentasitajai.blogspot.com.br/2012/11/ciclo-da-madeira-em-itajai-ii.html>

A madeira, conforme demonstram as imagens, foi a grande responsável pelo primeiro ciclo de prosperidade. Vistas como um empecilho natural à ocupação e colonização, as florestas foram usadas como discurso para um povo desbravador<sup>182</sup> que abria a mata a picaretas, mas que também usufruía dessa reserva natural, transformando-a em espécie. Sem dúvida, a madeira fora um dos grandes elementos formadores do capital das elites locais. Como ressalta Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira:

Apesar das oscilações, abriam-se boas perspectivas para o setor madeireiro, as quais motivaram a melhoria do escoamento da produção, até então realizada de forma precária, através da construção de estradas e do aparelhamento do porto de Itajaí, em razão de sua privilegiada localização geográfica. Com essas mudanças, ‘o fluxo catarinense, ainda em grande parte endereçado ao porto de São Francisco, irá deslocar-se, aos poucos para o porto de Itajaí, favorecido com a ligação viária entre o litoral e o planalto’<sup>183</sup>.

<sup>182</sup> CARVALHO, Miguel Xavier de; NODARI, Eunice Sueli. As origens da indústria madeireira e do desmatamento da floresta de araucária no médio Vale do Iguaçu (1884-1920). **Cadernos do CEOM**, Chapecó, SC, ano 21, n. 29, p. 63-81, 2008.

<sup>183</sup> PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. **O porto de Itajaí/SC: passado e presente** (Brasil). Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiadelapoblacion/26.pdf>>. Acesso em: 16 fev. 2017.

Esse deslocamento é fruto do amplo tráfego de madeira pelo porto de Itajaí<sup>184</sup> e pelo seu prestígio traduzido pelas muitas serrarias que compõem a região, portanto Itajaí nesse contexto se destaca entre o planalto e o litoral como um dos maiores escoadores da produção madeireira.

No início dos anos 70, porém, o ritmo de extração da madeira entra em declínio, afetando a economia e o desenvolvimento urbano do município. Apesar do impacto gerado na cidade pelo desaquecimento da atividade madeireira, o dinamismo industrial das áreas de colonização europeia, representadas especialmente pelos Vales do Itajaí e do Tijucas, bem como pelo Norte do Estado, somados a produção do oeste catarinense, já apontavam novos rumos para a cidade portuária de Itajaí<sup>185</sup>.

O apogeu do porto madeireiro, entretanto, durara tempo suficiente para colocar o porto de Itajaí como uma importante rota comercial. A economia baseada na produção e beneficiamento da madeira encontrara solo fértil em uma região que era demasiado rica, como o planalto catarinense. Essa riqueza madeireira, segundo investigadores do fenômeno econômico madeireiro, viverá muitos períodos, como assinala Raquel Pereira:

A atividade madeireira planaltina comporta uma variedade de momentos, assinalando-se o de ‘emersão’ entre 1914-1919, de ‘oscilações’, no decorrer de períodos recessivos e expansivos da economia nacional entre 1920 e 1929; de ‘diversificação industrial’ ao longo dos anos 30 e 40, para finalmente, impor-se como ‘era da madeira’ no contexto da economia catarinense, nas décadas de 50 e 60<sup>186</sup>.

Alcides Goularti Filho, em sua obra de referência sobre a formação econômica de Santa Catarina, atenta para o fato da madeira ter sido um dos primeiros produtos de acumulação primitiva de capital:

Para entendermos a origem do complexo madeireiro em Santa Catarina, sua formação e desdobramento, a premissa maior encontra-se na disponibilidade abundante de recursos florestais, com destaque para a araucária. A extração da madeira constituía-se, na época, a fonte mais rápida, fácil e disponível de acumulação capitalista<sup>187</sup>.

<sup>184</sup> CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá-SC**. 2011. 287f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011, p. 83: “A extração e beneficiamento da madeira em Santa Catarina ganha proporções com a ocupação dos vales atlânticos por imigrantes de origem alemã e italiana a partir da segunda metade do Séc. XIX, tendo em vista a abundância deste produto nas áreas de mata atlântica, que eram devastadas para o assentamento dos núcleos de desenvolvimento de práticas agrícolas”.

<sup>185</sup> PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. **O porto de Itajaí/SC: passado e presente (Brasil)**. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiadelapoblacion/26.pdf>>. Acesso em: 16 fev. 2017.

<sup>186</sup> MOREIRA, Sonia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí: da gênese aos dias atuais**. 1995. 270f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995, p. 153.

<sup>187</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 2007, p. 88.

Também é possível avaliar a extração madeireira pelos muitos trabalhadores e beneficiadores do setor. Adelar Goularti Filho menciona o número expressivo de serrarias e marcenarias que passaram a existir no entorno das florestas. Os autores que investigaram o ciclo da madeira e suas inter-relações com a economia e com o êxito do porto e, conseqüentemente, sua expansão, também afirmam o caráter predatório dessa exploração. Matas inteiras foram devastadas sem nenhum cuidado. Era, portanto, um ciclo com um determinante: iria acabar. Nada fora feito para que a madeira fosse renovável, o que a fez ser a grande protagonista e posteriormente apenas memória dos tempos em que os grandes carregamentos eram assentados na extração madeireira.

Hélio Floriano dos Santos, mais conhecido em Itajaí como Magru Floriano, jornalista, professor e escritor, um dos grandes ativistas da memória de Itajaí, ao conceder entrevista para esse estudo, conforme já mencionado no segundo capítulo, se lembrou da madeira e da importância que ela tivera para o aumento de rotas do porto, pois um porto sem produtos a exportar é um porto que está fadado ao fracasso. Magru, em seu depoimento, revela que nasceu em cima de um amontoado de madeiras, por suposto que essa fala é metafórica, mas sintomática de um sujeito que viu desde a tenra infância as madeiras povoarem embarcações e servirem de subsídio para muitas famílias da região, que tinham nela o meio de subsistência e sobrevivência. Este fora um fenômeno que acontecera em todo o Brasil, e não seria diferente em Itajaí. Os acampamentos em torno da madeira iniciam nos lugares mais fáceis até que naquele lugar se esgote a madeira e o homem migre para outros pontos da floresta. Magru Floriano pontua:

Quando eu nasci na década de cinquenta, Itajaí era uma grande madeireira, tudo que você vê aqui hoje, era difícil você olhar para o lado e não ver uma pilha de madeira, chegou um ponto em que nós tivemos cento e trinta e seis madeireiras em Itajaí, principalmente o pinho, foi a fase do pinho. De Lages se descia madeira que não se acabava mais. As madeireiras foram importantes para nós na questão da urbanidade, pois eles pegavam esses brejos todos e iam aterrando para fazer depósito de madeira, depois numa época, eu não sei a data certinha, mas na década de setenta se dá a falência dessas madeireiras todas. Essas áreas consolidadas como madeireiras iram virar loteamento<sup>188</sup>.

Magru Floriano termina sua fala sobre madeiras dizendo: “Aqui tudo desde o começo é madeira. Só muito tempo depois que o porto de Itajaí irá se especializar em carne frigorificada”. Magru Floriano também entra em um terreno árido durante seu depoimento,

---

<sup>188</sup> FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

declarando que o porto de Itajaí está em franco processo de falência, e que perto de outros portos atravessa uma situação muito complicada, citando o porto de Itapoá que recebe muitos investimentos e trata estes seriamente. “Tanto Imbituba para o sul e Itapoá para o norte vai tornar o processo em Itajaí muito complicado”.

Magru Floriano defende o argumento que a geografia de Itajaí se dá pelo porto e esse é um importante ponto para entender a geografia da cidade. Ele diz que o porto de Itajaí, tal qual se conhece hoje, não era o porto, ele era na verdade, os portos. Cada empresa tinha o seu trapiche, o seu porto. Eram dezenas, centenas, dos grandes aos pequenos portos. O navio vinha e parava no porto da empresa Malburg, Asseburg ou Konder. Ele, portanto, demarca Itajaí pelo comércio e não pela ocupação propriamente dita. A vocação para o comércio será uma das maiores facetas da cidade. Em face de um transporte rodoviário precário, a hidrovia era fundamental. Entender de Itajaí é entender como o rio era a peça chave dessa urbanidade.

Magru Floriano também ressalta o fato de ter nascido na frente do porto e ter tido uma infância atravessada por navios, em um tempo em que a estrutura portuária era aberta e, portanto, servia de atrativo para qualquer criança que pudesse crescer subindo e descendo de navios. Como a estrutura na primeira metade do século XX era de portos, o gerenciamento era feito pela autoridade sanitária e era submetido à capitania dos portos.

Um outro ponto que merece destaque é que, em um determinado momento da fala, ainda dentro da perspectiva bairrista de alguns, Magru cita a Ilhota como uma cidade que se utiliza bastante da ascendência belga e que, para Itajaí, esse tipo de identidade baseado na origem não teve êxito. “Em Itajaí, não importa se você é Santos ou Malburg, você é só mais um”<sup>189</sup>. Esse bairrismo fundado na origem não prospera em Itajaí. “Se você pega o banco Inco, você tem os Ramos e os Konder, mas se você for analisar, muito do dinheiro dos Konder é Flores, Itajaí é isso”.

Para Magru, Itajaí é uma porta aberta, portanto não cabe também alguma conotação racista como alguns querem sugerir, dizendo que Itajaí seria racista, pois o prefeito que mais tempo esteve à frente de Itajaí era negro e baiano, e se chamava Pedro Ferreira. Ele é um negro baiano, médico, foi por dez anos prefeito em Itajaí, deputado estadual, deputado federal, tudo com voto do Vale do Itajaí e casou com uma alemã, ele casou com uma Stein. “Então, não tem esse negócio de branco e de negro, aqui não”.

Magru finaliza seu depoimento assegurando que Itajaí não é mais apenas o porto, como outrora era pensada. Itajaí já não contava com o capital local dos grandes

---

<sup>189</sup> FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

empreendedores representados por Antônio Ramos e Genésio Miranda Lins, entre outros grandes nomes. Na atualidade, não se encontraria esse capitalista local na esquina tomando um cafezinho. A perspectiva do capital mudara em Itajaí. As empresas familiares abriram a sua economia e o padrão de conhecer o proprietário do capital é inexistente.

O comércio e suas variantes só foram fortemente abalados pelas cheias que eram comuns para os ocupantes ribeirinhos. Entretanto, a cheia de 1880 fora das mais destruidoras e demonstrou a capacidade do povo de Itajaí para a reconstrução. A reconstrução, desde os primeiros anos de fundação da cidade, tem sido vital para a manutenção da urbe e do porto. Sobre a incidência de enchentes em Santa Catarina, o estudo de Marcos Antônio Mattedi é esclarecedor, e ele afirma:

Entre as regiões mais impactadas encontra-se a bacia do Itajaí e, mais precisamente, a cidade de Blumenau. Os primeiros registros de impactos de enchentes nessa região remontam a meados do século passado, quando ocorreram os assentamentos através da colonização estrangeira. Ao longo desse processo de ocupação, as populações urbanas foram atingidas por sessenta e nove impactos<sup>190</sup>.

Como Itajaí está nessa faixa que compreende as regiões mais atingidas pelas cheias, não é difícil supor que as muitas intempéries causadas pelos fenômenos naturais que lá ocorreram abalaram fortemente toda cadeia comercial que ali se estabeleceu, o que não quer dizer que essa cadeia se extinguiu pelas cheias, todavia as enchentes propiciaram amplos debates entre as instituições governamentais que pensaram em soluções para minimizar as perdas das regiões atingidas, nem sempre com muito êxito.

Edison d'Ávila, linguista, morador de Itajaí e um dos mais importantes estudiosos da cidade, comenta sobre a importância do porto para Itajaí em uma entrevista que integra essa pesquisa. O professor Edison – como é conhecido por todos no arquivo histórico Genésio Miranda Lins – participou de boa parte da história da cidade e das modificações advindas do progresso. Com setenta anos, fora um dos principais secretários da educação de Itajaí, em três gestões, totalizando vinte anos à frente dessa secretaria. Promovera, em seus mandatos, várias obras que privilegiaram a preservação da memória da cidade, inclusive fora presidente da Fundação Genésio Miranda Lins, a qual conta com o arquivo e o museu da cidade. Como professor de linguagens não fora apenas político, pois a formação deu-lhe a capacitação necessária para exercer os seus mandatos com enfoque em difundir a educação e a cultura na cidade.

---

<sup>190</sup> MATTEDI, Marcos Antônio. **As enchentes como tragédias anunciadas**: impactos da problemática ambiental nas situações de emergência em Santa Catarina. 1999. 284f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais)-Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1999, p. 1.

Ele conta que em mil novecentos e oitenta começou a se interessar e pesquisar a história local, fato que o fez integrar a Universidade do Vale do Itajaí (Univali) como professor de história. Como ele salienta, não tinha a formação em história, mas tinha o gosto por estudar a história da cidade, o que o motivou a buscar uma pós-graduação na área, tendo feito mestrado na Universidade Federal de Santa Catarina em História. O seu livro “Pequena história de Itajaí” é ainda, na atualidade, referência para muitos pesquisadores que querem conhecer, através de uma visão, Itajaí. Por ser um pesquisador e conhecedor da história da cidade e do porto é que essa investigação não poderia deixar de ter um depoimento dele, que, gentilmente, aceita dar a entrevista e autoriza que sua fala seja usada na pesquisa e em outras publicações acadêmicas. O professor Edison esperou as entrevistadoras nas dependências do arquivo histórico Genésio Miranda Lins e nossa primeira questão fora sobre o desenvolvimento urbano e sobre o desenvolvimento da cidade, questão que ele responde da seguinte forma:

É preciso saber uma coisa, a cidade de Itajaí sempre teve uma ligação muito próxima, muito íntima, umbilical com o porto, na verdade o porto foi primeiro, a cidade veio depois. Antes que existisse o aglomerado urbano que deu a formação de Itajaí, já existia o porto. A gente tem relatos do começo, do fim do século XVIII e começo do XIX quando ainda não existia a comunidade de Itajaí já tinha a existência do porto, já se fala do porto que existia aqui. O local em que as embarcações vinham, não era onde está o porto hoje, era mais acima, na foz do Itajaí Mirim, onde eles chamam de barra do rio<sup>191</sup>.

Edison, em seu depoimento, fala do deslocamento do porto pelos idos de 1820, em razão da moradia dos comerciantes que se estabeleceram no que é hoje a cidade de Itajaí. Portanto, nesse período existira o porto comercial e o porto natural, e ele enfatiza: “O porto já existia antes da cidade e a cidade sempre dependeu do porto”. Edison ressalta que a própria urbanidade ocorre em função do porto, a distribuição dos bairros, as ruas, o ordenamento das ruas, a organização fora sempre dirigida em direção ao porto. E o porto também tem sua existência relativamente à economia, pois o porto existira pelos comerciantes que ali se estabeleceram para fazer comércio através do porto.

Há também, por outro turno, a perspectiva de um projeto de povoamento, segundo Edison, que fora levado a cabo após a fundação da cidade de Itajaí, pois ali havia boas perspectivas de negócios pela geografia da região que contava com rios caudalosos e terras férteis. No projeto de colonização muitos imigrantes que foram para outras áreas em um

---

<sup>191</sup> D’ÁVILA, Edison. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

primeiro momento e que não se adaptaram somente à vida agrícola, migraram para a região do Vale do Itajaí. Contudo, o desenvolvimento da cidade de Itajaí, tal qual se conhece na atualidade, está ligado ao porto, conforme explicita Edison: a indústria, a pesca (mesmo sendo o maior porto pesqueiro do Brasil) e o comércio foram secundários na questão econômica da cidade. “O porto sempre foi o motor, a locomotiva, sempre foi o que puxou a economia do município, tanto que quando o porto não vai bem, quando acontece alguma coisa com o porto, a cidade sente logo”<sup>192</sup>.

Há elementos importantes na entrevista de Edison d’Ávila, pois ele dá para essa pesquisa uma dimensão de como o poder econômico fora a mola propulsora da cidade. Um homem das letras, professor e pesquisador, portanto fora do escopo das grandes elites financeiras do local, mas com capital social e cultural. Edison lança uma perspectiva da importância que alguns nomes tiveram na história do empreendedorismo de Itajaí e na manutenção do poder político local, de modo que ele afirma: “Durante muito tempo, eram os comerciantes do porto que mandavam na cidade, dali é que saía os prefeitos, saíam os deputados, os vereadores etc. Todos, desde o império até os anos cinquenta do século XX”<sup>193</sup>.

### 3.3 A CONSTRUÇÃO NAVAL EM ITAJAÍ

A construção naval em Itajaí constitui-se como uma tradição consolidada na atualidade. A cidade fora marcada pelas pequenas e artesanais casas de armadores até as maiores casas e grupos de armadores internacionais, complexificando e modernizando a fabricação naval. Entretanto, é importante destacar o conceito de armador para melhor evidenciar as diferenças existentes nessa fundamental manufatura econômica, segundo Paulo Roberto Ambrosio:

Empresa mercantil que, a partir de um casco de navio comprado ou alugado, arma o navio, ou seja, coloca a tripulação e todas as demais coisas necessárias para que o navio possa ser operado comercialmente, assim, apresta o navio para viagem. Legalmente, armador é a ‘pessoa natural ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade apresta um navio para sua utilização’. O registro dos armadores brasileiros far-se-á com base no registro geral da propriedade naval – Lei n. 2.180, de 6 de fevereiro de 1954 – artigo 101.

<sup>192</sup> D’ÁVILA, Edison. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>193</sup> FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Joana Maria Pedro, na sua dissertação de mestrado sobre o desenvolvimento da construção naval em Itajaí que percorre a primeira metade do século XX, atesta que esse mercado estivera em franca expansão desde o início do século impulsionado pelas demandas locais<sup>194</sup>. Essa tese estará corroborada pelos registros de embarcações construídas em madeira feitos na capitania dos portos e que ficaram arquivados. Dessa forma, ela consegue mostrar através dos números um expressivo desenvolvimento no que tange ao mercado da construção naval e à organização dos armadores. Já o mercado naval brasileiro tem sua história assentada em duas fases, conforme explicita Márcio Ricardo Moreira:

Enquanto artesanato e manufatura e enquanto construção industrial. Lentamente, a primeira fase vai se desvanecendo na medida em que a segunda lhe toma os espaços e domina o mercado. Tradicionalmente a pesca artesanal e industrial é o mercado de resistência dessa produção artesanal. O setor de construção naval artesanal espalha-se por grande parte do litoral brasileiro. Em Santa Catarina, pode ser enquadrado enquanto herança cultural e econômica da pequena produção mercantil da colonização luso-açoriana dos séculos XVIII e XIX. No Brasil, a partir dos anos 50, ocorre a constituição de um parque industrial de base com siderúrgicas e geração de eletricidade a baixos custos, somado à disposição do estado brasileiro em fazer decolar os setores de produção pesada levando, por sua vez, à constituição no país de um moderno parque industrial de construção naval<sup>195</sup>.

Marcus Sá Cunha adverte, em sua dissertação de mestrado, que a indústria naval brasileira é resultado dos contextos econômicos em que o Brasil esteve inserido. Dessa forma, ele observa:

A construção naval é uma atividade econômica de caráter global altamente competitiva (CHO; PORTER, 1986, p. 540). Portanto, uma abordagem estratégica da indústria de construção naval não pode prescindir da análise profunda do seu ambiente competitivo, em busca da compreensão da estrutura industrial, do comportamento dos concorrentes e dos clientes, com as suas respectivas fontes de valor, que faça o diagnóstico da sua posição relativa de custos e procure a possibilidade para estabelecer e sustentar vantagens competitivas. Além disso, por ser uma competição global, deve-se entender a forma como os concorrentes interagem entre si no mercado internacional (PORTER, 1986, p.14)<sup>196</sup>.

<sup>194</sup> PEDRO, Joana Maria. **O desenvolvimento da construção naval em Itajaí, Santa Catarina**: uma resposta ao mercado local, 1900-1950. 1979. 117f. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979, p. I: “A construção de embarcações de madeira, uma atividade tradicional que é desenvolvida até os dias atuais em Itajaí, remonta os anos de sua fundação e foi introduzida pelos primeiros povoadores”.

<sup>195</sup> MOREIRA, Márcio Ricardo Teixeira. **A construção naval no Brasil**: sua gênese, desenvolvimento e o atual panorama da retomada do setor – 1990-2010. 2012. 197f. Tese (Doutorado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012, p. 25.

<sup>196</sup> CUNHA, Marcus Sá. **A indústria de construção naval**: uma abordagem estratégica. 2006. 237f. Dissertação (Mestrado em Engenharia)-Universidade de São Paulo, Escola Politécnica, São Paulo, 2006, p. 30.

Se em nível global, o mercado determina as oscilações de oferta e procura, conformando um alto índice de competitividade, para a análise dos processos da construção naval em Itajaí não fora diferente, pois o mercado ditara as leis. A indústria naval impulsionada pelo crescente fluxo do porto de Itajaí alavancara esse mercado e o fez como mola propulsora de uma importante engrenagem que conformou a economia itajaiense. Joana Maria Pedro elenca os principais atores para o sucesso desse segmento: “o comércio intraestadual, o desenvolvimento pelo porto de Itajaí, e a navegação fluvial através dos 75 quilômetros navegáveis pelo rio Itajaí-Açu”<sup>197</sup>.

Além dos motivos já elencados por Joana Maria Pedro, têm ainda os quilômetros navegáveis do rio Itajaí-Açu e a dinâmica dos estaleiros que o anuário de mil novecentos e quarenta nove sublinha:

Itajaí pode orgulhar-se de ter tido um dos serviços mais eficientes e relativamente rápidos no seu principal rio – o Itajaí-Açu. Logo que se fundou Blumenau e não havendo comunicação terrestre entre os dois municípios, cogitou-se de fundar, com capitais blumenauenses e itajaienses, uma navegação fluvial entre Itajaí e Blumenau. Esta tratou desde logo de importar um pequeno vapor de rodas, ao qual deu o nome de Progresso. Ao mesmo tempo que esse vaporzinho transportava passageiros, rebocava lanchas peruas, assim chamadas, para conduzir cargas. Estas chatas foram construídas nos nossos estaleiros, que já então se dedicavam à construção de lanchões e barcos à vela para a nossa costa. Ao progresso seguiu-se anos depois um vapor maior, também de rodas, chamado Blumenau. Todo o material foi importado, fazendo-se aqui a armação, apenas. A construção deste navio data de 1897<sup>198</sup>.

O que se destaca do excerto acima é a sua potencial informação acerca das primeiras tentativas de rotas comerciais e de escoamento de produção através da navegação fluvial, todavia sem esquecer da produção de transportes para esse intento, ou seja, a necessidade de transportes por via fluvial cria a demanda para a consolidação de um setor. A produção de barcos para o transporte de produtos só arrefece com a entrada do transporte via terrestre, e, sobre isso, o anuário informa:

Melhorada, porém, a estrada de rodagem e aumentada a capacidade dos caminhões de carga, a via fluvial, embora mais em conta, começou a sentir os efeitos da concorrência terrestre, mesmo porque o transporte de mercadoria era feito da casa do vendedor à casa do comprador, não ficando sujeita a avarias, faltas e roubos. Mas, com o incremento do negócio de madeiras para a Argentina, tudo se reajustou e surgiu a necessidade de criar novas linhas de navegação fluvial para transporte deste produto extrativo, de Blumenau ao porto de Itajaí. Apesar disto, o transporte

---

<sup>197</sup> PEDRO, Joana Maria. **O desenvolvimento da construção naval em Itajaí, Santa Catarina: uma resposta ao mercado local, 1900-1950.** 1979. 117f. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979, p. 17.

<sup>198</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

terrestre continuou com intensidade, uma vez que iam buscar madeira até no oeste catarinense, especialmente em Caçador<sup>199</sup>.

Conforme o discurso publicado no anuário, o transporte fluvial tinha uma série de obstáculos a superar e um deles era o prestígio obtido no que se refere a avarias de produtos. Com isso, o transporte rodoviário acaba sendo a principal preferência do consumidor, todavia o anuário ainda publica um artigo que deixa entrever uma certa harmonia entre os detentores desses dois tipos de meios de transportes até a crise internacional que culminou na recessão econômica que se refletira nas exportações de madeira:

Era uma luta pacífica entre o rio e a estrada de rodagem, satisfazendo a todos, tanto aos armadores fluviais como as empresas automobilísticas. Achavam-se as coisas nesse pé, quando por uma das reviravoltas e manhas do governo ditatorial argentino, cessaram os bons negócios de madeira e as empresas fluviais viram-se em dificuldade para manter o seu tráfego. Alguns ainda tentaram baixar as tarifas da madeira e fazer o transporte também de outros gêneros, mas um poder mais alto se levantou... Primeiro, a alta dos salários dos tripulantes, o que seria ainda razoável, depois o aumento do número da tripulação, o que era injustificável; por fim a intervenção da estiva em Blumenau e Itajaí para as empresas fluviais que jamais estiveram sujeitas a determinado regime. [...] todas as demais empresas amarram as suas lanchas e as suas embarcações de reboques para deixa-las apodrecer e converter-se em lenha e sucata! E, encerrou-se talvez para sempre uma página gloriosa do nosso rio, fadado a ser agora uma simples correnteza a levar ao mar aguapés e à cidade pequenas embarcações com lenha, e servir de elementos para as redes de espinhel dos pescadores ribeirinhos. E as leis trabalhistas festejam assim mais um triunfo<sup>200</sup>.

O rio, o transporte, o desemprego e o sucateamento das embarcações foram usados como pano de fundo para uma crítica às leis trabalhistas. Desse modo, alguns pontos até eram toleráveis devido à recessão na economia, mas outros, como as normas impostas ao tráfego, eram inadmissíveis, segundo a matéria. Todavia, apesar e à parte de toda a cadeia trabalhista que se levantara dentro da sociedade continuavam as empresas de construção naval empreendendo, como sugere o anuário:

Apesar do debacle da nossa navegação fluvial, continuaram os nossos estaleiros navais a construir e reparar embarcações para a navegação marítima. Velha indústria itajaiense, fundada por mestres e carpinteiros da ribeira, portugueses, ela se tem mantido através dos anos. Começou, pode-se dizer, com o fundador de Itajaí, que aqui fez construir o primeiro barco, a sumaca S. Domingos Lourenço. Nos estaleiros de Itajaí constroem-se não só embarcações para o nosso rio, como também barcos de pesca, especialmente para Paranaguá, iates e navios-motores para a navegação de alto mar. Sobre estaleiros e embarcações obtive as seguintes informações que gentilmente me foram fornecidas pelo capitão de corveta delegado da capitania do porto, Walfrido Quintanilha dos Santos. São esses os dados fornecidos pela capitania

<sup>199</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>200</sup> *Loc. cit.*

do porto: 1) Estaleiros – Possui 8 estaleiros, conforme abaixo discriminado. 1) Estaleiro de Dario Geraldo da Silva, com oficina e 2 carreiras para 160 toneladas de capacidade cada uma. 2) Estaleiro da usina de açúcar Adelaide, com oficina e 1 carreira com capacidade para 50 toneladas. 3) Estaleiro Antônio Ramos, com oficina e uma carreira com capacidade de até 600 toneladas. 4) Estaleiro da estrada de ferro de Santa Catarina com uma oficina e uma carreira com capacidade para 70 toneladas. 5) Estaleiro do 17º distrito dos portos, rios e canais, com oficina e duas carreiras, capacidade 40 toneladas uma e dez toneladas outra. 6) Estaleiro de Borini, Renaux S/A, sem oficina e com carreira de capacidade de 70 toneladas. 7) Estaleiro de Hildebrando da Silva, com oficina e uma carreira com capacidade de até 170 toneladas. Dispõe ainda de 7 picadeiros para construir pequenas embarcações. 8) Estaleiro da Cia. do Comércio e Indústria Malburg, com duas carreiras de capacidade de 30 toneladas uma e 20 toneladas outra, com oficina<sup>201</sup>.

Como se percebe, para uma cidade de pouco mais de cinquenta mil habitantes para o período, o número de estaleiros era expressivo, e sobre a armação e montagem de embarcações, o anuário revela que no ano de 1949 foram montadas as seguintes embarcações:

Esta delegacia só dispõe de dados concretos sobre as embarcações construídas em Itajaí, que foram registradas com repartição. São as seguintes com as tonelagens e anos de construção: Agnelia, com 60 toneladas e Roma, com 80 toneladas, em 1925; Angela, com 117 toneladas; Ramos, com 30 e D. Pedro I com 17 toneladas em 1927; Evilado, com 15 toneladas em 1932; Brandino, com 20 toneladas em 1941; Triunfo, com 165 toneladas, 1942; Navita, com 328 toneladas em 1943; Ramos II, com 608 toneladas em 1944; Marília, com 387 toneladas; Maria, com 289 e Barão do Rio Branco, com 53 toneladas, em 1945; Otto com 198 toneladas e Yara com 251, em 1946. Além dessas embarcações muitas outras foram construídas na sua maioria barcos de pesca, e que foram inscritos em outras capitânicas, podendo se citar os seguintes: Urbano, Guaratuba, Elisa, Heroe, Kay e Kent. Atualmente em construção só existem duas embarcações, uma no estaleiro Antônio Ramos e outra no estaleiro de Hildebrando da Silva. Das embarcações inscritas nesta delegacia, estão ainda em tráfego as seguintes: Ramos, D. Pedro II, Triunfo, Ramos II, Marília, Maria, Barão do Rio Branco, Otto e Yara<sup>202</sup>.

Irene Lopes Ramos<sup>203</sup>, viúva de Osny Ramos e nora de Antônio Ramos, conforme já mencionada no segundo capítulo desse estudo, ao relembrar a história da navegação em Itajaí, pontua os períodos áureos da pequena indústria de embarcações de madeira e o pioneirismo de seu sogro ao alavancar essa especialidade. Conforme sua descrição, Antônio Ramos fora um dos maiores empreendedores que Itajaí conheceu, e sobre ele, Irene relembra:

Ele tinha estaleiros, ele tinha na Rua Blumenau, desde a rua Tijuca até a balsa era dele, ele era um homem que veio do nada e tornou-se um dos milionários de Santa Catarina, um homem que não ostentava, você olhava para ele e não dizia que ele tinha o dinheiro que ele tinha, eu acredito que ele tenha sido a maior fortuna de Itajaí, pelo menos as outras não foram mais ricas do que ele. Ele montou uma venda onde ele tinha tudo, vendia tudo na rua Blumenau. Ele tinha ilhas de arroz,

<sup>201</sup> Anuário de Itajaí de 1949, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>202</sup> *Loc. cit.*

<sup>203</sup> Conforme já mencionado no primeiro capítulo, Irene Lopes Ramos foi uma das gratas surpresas da pesquisa, pois é uma memória viva da cidade de Itajaí e da trajetória do seu desenvolvimento.

torrefação de café e montou um estaleiro naval onde foi construído o primeiro navio de madeira maior de Itajaí. Ele tinha a navegação Antônio Ramos, ele tinha ferragens e a contribuição dele foi justamente na parte de navegação<sup>204</sup>.

A navegação Antônio Ramos, conforme Irene Lopes Ramos mencionou, fora uma das mais famosas indústrias do setor em Itajaí e Antônio Ramos fora um dos nomes mais influentes na economia. Esse prestígio corroborado pelo seu empreendedorismo deu-lhe um lugar privilegiado nessa sociedade e sua influência atingiu vários setores, inclusive mudando e alterando cursos políticos.

É inegável que para alavancar um mercado como o de embarcações era necessária muita capacidade técnica, muito arrojo e modernização. Para lançar uma embarcação nas águas muitas vezes intempestivas era imprescindível um nome de prestígio que assinasse o fabrico da embarcação. Por isso, esse mercado fora um dos que primeiro fez uso de novas tecnologias e máquinas elétricas que davam maior rendimento ao trabalho manual e, conseqüentemente, trazendo celeridade a fabricação.

Entretanto, como advoga Joana Maria Pedro, os avanços tecnológicos não seriam tão importantes se não houvesse uma demanda local, que colaborou com o crescimento e reconhecimento da construção naval em Itajaí, impulsionado também pelos setenta e cinco quilômetros de leito navegável.

### 3.4 A ORGANIZAÇÃO DO PORTO

O maior porto de desembarque de pesados do Brasil e um dos mais eficientes portos mercantes. É o principal porto catarinense de exportação. Construção iniciada em 1914, tem hoje 740 metros de cais, divididos em cinco berços para atração de navios que transportam grande diversidade de cargas. Todos os indicadores apontam as excelentes condições de operação do Porto de Itajaí. A transferência da administração do porto para a prefeitura municipal de Itajaí significou melhorias ainda mais substanciais na sua operacionalidade<sup>205</sup>.

O trecho da epígrafe fora retirado no anuário de Itajaí de 1998 e expõe um dos principais temas tratados pelos anuários – o porto. Dessa forma, o anuário de 1998 traça cronologicamente os percursos pelos quais o porto passou. No subtítulo “Histórico do Porto”, o anuário sublinha aspectos importantes que serão tratados nesse item:

<sup>204</sup> RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>205</sup> Anuário de Itajaí de 1998, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

Passou a ser considerado ‘porto organizado’ em 28 de junho de 1966, quando foi instalada a junta administrativa do Porto de Itajaí. Em 1976, com a criação da empresa Portos do Brasil S/A – Portobras, o gerenciamento do terminal itajaiense passou a ser exercido pela administração do porto de Itajaí, diretamente vinculada àquela estatal. A partir desse período verificou-se um crescimento acentuado da sua movimentação. Com a Lei 8.029, de 1990, a Portobras foi extinta e a administração do porto passou a ser subordinada à Cia. Docas do Estado de São Paulo (CODESP), situação que perdurou até 12 de junho de 1995. Através do convênio n. 001/95, celebrado entre o ministério dos transportes e o município de Itajaí, foi criada a Administração Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC), visando a descentralização das atividades de administração do porto de Itajaí. O porto de Itajaí foi municipalizado através de convênio assinado em 19 de dezembro de 1997 por um período de vinte e cinco anos.

Essa síntese apresentada pelo anuário remete-se às muitas esferas em que o porto de Itajaí estivera subordinado. Os processos que fizeram-no estar submetido à administração municipal vêm de uma longa trajetória, passando pelas mais diversas políticas e vinculando o porto a muitos contextos sociais, econômicos, culturais e, sobretudo, políticos. Com efeito, as variações nas suas formas e modelos administrativos incorrem nas mudanças e modelos de transportes marítimos ocorridos no Brasil, bastante influenciados pelos mercados e pela lei da oferta e da procura. Não deixando de admitir que a tecnologia para esse tipo de transporte também influenciou severamente o desenvolvimento da navegação no Brasil, Paulo Roberto Ambrosio Rodrigues, na sua obra “Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional”, assevera:

Denomina-se Longo Curso ao transporte marítimo internacional, abrangendo tanto os navios que oferecem serviços regulares (*liners*) quanto os de rotas irregulares (*tramps*). Cabotagem é o termo que define o transporte marítimo ao longo da costa brasileira, de Rio Grande a Manaus. Embora formalmente incorreto, é também aceitável denominar como Grande Cabotagem ao tráfego marítimo extensivo as Guianas e à Venezuela ou à Argentina e Uruguai. Há 50 anos, os navios desenvolviam velocidades de cruzeiros médias de 10 nós; os portos dispunham de equipamentos com capacidades bastante limitadas e as operações exigiam enormes equipes de trabalhadores, tanto a bordo como a terra<sup>206</sup>.

Esse panorama na atualidade praticamente inexistente, pois de lá para cá o transporte marítimo sofreu uma ampla metamorfose. Os novos instrumentos de navegação, as novas tecnologias na construção de embarcações, com materiais mais resistentes à intempérie e a oxidação da água deram aos navios a característica da embarcação com competência para transportar grandes volumes. Nessa perspectiva, a tecnologia fora o grande ator de

---

<sup>206</sup> RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007, p. 91.

transformação, a invenção dos contêineres<sup>207</sup> revolucionou o processo de armazenamento de mercadorias e modificou sobremaneira a recepção e despacho de cargas. Sobre isso, Paulo Roberto Ambrosio Rodrigues ratifica:

A partir da década de 50, o tráfego marítimo aumentou vertiginosamente. A capacidade dos portos aumentou e os custos com a mão de obra cresceram significativamente. Uma inflação generalizada afetou os custos operacionais dos navios, fazendo-se necessário reduzir os tempos improdutivos nos portos. Era necessário inovar e modificar todos os conceitos até então utilizados. Em caráter experimental, o navio 'Ideal X' foi adaptado para o transporte de contêineres, partindo de Newark, para Houston em 26/04/56, na primeira viagem marítima comercial, transportando cargas em 58 contêineres<sup>208</sup>.

Com isso, ocorreu a expansão de um conceito, o contêiner virou um conceito dentro da história dos armadores. Nessa esteira, toda a cadeia de produção dos navios, desde armadores menores até os maiores começaram a introduzir mecanismos próprios que abrigassem os contêineres. A indústria náutica remodelou suas estruturas para entrar na revolução iniciada pela conteneurização e assim modernizar processos. Itajaí e seu porto não passaram incólumes pela revolução dos contêineres. Na atual paisagem urbana, eles figuram como parte da tecnologia e da inovação conhecida pelo porto. Essa paisagem é vista e vivenciada pelos moradores como um dos signos modernos do porto, mas não foram apenas os contêineres e toda a dinâmica que envolve esse tipo de suporte que mudaram as relações portuárias, as constantes mudanças administrativas nesse segmento concernem um ponto a refletir sobre as movimentações e os impactos que os portos têm na economia do país.

A revolução causada em alguns portos foi a transferência das esferas administrativas, e isso produziu muitas mudanças no setor. Com efeito, o porto de Itajaí estivera em sua trajetória submetido às estatais nacionais Portobrás e Codesp, cujas intervenções eram pequenas e os investimentos ainda menores no que se refere à modernização e consequente

---

<sup>207</sup> RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007, p. 31. Sobre o histórico dos contêineres, Paulo Rodrigues observa: “No decurso da 2ª guerra mundial, o grupamento logístico do exército norte-americano constatou a imperiosa necessidade de possuir hospitais de campanhas móveis, nos quais fosse possível operar feridos na própria frente de batalha, bem como removê-los para a retaguarda. Após o corpo de engenheiros militares definir as medidas externas ideais à fácil movimentação interna de uma equipe cirúrgica e rápida transferência entre os diversos modais de transporte, foram fabricadas caixas de aço dispendo de acesso para as macas com os feridos, nas quais instalavam-se experimentalmente pequenos centros cirúrgicos. A iniciativa foi bem sucedida e rapidamente propagada: estava inventado o contêiner. Nos anos seguintes à guerra, a invenção difundiu-se no âmbito civil para o transporte de cargas e as conexões rododiferroviárias nos Estados Unidos e Europa passaram a prever o seu emprego.

<sup>208</sup> *Ibidem*, p. 31.

competitividade em um mercado internacional<sup>209</sup>. Conforme assinalam Valmir Hoffmann e Silmara Nascimento da Silva, sobre a ingerência administrativa do porto sob a égide de estatais:

O excesso de instrumento de formalização e a conseqüente morosidade na tomada de decisões por parte da Docas Paulista, imprimiram ritmo lento às atividades administrativas. Linhas regulares abandonaram o porto, e ele, lentamente, foi esvaziando. [...] Inconformados com a situação, as principais lideranças empresariais, políticas e sindicais defenderam uma maior autonomia gerencial e uma administração local. Nos moldes dos portos europeus, através dos resultados obtidos pela campanha deflagrada por essas entidades, o município de Itajaí assumiu a administração do porto no dia 12 de junho de 1995, através da autarquia Administradora Hidroviária de Docas Catarinense (ADHOC), sendo a primeira municipalização de um terminal portuário no país.

O poder de decisão imediato fora um dos elementos que compuseram a argumentação unânime de que a municipalização do porto era algo possível e inadiável para o reestabelecimento de um fluxo contínuo de movimentação de cargas e a conseqüente recuperação da economia do local e das cidades que se serviam dos serviços prestados pelo porto. Como observa Hoffmann e Silva:

A posição de manter o gerenciamento pela municipalidade é unânime entre a comunidade portuária de Itajaí. Representantes dos trabalhadores avulsos do porto, dos trabalhadores da administração local, dos próprios administradores, das agências marítimas, dos importadores, exportadores, operadores portuários e demais segmentos que dependem indiretamente do porto, entendem que o governo não conhece a realidade local e a importância que este tem para o município<sup>210</sup>.

E ainda sobre isso – a municipalização ter sido uma campanha que envolveu todos os itajaienses, o histórico do *site* do porto também enfatiza:

Para solucionar os problemas e garantir o crescimento do porto de Itajaí, a sociedade deflagrou uma luta pela municipalização da gestão administrativa, que resultou na delegação de Porto de Itajaí ao município pelo período de vinte e cinco anos, renovável por mais vinte e cinco. A partir daí o município assumiu a gestão do Porto e, de acordo com a legislação em vigência, foi promovido o arrendamento do Terminal de Contêineres (Tecon) à empresa de propósito específico Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi), hoje APM Terminals Itajaí. Isso

<sup>209</sup> MOREIRA, Sonia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí**: da gênese aos dias atuais. 1995. 270f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995. Os portos brasileiros, na sua grande maioria, tiveram investimentos propulsionados pelo “milagre” dos governos militares. Nessa perspectiva quando se esgotam os recursos oriundos da contração da dívida externa, os portos brasileiros ficam com amplos espaços ociosos e com a necessidade urgente reformulação e ocupação da capacidade ociosa.

<sup>210</sup> HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento. **Porto de Itajaí**: o impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização. Itajaí: Univali, 2001, p. 73.

possibilitou que o porto recebesse investimentos em equipamentos e modernização<sup>211</sup>.

Magru Floriano defendera a tese do antibairrismo, sem a lógica do “nós e eles”, pois para Magru, o porto de Navegantes também ajuda a pagar as contas e, portanto, Itajaí também precisa desses outros canais de receitas, pois o custo do porto é muito alto e precisa de muitos parceiros para manter o porto.

Magru Floriano<sup>212</sup>, em seu depoimento, toca nesse tema bastante controverso para os habitantes de Itajaí – a consolidação do porto vizinho, o porto de Navegantes –, uma ameaça para alguns e um porto pequeno e sem expressão para outros, o assunto não deixa de criar celeuma. Para Magru Floriano, o porto de Navegantes navega em uma tendência, na descentralização da administração e na subdivisão em trapiches, como era feito nos primórdios em Itajaí. O modelo de Navegantes está assentado em uma autoridade portuária – que é a autoridade portuária de Itajaí, porém com cada trapiche administrando a seu modo. Para Magru, a concorrência não é um problema, pois o porto de Navegantes utiliza toda a cadeia logística de Itajaí, áreas de escritórios, terminais, áreas de depósitos, portanto está em alguma medida também colaborando com os serviços prestados em Itajaí e ali deixando receita.

Edison d’Ávila, outro depoente desse estudo, também fora questionado sobre o impacto da criação do porto de Navegantes para Itajaí e sobre como o porto de Navegantes tem afetado a movimentação do porto de Itajaí. Edison alega ter estatutos diferentes para cada um, segundo ele:

Fala-se do porto público, que está arrendado na sua operação a APM Terminals (empresa do grupo Maersk, que é uma multinacional que lida com a questão portuária) que foi uma grande solução porque um porto público depender de dinheiro de governo para investir, modernizar, construir não existia. Então foi uma grande sacada dar a operação do porto, não é a posse do porto, é a operação. Está privatizada a operação. No Brasil foram autorizados empreendimentos privados e em Itajaí foram surgindo esses empreendimentos nas margens do rio. O que também ocorreu em Navegantes. O porto de Navegantes foi polêmico porque primeiramente ele ficou em frente ao porto de Itajaí, aí ficou aquela história, está dentro do porto público, não está? Sempre essa questão, sempre essa dúvida. Outra questão, muito próximo da baía de evolução. A baía de evolução é onde o navio faz a volta e com isso se o navio é maior, a bacia fica limitada, e essa é a segunda polêmica. E a terceira maior polêmica é que sendo um porto privado, eles trabalham com o custo de mão de obra muito mais em conta que o porto público. O porto público está obrigado a trabalhar de acordo com os princípios do trabalho, do sindicato, das

<sup>211</sup> PORTO DE ITAJAÍ. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

<sup>212</sup> FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

turmas dos trabalhadores, das diversas turmas, estivadores, turma de terra, conferentes, armadores, etc., que aumentam o número de operários para cada operação portuária e ainda a tabela é maior. Então, estabeleceu-se uma concorrência que eles dizem que é desleal, porque é um em frente ao outro com as mesmas capacidades. O porto de Navegantes opera no mesmo canal. O porto de Itajaí é obrigado a dragar o rio, manter as condições de navegabilidade, de sinalização, segurança, tudo isso e ainda está obrigado a obedecer aquela legislação de trabalho portuário antiga do tempo em que todo porto público tinha, do tempo de Vargas, dos sindicatos. O porto privado que obedece as leis da modernização dos portos, não. Ele chama quantos trabalhadores quer, forma a turma que quer para aquela operação. Então, isso é que tem gerado essas polêmicas, além da burocratização que é a queixa principal da APM. Na verdade estava na hora do governo privatizar tudo isso, o governo não tem que estar cuidando de porto, de ferrovia, vai cuidar da saúde, segurança e educação.

Edison faz uma comparação simples para explicar como o porto de Itajaí se relaciona com o porto de Navegantes:

O porto público funciona como síndico, síndico do complexo. O complexo é como se fosse um condomínio e o porto de Itajaí tem o seu próprio apartamento, diríamos assim, a sua própria gestão portuária e ao mesmo tempo ele é o síndico de todo o complexo, de todo o condomínio, porque ele tem que dragar o rio, ele tem que cuidar da sinalização, tem que cuidar da segurança, ele tem que estabelecer todos esses procedimentos.

O professor Edison fora, em seu depoimento, um crítico ferrenho do modelo de contratação que o porto público de Itajaí está sujeito. Segundo ele, o porto, atualmente, funciona de forma que há muita mão de obra ociosa, uma vez que, na sua opinião, enquanto um trabalhador “faz um engate, o outro fica olhando” e esse serviço é pago pelo Estado, pois no modelo vigente, sob a legislação dos portos públicos, esse tipo de serviço tem que estar à disposição de quem o quiser utilizar e essa estrutura existe sem demanda.

Dessa forma, Edison d’Ávila irá mostrando um contraponto importante da estrutura portuária atual e a forma como ela tem sido utilizada ou subutilizada, o que torna o porto com menos potencial de concorrência frente aos outros portos privados. A municipalização foi um ganho no sentido da proximidade, a administração ficou local, mas existem decisões que ainda ficam centralizadas. Por exemplo, “tem um berço, porque o porto é composto de vários berços, berços são locais onde os navios atracam, tem um berço ali, por exemplo, que ficou pronto e que precisa ser disponibilizado para utilização, mas aí precisa do governo federal e o governo federal precisa autorizar, imagine, mas ele já não está municipalizado”<sup>213</sup>.

---

<sup>213</sup> D’ÁVILA, Edison. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Itajaí e Navegantes são cidades vizinhas<sup>214</sup>, portanto, com portos e sistemas administrativos portuários diametralmente opostos. E sobre a estrutura portuária de Itajaí, Carlos Roberto Soares explica:

O porto de Itajaí é composto, basicamente, pelo cais público, administrado pela superintendência do porto de Itajaí, e pelo Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi), a partir de arrendamento efetuado no ano de 2000, cuja operação foi iniciada em 2001, ambos situados dentro do porto organizado (APO) de Itajaí. O Teconvi pertence ao grupo APM Terminals (empresa holandesa), que também possui terminais similares nos portos de Suape (PE, Brasil) e Buenos Aires (Argentina). À montante do porto de Itajaí existem inúmeros terminais de uso privativo (Braskarne, Dow Química e Teporti), além de diversos pequenos estaleiros, situados fora da APO<sup>215</sup>.

Carlos Roberto Soares escreve sobre a estrutura geográfica e física do porto de Itajaí, sublinhando:

Por volta de 1914, foram construídos 700m do molhe sul, na foz do rio Itajaí visando a estabilização da barra, sendo que o porto propriamente dito foi iniciado em 1938, com a construção do primeiro trecho de cais, com 233m de comprimento. No início da década de 1950, foi construído o segundo trecho de 270m, além da construção de um armazém frigorífico, voltado na época as necessidades da vida pesqueira. Em 1983, as cheias do rio danificaram parte do cais que foi remodelado e reconstruído, passando então aos atuais 742 m de cais acostável (PMI, 2003)<sup>216</sup>.

Essa estrutura na atualidade comporta quatro berços de atracação (berço 1, berço 2, berço 3 e berço 4 – interditado em obras). Esses berços atendem navios de 150m de comprimento. Os berços 1 e 2 atendem navios porta-contêineres e cargas frigorificadas. O berço 3 está restrito para o recebimento apenas de cargas frigorificadas e o berço 4, atualmente interditado por obras, recebe carga geral. É uma estrutura consideravelmente grande que sofreu muito pela ação das enchentes de 2008, que acabou destruindo três berços de atracação. Como parte da estrutura que compõe o porto, há ainda:

Na retroárea do cais existe um pátio de armazenagem com 38.000m<sup>2</sup> e uma área de segregação de cargas de 3.700m<sup>2</sup> e dois armazéns, que perfazem 11.200 m<sup>2</sup> de área coberta. A pavimentação é, na sua totalidade, de asfalto. O transbordo das cargas é

<sup>214</sup> SOARES, Carlos Roberto. **Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno.** 2009. 184f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento)-Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009, p. 115. O porto de Itajaí pode ser acessado por via terrestre pela BR 101, com intersecções para a SC-470, a BR 486. O acesso marítimo é feito através da foz do rio Itajaí-Açu, cujo canal começa a 260 metros da barra.

<sup>215</sup> *Ibidem*, p. 115.

<sup>216</sup> *Ibidem*, p. 115.

efetuado por meio de quatro guindastes (*mobile harbour cranes*), e a movimentação no pátio com empilhadeiras *reach stackers*<sup>217</sup>.

Ainda dentro da estrutura portuária há uma importante conquista para alguns que defendem o segmento de outras atividades paralelas ao porto: o píer turístico – elemento controverso entre os entrevistados dessa investigação, pois alguns o achavam imprescindível para alavancar o turismo na região e outros o definiram como um elemento de desperdício de dinheiro público. Sobre a instalação do píer turístico, Soares comenta:

O porto de Itajaí conta ainda com um píer turístico, inaugurado em 15 de setembro de 2000 e alfandegado em 11 de janeiro de 2001, através do ato declaratório do executivo n. 2, cuja administração cabe à superintendência do porto de Itajaí. O píer é capaz de atender navios de passageiros de grande porte, que buscam a região para fins turísticos, tanto no município de Itajaí como no importante polo turístico vizinho, o Balneário Camboriú.

Toda essa infraestrutura é parte da memória do itajaiense que viu no empreendedorismo dos seus habitantes o florescer de novas oportunidades para todos que foram procurar sustento e encontraram em Itajaí a diversidade das atividades econômicas que, na sua maior parte, são ligadas ao rio e ao mar. Por isso que elementos do passado misturam-se a elementos atuais, conformando a cidade que tem na memória um signo da sua identidade.

José Roberto Severino, ao escrever sobre o porto no anuário de Itajaí, faz um ensaio sobre o entorno portuário e o relaciona à estrutura da urbe e toda mudança que ocorre na paisagem urbana decorrente dos processos de desenvolvimento e progresso do porto. A crítica não deixa de gerar reflexão devido à realidade que retrata:

Itajaí é uma cidade litorânea. Possui um porto fluvial, cujo curso desemboca no Oceano Atlântico, o que possibilita o contato com idiomas e sotaques de distantes países e cidades. Oceano provedor, farto de peixes e frutos do mar, mas traiçoeiro no rebojo, engolindo embarcações e vidas ao longo da costa. Na foz do rio Itajaí-Açu, o oceano é manchado pela água salobra do rio. É manchado, também, por graxa, óleo e combustível, além do lixo doméstico atirado por embarcações de diversos tamanhos e fins. Caminhando pela antiga rua fluvial, na atual região portuária de Itajaí, percebe-se que este movimento retrocede a 1904, 1900, conforme nos informa o casario. Mais caminhões pesados e apressados transportam os *containers*, levando ou trazendo mercadorias. Alguns aguardam em fila na parte externa do cais. Seus motoristas estão conversando, comendo ou bebendo nas barracas de ambulantes que ali atuam. O cais parece magnificamente grande. O movimento das empilhadeiras que, como formigas, carregam e descarregam três navios, parece sincronizado. Estivadores se agitam entre as cargas<sup>218</sup>.

<sup>217</sup> SOARES, Carlos Roberto. **Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno.** 2009. 184f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento)-Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009, p. 115.

<sup>218</sup> Anuário de Itajaí de 2004, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

Severino escreve um retrato do que enxerga, traçando um panorama sobre tudo que contorna o porto e aquela cidade que cresce em seu entorno. O velho e o novo se misturam, formando na paisagem múltiplas dimensões da Itajaí atual. Dessa forma, ele descreve:

De frente para os muros do porto, estão as ‘casas de tolerância’. As prostitutas, debruçadas em janelas ou sentadas em cadeiras, tomam sol. O movimento intenso dos barcos de pesca chama a atenção. O porto pesqueiro está incrustado em diversos pontos de atracação desses barcos, estendidos ao longo da ribeira do rio, nas duas direções. Os trapiches vão suportar os caminhões que ali carregam peixe. Os barcos estão atracados aos pares, volta e meia em trio. A densa ocupação daquele espaço elabora uma paisagem comum a tantas populações que dependem da pesca. Caixas plásticas cheias de gelo, peixes, camarões, lulas. O cheiro é característico. Às vezes, urubus disputam uma carniça entre as marolas de um barco ou outro que passa. Homens com roupas que prometem proteger do frio trabalham em câmaras frigoríficas que funcionam dia e noite em tempos de fartura. Entretanto, não há garantias de boa safra. Parte do casario abandonado, antigas sedes de ricas empresas de outrora, atestam alguns dos vários momentos difíceis porque passou o setor<sup>219</sup>.

Severino, em sua narrativa, não deixa de entreolhar as especificidades de cada função, não deixa de ver os problemas que na altura saltaram aos seus olhos. A complexidade da realidade portuária caracteriza-se pelos interesses diversos e pela manutenção do descompasso entre as classes dirigentes e os trabalhadores. Esse paradoxo, não é, contudo, diferente em Itajaí e não foi na descrição de Severino sobre os aspectos que lhe chamaram a atenção ao olhar para porto. Entretanto, ele, conforme a sua narrativa de ir e vir, volta ao passado:

As diversas embarcações de outrora levavam, para as colônias, famílias inteiras, caixeiros viajantes, músicos e artistas, professores, religiosos, aventureiros, bem como traziam os produtos das colônias para serem comercializados ou exportados, tais como manteiga, ovos, linguiça, banha, cerveja, fumo, charutos, vinagre, galinhas, toucinho, peles de caça, araruta, milho, arroz, carne salgada. Ou, ainda, levavam produtos para os vendeiros, intermediários e colonos, tais como ferragens, combustíveis, cimento, porcelanas, vidros, tintas, drogas, tecidos, artigos de luxo<sup>220</sup>.

Desse período, muitas mudanças aconteceram. As transformações estiveram na ordem urbana de Itajaí. “Os novos ricos”, como denomina Severino, foram os grandes empreendedores desse complexo portuário. Todavia, no excerto abaixo dá para perceber o contingente de trabalhadores mobilizados na construção portuária e nas estradas de ferro e estradas rodoviárias:

<sup>219</sup> Anuário de Itajaí de 2004, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>220</sup> *Loc. cit.*

O complexo portuário experimentava uma urbanização crescente. Em 1905, o então ministro da viação e obras públicas, Lauro Müller, expediu instruções para a organização do projeto do porto, efetuadas em 1906. Eram reformas para receber regularmente transatlânticos e dar suporte logístico a EFSC. Agenciadores, exportadores e importadores articulavam a construção de armazéns para servir de depósito no entreposto comercial, investindo na dinamização do porto. Os equipamentos de apoio para a construção da estrada de ferro chegariam pelo porto. 1.500 pessoas seriam envolvidas diretamente na construção de pontes, túneis, no transporte de pessoal e material. Surgiram bancos e serviços ligados à atividade (carregadores, estivadores, funcionários de alfândega, bares, funcionários de empresa de navegação)<sup>221</sup>.

O relato feito por Severino sobre a movimentação que o porto dera a Itajaí não é diferente da função do porto desde a antiguidade: onde existia um porto, inaugurava-se uma cidade. Desde aquela época os portos foram vistos como primordiais para a dinâmica do comércio e para a formação de aglomerados urbanos. Com Itajaí não fora diferente, conforme corrobora o excerto acima. Itajaí começara a experimentar uma urbanização crescente com o advento das operações portuárias que movimentaram muitos setores sociais.

Ainda nesse momento a hinterlândia<sup>222</sup> do porto de Itajaí era pequena, mas não demorou para que Itajaí fosse sendo reconhecida pela sua capacidade geográfica e pela sua crescente estrutura. Terra de políticos e de grandes empreendedores, as fortunas que circundavam Itajaí eram invariavelmente ligadas ao porto. Nesse período já se estabelecia com vigor uma determinada elite e ensejava as divisões e exclusões próprias do sistema capitalista. Isso pode ser constatado pelos jornais que emitiam notas nos jornais sobre os novos clubes sociais, nos quais já estavam impressos no bojo as regras de conduta e os moradores aceitos nesses clubes. Isso pode ser corroborado pelo que escreve Severino:

Ao longo do século XX, o município foi, cada vez mais, interligando-se umbilicalmente ao porto. Como gerador de um mercado, ele imputava novas exigências estruturais na medida em que se cresciam os investimentos. Os novos postos de comando, o controle das atividades de prestação de serviços e as áreas estratégicas no campo da exportação e importação eram disputados/divididos entre um pequeno grupo. Também as atividades na estiva eram tratadas de forma corporativa. Em certa medida, ‘manipuladas’ sempre que possível pelos investidores/políticos locais. Certamente que a proximidade cada vez maior com o rio e o mar, provocadas inevitavelmente pelas atividades desenvolvidas ligadas ao porto, foi criando novas condutas naquele ambiente urbano<sup>223</sup>.

No âmbito do planejamento, o porto esteve diretamente ligado a essas elites, detentoras de tecnologias e que detinham saberes impulsionados pelo já avançado processo de

<sup>221</sup> Anuário de Itajaí de 2004, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

<sup>222</sup> Área de influência de um porto continente adentro.

<sup>223</sup> Anuário de Itajaí de 2004, Itajaí, SC. Fonte: Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.

revolução industrial que conheceram em seus países de origem. Nesse sentido, o porto de Itajaí fora o instrumento de desenvolvimento local, no qual os imigrantes foram os grandes expoentes. A sujeira, principal elemento da não civilidade e que era gerada pelas atividades portuárias, não foi atribuída à classe dirigente, e sim, à população que não integrava esses núcleos que era vista como desordeira.

Dessa forma, a amálgama que conflui o porto atualmente não se distingue da sua gênese. Tem sua tradição calcada na carga geral, tendo a cada ano crescido em toneladas movimentadas. Apesar das bruscas quedas em tempos de intempéries – a última e mais impactante, como já mencionado, fora a de dois mil e oito, do século XXI – o porto e todo o seu complexo que abriga vários terminais permanece como o baluarte da cidade. Segundo informa o sítio do porto, é possível perceber o crescimento contínuo, posto que em dois mil e nove, um ano após o maior impacto dos últimos tempos, já apresentava crescimento satisfatório frente aos desafios da reconstrução. Segundo dados informados pelos balanços que aferem o porto e suas cargas em números:

Ao longo dos anos recentes, as principais mercadorias movimentadas pelo porto de Itajaí foram: madeira e derivados; frangos congelados (maior exportador do Brasil); cerâmicos; papel kraft; máquinas e acessórios; tabacos; veículos, têxteis; açúcar e carne congelada. Merece destaque a movimentação de contêineres, que coloca o complexo portuário de Itajaí na segunda posição do ranking nacional, atrás apenas do porto de Santos<sup>224</sup>.

Dessa forma, o porto também publica através da rede mundial de computadores os padrões de operações do porto na atualidade, definindo calados e berços para o porto público, que é o porto de Itajaí e a Portonave, responsável pelos terminais localizados em Navegantes e que utilizam a estrutura do porto público. Em seu sítio virtual, a Portonave informa:

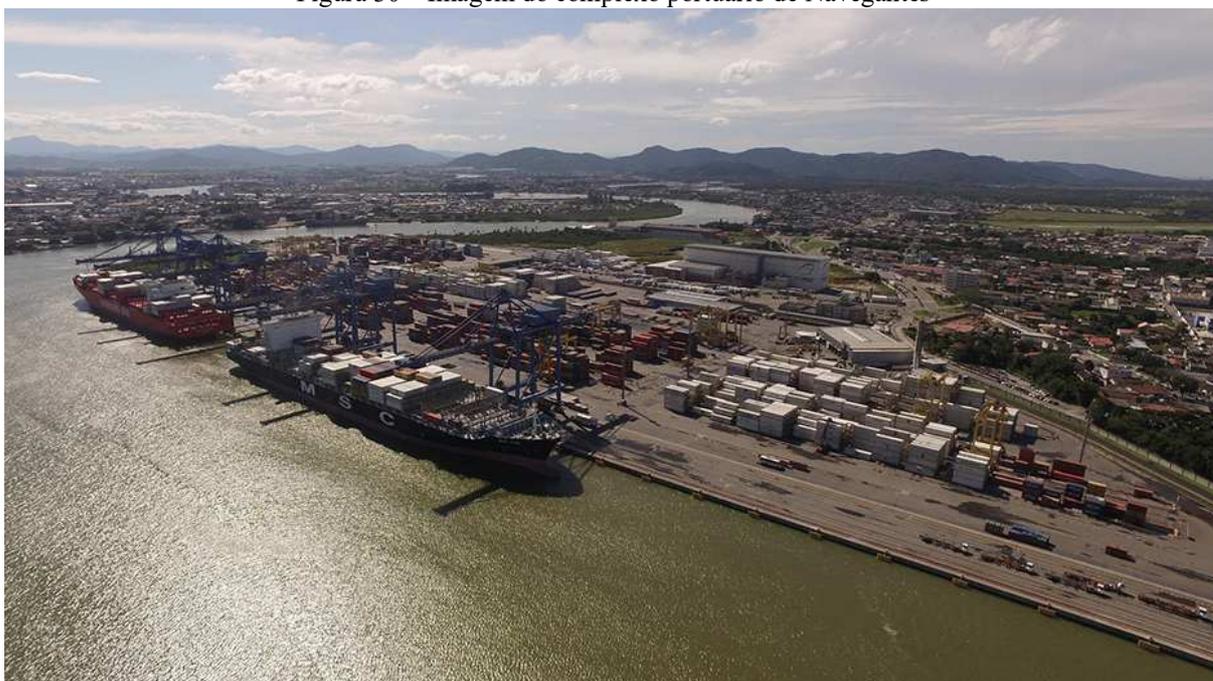
Localizada na cidade de Navegantes, em Santa Catarina, a Portonave iniciou suas operações em outubro de 2007, como o primeiro terminal portuário privado do país. A empresa atua no escoamento da produção das regiões sul, sudeste e centro-oeste do Brasil e de outros países da América do Sul e no recebimento de cargas de todo o mundo. [...] Com um importante diferencial competitivo, a Portonave possui uma câmara frigorífica – a *iceport* – totalmente automatizada, com seis transelevadores, e capacidade estática de 16 mil *pallets*. Além de uma antecâmara com 13 docas para o recebimento das cargas. Ao todo são 50 mil m<sup>2</sup> de área de armazenagem<sup>225</sup>.

---

<sup>224</sup> PORTO DE ITAJAÍ. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>>. Acesso em: 10 dez. 2017. Texto que está escrito no sítio do porto, com dados e informações.

<sup>225</sup> *Loc. cit.*

Figura 30 – Imagem do complexo portuário de Navegantes



Fonte: <http://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/institucional/>

Conforme a citação e a imagem acima demonstra, o porto de Navegantes está alinhado àquilo que alguns depoentes relataram. Há duas unidades portuárias próximas com estatutos completamente diferentes. É inegável o impacto que vem ocorrendo nos últimos anos, ainda que alguns declarem que há espaço para o livre comércio em toda costa, há regimentos diferentes que conduzem a operacionalidade de cada um. Essa diferença é sentida muito mais no que concerne à contratação e manutenção de mão de obra. Entretanto, apenas nesse item há uma condição desigual<sup>226</sup>. Sobre a capacidade portuária de Navegantes, a Portonave informa:

Atualmente, a Portonave possui área total de 400 mil m<sup>2</sup>, sendo cerca de 360 mil m<sup>2</sup> de área alfandegada, dividida em três berços de atracação, em um cais linear de 900m, com capacidade estática de armazenagem de 30 mil TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). A posição de destaque é assegurada pela infraestrutura do terminal: seis portêineres, 18 transtêineres, 40 *terminals tractors*, cinco empilhadeiras, *Reach Staker* e quatro empilhadeiras para vazios, um *scanner* e 2,1 mil tomadas *reffers* estão entre os diferenciais oferecidos pela Portonave<sup>227</sup>.

Como é possível perceber, a estrutura portuária é propagandeada sem citar a parceria com o porto de Itajaí, que é o verdadeiro responsável pelas condições de navegabilidade do

<sup>226</sup> FRANCISCO, João Luiz; BOTTER, Rui Carlos. **Terminais de uso privado**: um estudo da competição no Estado de Santa Catarina. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESEMPENHO PORTUÁRIO, 3., 2016, Florianópolis. **Anais...** Disponível em: <<http://www.cidessport.com.br/sites/default/files/a52684.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

<sup>227</sup> Texto informado pelo sítio do porto de Navegantes. PORTONAVE. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/institucional/>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

porto. É essa disparidade que é denunciada por alguns analistas que percebem a desigualdade nos padrões de operações portuários. Com essa iminente ameaça na movimentação do porto de Itajaí, que ainda não é sentida na atualidade, a longo prazo o porto poderá sofrer grandes baixas em suas movimentações e linhas de navegação.

Situação oposta ocorre no sítio virtual do porto de Itajaí, o qual, ao informar sua estrutura e a fórmula de cálculo para o calado máximo que opera (CMO), cita o porto de Itajaí e o de Navegantes. Nesse sentido, todas as informações referentes a manejo e atracação dos navios são publicadas tendo como escopo o porto de Navegantes, sublinhando novamente que as informações estão dentro do sítio do porto de Itajaí.

O porto de Itajaí, atualmente, em sua esfera administrativa tem cargos que são estratégicos para o bom funcionamento de toda a cadeia portuária. A estrutura administrativa compreende um superintendente, um diretor administrativo financeiro, um diretor técnico e um assessor de SURIN<sup>228</sup>. Os operadores portuários pré-qualificados são a *APM Terminals S/A* que tem contrato em vigor até quatorze de junho de dois mil e dezoito. A *Teporti* figura no sítio virtual do porto, entretanto a informação que lá consta é que seu contrato vigora até dois mil e vinte<sup>229</sup>.

Há ainda no complexo portuário de Itajaí um conselho de autoridade portuária de Itajaí. A lista dos órgãos que integram esse conselho está no quadro abaixo na figura 30.

---

<sup>228</sup> Autoridade portuária.

<sup>229</sup> PORTO DE ITAJAÍ. **Conselho de Autoridade Portuária:** Membros do CAP. Publicado em: 3 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/1/conselho-autoridade-portuaria>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

Figura 31 – Conselho de autoridade portuária  
**CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO ITAJAÍ**

		REPRESENTANTE	TITULAR	SUPLENTE
BLOCO I	PODER PÚBLICO	SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS	THIAGO ANDRADE GODOI	JOÃO LUIZ LEMOS PESTANA
		ANVISA	MARCOS FERNANDO GALVES DA SILVA	TEREZINHA MARIA DA SILVA
		VIGIAGRO e SRI/PR	RICARDO DO PRADO SCHREINER PEREIRA	
		SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL	LUIS GUSTAVO ROBETTI	GEOVANA DA SILVA DA CUNHA
		AUTORIDADE MARÍTIMA	ALEKSON BARBOSA DA SILVA PORTO	MARCOS AURÉLIO FERREIRA DIAS
		ADMINISTRAÇÃO DO PORTO	ANTONIO AYRES DOS SANTOS JUNIOR	HEDER CASSIANO MORITZ
		GOVERNO DO ESTADO	JOSÉ ROBERTO PROVESI	JOÃO LUIZ DEMANTOVA
		GOVERNO MUNICIPAL	AMÍLCAR GAZANIGA	OSMARI DE CASTILHO RIBAS
BLOCO II	CLASSE EMPRESARIAL	ARRENDAMENTOS DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NO PORTO ORGANIZADO	JONNY KANIAK	RICARDO RAMOS
		ARRENDAMENTOS DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS NO PORTO ORGANIZADO	RICARDO ARTEN GORZELAK	ARISTIDES RUSSI JÚNIOR
		OPERADORES PORTUÁRIOS	LUCIANO ANGEL RODRIGUEZ	
		USUÁRIOS DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS	ECLÉSIO DA SILVA	ALEXANDRE BARTSH
BLOCO III	CLASSE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS	TRAB. PORTUÁRIOS AVULSOS	SAUL AIROSO	GILSON CARLOS DOS SANTOS
		TRAB. PORTUÁRIOS AVULSOS	MARCIO AURELIO GUAPIANO	ROBISON JOSÉ COELHO
		TRAB. PORTUÁRIOS	GUSTAVO COELHO ENGEL	SERGIO BATISTA DE SOUZA
		TRAB. PORTUÁRIOS	LUIZ AUGUSTO VERÍSSIMO	ALEXANDRE PAMPLONA
		SECRETÁRIA EXECUTIVA	CRISTINA COSTA BIU	<a href="mailto:cristina@portoitajai.com.br">cristina@portoitajai.com.br</a>

Fonte: Sítio virtual do porto de Itajaí

Dentro de toda cadeia administrativa, a informação que se tem das principais linhas de navegação que concernem os continentes são identificadas com as bandeiras da costa leste dos Estados Unidos, costa oeste dos Estados Unidos, Canadá, México, Caribe, Panamá, Argentina e Venezuela (Cabotagem<sup>230</sup>); Mediterrâneo, Golfo Árabe, Oriente Médio, Índia, Paquistão, Israel, África, Mar Vermelho, Austrália, Nova Zelândia e Ilhas do Pacífico. Segundo Hoffmann e Silva<sup>231</sup>, essas linhas mantêm as mesmas escalas, todavia houve um incremento no número de armadores que regularmente acessam essas linhas de navegação.

Uma grande questão que merece resposta é em quanto orbita o custo portuário. Diante disso, Hoffmann e Silva, explicam:

Quando se fala em custos portuários deve-se salientar que eles são resultados de um conjunto de taxas e tarifas que formam o montante que o exportador/importador dispõe no processo de exportação/importação, como despesas com operadores

<sup>230</sup> Navegação que se faz na costa.

<sup>231</sup> HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí**: o impacto da abertura de mercado e consequente municipalização. Itajaí: Univali, 2001, p. 133.

portuários, arrumadores, estivadores, conferentes e tarifa portuária. Logo, como agentes integrantes da formação de preço, passam a ter um aspecto primordial no estabelecimento de competitividade aos produtos comercializados tanto no mercado externo como no interno<sup>232</sup>.

Diante disso, em outro momento posterior, no capítulo que trata das agências marítimas vai-se perceber que o tipo de carga também influencia nos custos portuários. Compreende-se por custos portuários toda e qualquer importância que seja empregada para o resultado final, que será exportação ou importação. Na atualidade, as cargas são diversas, variadas e congregam muitos tipos de produtos, todavia umas destacam-se mais que outras e essas são do setor agroindustrial, frango congelado, açúcares, arroz e frutas, do setor têxtil, têxteis sob diversas formas, setor metal mecânico, motores, máquinas e aparelhos eletrônicos, setor cerâmico, pisos, ladrilhos, cerâmicos sob diversas formas, setor madeireiro, madeira e derivados, fumo e papel<sup>233</sup>.

O sítio virtual do porto disponibiliza a partir do ano de dois mil, as principais estatísticas e dados sobre os produtos que entram e saem do porto de Itajaí. Dessa forma, reproduz-se a do ano dois mil como exemplo da documentação existente no sítio do porto de Itajaí.

---

<sup>232</sup> HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento da. Porto de Itajaí: o impacto da abertura de mercado e consequente municipalização. Itajaí: Univali, 2001, p. 133.

<sup>233</sup> *Ibidem*, p. 95.

Figura 32 – Principais produtos importados e exportados

<b>PRINCIPAIS MERCADORIAS EXPORTADAS (t)</b>			
Mercadoria	2000	1999	%
Congelados*	495.023	349.677	42
Madeira e Derivados	459.744	408.765	12
Pisos Cerâmicos	178.922	176.931	1
Máquinas e Acessórios	104.595	71.678	46
Papel	64.352	55.165	17
Açúcar	52.459	208.603	-75
Tabaco (fumo)	34.086	27.416	24
Outras	234.859	172.017	37
<b>TOTAL</b>	<b>1.624.040</b>	<b>1.470.252</b>	<b>10</b>

\* porto público + terminal braskarne

<b>PRINCIPAIS MERCADORIAS IMPORTADAS (t)</b>			
Mercadoria	2000	1999	%
Trio	59.909	37.296	61
Algodão	33.287	38.025	-12
Motores	22.392	23.773	-6
Produtos Químicos	13.184	21.051	-37
Têxteis	9.184	19.033	-52
Pisos Cerâmicos	4.368	7.543	-42
Papel	3.245	13.132	-75
Outras	466.760	298.117	57
<b>TOTAL</b>	<b>612.329</b>	<b>457.970</b>	<b>34</b>

**HISTÓRICO DE CONTÊINERES**

Ano	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TEU	26,26	32,48	54,56	69,34	73,24	71,35	87,40	122,92	130,61	142,71	176,81
Variacão (%)	3	8	1	3	8	3	4	5	5	3	5
	1	24	68	27	6	-3	22	41	6	9	24

**CONTÊINERES (Unidades)**

Sentido	Cheios	Vazios	Total
Exportação	51.549	4.491	56.040
Importação	19.761	31.098	50.859
<b>Total</b>	<b>71.310</b>	<b>35.589</b>	<b>106.899</b>

**CONTÊINERES (TEU)**

Sentido	Cheios	Vazios	Total
Exportação	87.296	6.013	93.309
Importação	28.658	54.848	83.506
<b>Total</b>	<b>115.954</b>	<b>60.861</b>	<b>176.815</b>

**COMPARATIVO DE NAVIOS POR TIPO**

Navios	2000	1999	%
Full Container	302	251	20
Ro-Ro/C. Geral	130	111	17
Reefer	21	25	-16
Graneleiro	14	5	180
Marinha, Rebocador e Outros	128	103	24
<b>Total</b>	<b>595</b>	<b>495</b>	<b>20</b>

Fonte: Site do porto

O porto, um dos sistemas mais antigos da humanidade, ainda na atualidade impressiona, seja pela estrutura que possui na contemporaneidade, seja pelo que gera em seu entorno, tanto no fluxo intenso de pessoas e culturas como de produtos e novas economias. Dessa forma, o porto é para a urbe de Itajaí um signo da diferença e da especificidade. É inegável que uma cidade pequenina, como era Itajaí na sua gênese, passe a multiplicar sua demografia e passe a figurar como a terra dos empreendedores e dos políticos, se não tivesse esse importante polo naval. Itajaí, dessa forma, fora colocado no mapa e na rota das principais linhas de comércio mundiais.

Todavia, os cenários econômicos locais desenhados por novas relações de comércio, novas relações de trabalho e novas relações de contrato e prestação de serviços têm deixado o porto de Itajaí vulnerável às mudanças do processo político liberal que, ao que tudo indica, vem sofrendo reveses devido à estrutura portuária próxima que é regida por outro estatuto.

O porto produziu e produz uma classe empresarial, própria das atividades relacionadas às atividades portuárias. Com isso, Itajaí, através do porto, produziu uma elite do empresariado intimamente ligada à estrutura portuária.

#### 4 AS EMPRESAS DE AGENCIAMENTO MARÍTIMO

Na história oral, existe a geração de documentos (entrevistas) que possuem uma característica singular: são resultado do diálogo entre entrevistador e entrevistado, entre sujeito e objeto de estudo; isso leva o historiador a afastar-se de interpretações fundadas numa rígida separação entre sujeito/objeto de pesquisa, e a buscar caminhos alternativos de interpretação<sup>234</sup>.

Discorrer-se-á nesse capítulo, genericamente, sobre a gênese das empresas de agenciamento, seu papel ao empreender no mercado marítimo, pois o escopo do presente estudo privilegiará a Empresa G. Miranda Cia Ltda. Entretanto, faz-se necessário situar o leitor sobre o campo do agenciamento e sua aparição, ascensão e consolidação no Brasil. Com a introdução e a contextualização do tema, é possível verificar e perceber as principais características que marcaram a história da G. Miranda Cia Ltda. Com isso, é possível delinear e conhecer uma das áreas mais importantes dentro do mercado naval, pouco mencionada. A memória da Empresa G. Miranda Ltda. e sua preservação se enquadram nas estratégias da história empresarial<sup>235</sup>, preocupada em conservar a história das principais atividades que contribuíram para o crescimento econômico do país. Sobre a memória, enfatiza-se o conceito através do que escrevera Carolina Martins Sauma:

Nesta pesquisa assume-se a definição de memória como a condição daquilo que se tem no presente e que pertence ao passado (LE GOFF, 2008). Segundo Pollak (1989; 1992), a memória é um fenômeno construído socialmente e são duas as suas funções essenciais: a) manter a coesão interna; b) defender as fronteiras daquilo que um grupo tem em comum. Em função dessa condição transforma-se tanto em um quadro de referência quanto em pontos de referência por meio da identificação e do compartilhamento de significados, ou seja, em 'uma memória estruturada com suas hierarquias e classificações, uma memória [...] ao definir o que é comum a um grupo e o que o diferencia dos outros, fundamenta e reforça os sentimentos de pertencimento e as fronteiras socioculturais'<sup>236</sup>.

Sucessos e dificuldades permearam a trajetória dessa empresa. As fontes trarão as vozes dos remanescentes sócios desse grupo familiar, pautado e legitimado pela história oral, que busca, conforme a epígrafe anuncia, o diálogo com os sujeitos envolvidos. Esses diálogos, entretanto, buscam sanar as lacunas que o documento escrito deixara. As incursões feitas, através da história oral, permite afirmar que as novas técnicas de transações marítimas

<sup>234</sup> AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta Moraes. Apresentação. In: \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_ (orgs.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996, p. XIV.

<sup>235</sup> SAUMA, Carolina Martins. **História empresarial e formalização social do passado nas organizações: um estudo do Memória Petrobrás**. Disponível em: <[http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio\\_resumo2013/relatorios\\_pdf/ccs/ADM/ADM-Carolina%20Martins.pdf](http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2013/relatorios_pdf/ccs/ADM/ADM-Carolina%20Martins.pdf)>. Acesso em: 10 dez. 2017.

<sup>236</sup> *Ibidem*, online.

promoveram essa empresa ao *status* de uma das mais influentes da área em Itajaí e nos arredores, proporcionando uma larga experiência no mercado e influenciando outras empresas posteriores em sua cultura empresarial, visando o progresso econômico da região. Entretanto, embora haja êxito, esse sucesso só pode ser contado através da oralidade, pois com as frequentes mudanças nos suportes de armazenamento de dados, muitos documentos que seriam fulcrais para a pesquisa perderam-se. É por isso que:

Em muitos casos, a entrevista de história oral nos acena com a chance, ou ilusão de suspendermos, um pouco que seja, a impossibilidade de assistir a um filme contínuo do passado. Quando isso acontece é porque nela encontramos a ‘vivacidade’ do passado, a possibilidade de revivê-lo pela experiência do entrevistado. Não é à toa que a isso muitos dão o nome de história (ou memória) ‘viva’<sup>237</sup>.

Na tentativa de remontar os fragmentos da estrutura empresarial e das pessoas que compuseram essa estrutura com suas humanidades, ambiguidades e especificidades, as entrevistas serviram de elo para desfazer, ainda que minimamente, as lacunas que pairavam sobre a história da G. Miranda e propiciou-se o conhecimento acerca desse ofício que fora extremamente importante para a história de Itajaí. No que concerne à importância desses relatos para a nação, empreendedores têm tido fundamental papel para as mudanças econômicas e para as políticas desenvolvidas pelos governos no setor naval. São eles que tomam a frente na reivindicação de reformulações na área, angariando melhores condições de trabalho no setor, também são atuantes na melhoria das leis que regem o ofício.

No Brasil, as agências marítimas foram de extrema importância para o controle dos produtos que saíam e entravam no país. A administração dos controles de fretes, o conhecimento sobre os documentos de liberação de carga e as leis vigentes em cada país são noções básicas de quem trabalha nesse setor, o que é vital para a economia de um país, pois toda a matéria-prima que um determinado lugar não possua, chegará pelo mar e será liberada e legalizada pelo agente marítimo.

#### 4.1 O PAPEL DO AGENTE MARÍTIMO

Nos trabalhos acerca da função do agente marítimo, a literatura especializada demonstra, sobretudo, a necessidade de distinguir e explicitar o que é um agente marítimo, evitando, desse modo, a confusão recorrente de agrupá-lo com o agente de carga, despachante

---

<sup>237</sup> ALBERTI, Verena. **Ouvir contar**: textos em história oral. Rio de Janeiro: FGV, 2004, p. 15.

ou mesmo o próprio armador<sup>238</sup>, funções semelhantes, mas incompatíveis com as responsabilidades do agente marítimo, que em tese tem a atribuição de:

O agente marítimo não possui responsabilidade pelos negócios do armador. Ele é um contratado pelo armador de um navio mercante para atuar como intermediário entre este e a praça onde vai atracar. A sua atividade consiste na facilitação dos negócios que são realizados entre o transportador e o importador. Já o armador é aquele que explora comercialmente uma embarcação mercante, sendo ou não seu proprietário. Assim, não há como confundir a figura do armador com a do agente marítimo<sup>239</sup>.

Já em algumas plataformas digitais que tratam da navegação marítima, o conceito de agente marítimo é abordado da seguinte forma:

O agente marítimo (*shipping agent*) é o representante do armador ('dono do navio') nos portos, e do navio, perante as autoridades portuárias. Sua participação na cadeia logística se dá a cada escala do navio em um porto, onde sua missão é assumir seu gerenciamento, entendido o navio como empresa autônoma, a ser administrada com competência. Ele lida com as empresas de transporte e armazenagem, despachantes aduaneiros, terminais de contêineres e operadores portuários<sup>240</sup>.

Sobre os aspectos jurídicos e as implicações do agente marítimo, Milena Ferreira detalha o ofício em seus aspectos intrínsecos à função de fato e de direito:

O agente marítimo é considerado figura de direito que serve às empresas de navegação no momento em que estas não podem, independente de qualquer razão, realizar serviços que caberiam à sua competência. Os agentes marítimos podem ser classificados também como auxiliares das empresas de navegação, não se confundindo com os auxiliares da navegação, onde estes últimos são, por exemplo, os rebocadores, praticagem etc.<sup>241</sup>.

O papel do agente marítimo, portanto, não pode ser descolado da história da navegação no Brasil. Os cenários que propiciaram a criação desse ofício estão diretamente ligados à expansão e à evolução tecnológica dos transportes marítimos. Por isso, a função do

<sup>238</sup> FERREIRA, Milena. **Aspectos jurídicos das responsabilidades do agente marítimo**. 2006. 86f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)-Universidade do Vale do Itajaí, Centro de Ciências Jurídicas, Políticas e Sociais, Itajaí, SC, 2006. Sobre o armador, Milena Ferreira, em seu trabalho de conclusão do curso de Direito, aborda o conceito e o detalha, distinguindo o armador da armação e sobre isso enfatiza: "Armador: Pessoa ou empresa que, à sua custa, equipa, mantém e explora comercialmente embarcação mercante. "Armação: A armação (ou armamento) corresponde à expressão armar um navio, provê-lo do necessário para sua utilização; e quem o faz é armador".

<sup>239</sup> CHAVES, Érico Lafranchi Camargo. **O agente marítimo: a natureza jurídica da atividade e sua responsabilidade por atos praticados por seus representados**. Disponível em: <[http://www.costalafanchi.com/site/images/pdf/Agencia\\_Maritima\\_Natureza.pdf](http://www.costalafanchi.com/site/images/pdf/Agencia_Maritima_Natureza.pdf)>. Acesso em: 15 dez. 2017.

<sup>240</sup> Sobre o agente marítimo: PORTOGENTE. **Agente marítimo**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/72859-agente-maritimo>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

<sup>241</sup> FERREIRA, Milena. **Aspectos jurídicos das responsabilidades do agente marítimo**. 2006. 86f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)-Universidade do Vale do Itajaí, Centro de Ciências Jurídicas, Políticas e Sociais, Itajaí, SC, 2006, p. 6.

agente marítimo fez-se necessária para a agilidade e comunicação dos mercadores com as praças de comércio. Não mais seria possível que o capitão do navio cuidasse das burocracias advindas das mais diversas leis nos muitos portos que o navio atracava. Também é necessário pontuar que um navio muito tempo atracado em determinado porto significava um alto custo para toda cadeia de comércio naval.

Nesse contexto de expansão e de um mercado naval que necessitava ser cada vez mais ágil e competente nos vários escopos dos transportes marítimos é que nasce e se regulamenta a função de agente marítimo. Conforme sua natureza jurídica, Milena Ferreira afirma:

Com a necessidade de que o navio deve ser representado nos demais portos surge então à figura do agente marítimo. Sendo este representante comercial do armador em qualquer localização geográfica previamente acordada a fim de alcançar com eficácia os interesses da empresa armadora. Conforme já definido anteriormente, essa relação jurídica agente marítimo e armador pode ser feita através do contrato de mandato regulado pelos institutos do código civil (Lei 10.406/02)<sup>242</sup>.

Como pode-se perceber, a história do agente marítimo passa pela história do transporte marítimo e também de como a humanidade se relacionou através dos mares e dos portos. Como demonstra Santos Neto, “o mar foi responsável pelas grandes descobertas, bem como o caminho natural para a integração social da humanidade”<sup>243</sup>. Há vários aspectos que favoreceram o desenvolvimento do transporte marítimo no Brasil<sup>244</sup>, em que pese para a respectiva expansão, a facilidade para o transporte de grandes volumes, incluindo nessa esteira os custos de manutenção e a longevidade das embarcações.

#### 4.2 AS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO PRESENTES NO PORTO DE ITAJAÍ

Embora o ofício de agente marítimo tenha sofrido uma baixa com o advento da tecnologia, que tornou mais fácil a comunicação e, portanto, o fechamento de negócios de exportações e importações, ainda existe um número considerável de empresas que prestam serviços no que se refere a agenciamentos de cargas e logística.

---

<sup>242</sup> FERREIRA, Milena. **Aspectos jurídicos das responsabilidades do agente marítimo**. 2006. 86f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)-Universidade do Vale do Itajaí, Centro de Ciências Jurídicas, Políticas e Sociais, Itajaí, SC, 2006, p. 11.

<sup>243</sup> SANTOS NETO, Arnaldo Bastos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Juruá, 2000, p. 5.

<sup>244</sup> FLORENTINO, Mauro Silva. **Gestão de custo no transporte marítimo de cargas no Brasil**. 2010. 115f. Dissertação (Mestre em Controle de Gestão)-Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010, p. 22: “No Brasil há cinco modais de transportes: o aquaviário, o rodoviário, o aeroviário, o ferroviário e o dutoviário, que possuem características operacionais específicas e, como consequência, estruturas de custos próprias, tornando-os mais adequados para determinados tipos de operações e produtos”.

Segundo fonte do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Comissárias de Despachos do Estado de Santa Catarina (Sindasc) operam atualmente na cidade e são associados desse sindicato dezessete empresas de navegação. São elas: Acleron Assessoria em Comércio Exterior Ltda., Acces Global Logistics Transporte Internacional Ltda., Agência Marítima Orion Ltda., Agência de Vapores Grieg S/A, Agrega Assessoria Aduaneira Ltda., Allog Transportes Internacionais, Amtrans Logística e Transporte Internacional, Anx Logistics, Asia Shipping Transportes Internacionais Ltda., Blue Line Agenciamento Marítimo Ltda., Brazilian Port Agentes Agenciamentos Marítimos Ltda., Cacer Comis. de Despachos de Comércio Exterior e Representações, Condor Internacional S/S Ltda., Confiança Despachos Aduaneiros Ltda., Craft Multimodal Ltda., CR Agência Marítima Ltda., e CMA CGM do Brasil Agência Marítima Ltda.

Todavia, segundo essa pesquisa mostra, é possível afirmar que permaneceram no mercado de agenciamento marítimo apenas as grandes empresas e os grandes armadores. Contudo, através do Sindasc, que é filiado à Federação Nacional de Agências de Navegação Marítima (Fenamar), as empresas associadas que atualmente trabalham no mercado de agenciamento tornam a navegação e a logística empregada em todos os ramos dessa cadeia possíveis.

Através dos sindicatos da categoria, que são sindicatos patronais, tem-se o discurso da missão dessas empresas voltadas para a excelência na prestação de serviços, tornando-se assim imprescindíveis na solução e resolução de eventuais problemas de logísticas e no desembaraço de documentos necessários para o despacho de cargas, segundo o que está destacado na missão da Sindasc: “Agregar associados na defesa do exercício ético e qualitativo da categoria, gestionando junto as autoridades públicas, sejam elas municipal, estadual ou federal o interesse de trabalhar em simetria com o sindicato”.

Já o Sindicato dos Trabalhadores Marítimos, Fluviais e Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Atividades Afins no Estado de Santa Catarina (SIMESTAC) é o que o nome menciona – o sindicato dos trabalhadores que estão em todas as atividades ligadas ao transporte marítimo e que têm nesse sindicato a orientação e normatização de cada função. É imperativo dizer que apesar das empresas de agenciamento contarem hoje com grandes organizações mundiais, a mão de obra é, em grande parte, local e ainda representa um amplo contingente de pessoas.

### 4.3 A GÊNESE DA EMPRESA: GUIDO MIRANDA E SÉRGIO RENATO MIRANDA

Figura 33 - Sentado no centro da imagem, Guido Otávio Miranda, em 1950



Fonte: Arquivo Histórico Genésio Miranda Lins

Falar da empresa G. Miranda e não dar os devidos créditos a seus fundadores seria um profundo equívoco, pois muitas características herdadas pela G. Miranda possuem o DNA da ancestralidade empreendedora da família Miranda, personificados principalmente em Guido Miranda e Sérgio Renato Miranda<sup>245</sup>. Como os primeiros navios impulsionados pela coragem de seus comandantes, a família Miranda também pode ser alçada a grande desbravadora de um novo ofício, estimulada também pela coragem e vivacidade de seus precursores: Olympio Miranda Júnior e Guido Otávio Miranda.

A G. Miranda Ltda. e a G. Miranda Agência Marítima Ltda. têm a mesma origem, a primeira fora fundada por Olympio Miranda Júnior e Guido Otávio Miranda, em dezesseis de julho de 1935, a segunda denominação da empresa fora em dezesseis de setembro de mil novecentos e oitenta e cinco, já liderada e administrada pela terceira geração da família,

---

<sup>245</sup> KIRSCHNER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. **Empresa, empresários e sociedade**. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

personificado em Sérgio Renato Miranda. A figura 34 mostra as sucessões administrativas que vigoraram de mil novecentos e oitenta e cinco até a atualidade.

Figura 34 – Sucessão administrativa na G. Miranda Ltda.



Fonte: elaborada pela autora (2018)

A figura acima acompanha as sucessões, mas não especifica as uniões de capitais. Olympio Miranda Júnior fora casado com Hedwig (Hedy) Odebrecht<sup>246</sup>, filha de Emil Odebrecht, e tivera dois filhos. Guido Miranda, que sucedera o pai, Olympio Miranda Junior, casara com Irene Ramos, filha de Antônio Ramos, uma das fortunas que dera início ao Banco Inco, um dos maiores centros do capital de Santa Catarina, já mencionado no segundo capítulo desse estudo. Como pode-se perceber, a gênese da empresa familiar está assentada em uma aglutinação do capital local.

<sup>246</sup> ODEBRECHT Rolf; ODEBRECHT, Renate Sybille. **Cartas de família**: ensaio biográfico de Emil Odebrecht. Blumenau: Edição do Autor, 2006, p. 204. Hedy Odebrecht fora a filha caçula de Emil Odebrecht e a única dos quinze filhos a visitar a Alemanha, levada pelo pai.

Ao adentrar-se em uma história de empresa familiar<sup>247</sup>, muitas dificuldades devem ser transpostas, desde o acesso de arquivos privados, e muitas vezes íntimos, que denunciam conflitos no núcleo paterno e fraterno, até a completa ausência de fontes para determinadas questões que devem ser respondidas em um estudo de doutoramento. Entretanto, como observa Paulo Nassar: “É pouco comum que o gestor sempre pressionado por resultados imediatos, tenha disposição para estabelecer o tratamento adequado à história da empresa. Isso é um erro”<sup>248</sup>. Diante desse erro, comum a muitas empresas, com a G. Miranda Ltda. não fora diferente, muitos documentos e registros das atividades da empresa foram incinerados por várias razões, e abrir espaço para novos registros é a maior delas.

Nesse sentido, a história da Empresa G. Miranda Ltda. e G. Miranda Agência Marítima Ltda. contará com algumas lacunas que foram parcialmente respondidas pela crítica que se faz às fontes e também pelo pouco que foi preservado dos arquivos com movimentações, receitas e despesas. Desse modo, nem toda problemática foi esgotada pela escassez de dados; o que, ao fim e ao cabo, fora importante é descrito pelas memórias dos seus sucessores e pelos poucos indivíduos que tiveram contato com essa importante empresa de agenciamento.

No estudo narrado são utilizadas as entrevistas de História Oral temática realizadas com pessoas ligadas à empresa, das quais a mais importante e emblemática é a de Guido Renato Miranda, representante da quarta geração da família Miranda, filho e principal sucessor de Sérgio Renato Miranda na empresa G. Miranda Ltda. Guido Renato dá a clara percepção de que a estrutura familiar fora um dos determinantes para o sucesso da empresa, e é através do olhar de Guido Renato Miranda que se assentam as bases desse capítulo. Por isso, o entrecruzamento de informações e o diálogo entre entrevistador e entrevistados serão pautados pelos escritos de Portelli, que afirma:

O principal paradoxo da história oral e das memórias é, de fato, que as fontes são pessoas, não documentos, e que nenhuma pessoa, quer decida escrever sua própria autobiografia [...], quer concorde em responder a uma entrevista, aceita reduzir sua própria vida a um conjunto de fatos que possam estar à disposição da filosofia dos outros [...]. Pois, não só a filosofia vai implícita nos fatos, mas a motivação para narrar consiste precisamente em expressar o significado da experiência através dos fatos: recordar e contar já é interpretar. A subjetividade, o trabalho através do qual

---

<sup>247</sup> AQUINO, Cleber. **História empresarial vivida**. São Paulo: Gazeta Mercantil, 1986. v. II. Associação empresarial de Itajaí (ACII). Edição comemorativa dos 80 anos (1929-2009). Itajaí: Univali..p 8.

<sup>248</sup> NASSAR, Paulo. Sem memória, o futuro fica suspenso no ar. In: \_\_\_\_\_ (org.). **Memória de empresa, história e comunicação de mãos dadas, a construir o futuro das organizações**. São Paulo: Aberje, 2004, p. 15.

as pessoas constroem e atribuem o significado da experiência e à própria identidade constitui por si mesmo o argumento, o fim mesmo do discurso<sup>249</sup>.

Diante das assertivas de Portelli<sup>250</sup>, que contar já é interpretar, empreende-se o desafio de escrever a trajetória de uma das empresas mais antigas no setor de agenciamento da cidade de Itajaí. Entretanto, a empresa G. Miranda não seria o que o foi e é na atualidade se não fosse pelas figuras centrais nessa história, por isso há que lembrar e preservar, através da escrita, os caminhos trilhados por Guido Miranda e Sérgio Renato Miranda. É claro que, como frisa Éclea Bosi, pontua-se a espontaneidade da memória e o que ela rememora e guarda:

Se compreendessem os limites que os narradores encontraram. Faltou-lhes a liberdade que os narradores encontraram. Faltou-lhes a liberdade de quem escreve diante de uma página em branco e que pode apurar, retocar, refazer. Suas memórias contadas oralmente foram transcritas tal como colhidas no fluxo de sua voz. E eles encontraram também o limite do seu corpo. [...] Se as lembranças às vezes afloram ou emergem, quase sempre são uma tarefa, uma paciente reconstituição. Há no sujeito plena consciência de que está realizando uma tarefa<sup>251</sup>.

E essa tarefa de rememorar e trazer boas e más recordações ao interlocutor foi tomada pelo filho de Sérgio Renato Miranda. Entre os entrevistados, Guido Renato Miranda fez a fala mais emblemática, elucidando um pouco da trajetória da empresa, com pontos que trataram das divisões dentro da empresa, com acordos e desacordos, evidenciando alguns conflitos, próprios do envolvimento de bens materiais. Essa entrevista se enquadra no âmbito e na modalidade de “histórias de vida”<sup>252</sup>. O ambiente da entrevista diz muito sobre a rotina de Guido Renato Miranda. Depois de alguns contatos telefônicos, conseguiu-se marcar um horário na atribulada agenda de Guido Renato para a entrevista que guiará parte desse capítulo e que também proporcionará elucidar muitos aspectos do ofício de agenciador marítimo.

A sala de reuniões do condomínio de alto padrão e sua adoção para a respectiva entrevista revelou um pouco sobre alguns aspectos da relação de trabalho contínuo que Guido Miranda mantém, pois, como se pode perceber, a entrevista foi vista como mais um

<sup>249</sup> PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. **Projeto História**, São Paulo, n. 14, p. 25-39, fev.1997.

<sup>250</sup> *Ibidem*, p. 34. Sobre como a história oral tem o poder de nos transportar para o evento, através dos depoentes, Portelli afirma: “Por outro lado, podemos também nos encontrar com narradores cuja consciência parece ter sido capturada em momentos climáticos de suas experiências pessoais: certos membros da resistência, ou veteranos de guerra, e talvez alguns militantes estudantis dos anos 60. Frequentemente, estes indivíduos são absorvidos integralmente pela totalidade do evento histórico do qual participaram, e seu relato assume cadências e fraseologia de épicos”.

<sup>251</sup> BOSI, Éclea. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 39.

<sup>252</sup> ARAÚJO, Maria Paula. Memória, testemunho e superação: história oral da anistia no Brasil. **História Oral**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, p. 11-31, jul./dez. 2012.

compromisso de trabalho de Guido Renato e, segundo ele, era com extremo prazer que falaria da história da empresa que vira crescer. Ele, durante a entrevista, formulou várias assertivas acerca da sua administração, das suas responsabilidades dentro da empresa e da divisão dos lucros da família na atualidade.

Como homem de negócios, pareceu muito confortável ao desenhar seu perfil, manifestar suas qualidades e sem falsa modéstia se colocar como o principal mentor do negócio atual da empresa G. Miranda, alavancada pelas franquias internacionais do *fast food* Bobs. No dia vinte e nove de julho de dois mil e dezessete, às dez horas da manhã iniciou-se a entrevista, alertando-se o depoente das implicações e dos usos da entrevista como acervo para o Laboratório de História Oral da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, também ressaltando a fundamental concordância do entrevistado para que seu depoimento pudesse compor o acervo do laboratório e ser publicado nos mais diversos trabalhos acadêmicos, como artigos, comunicações e no presente texto de doutoramento, ao que o depoente, Guido Renato Miranda, declarou estar ciente das prerrogativas da entrevista, afirmando sua concordância. Diante disso, Guido Renato Miranda apresenta-se:

Bom dia, meu nome é Guido Renato Miranda, eu sou administrador, tenho quarenta e um anos, sou casado, tenho dois filhos. Minha formação, como citei, é no curso de Administração. Como formação acadêmica, tenho pós-graduação em Gestão Empresarial, pela fundação Getúlio Vargas e estou concluindo agora, estou na fase de TCC, a segunda pós-graduação do IBMEC na área de formação de líderes de cooperativismo de crédito, mais voltado para a área de finanças. Sou professor universitário, já lecionei em algumas universidades como: Unidav, Universidade para o desenvolvimento do alto vale do Rio do Sul, Já lecionei no Iff, já lecionei na *Avant*, aqui de Balneário Camboriú e atualmente só leciono na Univali, Universidade do Vale do Itajaí, no curso de Administração.<sup>253</sup>

Após sua apresentação e também ter enfatizado sua formação acadêmica, Guido adentra no tema empresa e, dessa forma, faz seu relato. Citar toda narrativa de Guido Renato Miranda, entretanto, servirá de alicerce para estabelecer as conexões e problemáticas no encadear da história da empresa e sua relação com a expansão do porto e também com o progresso da cidade. Esses eixos – cidade, porto e agenciamento – se imiscuem nas palavras de Guido Miranda, ao que ele assevera, sobre a G. Miranda:

Eu sou a quarta geração da G. Miranda. A G. Miranda começou com meu bisavô Olímpio Miranda Júnior, que é uma figura de certo destaque em Itajaí, tanto é que ele tem uma das ruas principais é Olympio Miranda Júnior. Olympio Miranda Júnior

<sup>253</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017. Entrevista realizada na sala de reuniões do prédio em que reside, em Balneário Camboriú, SC.

foi casado com Hedwig Odebrecht Miranda, que é filha de Emil Odebrecht<sup>254</sup>, também uma figura de destaque em Santa Catarina, ele era um alemão que veio pra cá e criou mapas cartográficos das estradas até Rio do Sul, ele foi um dos primeiros que chegou a Rio do Sul, então aqui ele é uma figura importante também. Era uma família muito grande e ela era a filha mais nova, o mesmo Emil Odebrecht que também é parente desses Marcelo Odebrecht, eles estão tudo enrolado aí na Lavajato, são parentes nossos distantes. Então a filha dele casou com Olímpio Miranda Júnior e tiveram dois filhos: Guido Otávio Miranda e Ilka Miranda. A Ilka depois casou e foi para o Rio de Janeiro. Minha tia, avó e o Guido Otávio Miranda continuou morando em Itajaí e depois continuou com as atividades do pai que era agente marítimo, tinha essa agência marítima que ele fundou e colocou no nome do filho, por isso G. Miranda. Então, ele fundou, Olímpio Miranda Júnior e colocou no nome do filho. Enfim, trabalharam os dois e depois o Guido Otávio Miranda veio casar com Irene Ramos Miranda. A Irene Ramos que era filha de Antônio Ramos. Antônio Ramos foi um armador de Itajaí. Ele tinha navio, tudo, né! A navegação Antônio Ramos.

Figura 35 - À esquerda, Guido Otávio Miranda, exportando máquinas de escrever em 1950



Fonte: Acervo do Arquivo Histórico Genésio Miranda Lins

<sup>254</sup> ODEBRECHT Rolf; ODEBRECHT, Renate Sybille. **Cartas de família**: ensaio biográfico de Emil Odebrecht. Blumenau: Edição do Autor, 2006, p. 37. Sobre Emil Odebrecht, há um ensaio biográfico produzido por Rolf Odebrecht e Renate Sybille Odebrecht, chamado “Cartas de Família”, que faz uma genealogia da família Odebrecht e também aponta o pioneirismo de Emil Odebrecht no Brasil, além de mostrar, através de cartas, a intensa comunicação de Emil com a família que ficara do outro lado do Atlântico. “Emil Odebrecht emigrou para o Brasil em caráter definitivo, como já foi dito, em fins de 1861; no entanto, devemos considerar como data de imigração o dia 23 de dezembro de 1856, data na qual pisou pela primeira vez na Kolonie Blumenau, então colônia particular do Dr. Blumenau; ficou alguns meses, e a conselho do mesmo, retornou à Alemanha para iniciar, ou continuar, seus estudos de engenharia geodésica. A firme decisão de fazer do Brasil a sua *Wahheimat* – pátria de livre escolha -, porém, já fora tomada quando de sua primeira estada às margens do Itajaí; tanto que já no ano de 1857, antes de retornar a Anklam, adquiriu um lote de terra e tomou a resolução de naturalizar-se”.

Das poucas imagens que restaram das atividades portuárias em que a G. Miranda estava inserida e que se perpetuou por algumas décadas, destaca-se a imagem acima que representa Guido Otávio Miranda à frente da logística de exportações. Como parte da empresa e como grande artífice do agenciamento, eis um dos grandes momentos do empreendedor.

Guido Renato Miranda remontou um quebra-cabeça importante na história da empresa e nas sucessões que advieram. Pôde-se constatar que a empresa era essencialmente patriarcal, já na sua gênese, pois pelo contexto da época e pela maneira que posteriormente isso se reproduz, o patriarca passava a sucessão ao filho homem. Olímpio Miranda Júnior passa a Guido Miranda, que passa a Sérgio Renato Miranda, ambos homens, e no caso de Sérgio Renato Miranda, que tinha um irmão, há a primogenitura como elemento fundamental para a decisão de Guido Miranda, segundo as palavras de Guido Renato Miranda.

A fala do depoente é fundamental para entender os meandros da constituição da G. Miranda como empresa, e também é possível perceber toda a cadeia desenvolvida nas operações portuárias, contudo há também o relato de conceitos específicos dessas logísticas, alguns, inclusive, administrativos e ligados às operações cotidianas desempenhadas pelo pai Sérgio Renato Miranda e, posteriormente, pelos herdeiros Sérgio Ricardo e Guido Renato Miranda. Todavia, o que mais marcou nessa entrevista fora o relato da personalidade do seu pai, articulador e grande empreendedor do que viera a se tornar a terceira maior agência marítima de Itajaí.

Obviamente, por tratar-se de um filho falando do pai, observa-se um discurso impregnado de emoção e lágrimas, no qual também se percebe a profunda admiração pela personalidade do pai, fator que o distingue, pois Guido Renato diz tê-lo compreendido como nenhum outro membro da família. As ausências foram perdoadas, a rispidez fora minimizada pelas qualidades empreendedoras do pai, portanto até os supostos defeitos do patriarca Sérgio Renato Miranda foram relativizados diante da permanência da morte.

Ao longo da conversa ocorreram várias pausas para retomar o pensamento e as palavras, pois a voz embargada e as lágrimas<sup>255</sup> impediam o transcurso da entrevista, mostrando, dessa forma, que havia muito mais do que apenas um relato, estava-se com um sujeito cercado de memórias e histórias cujo pano de fundo era um navio, um rio, um porto. Nesse sentido, a história oral permite adentrar em aspectos sensíveis dos indivíduos, mesmo

---

<sup>255</sup> POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989. Sobre as possibilidades e maneiras que o entrevistado vê a entrevista, Pollak afirma: “Assim como uma memória enquadrada, uma história de vida colhida por meio da entrevista oral, esse resumo condensado de uma história social individual, é também suscetível de ser apresentada de inúmeras maneiras em função do contexto no qual é relatada”.

em áreas tidas como mais duras, como o setor empresarial/patronal, e, sobre isso, ao explicitar a importância da história oral para guardar memórias, Maria Paula Araújo, enfatiza:

As experiências que podem ser vividas por uma pessoa são datadas. Um horizonte de possibilidades de escolhas, de caminhos, de vivências concretas é historicamente construído. O trabalho com biografias e com a história oral nos permite investigar como, concretamente, na vida de algumas pessoas, este horizonte de possibilidades se apresenta. Esta é uma das maneiras de – repetindo a expressão de Ferraroti (1983) – compreender a história a partir de uma ou múltiplas histórias de vida<sup>256</sup>.

Essas histórias de vida estão inscritas em uma memória, a memória – espaço de negociação entre o que se quer lembrar e o que se quer falar, portanto esse espaço é um misto de lembranças e esquecimentos. Por saber disso, o pesquisador percorre um caminho que se mostra controverso, entretanto há que se estar atento para juntar os fios desses rastros e escrever a história a partir de registros orais.

E a partir da história contada por Guido Renato Miranda chega-se à trajetória de Sérgio Renato Miranda<sup>257</sup>, de Guido Otávio Miranda e das poucas memórias de um tabuleiro de jogos, pois tal como os mais variados jogos, a vida familiar e empresarial é pautada por acertos, acordos, desacordos e conflitos. Com isso, a investigação avançou para áreas intimistas, bastante ligadas às intrigas e dissabores inscritos no seio da família Miranda, conforme relata Guido Miranda<sup>258</sup>, sobre a família formada por Guido Otávio Miranda e Irene Ramos.

Tiveram quatro filhos: Sérgio Renato Miranda, que é meu pai, Celso Miranda, depois Beatriz Hedwig Miranda, que veio a falecer agora recentemente, faleceu esse ano.

– ‘É uma que morava em Florianópolis’?

Não, morava no Rio de Janeiro, essa que casou e foi para o Rio, irmã do meu pai.

- ‘Não tinha uma, ah essa é irmã da tua mãe, desculpe’?

Não, essa é irmã do meu pai.

‘Porque tinha uma irmã da tua mãe que estava doente e também faleceu’.

Mas aí é a família dos Souza, eu estou falando da família dos Miranda, essa irmã da mãe, era a tia, a tia, puxa! Sou péssimo para nomes, nem sei como estou lembrando de tantos nomes, mas essa era a tia, a tia Manolita, lembrei! Era Salete, Manolita e Jandira [nesse momento o depoente retoma o pensamento dos irmãos do pai e segue o diálogo]. Aí tiveram a Beatriz e a mais nova Sílvia Miranda, os quatro filhos. Por

<sup>256</sup> ARAÚJO, Maria Paula. Memória, testemunho e superação: história oral da anistia no Brasil. **História Oral**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, p. 19, jul./dez. 2012.

<sup>257</sup> LEVI, Giovanni. Usos da biografia. In: FIGUEIREDO, Janaina P. Amado Baptista de; FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos e abusos da história oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2006, p. 169. Sobre trajetória de vida, Giovanni Levi assevera: “Pode-se escrever a vida de um indivíduo? Essa questão, que levanta pontos importantes para a historiografia, geralmente se esvazia em meio a certas simplificações que tomam como pretexto a falta de fontes. Meu intento é mostrar que essa não é a única e nem mesmo a principal dificuldade. Em muitos casos, as distorções mais gritantes se devem ao fato de que nós, como historiadores, imaginamos que os atores históricos obedecem a um modelo de racionalidade anacrônico e limitado”.

<sup>258</sup> Nesse trecho decidiu-se transcrever como as perguntas entre entrevistador e entrevistado ocorreram.

muitos anos, o Guido, o Guido Otávio Miranda trabalhou no agenciamento marítimo, e depois meu pai veio trabalhar com ele. Mas o meu pai antes de trabalhar com ele, ele fez, ele queria aprender mais, então ele chegou a trabalhar antes de trabalhar com o pai, ele foi trabalhar em outras empresas de navegação. Então ele trabalhou no Rio de Janeiro, trabalhou na Bahia, depois ele trabalhou na Marcomarc, que era um armador americano, ele foi para Nova York trabalhou lá também e, segundo ele, ele deveria ficar nos Estados Unidos, ele gostou muito, tudo. Mas era na época da guerra do Vietnã, então se ele tivesse que ficar, ele inevitavelmente, para conseguir a cidadania americana teria que guerrear. Daí ele falou: ah, cara! Isso não é para mim. Aí voltou, voltou para trabalhar com o pai<sup>259</sup>.

Percebe-se a intimidade de Guido Renato Miranda com a história familiar paterna, demonstrando, desse modo, que houvera um certo orgulho em repassar a história de personagens de destaque dentro do universo familiar. Também percebe-se, em alguma medida, o enaltecimento do parentesco com imigrantes alemães que formaram uma pequena elite, detentora de prestígio na região, e, posteriormente, no Brasil. Essa elite fora citada, igualmente, como uma das integrantes nos processos dos esquemas de corrupção que totalizam alguns bilhões de reais. Entretanto, como é dos primeiros grupos que iniciaram o agenciamento marítimo que entrevistado e entrevistador falavam, volta-se ao diálogo, ao que segue Guido Miranda:

Daí é lenda familiar, assim, meu pai era meio brabo, sei lá o que aconteceu na época, ele trabalhava com o pai e os outros filhos iam lá, meio que para pegar a mesada, não tinham uma atividade. Aí ele disse (Sérgio Renato falando para Guido): - Eu não quero isso aqui, meio que brigou com todo mundo e o pai como ele era o filho mais velho e já trabalhava para fazer as vontades dele, deixou a empresa para ele, deixou a G. Miranda Ltda e aí ficou isolado, sem mais interferência nenhuma da família e aí trabalhou por muitos anos. Claro, antes disso casou, tiveram quatro filhos: Patrícia, Isabela e os gêmeos, eu e meu irmão, Guido e Sérgio. E aí a gente inevitavelmente trabalhou lá, Patrícia trabalhou também, todos trabalharam lá. Patrícia, Isabela, eu e meu irmão. Claro que eu e meu irmão por mais tempo, tanto é que nós estamos lá até hoje.

Nesse momento, o depoente e o entrevistador já estabeleceram uma relação de confiança, pois estava sendo confiada uma história familiar às pesquisadoras. A história que vai sendo contada, na qual há episódios que manifestam a complexidade das relações familiares, está permeada de admiração, respeito e sentimentos menos fraternos, como ambições, disputas e rupturas, atestando aquilo que a teoria sobre a história oral apregoa, que é perceptível na prática, pois há um grande exercício de alteridade e empatia nesse ofício de perguntar e escutar, quando se utiliza o método de história oral, assim como afirma Verena Alberti:

---

<sup>259</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Uma das principais vantagens da história oral deriva justamente do fascínio pelo vivido. A experiência histórica do entrevistado torna o passado mais concreto, sendo, por isso atraente na divulgação do conhecimento. Quando bem aproveitada, a história oral tem, pois, um elevado potencial de ensinamento do passado, porque fascina com a experiência do outro. Esse mérito reforça a responsabilidade e o rigor de quem colhe, interpreta e divulga entrevistas<sup>260</sup>.

Deste modo, a divulgação da entrevista de Guido Renato Miranda permite conhecer um pouco a história da empresa, costurar os retalhos de um ofício fundamental para as relações econômicas, sociais e culturais do país. E nesse sentido, concorda-se com Alberti sobre a história oral a partir do relato dos sujeitos:

É da experiência de um sujeito que se trata; sua narrativa acaba colorindo o passado com um valor que nos é caro: aquele que faz do homem um indivíduo único e singular em nossa história, um sujeito que efetivamente viveu – e, por isso dá a vida a – as conjunturas e estruturas que de outro modo parecem tão distantes. E, ouvindo-o falar, temos a sensação de que as descontinuidades são abolidas e recheadas com ingredientes pessoais: emoções, reações, observações, idiosincrasias, relatos pitorescos<sup>261</sup>.

Na aparente banalidade de um depoimento com historiadores mais preocupados com a documentação escrita é que a história oral acaba por se dissipar. Escutar é um precioso momento que se coloca como protagonista diante da riqueza dos relatos que os personagens centrais desse estudo estão envoltos. É com emoção que Guido Renato parte de uma voz embargada para dar lugar às lágrimas de saudade, Guido toca na intimidade da família e fala um pouco do cotidiano do pai e de um traço forte em sua personalidade: o ideal do trabalho:

O meu pai, eu não me lembro do meu pai tirar férias, e hoje faz seis anos que ele morreu. A mãe mandou uma mensagem agora, eu nem lembrava, mas aí. [...] ele tinha que trabalhar, entendeu? Trabalhava direto, porque o negócio exigia. Eu também trabalhava com ele e era assim. Era um negócio que acontecia todo dia e era um negócio que remunerava-se bem, o pai fez o patrimônio dele todinho em cima dessa atividade: operação portuária, despacho marítimo, agenciamento marítimo. Era um negócio que estava bom<sup>262</sup>.

Tanto o depoimento de Guido Renato Miranda como o de Jandira Miranda falam de um Serginho que tinha na sua atividade profissional o seu ideário de vida. Sérgio Renato nascera em seis de novembro de mil novecentos e trinta e nove e falecera em vinte e nove de julho de dois mil e onze. Em depoimento dado para essa pesquisa, Jandira Miranda, viúva de

<sup>260</sup> ALBERTI, Verena. **Ouvir contar**: textos em história oral. Rio de Janeiro: FGV, 2004, p. 22.

<sup>261</sup> *Idem*. **Manual de história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2005, p. 14.

<sup>262</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Sérgio Renato Miranda, ao ser perguntada sobre qual era sua última memória do marido e qual era o traço mais marcante na personalidade desse empreendedor, respondeu: “O que ele mais gostava de fazer era contar dinheiro, era o prazer que ele tinha, eu vi que ele tinha de fato adoecido e que não tinha volta quando não mais pôde contar o dinheiro”. Jandira também pontua que a rotina do marido era extenuante, ela lembra das longas jornadas de trabalho e das poucas folgas.

Todavia, o capital de Sérgio Renato Miranda não foi apenas financeiro, foi também um capital social, se pensadas as suas articulações com outros mercados e outras redes de relacionamento nacionais e internacionais, e por capital social pontua-se a teoria formulada por Bourdieu, na qual o capital social consiste em “um conjunto de recursos atuais ou potenciais que estão vinculados a um grupo, por sua vez constituído por um conjunto de agentes que não são só dotados de propriedades comuns, mas também são unidos por relações permanentes e úteis”<sup>263</sup>. Toda a trajetória de empreendedorismo da família Miranda parece estar relacionada com a justaposição dos capitais financeiros e sociais e com sua ampla expansão.

Como se trata de uma empresa familiar, não pode-se descolar a importância da família na manutenção dos capitais econômicos e sociais e no conseqüente prestígio que a empresa angariara com anos no mercado naval. Desde o casamento de Irene Ramos com Guido Miranda, que depois passou a ser chamada Irene Ramos Miranda, filha do rico construtor naval Antônio Ramos<sup>264</sup>, a família viera acumulando boas relações, mantendo e dobrando o capital, e não é apenas o capital econômico, mas também o social. Com efeito, o capital social fora amplamente percebido nas relações que a família estabelecera em seus negócios. Sérgio Renato pode ser também comparado ao intelectual orgânico de Antônio Gramsci, pois exercera papel de liderança na família e fora dela, desempenhando com prestígio as atividades dentro do seu grupo social.

Ele [empresário] deve possuir uma certa capacidade técnica, não somente na esfera restrita de sua atividade e de sua iniciativa, mas ainda em outras esferas, pelo menos mais próximas à produção econômica (deve ser um organizador de massas de homens; deve ser um organizador da confiança dos que investem em sua empresa, dos compradores de sua mercadoria etc.). Se não todos os empresários, pelo menos uma elite deles deve possuir a capacidade de organizar a sociedade em geral, em todo seu complexo organismo de serviços, até o organismo estatal, tendo em vista a necessidade de criar condições mais favoráveis à expansão da própria classe; ou pelo

---

<sup>263</sup> BOURDIEU, Pierre. O capital social – Notas provisórias. In: NOGUEIRA, Maria Alice; CATANI, Afrânio (orgs.). **Escritos de educação**. Petrópolis: Vozes, 1998, p. 67.

<sup>264</sup> Antônio Ramos também está registrado na obra do Centro Empresarial de Itajaí como proprietário de um grande armazém de ferragens e de secos e molhados que se chamava Antônio Ramos importação e exportação.

menos devem possuir a capacidade de escolher os ‘prepostos’ (empregadores especializados) a quem deve confiar esta atividade organizativa das relações gerais exteriores à empresa<sup>265</sup>.

Nesse sentido, a formulação do conceito de intelectual orgânico não pode ser desconsiderada ao pensar nas trajetórias de Guido Miranda, Sérgio Renato Miranda e de seus sucessores no empreendimento familiar. O empresariado deve ser entendido como um grupo que media os seus interesses articulados com outros atores sociais, a saber: entre os próprios empresários, entre os políticos, entre os trabalhadores e entre o empresariado e o Estado. Desse modo, estudar o empresariado implica em entender as redes de relações que o empresário estabelece com todos esses setores que lhe dão sustentação. Contudo, faz-se necessária a transcrição do trabalho de conclusão de curso de Guido Renato Miranda sobre a empresa familiar que também já integrava na época desse estudo:

A empresa G. Miranda Agência Marítima Ltda. foi fundada em 16 de julho de 1935 pelo Sr. Olympio Miranda Júnior, juntamente com seu filho Guido Octavio Miranda, inicialmente com o nome G. Miranda Ltda., tendo como finalidade atuar na área de agenciamento marítimo representando armadores que operassem no porto de Itajaí. Após o Sr. Olympio, sucederam-no na diretoria da empresa, o Sr. Guido Octávio Miranda e o atual sócio-diretor, Sr. Sérgio Renato Miranda. Tais sucessões ocorreram naturalmente. Atualmente o Sr. Sérgio Renato Miranda prepara seus dois filhos Guido Renato Miranda e Sérgio Ricardo Miranda para a sucessão da empresa<sup>266</sup>.

A citação acima colocada em evidência demonstra a cultura empresarial que a família Miranda cultivava – a cultura empresarial de uma empresa familiar que prepara os integrantes do grupo privado para as responsabilidades da empresa. Com Sérgio Renato, o grande gestor do que viera a ser a G. Miranda contemporânea não fora diferente. O menino Sérgio Renato, conforme relatos da família, era o filho mais velho de Guido Miranda e Irene Ramos Miranda e tivera uma educação diferenciada, desde cedo em colégios internos para melhor aprimorar as habilidades e ter o conhecimento necessário para ser um dos dirigentes dos negócios da família, que aquela altura já era na navegação. Conforme a figura 36 mostra, tem-se a carta de Sérgio Renato para a mãe Irene em período que estivera em colégio interno. Aos dezoito anos, Sérgio Renato, conforme figura 37, faz o exame de admissão para o colégio naval. Ele, depois desse período, terá inúmeras oportunidades, inclusive ir estudar na Inglaterra para aprimorar o

<sup>265</sup> GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**: Os intelectuais. O princípio educativo. Jornalismo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 15. v. 12.

<sup>266</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

seu inglês. Ao que tudo indica e alguns depoimentos confirmam, o jovem Sérgio Renato achava Itajaí uma cidade pequena e no final da adolescência não gostaria de permanecer ali.

Figura 36 - Carta de Sérgio Renato Miranda para a mãe datada de 1953, em papel timbrado com o seu nome

Sergio Renato Miranda  
 - ITAJAÍ -

Blumenau, 8-4-53

Querida mãezinha.

Como vão todos aí? Não bem? Eu aqui vou bem e com bastante saúde.

Escrevo esta carta para avisar a mãezinha para mandar ~~me~~ a minha blusa de lã, no sábado quando mandar o frango para mim e um pacote de manteiga. Como vai a Muti? Está melhor da puma? Como vai a Sílvia? Está melhor da romqueira? A Beatriz tem tirado mais 100? O liso co

Fonte: arquivo privado da família Miranda

Figura 37 - Ficha de inscrição de Sérgio Renato Miranda - 1955

DIRETORIA DO PESSOAL DA ARMADA  
**COLÉGIO NAVAL**

FICHA DE INSCRIÇÃO PARA O CONCURSO DE ADMISSÃO

Delegacia da C.P.P. Santa Catarina, Itajaí  
(Local de Inscrição)

4 NOV. 1955  
Data

MINISTÉRIO DA MARINHA  
4 / 11 / 1955

SÉRGIO RENATO MIRANDA  
(Nome legível do candidato)

Vsto: Luís L. Pina  
(Chefe do Órgão de inscrição)

Sérgio Renato Miranda  
(Assinatura do candidato)

Fonte: arquivo privado da família Miranda

A carta (figura 36) não só demonstra a aproximação do menino Sérgio Renato com a família (figura 38) como mostra o entusiasmo dele com seus estudos e com os estudos dos irmãos. Na figura 39 têm-se um cartão de natal enviado de Sérgio Renato para seu pai Guido Otávio Miranda na ocasião em que estava sob regime de internato no colégio, demonstrando imenso afeto, mas, sobretudo, dizendo ao pai que estaria se preparando para voltar e trabalhar com ele.

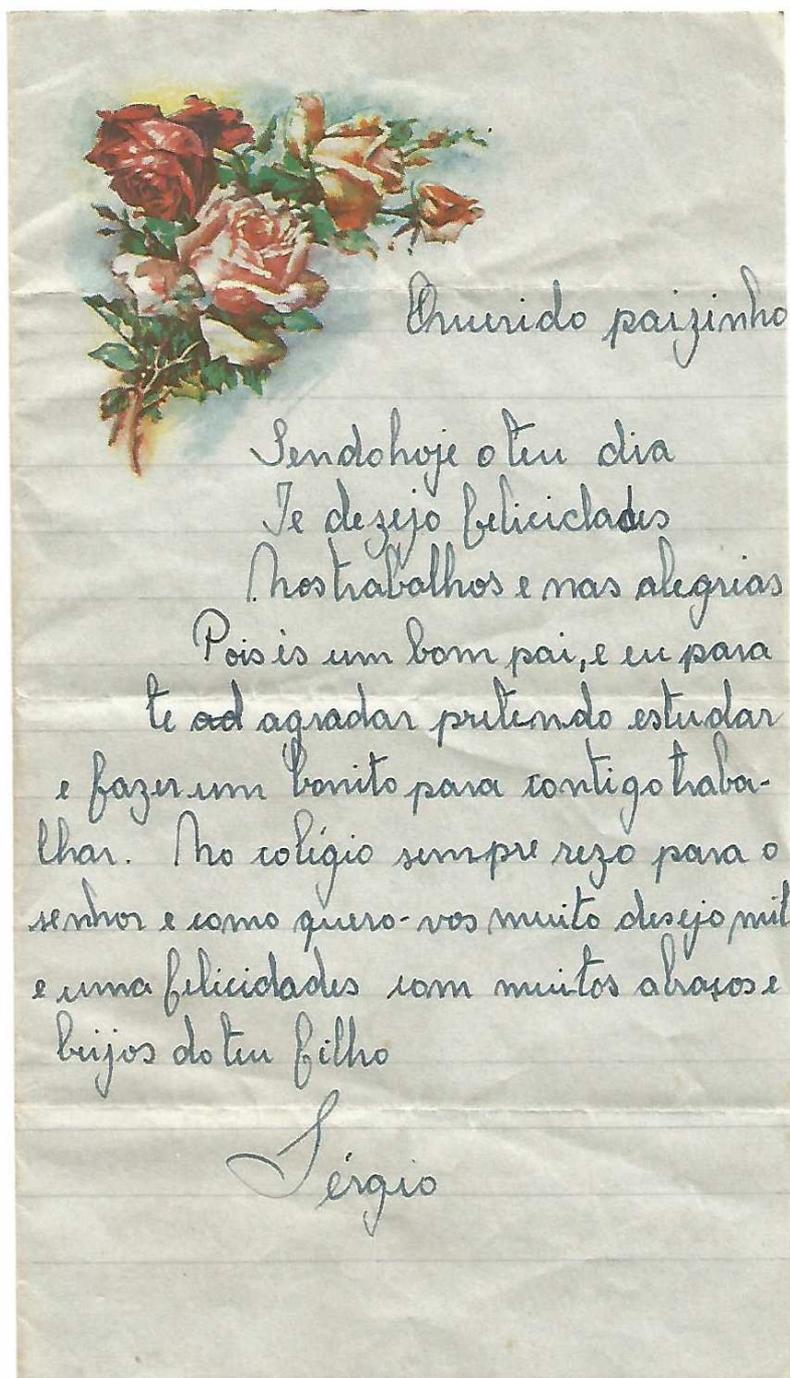
Na figura 38 a jovem mãe retratada junto a seu primogênito Sérgio Renato Miranda eterniza, através da fotografia, sua alegria com o primeiro filho de um casamento entre a elite constituidora das relações econômicas em Itajaí.

Figura 38 - Retrato de Sérgio Renato com a mãe Irene Ramos - 1939



Fonte: arquivo privado da família Miranda

Figura 39 – Cartão de natal enviado por Sérgio Renato a seu pai Guido Otávio Miranda - 1950



Fonte: acervo privado da família Miranda

A troca de correspondências entre a família parecia frequente, pois há muitas cartas, que pelo conteúdo íntimo não foram disponibilizadas pela família. Na sua gênese, a família Miranda parecia viver em harmonia, havia ainda nessa época um diálogo razoável entre seus membros, entretanto esse núcleo fundador irá mudar com o passar dos anos e com as disputas que envolveram o capital da empresa.

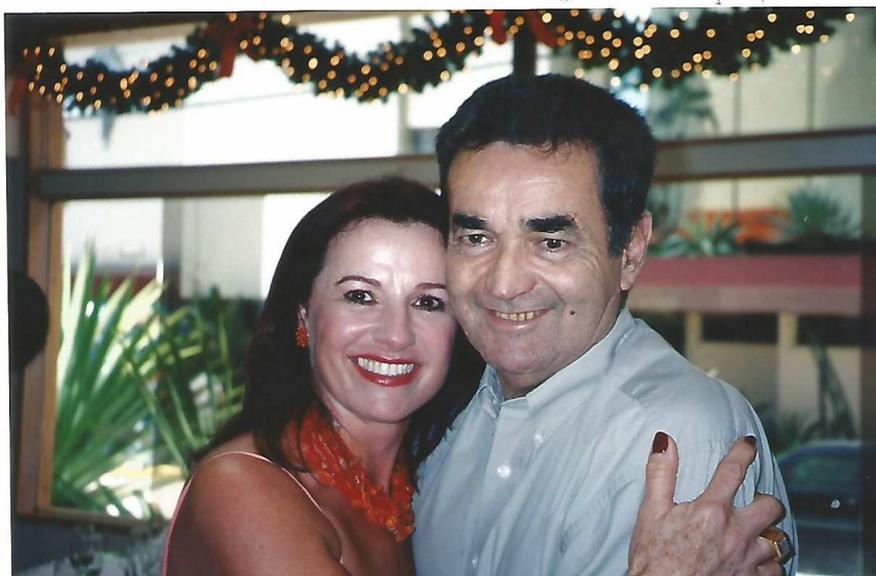
Contudo, esse é um tema não muito disseminado e falado por familiares, pois não parece ter sido uma transição serena e, nesse caso, se impõem os limites da pesquisa histórica. Ao formular essas perguntas e diante das reticências percebeu-se que estava tudo dentro de um *fórum* demasiado privado e, por isso, não fora possível tocar nessas memórias, o que não impede de compreender-se o campo de disputas que se estabeleceu no seio dessa família.

Aqui cabe ressaltar a personalidade forte do empresário Sérgio Renato Miranda, dita pelo seu último funcionário, Gilberto Borba, na empresa G. Miranda Ltda.: “Para lidar com ele tinha que ser bom, ele não era fácil, mas era muito inteligente”<sup>267</sup>.

Sérgio Renato Miranda, conforme já mencionado, casara com Jandira Miranda (figura 40 e 41), *ex miss* Itajaí (figura 42) e uma das figuras mais proeminentes na sociedade itajaiense por, segundo o senso comum, ser casada com Sérgio Renato. Obviamente que seu legado não se reduziu ao matrimônio, pois como mãe de uma geração que herdaria os negócios, também educou os filhos no espírito empreendedor que desenvolvera ao entrar para a família. Jandira Miranda herdara boa parte dos negócios do marido e tem preservado e multiplicado o patrimônio familiar.

Ao final desse item é possível ter a dimensão do patrimônio construído, através da figura 43, que mostra as empresas que a G. Miranda representara em seus áureos tempos de agenciadora.

Figura 40 - O casal Sérgio Renato Miranda e Jandira Miranda - Anos dois mil.

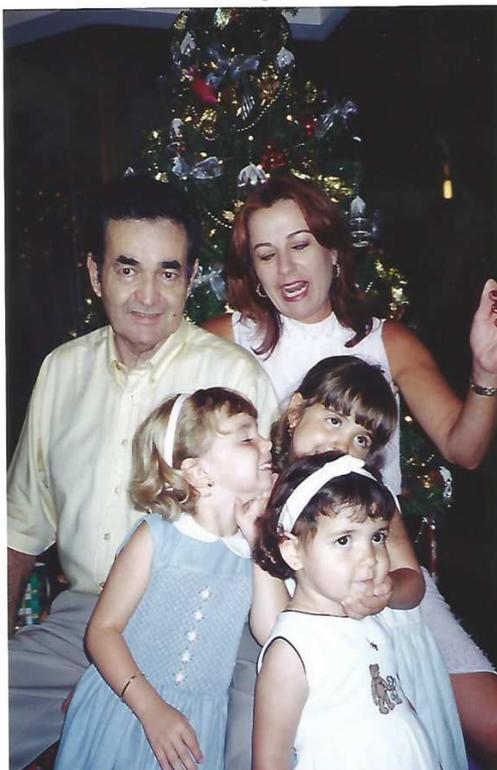


Fonte: acervo privado da família Miranda

---

<sup>267</sup> BORBA, Gilberto. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Figura 41 – O casal Jandira Miranda e Sérgio Renato com os netos – Anos dois mil.



Fonte: acervo privado da família Miranda

Figura 42 - Jandira Miranda com seu traje de miss Itajaí - 1970



Fonte: acervo privado da família Miranda

Figura 43 – Publicidade da empresa G. Miranda publicada nos anuários de Itajaí<sup>268</sup>

Edição Especial ————— "Dia do Trabalho" ————— 1.º de Maio de 1959

**G. MIRANDA LTD.**

**MATRIZ**  
Rua Pedro Ferreira, 142/146  
End. Teleg.: «GUIDO»  
Caixa Postal, 36  
Telefones, 212 e 272  
Itajaí — Santa Catarina —

**FILIAL**  
Rua Quintino Bocaiuva, 133  
End. Teleg.: «GUIDO»  
Caixa Postal, 36  
Telefones, 260/206  
São Francisco do Sul — S.C.

**Agentes da**  
**Lamport & Holt Line Limited**

**Uma linha regular para a INGLATERRA**  
**Frota Oceânica Brasileira S.A.**  
**(FROTALINE)**

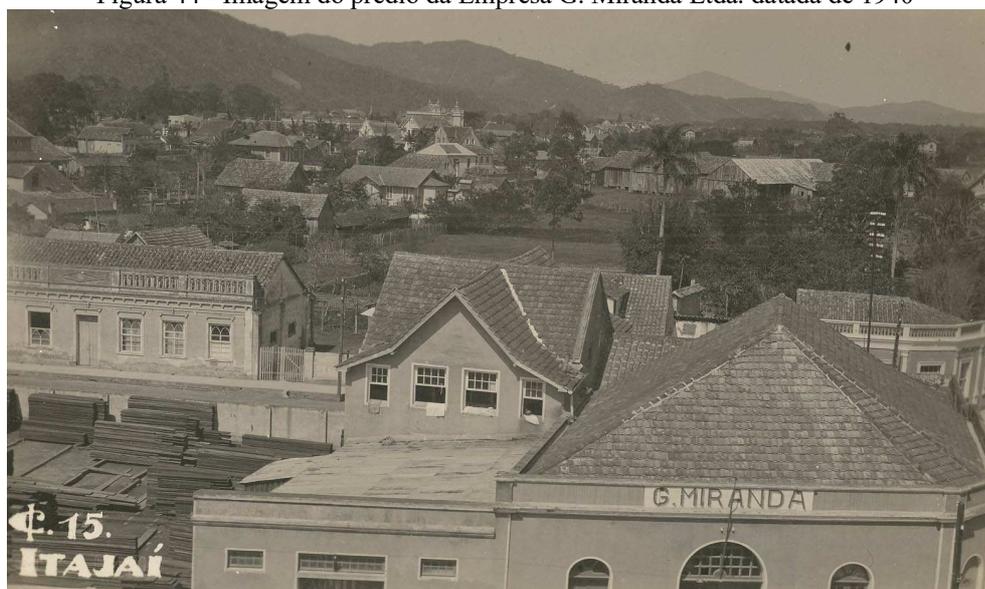
**Serviço de transporte marítimo para o JAPÃO**  
Via África do Sul - Singapura - Hong - Kong - Keelung

*Associamo-nos com as homenagens prestadas à classe trabalhadora na data que lhe é dedicada - 1.º de Maio - angurando que todas as suas legítimas e justas aspirações sejam concretizadas.*

Fonte: Anuário de Itajaí do ano de 1959.

#### 4.4 A EMPRESA G. MIRANDA LTDA. E SUA PARTICIPAÇÃO NO SETOR PORTUÁRIO

Figura 44 - Imagem do prédio da Empresa G. Miranda Ltda. datada de 1940



Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

<sup>268</sup> Pela propaganda é possível perceber os muitos mercados que a empresa explorava.

A textura do vivido e o desvendar dos processos que levaram um ofício ao ápice representam elementos importantes para a escrita dessa trajetória empresarial. Por isso, como afirmam Ilka Miglio de Mesquita, Raylane Navarro Barreto e Rony do Nascimento Silva, sobre as memórias e narrativas da história oral:

Desse modo, as fontes orais proporcionam pesquisas sobre o passado conforme ele foi concebido por quem viveu. Vale ressaltar que este tipo de fonte ‘sugere mais que afirma, caminha em curvas e desvios obrigando a interpretação sutil e rigorosa’ (BOSI, 2003, p. 20). O depoimento oral necessita de esforço de sistematização e de coordenadas interpretativas claras, mesmo porque a construção narrativa projetada pela fala da nossa personagem não é ‘como um tabuleiro em que todos os quadrados são iguais, mas como um mosaico ou colcha de retalhos, em que os pedaços são diferentes, porém formam um todo coerente depois de reunidos’. (PORTELLI, 1997, p.16). Assim, o pesquisador está situado entre o fascínio do vivido/narrado e o rigor demandado no tratamento de tais fontes<sup>269</sup>.

Para entender a história da empresa G. Miranda é necessário reparar no mosaico da memória tecido por Guido Renato Miranda. Com efeito, através da entrevista, Guido Miranda enfatiza o escopo do trabalho de um agente marítimo, ao passo que em dado momento do depoimento, ele mesmo formula a questão e a responde, conforme o excerto mostra:

**O que faz a agência marítima?**

A agência marítima representa os interesses do armador no Porto. Então imagina um armador que navega no mundo inteiro, tem linhas marítimas, faz tráfego, transporte de mercadorias no mundo inteiro. Ele não tem como ter uma estrutura física para representa-lo em todos os portos. Então, ele acabava nomeando agentes, **pessoas que vão agir em nome dele**, para defender os interesses. Então, era essa a função do agente marítimo e não era, de certa forma, uma atividade que exigisse, digamos assim, uma exclusividade. Então, a G. Miranda, nos mais de sessenta anos de atividade acabou representando vários armadores diferentes<sup>270</sup>. [grifou-se]

Ao explicitar as funções do agente marítimo, que não eram poucas, expõe a principal atividade do seu pai por um longo período da sua vida. Como Guido Miranda ressaltara, foi mais de sessenta anos com uma razão social que teve poucas modificações e que percorreu parte da história familiar e integrou a história empresarial de Itajaí. Conforme se pode constatar através das figuras 45 e 46, Sérgio Renato Miranda fora uma forte liderança no mercado de agenciamento marítimo em Itajaí. Nas imagens, ele aparece no encontro de agenciadores marítimos.

<sup>269</sup> MESQUITA, Ilka Miglio; BARRETO Raylane Navarro; SILVA, Rony Rei do Nascimento. O coser da memória da aluna, de operária e de professora na roça: as experiências de Luzia Honória dos Santos. **História Oral**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 101-127, jul./dez. 2013.

<sup>270</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Figura 45 – Sérgio Renato Miranda entre agenciadores marítimos – Anos dois mil.



Fonte: arquivo privado da família Miranda

Figura 46 – Sérgio Renato Miranda entre agenciadores marítimos – Anos dois mil.



Fonte: arquivo privado da família Miranda

Guido Renato, além de resumir e contornar as funções de um agente marítimo, também relacionou o contexto em que estavam inseridas outras empresas do ramo, manifestando um conhecimento específico sobre o fazer do agente. E isso ficará claro quando

ele fala da natureza dos serviços e de como eles eram contratados. No que se refere às relações intercompanhias, ele comenta:

Claro que havia, digamos assim, uma certa ética (*clash of interests*), conflito de interesses, você não agenciaria o mesmo armador que tinha o mesmo serviço, por exemplo, o serviço na América do Sul e no norte da Europa. Então você não iria representar dois armadores, até porque daria conflito de carga, ah essa carga eu vou mandar para esse armador, em detrimento do outro. Mas a gente representava agentes com linha para os Estados Unidos, com linha para a Europa, entendeu? Acabava representando vários armadores. Isso era cíclico, as vezes o armador via que não se tornava mais tão interessante fazer aquela rota e saía. A G. Miranda também trabalhava como subagente de outras agências marítimas maiores. Então, por exemplo, a Wilson Sons, que também é centenária e existe até hoje, a Wilson Sons não queria ter um escritório em Itajaí. Então, sempre que acontecia alguma coisa da Wilson Sons para Itajaí, a gente era subagente<sup>271</sup>.

Como eram representantes legais de vários armadores, também prestavam serviços a grandes companhias marítimas que não podiam ou queriam ter um escritório para representá-las. O serviço de subagente era um dos muitos serviços que a G. Miranda prestava para o mercado naval. Relacionou-se o trabalho de subagente com as terceirizações bastante em voga na contemporaneidade e perguntou-se: Esse trabalho prestado era tipo uma terceirização? Sobre isso, Guido Renato, responde:

Exatamente, seria mais ou menos isso. Então, eles repassavam o serviço e rachavam a comissão. Tu vai ter tal e tal atividade, você trabalha lá para a gente, nesse escopo aqui que é agenciar o navio ou fazer operação portuária desse navio e pronto! Então, basicamente a G. Miranda era sub agente da Wilson Sons, da Coryrio, não sei se existe ainda, Cory Irmãos, Cory Rio. Mas, basicamente, nosso maior movimento era como subagente da Expresso Mercantil, que também existe até hoje e representava vários armadores nesse escopo todo.

Essas muitas funções exercidas simultaneamente pela G. Miranda representavam as receitas que, em tempos de intempérie (como é comum pela geografia da cidade, conforme já citado no capítulo anterior que buscou elucidar as destruições que ocorreram em Itajaí por conta das cheias), mantiveram a empresa operando. Dessa forma, as tragédias ambientais que devastaram a cidade e a estrutura do porto, não representaram a falência da empresa, embora representasse tempos difíceis e precários pelas circunstâncias advindas da reconstrução do porto e baixa nas entradas e saídas que movimentaram a engrenagem do porto.

E, nesse sentido, Guido Miranda também traz a sua história de vida para rememorar os tempos em que o pai era agente marítimo:

---

<sup>271</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

O que mais é interessante falar, o que veio acontecendo ao longo das décadas, aí claro, aí eu vou citar mais o que eu vivi, então, fica mais fácil para mim citar. Eu comecei a trabalhar ali com treze anos, em 88, 89. Então, comecei como *office boy*, mas antes disso, eu participava das atividades, antigamente, hoje é tudo conteineizado, mas na década de setenta e oitenta era tudo carga geral. Então, o navio atracava e aí as mercadorias eram embarcadas em caixaria (caixa) e saco, então demorava e era comum o navio ficar seis dias, sete dias no porto. Hoje, o navio fica doze horas, vinte e quatro horas, quando muito. Tira os contêineres, carrega e o navio vai embora. Mas aquela época ficava-se uma semana, dez dias. Então, até o relacionamento com o capitão do navio imediato era maior. Então, era comum, o pai levar o capitão do navio para almoçar lá em casa e tudo, aí a gente ia visitar o navio, almoçava lá. Havia, digamos assim, uma certa fraternidade no convívio dessa atividade, justamente porque eram pessoas que estavam distantes da família e tinham necessidade desse convívio aí e também estavam de saco cheio, ficar vinte dias no mar. Aí, chegavam no porto queriam conhecer, queriam interagir. Então, isso desde pequeno e navio das mais variadas culturas, navio russo, navio indiano, navio americano, navio europeu era o que mais tinha, lógico, né. Desde pequeno eu sentia uma necessidade incrível de falar inglês, para me comunicar com esse povo todo. Eu via meu pai conversando e a linguagem era o inglês que é uma linguagem universal, eu pedi e a família entendeu a necessidade e já colocou nas aulas de inglês para a gente ser fluente em inglês. Aí claro, houve um movimento da carga passando para carga conteineizada e paralelo a isso havia um declínio do custo do frete<sup>272</sup>.

Esses movimentos que impulsionaram o desenvolvimento do porto e o progresso tecnológico também tiveram ligação direta com a forma pela qual se deu o armazenamento das mercadorias que circularam pelo porto. Desse modo, o uso de contêineres, como afirma Guido Renato, revolucionara as relações e as temporalidades na estrutura do porto, modificando inexoravelmente tudo o que se tinha visto e vivido até aquele momento. Para Ornelas:

O contêiner tem as qualidades de um cidadão do mundo. Cada contêiner tem uma identificação própria, atravessa fronteiras, enfrenta diversidades culturais e climáticas, não tem domicílio fixo e, por vocação, promove a realocação física da produção entre países onde haja abundância ou falta de mercadorias<sup>273</sup>.

Os contêineres, segundo Guido Renato, causaram mudanças profundas no modo como as mercadorias escoavam, além do transporte marítimo ser extremamente barato para os padrões de preços de cargas. Conforme esse trecho da sua entrevista corrobora:

Então, eu me lembro na década de noventa, especialmente, você mandar um contêiner de quarenta pés para os Estados Unidos custava duzentos, vamos colocar quatrocentos dólares, de quarenta pés, vinte pés, então era muito barato. Então, o

<sup>272</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>273</sup> ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade**: o caso de Santos. 2008. 140f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

exportador, que era do oeste catarinense tinha que contratar um frete rodoviário para levar o contêiner até o porto para esse contêiner ser exportado. Esse frete rodoviário era mais caro que do marítimo que atravessava o continente, o planeta, o hemisfério sul para o norte. Então, era uma coisa louca<sup>274</sup>.

A permanência em um mercado cada vez mais competitivo tornava-se difícil, por isso há alguns elementos que antecedem o quase fim do ofício de armador artesanal. Grandes armadores, como tentativa de desfazer a concorrência, acabaram engolindo o mercado do pequeno armador. Como assevera Guido Renato:

Então, isso em função desse declínio do custo do frete marítimo, muitos armadores meio que desapareceram. De que forma que eles desapareciam? O armador mais forte, maior, analisava a oportunidade de estar comprando o menor, justamente para diminuir a concorrência. Com menos gente jogando frete lá embaixo a tendência era o frete voltar a subir. E nessa aí, nesse período de certa forma a gente acabou levando sorte, porque o nosso armador, o armador que a gente representava acabava comprando outro armador menor e aumentava teu *share* de participação, *allotment* que chamava de espaço no navio, naquela época era muito comum tu negar transportar contêiner, a mercadoria porque não tinha espaço no navio, preciso embarcar cinco contêineres de quarenta pés para a Europa. ah, cara, o navio está lotado<sup>275</sup>.

Esses relatos evidenciam o cotidiano de um ofício que dependia de muitos elementos para o bom funcionamento, como no trecho a seguir é possível perceber:

Então, meu pai sempre reclamava porque poxa! Era meio ingrato às vezes: tinha o cliente, tinha a carga, tudo e não poderia ganhar dinheiro porque a remuneração se efetivava no momento que o contêiner embarcava e aí justamente porque não tinha espaço no navio ou às vezes não tinha equipamento, faltava contêiner. Hoje, para onde tu olha tem contêiner, mas naquela época não, os contêineres, como o porto de Itajaí que era um porto predominantemente de exportação. Então, setenta e cinco por cento do movimento do porto de Itajaí era exportação, vinte e cinco importação. A conta não fecha. Tu precisa do contêiner que esta vindo de importação pra usá-lo para exportação. Era muito comum também, às vezes tinha espaço no navio, tinha carga e não tinha o contêiner. Aí, o que os armadores faziam, ou transportavam via-rodoviário o contêiner vazio, o que era caríssimo. Então, isso só acontecia em último caso ou o que também não é tão raro, é comum, é você transportar contêiner vazio via marítima para descarregar. Mas, assim, chegou nesse e no próximo que vai. Então, era muito comum a gente descarregar contêiner vazio para usar na exportação no futuro. E aí, o pai também brincava, aí quando você tinha navio, espaço no navio, contêiner e carga, aí a receita federal entrava em greve, aí não podia embarcar porque a receita federal não liberava. Aí também outra situação, quando tinha carga, tinha navio, tinha contêiner, a receita federal estava trabalhando, quem entrava em greve era a estiva, que era a mão de obra portuária avulsa que você era obrigado a contratar os caras e os caras cheios de né?! Eu nunca vi povo com tanto direito e nenhum dever, não tem dever nenhum. Então, se tornava um ramo ingrato porque vocês sentia que sua atividade estava meio fora do seu controle, as vezes né. Então, durante as últimas décadas a gente de alguma forma levando sorte.

<sup>274</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A G. Miranda Ltda. e a trajetória de Sérgio Renato Miranda**. [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>275</sup> *Ibidem*.

Como enfatiza Guido Renato, o contêiner<sup>276</sup> era um dos gargalos do mercado naval, pois representava um número incipiente frente à demanda cada vez maior. A equação entre o preço do frete barato aliado à falta de um item essencial para a finalização do processo de carga era um dos entraves mais relevantes, o que fazia a conta não fechar, segundo as palavras de Guido, que nomina o ofício com o adjetivo “íngrato”. Ainda, nessa perspectiva, Guido mostra o quanto essa conta fora usada como exemplo para o argumento que defendia a mudança de ramo e de mercado. Conforme Guido, o diálogo se passa assim:

Ah, pai isso aí nós estamos levando sorte, vai virar, vai chegar a hora que alguém vai comprar a gente, o armador que a gente representa vai ser comprado e paralelo a isso, fruto da baixa remuneração que o próprio armador tinha com o frete marítimo ele acabou fazendo uma integração vertical. Em administração é muito comum, montante e ajusante. Então, para aumentar tanto o poder de negociação como margem de lucro global do negócio, os armadores começaram a fazer uma integração vertical. Então, quais são as atividades inerentes ao transporte marítimo? Hoje, eu tenho navio e eu faço transporte, mas o transporte pra esse negócio funcionar eu preciso do agente marítimo pra poder entrar em contato com os meus clientes, é o cara que está a frente de mim, é o cara que faz o contato com o meu cliente, então seria ajusante e tem as atividades a montante, que são as pessoas que fornecem pra mim para que essa atividade aconteça, a montante o armador precisa do operador portuário que é o cara que vai operar o navio, as vezes, por muito tempo também foi feito pelo agente marítimo, mas o agente marítimo não necessariamente poderia ser um operador portuário, poderia ser uma outra atividade, nós éramos agentes marítimos e também operadores portuários. E, por exemplo, depósito de contêineres que a gente chama de contêiner *weart*. Aqui no Brasil erroneamente chamam de terminais de contêiner. Terminal de contêiner é o porto, onde termina ou começa. Então o que aqui no Brasil a gente chama de terminal é o *thepolt* (depósito de contêiner). Então, o exportador quer embarcar uma carga, ele vai até esse depósito, pega o contêiner vazio, vai até a sua fábrica, ova o contêiner, coloca a mercadoria dele dentro, depois manda para o porto<sup>277</sup>.

Ao vivenciar o cotidiano do agenciamento, mesmo jovem, Guido Renato percebe as mudanças advindas do progresso e das novas tecnologias. É imprescindível enfatizar que as relações dentro do esquema de agenciamento foram moldando-se a partir das mudanças que ocorreram no setor naval, pois a modernização, segundo Ornelas, passa pelo amplo processo tecnológico em que estava imbricado o sistema de portos e todas as suas vertentes. Por isso, Ornelas afirma:

<sup>276</sup> MACHADO, Isabel Silveira. **O porto de Santos e a revolução dos contêineres**. 2012. 164f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012, p. 71: “Os dois primeiros contêineres desembarcaram em Santos em meados de 1966, trazidos para testes pela empresa norte-americana Moore McCormack Lines, Inc, em seu navio Mormacdawn. Foram os dois primeiros contêineres movimentados em um porto sul americano. Pela inexistência de equipamento apropriado no cais ou a bordo, foram retirados do navio pela cábrea Sansão, um guindaste flutuante mais tarde desativado, numa operação morosa”.

<sup>277</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Os condicionantes do processo de modernização e mudanças no sistema portuário brasileiro, especialmente, no plano externo, encontram-se na redefinição contínua dos fluxos de comércio exterior, nas novas tecnologias, na globalização da economia, nas pressões por maior qualidade e agilidade e nos menores custos dos serviços<sup>278</sup>.

A existência do agente marítimo estava diretamente ligada à expansão das fronteiras de comércio, pautada nas livres relações econômicas e sociais baseadas na diplomacia. Entretanto, esse personagem que figurou por décadas nos setores navais existiu a partir de uma restrição na comunicação, que atualmente fora sanada pelas evoluções no mercado da informação instantânea, mas naquela época, como afirma Guido Renato, as transações eram parte do escopo do agente marítimo e com as novas regras do mercado, cada dia mais agressivas, no que se refere à corte de custos e busca pela lucratividade, ocorreu um crescente declínio no ofício de agente marítimo:

A importação é ao contrário, o contêiner descarrega do navio, faz todo o processo de nacionalização da mercadoria, importa a mercadoria, regulariza a importação, leva a mercadoria para a fábrica dele, matéria-prima, máquina, seja lá o que for, e aí ele devolve o contêiner vazio para esse depósito. Então, isso também era uma atividade terceirizada. Então, nas últimas décadas o que aconteceu, o armador tanto para ter mais poder, ele acreditava, mais poder ofensivo, poder contatar os clientes diretamente resolveu montar estrutura própria. Então, acabando com a figura do agente marítimo, o agente marítimo existe, mas é ele mesmo, é como também, eu gosto de usar esse exemplo, é como se a Ford acabasse com a concessionária. Aqui tem concessionária Ford Globo, concessionária Ford Dimas, não, não vai ter mais, agora quem vai vender Ford é a Ford. Então, a Renault, a Renault aqui tem a Liberté, não vai ter a Liberté, vai ter Renault Renault. Então, eles avançaram para ter poder de contatar mais diretamente, agressivamente os clientes e a montante a mesma coisa, então montando estrutura própria de operação portuária e até comprando os depósitos de contêiner, justamente para ter a montante, você ganha a margem de lucro daquele negócio e a ajustante, além de ganhar a margem operacional disso, se dá mais agressividade para se entrar em contato com os clientes. Então, nessa última década o que aquisições verticais, tanto a montante e ajustante. Então quem estava nesse mercado acabou sofrendo e a agência marítima acabou<sup>279</sup>.

Desse modo, num movimento de ir e vir da memória, Guido Renato preconiza a questão que lhe vai ser perguntada no decorrer da entrevista, pois é acompanhada de uma mudança brusca no mercado: como ocorreu o declínio do agenciamento marítimo e a figura do agente passa a ser obsoleta? Essa problemática se insere no debate levantado por Ornelas que afirma:

<sup>278</sup> ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade: o caso de Santos**. 2008. 140f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

<sup>279</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

O período atual foi acompanhado de inúmeras mudanças, relacionadas a um processo recente de abertura do mercado mundial, que supõe ‘a adoção de novos padrões de gestão, pelas grandes firmas, sobretudo o *just-in-time*, que permite conceber, vender, produzir e distribuir os produtos em tempo real e em escala global’ (MONIÉ, 2001). Sob este paradigma, exige-se, dos portos organizados do mundo uma reestruturação e uma reorganização para atender à evolução crescente dos fluxos de mercadorias que se dão, principalmente por via marítima<sup>280</sup>.

Assim como enfatiza Ornelas, pesquisador das relações porto e cidade, sobre as mudanças que eram necessárias em toda a cadeia marítima, Guido Renato também explica como o mercado foi se adaptando e ficando nas mãos dos maiores armadores ou o próprio armador virou seu agente marítimo, conforme ele explicita:

Se tu pesquisares hoje, as agências marítimas que existem, elas são escritórios dos armadores. Então, o agente marítimo da Mursk, é a Mursk, o agente marítimo da Rumbloxud, é a Rumbloxud. Eles montando estrutura própria. A figura do agente marítimo como era na década de setenta, oitenta e noventa, isso praticamente desapareceu. Então, para te citar outras agências que eram extremamente tradicionais na época e hoje praticamente inexistem ou assim como nós tivemos que mudar de ramo ou ampliar o leque de atividades, tinha a Navide a Servicargo, tinha a Osny, tinha a Samarco e G. Miranda, para citar cinco. Então, essas agências marítimas eram extremamente tradicionais em Itajaí e hoje praticamente inexistem ou não existem como agência marítima ou até fazer uma outra atividade<sup>281</sup>.

Há, na fala de Guido, alguns preceitos da quase extinção do ofício, ou a extinção daquilo que vivenciou, pois o mercado fora transformado pelas amplas mudanças tecnológicas e pela absorção dessa tecnologia pela indústria naval. É importante frisar que essas modificações fazem parte de um passado recente, que se transforma cotidianamente, frente às novas demandas. Entretanto, mesmo frente às atribuições do agenciamento, também havia outras atividades paralelas exercidas pela G. Miranda Ltda. Entre elas, o despacho aduaneiro<sup>282</sup>, conforme explicita Guido Renato Miranda:

Outra atividade que a G. Miranda fazia era o despacho aduaneiro, o que é o despacho aduaneiro? O despacho aduaneiro é o cara que faz, digamos assim, despachante é uma coisa que não existe em nenhum lugar do mundo, só no Brasil. Então, o despachante é aquele cara que faz a ligação do exportador ou importador com a receita federal. ‘legaliza a documentação?’ Cara, eu costumo dizer que é um *office boy* de luxo. Ele pega, igual quando tu vai fazer o emplacamento do teu carro, tu contrata um despachante, é super simples, mas tu não sabe disso aí, né? Então, tu contrata o cara, o cara pega a tua documentação, leva até o setor público, né e

<sup>280</sup> ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade**: o caso de Santos. 2008. 140f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008, p. 15.

<sup>281</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>282</sup> *Ibidem*.

resolve o que tem para resolver. E o despachante aduaneiro é a mesma coisa, é que ele está teoricamente pra ele estar a par das instruções normativas da receita federal, conhece os procedimentos burocráticos. Então, ele agiliza, é o nosso famoso Brasil, cria dificuldades para vender facilidades. Então, era o mercado grande. Então, a gente também atuava na parte de despacho marítimo, tanto importação quanto exportação. Mas, bem digamos assim marginal, marginalmente não no sentido ruim da palavra, no sentido que era uma fonte de receita, mas que a gente nunca deu muita bola, justamente porque pra você ser despachante aduaneiro você fazia um processo junto a receita federal de qualificação e era um título público, seu nome era registrado no diário oficial da União e a partir desse dia você começava como ajudante de despachante aduaneiro, depois de dois anos trabalhando, entrava com novo processo e virava despachante aduaneiro. Para ser despachante aduaneiro, precisava ter na época um fax, um telefone e só. E você iria ganhar uma comissão, uma taxa pela carga que você movimentava. Então, era também um mercado extremamente prostituído. Então a gente tinha, porque tinha, escolhia os clientes que queria ter. Então, um dos maiores exportadores na época era a gente que atendia, que era a Teka, de têxteis. Então, era um dos maiores exportadores do porto de Itajaí era a gente que atendia e depois também a Teka tirou da gente e botou para outro porque tinha o preço. Não, não eu faço mais barato, um fixo mensal. A gente não, a gente era um percentual sobre a carga movimentada. E aí quando a gente perdeu, o maior cliente era a Teka, perdeu os outros, a gente meio que desativou o despacho, justamente porque, cara, só para ter uma ideia, hoje deve estar assim, pra dinheiro de hoje, você exportou tal contêiner vai ganhar vinte reais. Cara, você troca uma lâmpada e ganha cinquenta. Então, tem que ter muito volume, se incomodar muito, uma estrutura muito grande para ficar trocando seis por meia dúzia, mas também era uma atividade que a nossa agência e outras também faziam. Ou seja, uma agência marítima poderia ser uma comissária de despacho, mas uma comissária de despacho não necessariamente poderia ser uma agência marítima, então era uma fonte de renda que a gente tinha que com o passar do tempo foi perdendo em função do excesso de gente oferecendo serviço a um preço muito baixo<sup>283</sup>.

Sobre a fala de Guido Renato acerca do despacho aduaneiro é importante salientar a diferença entre despacho aduaneiro e desembaraço aduaneiro. Enquanto o primeiro fazia parte do escopo da G. Miranda Ltda., o segundo não era atribuição da empresa, e a diferença entre os dois residiria no desenrolar das documentações de importações e exportações e nas legislações vigentes, diferentes para cada caso. Como ele afirma, esse era um serviço menor, executado pela empresa, mas ainda assim era uma das fontes de receita, o que faz crer que, em tempos de vantagens para esse serviço, a agência obteve lucros, o que depois irá também oscilando. Ainda sobre as questões que envolveram a história da G. Miranda, Guido Renato retoma o tema sobre o quase fim desse ofício para pequenos grupos. Desse modo, Guido Renato seguirá discorrendo sobre as atribuições que foram tomando forma na história da G. Miranda.

Então, dentro da nossa cronologia, aí as agências marítimas acabaram de alguma forma tendo que mudar de ramo ou acabaram mesmo encerrando as atividades e com a G. Miranda não foi diferente. Depois chegou uma época que a gente, que os armadores que a gente representava ou foram comprados ou deixaram de operar no

<sup>283</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

porto. Então, a gente meio que acabou. Hoje, a G. Miranda existe, uma empresa que ainda está ativa, mas ela virou uma prestadora de serviços administrativos. Ela presta um serviço administrativo para as franquias do Bobs. Como não justifica tu ter um gerente administrativo ou um diretor geral para franquias que o faturamento é pequeno, a gente presta um serviço administrativo mesmo. Registrar funcionário, levar documentação, pagar conta, lançar as contas. Hoje a G. Miranda tem faturamento bem menor, infinitamente menor, bem menor do que tinha na época. Mas hoje ela continua atuando como um prestador de serviço administrativo, como se fosse um centro de serviço compartilhado (CSC), emite nota, leva documentação para a contabilidade, faz todo processo burocrático. Deixa eu ver se tem alguma coisa importante, digna de nota desse período todo que eu lembro<sup>284</sup>.

As muitas interferências que existiram na cadeia do agenciamento acabaram por forçar a mudança. Desse modo, a G. Miranda Ltda. está ativa, porém fora do ramo do agenciamento. A razão social da empresa mudou, mas o nome permaneceu e permanece na atualidade o mesmo. Portanto, ainda hoje é possível avistar o prédio que, por muitos anos, abrigou a empresa que recebia e enviava cargas das mais diferentes espécies e que circundava o mundo. Sobre essa circulação mundial, Guido Renato explica que muitos navios com diferentes bandeiras eram clientes da chamada navegação de linha e que outros eram da chamada navegação de projeto. E, sobre isso, ele explica:

Tem o navio *Trump* e o navio *Liner*, ou seja, você sabia que aquele navio saía daqui hoje e daqui a sessenta dias ou quarenta dias ele estaria de volta, passava por todos os portos aqui, fazia, escala na América do Sul e iria para a Europa com escala nos portos da Europa e voltava. Então, ele fazia essa linha. E para você oferecer um serviço melhor para seu cliente o que eles faziam, as linhas marítimas criavam xxxx. Eu sou armador e tenho dois navios, num universo de sessenta dias eu vou estar escalando o porto de Itajaí a cada trinta dias, mas o exportador tem cliente toda semana, então, eu não vou estar atendendo bem esse cara. Então, vários armadores entenderam que criar um *Joint* (28,35) trazia facilidades comerciais. O que se fazia, eu tenho dois navios, a Geneci tem dois navios e a Daniela tem um navio, daí a gente pega os nossos cinco navios e cria um *joint* e aí o que é que eu vou ter? Eu vou ter 2/5 de qualquer navio, tu vai ter 2/5 de qualquer navio e tu vai ter 1/5 de qualquer navio e aí tem a Lotmend, esse navio dá para levar mil contêineres, vou ter quarenta, tu vai ter quarenta, ela vai ter vinte e aí, ao invés de eu ter uma escala mensal para embarcar mil contêineres, eu vou ter uma escala semanal que eu vou poder embarcar quatrocentos contêineres, dependendo do tamanho do navio, o meu navio pode ser diferente do teu, somava-se todo espaço, fazia uma regra e claro, rateava as despesas<sup>285</sup>.

Dentro da perspectiva da navegação de linha e desse breve exemplo que insere o entrevistador na realidade das armações marítimas, a navegação por projeto previa que o navio atracasse uma vez no porto, mas que este não teria a regularidade de linhas específicas e a isso fora dado o nome de navegação por projeto. A navegação por projeto resumia-se no

<sup>284</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>285</sup> *Ibidem*.

fato de uma embarcação fazer uma rota e talvez nunca mais voltar a fazê-la, dependendo da demanda do produto a ser embarcado. E para as embarcações regulares, as empresas criaram, como menciona Guido Renato, formas cooperativas de atender seus clientes e minimizar perdas pela falta de atendimento adequado. Com efeito, ele destaca:

Um importador lá da Índia veio comprar açúcar do Brasil e entrou em contato com a Porto Belo, ‘eu quero nem sei quantas mil toneladas de açúcar’ e aí precisa de um agente para receber esse navio, daí é o por projeto. Entendeu? Vai vir o navio, daí a gente fazia o serviço. Mas também sabia que talvez viesse e nunca mais voltasse ou se volta, sabe-se lá quando ou talvez para levar outra mercadoria. Essa é a navegação por projeto, que também já atendemos vários: açúcar, congelados, bobina de papel. E aí tem essa terminologia, por projeto<sup>286</sup>.

Em uma “nova janela de conversa”, Guido Renato lembrou uma das mais prestigiadas atribuições da G. Miranda: ser *focal point* da Euresa, organização criada com o advento da construção da união europeia e com a finalidade de defesa dos interesses comerciais de grupos participantes dessa cooperativa.

A G. Miranda também numa época foi *focal point* de um desses grupos que era a Euresa. Euresa foi o primeiro grupo de interesse econômico da Europa. Quando criaram a União Europeia também possibilitou-se criar grupos de interesse econômico. A gente era o *focal point*, o que era o *focal point*? O *focal point* era quem consolidava as informações de todos esses agentes. Então, o teu armador mandava todas as informações para mim, a gente criava lá os contêineres listes, listas de embarque, listas de desembarque e aí para operar o navio, independente se o navio era meu ou teu. Se o navio era meu quando esse navio atracava eu como agente do navio, não mudava essa figura, essa *persona* jurídica. Perante as autoridades quem é o dono do navio, se o navio é do armador do Guido, a G. Miranda que iria lá atendê-lo. Então, às vezes isso era comum. O navio é da Geneci, então a agência marítima da Geneci era a que quando o navio atracava recebia, acionava a polícia federal, vigilância sanitária, tudo. Aí, está tudo certo, beleza, pode operar? Saía a Geneci e entrava o operador portuário e o *focal point* é que fazia a ligação de todos os agentes daquele *joint* com esse operador portuário. Depois embarcou tudo, o que embarcou, o que não embarcou, o que ficou para trás, daí essa documentação iria pra mim e eu passava para os outros para serem emitidos os BLS. Então a G. Miranda também atuou como *focal point*. A remuneração tinha um “fi” para isso. Mas no mercado isso acabava gerando uma admiração, pô! os caras são *focal point*, pô! Eles trabalham com bastante gente, conversam com armadores diferentes. Você não era *focal point* por acaso, tinha que ter uma expertise e trabalhar bem para o negócio funcionar. A G. Miranda foi *focal point* da Euresa sempre<sup>287</sup>.

Essa admiração dos concorrentes ou de outros personagens do mundo empresarial expressada por Guido Renato irá transparecer no semblante e entonação usados para relembrar esse feito. Entretanto, como observa Guido Renato, a Euresa não teve uma vida

<sup>286</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>287</sup> *Ibidem*.

longa em Itajaí, pois o próprio mercado entendeu que criava novas possibilidades para a concorrência, pois muitas vezes um determinado sujeito tinha um navio que aportava a cada três meses, e com o sistema de *joint*, ele poderia fazer parte de um negócio que girava semanalmente. Dessa forma, ele mesmo afirma que sua percepção desse nicho é que ocorreram vaidades que acabaram minando esse sistema e o sucesso desse tipo de modelo econômico.

#### 4.5 A SUCESSÃO FAMILIAR NA EMPRESA G. MIRANDA LTDA.

O anuário de Itajaí estampa a foto de Olympio Miranda Júnior com uma pequena biografia (figura 47), louvando os feitos desse primeiro empreendedor. Adentra-se nesse item na sucessão familiar da terceira para a quarta geração.

Figura 47 – Minibiografia publicada no anuário de Itajaí de 1975

EDIÇÃO ESPECIAL 30/10/1975

# G. Miranda Ltda.

Fundada em 1935, por inspiração de Olímpio Miranda Jor., iniciou naquele ano as suas atividades como firma individual. Em 18 de dezembro de 1952 transformou-se em Sociedade por Quotas de Responsabilidade Limitada, com a razão social que adotou e conserva até os dias de hoje. São seus Diretores: Guido Octávio Miranda e Irene Ramos Miranda.



**OLÍMPIO MIRANDA JÚNIOR**

Filho de Olímpio Miranda e Maria Schneider Miranda, nasceu em Itajaí a 21 de julho de 1888. Iniciou sua atividade comercial jovem ainda, na firma Asseburg & Cia. e na qual trabalhou até 1910, transferindo-se a seguir para a Cia. Malburg. Em 1917 deixou aquela firma para dedicar-se à Cia. Paul, Filial de Itajaí, onde prestou serviços até 1924. Reorganizou a Fábrica e Fundação Guido, que acabou transferindo por venda, em 1932, por falta de mão de obra especializada, retornando à atividade como Despachante Aduaneiro, função que exerceu até seu falecimento, a 7 de agosto de 1952.



**EDIFÍCIO OLÍMPIO**

Construído em 1930, à Praça Vidal Ramos. Seu custo aproximado foi de 200 contos de réis (200.000\$000) moeda corrente àquela época. Com dois pavimentos, abrange uma área coberta de 1.000 metros quadrados. O bom gosto na escolha das linhas arquitetônicas da construção se evidenciam pelo fato de continuar moderno, a despeito de contar presentemente com 45 anos.

É com grande satisfação que, ao completarmos quarenta anos de atividade no ramo de Agentes Marítimos, expressamos aqui os nossos sinceros cumprimentos pelo simultâneo decurso do 40º aniversário do "Journal do Povo".

**G. Miranda Ltda.**

Fonte: Arquivo público municipal Genésio Miranda Lins

Então, dentro da nossa cronologia, aí as agências marítimas acabaram de alguma forma tendo que mudar de ramo ou acabaram mesmo encerrando as atividades e com a G. Miranda não foi diferente. Depois chegou uma época que a gente, que os armadores que a gente representava ou foram comprados ou deixaram de operar no porto. Então, a gente meio que acabou. Hoje, a G. Miranda existe, uma empresa que ainda está ativa, mas ela virou uma prestadora de serviços administrativos. Ela presta um serviço administrativo para as franquias do Bobs. Como não justifica tu ter um gerente administrativo ou um diretor geral para franquias que o faturamento é pequeno, a gente presta um serviço administrativo mesmo. Registrar funcionário, levar documentação, pagar conta, lançar as contas. Hoje a G. Miranda tem faturamento bem menor, infinitamente menor, bem menor do que tinha na época. Mas hoje ela continua atuando como um prestador de serviço administrativo, como se fosse um centro de serviço compartilhado (CSC), emite nota, leva documentação

para a contabilidade, faz todo processo burocrático. Deixa eu ver se tem alguma coisa importante, digna de nota desse período todo que eu lembro<sup>288</sup>.

O relato que a epígrafe permite observar é de um mercado em franco declínio. De Olímpio Miranda Júnior (figura) a Guido Renato Miranda e Sérgio Ricardo Miranda (figura) o mercado mudara muito.

Figura 48 – Da esquerda para a direita: Sérgio Ricardo, Sérgio Renato e Guido Renato Miranda - Anos dois mil



Fonte: arquivo privado da família Miranda

Desse modo, o entrevistador, conforme roteiro previamente formulado, pergunta ao entrevistado: Como foi a migração de uma empresa familiar, calcada durante anos e consolidada nos afazeres do porto para o ramo de franquias?

Na verdade isso aí vem dentro da história da nossa família, quando eu tinha mais ou menos vinte e um anos, porque eu comecei a trabalhar com treze, registrado! A vida inteira, eu nasci dentro de um navio, praticamente! O meu pai levava a gente e eu sempre adorei, não vou negar, eu sinto falta disso, gostava disso, porque operação portuária é um negócio de vinte e quatro horas. O navio está operando em vinte e quatro horas, ele vai atracar na maré, ele vai sair. Então não tem sábado, não tem domingo, não tem feriado, todo dia é dia. [...] eu estudava administração naquela época e estudando os movimentos econômicos, macroeconomia, eu dizia para o pai: Nós estamos levando sorte, cara! Isso daqui a pouco vai virar e outro ponto importante era um negócio que sustentava uma família e a médio e longo prazo seriam três famílias, porque naquela época já trabalhavam eu e meu irmão, o pai

<sup>288</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

com os dois filhos, as filhas já tinham saído, casaram. E numa perspectiva, os fretes marítimos diminuindo, tu trabalhava mais para ganhar igual. Eu embarquei mais contêiner, mas o frete diminuiu, a gente recebia um percentual sobre o frete, tu estava trabalhando cada vez mais e ganhando cada vez menos<sup>289</sup>.

Conforme Guido Renato já relatara em seu trabalho de conclusão na administração, a agência marítima vive basicamente dos fretes que acumula<sup>290</sup>. “As receitas são provenientes dos contratos de prestação de serviços realizado com as linhas marítimas”. Miranda ressalta que os preços, com o passar dos anos, ficavam menores e as exigências maiores<sup>291</sup>. Em uma matemática inversamente proporcional, a empresa se mantinha com custos fixos, mas recebia comissões cada vez mais mirradas, tendo que se adequar às novas demandas tecnológicas<sup>292</sup> que o mercado cada vez mais competitivo requeria. Nesse contexto, Guido Renato adverte:

Eu falei para o pai, isso é um negócio que está com os dias contados. Aí ele perguntou: o que nós vamos fazer? Daí ele passou para mim a bola e disse: ‘Cara pesquisa alguma coisa aí para a gente fazer também’, daí eu pesquisei várias coisas e eu sou um fã de hambúrguer, até hoje eu como hambúrguer. Foi onde a gente partiu para o Bobs. Daí eu saí da empresa, a empresa continuou existindo a G. Miranda, mas foi uma coisa com o ‘time’ perfeito. Quando a gente foi para o *fast food*, no ano seguinte que a gente começou, os principais armadores foram comprados e aí a empresa continuou no agenciamento marítimo por mais alguns anos, mas já meio que quase pagando para trabalhar. Aí como tinha uma força de trabalho ociosa, ela acabou criando informalmente, fazendo esse centro de serviço compartilhado para as franquias. Até porque a gente não poderia encerrar as atividades da G. Miranda, tinha umas pendências tributárias. O que é que ela vai ser, ela não poderia ficar sem faturamento. Ela vai ser o que já estava sendo, a gente fez uma mudança no contrato social e continuou operando. Começou assim. Hoje, basicamente como família nossa principal atividade são no ramo de alimentação e a gente tem também uma agenciadora de bens próprios, foi criada ainda com o pai em vida que os imóveis estão ali alocados, tem essa empresa focada na parte de recebimento de aluguéis e as outras franquias acabaram ficando. Aí o pai colocou uma no nome de cada filho, até porque basicamente é um negócio familiar e poder encaixar no regime de tributação do Simples, que é mais simplificado. Basicamente, é isso, eu com o falecimento do pai, como eu comecei o negócio, eu sou o franquiado e a gente tem aí dez pontos de vendas e mês que vem abre mais um quiosque de sorvete, são onze pontos de venda. E a G. Miranda continua trabalhando como centro de serviço compartilhado para atender essas franquias, esses quatro CNPJS matrizes, com esses onze pontos de vendas. São todos da família, não tem ninguém de fora<sup>293</sup>.

<sup>289</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>290</sup> *Ibidem*. Cfe Guido Renato Miranda informa em seu trabalho de conclusão de curso sobre as receitas e o preço do frete da agência marítima: “As receitas são provenientes dos contratos de prestação de serviço realizado com as linhas marítimas. A forma de remuneração costuma variar bastante de armador para armador. Basicamente cabe ao agente uma porcentagem em relação ao frete de exportação e importação e sobre a *demurrage* recebida. O que costuma variar são os repasses que alguns armadores proporcionam para custear despesas de comunicação, fotocópias, *agency fee* (taxa de agenciamento, valor fixo mensal para outras despesas diversas) etc.”

<sup>291</sup> Cfe BATEMAN, Thomas S.; SNELL, Scott. **Administração**: construindo vantagem competitiva. São Paulo: Atlas, 1998, p. 35.

<sup>292</sup> DINIZ, Eli. **Globalização, reformas econômicas e elites empresariais**. Rio de Janeiro: FGV, 2000, p. 25.

<sup>293</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Ao empreender no mercado de franquias, a empresa familiar especializada em agenciamento marítimo mudara completamente de segmento dentro de um mercado cada vez mais competitivo e com demandas sempre crescentes<sup>294</sup>. Ao enveredar pelo mercado de franquias, a empresa propõe-se a entrar em uma estrutura previamente definida e na qual está submissa a “empresa mãe”, que comanda desde o *layout* de cada loja até o rígido percentual de lucros. Nesse cenário, a empresa antes familiar, na qual todos os membros eram do mesmo núcleo fundador e da mesma árvore genealógica, com as franquias já não será mais, ou seja, já não será mais o senhor Sérgio Renato Miranda a gerir sozinho seu negócio, existirão metas e lucros a serem atingidos, ditados pela rede. Com efeito, sabe-se que as despesas e lucros são relacionados a muitas variáveis, todavia é tácito que o lucro seja, em maior ou menor grau, bom. É claro que, nas palavras de Guido, a empresa é familiar, mas no mercado financeiro, eles fazem parte da Bobs, uma das maiores empresas no ramo de alimentação rápida, que tem caráter cosmopolita e não familiar, portanto a personificação na figura do pai já é algo que ficara no passado.

Com os esclarecimentos sobre como a empresa atua hoje, volta-se à questão dos fatores pelos quais a empresa deixa o setor naval. Em estudo preliminar sobre a história da cidade foram observadas as grandes destruições que as chuvas causaram na estrutura portuária. Dessa forma, pergunta-se: Até que ponto o impacto das enchentes influenciou o mercado de vocês e colaborou para uma baixa no agenciamento?

Drasticamente, não tem navio, não tem remuneração. Eu costumo dizer eu tive uma infância boa, mas assim com montanha russa, a nossa vida era uma montanha russa, podes perguntar para a mãe, a mãe vai poder te explicar isso muito melhor e a mãe sempre fez esse meio de campo. Pô, montanha russa total. Oitenta e três mesmo, como ali era a curva do rio e a força da água vinha e destruiu o cais do porto. Então, o pai ficou três meses, seis meses sem trabalhar. Ah, e uma coisa importante, a G. Miranda tinha filiais em Imbituba e São Francisco do Sul. Eu me lembro de ir para Imbituba e para São Francisco do Sul atender os navios lá. Tem navio de não sei o que, tinha muitos navios de cruzeiro, assim que abriu para turistas, pois mudou a legislação. Porque que navio de cruzeiro não vinha para o Brasil? Porque nosso país era feio e ficou bonito. Não! Porque tinha uma lei ridícula que para explorar turisticamente a costa brasileira o navio tinha que ser de bandeira brasileira. Quantos armadores tinham de turismo no Brasil? Nenhum, por isso que ninguém vinha. Não podia, aí quando mudou-se a lei, todo mundo poderia operar, aí foi uma enxurrada, hoje a gente tem bastante, tranquilo. A gente agenciou muito navio, atendia Florianópolis, escalavam aqui em Jurerê Internacional, atendi muito navio de Trump, por projeto nesses outros portos também. O pai tinha uma estrutura física?

---

<sup>294</sup> Cfe BARA, Marco Antônio Santoro. **A relação de uma empresa franqueadora com suas franqueadas: o caso de O Boticário: um estudo comparativo nas lojas de Curitiba e São José dos Pinhais**. 2001. 118f. Dissertação (Mestrado em Administração)-Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001, p. 13.

Não, não tinha. Ele tinha um endereço físico, uma parceria com outras agências marítimas, outras cidades que quando tinha que trabalhar lá, estabelecia a parceria<sup>295</sup>.

Esse relato, calcado na experiência de vida e que por vezes imiscui-se em outros temas, é próprio da oralidade. Como é percebido no emaranhado da resposta acima, Sérgio Renato buscara outras alternativas frente às intempéries e essas foram fundamentais para a sobrevivência da família em um mercado parado pela força da natureza. No bojo da luta pela continuidade da empresa, Guido Renato afirma:

Eu quero crer que nessa época o pai dava os seus pulos e atendia alguma coisa, o que era um extra virava o principal. Em oitenta e três, tu imagina, ficar seis meses sem faturamento, tendo que pagar funcionário, todas as tuas despesas. Foi punk, Apesar da gente ao longo dessas décadas toda ter levantado um patrimônio interessante, foi loucura total e situações. Não faltava comida, lógico. Mas hoje olhando para trás e lembrando: cara naquela época eu nunca comi tanto macarrão com salsicha, carne já não tinha mais, eu adorava macarrão com salsicha, que bom que tem macarrão com salsicha. As enchentes eram fenômenos completamente inesperados, a cidade toda sofreu muito. Torno a dizer, montanha russa, uns anos muito bem e outros muito mau.

“A lembrança é a sobrevivência do passado” já dissera Ecléa Bosi<sup>296</sup>, ao escrever sobre o conceito de memória em Bergson. E assim como pensava Bergson e escreve Ecléa, tem-se as reflexões de Guido Renato sobre o que a memória guardou desse passado longínquo que já não se traduz em realidade, pois a situação financeira da família na atualidade é por deveras confortável. Entretanto, ao circundar esses espaços que poucas vezes são tocados pela agenda atribulada e pela imagem do empresário de sucesso, veem-se as dificuldades que estiveram presentes no cotidiano dessa empresa familiar e que servem para a reconstrução desse passado, marcado pelos conflitos familiares e intempéries climáticas. A certa altura da sua fala, Guido Renato vaticina:

Eu vi o meu pai sofrer muito com isso, afetava a minha mãe, afetava os outros irmãos. Ao mesmo tempo que era um ramo que te deixava vulnerável para todo esse tipo de coisa. Eu nunca esqueço quando a gente começou na franquias, meu pai olhou pra mim e disse: - ‘Agora eu acertei’. Quando tinha carga, estiva e navio, aí vinha a enchente. É claro que a enchente é uma coisa destruidora, destruía, mas era muito comum dar uma intempérie, uma chuva muito forte e a correnteza do rio ser tão forte que fechava a barra. Ninguém poderia entrar nem sair e o navio não fica esperando. Era muito comum, tinha navio, tinha carga, tinha contêiner, tinha receita federal, tinha estiva, todo mundo a postos, mas deu uma chuvarada que começou a cair lá no alto vale e veio, aí a barra ficava fechada uma semana. Aí o teu faturamento naquela uma semana iria ‘para o saco’. Às vezes era o azar também,

<sup>295</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>296</sup> BOSI, Écléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 53.

chegava a ter três navios atracados ao mesmo tempo, eu ia para o porto e saía de um e ia para outro, porque eu era gerente de operações. Depois o pai com aquele problema na perna, se tornava cada vez mais impossível dele ir a bordo, apesar dele ser a figura principal do negócio, quem estava lá trabalhando era eu e eu ‘gurizão’ com dezesseis, dezessete anos, porque o pai já era complicado subir, pois a sala do comandante fica no último andar que é o mais perto da torre de comando. Era basicamente tu subir de escada oito andares, dez andares. Tu tinha que subir no navio, entra lá tem mais seis, sete andares, é uma coisa de louco, o pai não tinha mais condições de fazer isso, tu conviveu com o seu Sérgio, ele tinha duas próteses femurais, então não podia andar, o final foi muito triste, o final foi triste<sup>297</sup>.

Sérgio Renato Miranda convivera ao longo da sua vida com muitos problemas de saúde, o que, com o passar dos anos, fora sendo um obstáculo importante para o exercício das suas funções e para as coisas mais simples no dia a dia do agenciamento, com uma diabetes galopante que culminara na amputação das duas pernas e nas conseqüentes sessões de hemodiálise. A imagem da figura 49 permite entender o cotidiano de Sérgio Renato com as limitações decorrentes das enfermidades. Na imagem, ele aparece visitando uma de suas lojas da franquia Bobs, tendo como meio de locomoção um carro elétrico que servia de apoio nas suas dificuldades de caminhar.

---

<sup>297</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Figura 49 – Sérgio Renato visitando uma de suas lojas da franquia Bobs – Anos dois mil.



Fonte: arquivo privado da família Miranda

Sérgio Renato tivera um duro encontro com a morte através da falência múltipla dos órgãos. Como observa Guido Renato:

Eu me lembro de três navios atracados ao mesmo tempo e ter que dar conta dos três e na outra semana não ter nada e eu trabalhando de gerente de operações e importação, o navio chega, mas aí o cara vai nacionalizar aquela carga, demora mais um tempo, eu sempre trabalhei muito porque a estrutura do escritório sempre foi enxuta, o meu pai não era de ter muita equipe, eu me vi obrigado a criar um *software* de gestão para eu automatizar todos os processos para ter menos gente para trabalhar e esse *software* foi tão bom que eu acabei vendendo, eu ganhei um dinheirinho depois, acabei vendendo para outras agências marítimas porque automatizava todos os processos, como é que tu consegue fazer tudo isso? Tem esse *software* aqui que controla isso. O meu TCC foi em cima desse *software*, se tu lê ele inteiro, ficou em primeiro lugar, foi premiado na época e depois aquele *software* calculava tudo, era um RP de agência marítima, colocava todos os documentos, não tinha retrabalho nenhum, entrava com a informação uma vez, depois ele gerava todos os relatórios<sup>298</sup>.

<sup>298</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Sobre o relacionamento pai e filho e sobre como isso influenciara no modo como Guido Renato conduz os negócios, ele procuraria ao longo da sua trajetória trabalhando com o pai exercitar da melhor forma possível o seu espírito decisivo na resolução dos problemas diários que implicavam toda a cadeia do agenciamento. Da prestação de contas ao comandante do navio à prestação de contas à Receita Federal, tudo que envolvesse a movimentação de cargas estava sob a égide de Guido Renato na ausência física do pai. É imperativo lembrar que a comunicação nesse período orbitava em torno de telefones fixos, rádios comunicadores e telex para recebimento de correspondências e documentações. Só anos depois é que virá a telefonia celular e os correios eletrônicos que diminuiriam as distâncias e as probabilidades de erro, e sobre esse relacionamento pautado na confiança, Guido Renato assevera:

Eu me relacionava bem com o meu pai, mas ele era mais introvertido, ele não era de ensinar e até a estrutura dele e eu não poderia falar, não estou dando conta. Imagina se eu vou dizer isso para o meu pai, ele nunca me proibiu de dizer isso, mas ele sempre deu conta, é o exemplo, eu tenho que dar conta também. Era muito comum eu trabalhar vinte e quatro horas, porque o navio atracava duas da manhã, aí tá beleza aquele dia trabalhava, depois em qualquer problema seguiria por ali. Naquela época já tinha celular, nós fomos um dos primeiros a ter celular pela necessidade do negócio, mas antes disso tinha rádio também, a gente usava rádio, chamava pelo rádio, ligava para teu telefone fixo em casa, sempre de sobreaviso, era muito comum o cara ligar e eu ter que ir para o escritório passar um relatório, verificar alguma coisa no computador, era um ramo que exigia muito. A presença física e intelectual para a tomada de decisões difíceis, situações que tu tem que tomar uma decisão e o pai dizia: “antes era muito mais fácil, tinha um problema, iria para o escritório batia uma carta e mandava para a Inglaterra, trinta dias depois viria a resposta. Hoje não, tem telex, tem fax, o que tinha na época, depois o e-mail, tinha que resolver na hora. Hoje é tudo *Just in time*, o problema acontece e tu tem que tomar uma decisão na hora. Hoje, eu arrisco dizer que está pior ainda. Já no *fast food*, dá dez horas da noite, teoricamente, para<sup>299</sup>.

Com uma personalidade forte, Sérgio Renato tivera, ao longo da vida, algumas rupturas por conta de seu temperamento. Nesse sentido, as rupturas mais emblemáticas e que perfazem ainda na atualidade, um certo silêncio e censura, é com a família Miranda, na qual há registros orais sobre cartas endereçadas a Sérgio Renato e escritas pelo seu pai Guido Miranda. Essas cartas representariam para a pesquisa verdadeiras relíquias, mas não foram disponibilizadas pela família, que viu na publicação uma invasão de privacidade.

---

<sup>299</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

Eu costumo dizer que sempre trabalhei sábado, sempre trabalhei domingo, trabalhei feriado, pra mim não mudou nada, a diferença é que agora não trabalho mais na madrugada, pra mim ficou mais fácil. A navegação era muito pior, e eu digo isso, meu pai dizia também desse ramo, pô o cara ganha mau, toda essa cadeia do comércio exterior, mas um dia é diferente do outro, não tem rotina, então o cara reclama, fala mal, mas está lá trabalhando, é meio cachaça, o cara não consegue largar. Eu sou realizado em todas as atividades profissionais que eu realizo, mas eu sinto saudade, não vou negar, eu gostava muito disso. O pai me ensinou a tomar decisão, não poderia vir pra ele ‘ai o que eu faço’, não tinha essa opção, até porque depois no final que ele não ia mais a bordo, eu não poderia sair e voltar, fazer uma consulta e voltar, aí tinha que ser na hora e era ‘te vira’, esse tomar decisões foi... A minha veia de professor veio porque isso me incomodava, pô não achava justo eu ter tido que aprender sozinho, tenho que dar a minha contrapartida para a sociedade, eu vou encurtar essa distância para o pessoal que está entrando agora, esses anos de experiência<sup>300</sup>.

Esse dinamismo do trabalho do agenciamento, em maior ou menor grau, causara ao que se percebe uma das melhores memórias em Guido Renato. A adrenalina das resoluções que deveriam ser tomadas, os muitos escopos diários a serem transpostos e um dos elementos mais peculiares da função, o contato com o mundo através dos navios. Contudo, há ainda nesse diálogo a falta de alguns personagens que preliminarmente sabia-se que existiram, mas que são pouco citados pela família. E, sobre isso, perguntou-se: Podemos voltar no início da G. Miranda, eu queria entender como é que ficou a situação da G. Miranda quando o teu avô passou para o teu pai, como ficou a situação dos outros irmãos que eram herdeiros?

A mãe tem, depois que o pai morreu, os irmãos entregaram carta, meu avô era muito inteligente, ele escreveu uma carta para o pai, o pai guardou essa carta, a mãe deve ter ainda, a carta era uma chamada de atenção para o meu pai, que ele era muito intempestivo e aí explica, poxa, os outros irmãos já abriram mão para tu ter isso, pra tu ter aquilo, tu não deu bola ou não valorizou. Era uma carta do Guido Otávio para o Sérgio Renato. Paralelo a agência marítima o meu avô fez uma loja de tinta para navio, ficava nos fundos da G. Miranda, eu me lembro dessa loja. Era G. Miranda Ltda, em algum momento, isso deve ter sido em 1986 mais ou menos, eu não sei explicar porque, eu não sei se a G. Miranda tinha problema ou estava os filhos na jogada, ele queria literalmente cortar o cordão umbilical, ele criou a G. Miranda Agência Marítima Ltda. A minha memória é espetacular, eu me lembro dele ligando para os armadores, pô tive que mudar a razão social, tive que mudar o CNPJ, então ele criou uma nova empresa. Como G. Miranda Ltda. a empresa deve ter umas sete décadas, mas a G. Miranda de fato, a G. Miranda Agência Marítima Ltda. ela é mais nova. Porque em algum momento, eu não sei se para resolver esse problema tipo tirar a família ou a empresa foi herdada com passivos que eu não sei dizer quais. Num determinado momento, a G. Miranda agência marítima Ltda. tinha um passivo no INSS, devido à estiva e não se percebeu, aí o pai saiu da empresa, a mãe sempre foi sócia e foi onde a gente entrou, então eu passei de funcionário para cotista. Aí ficou a mãe, eu e meu irmão e o pai saiu, porque ele pensou assim se eu tiver problema, se a empresa tiver problema não vai atingir meu CPF, não vai atingir o meu patrimônio. Ele fez uma confusão lá na época para resolver isso aí<sup>301</sup>.

<sup>300</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>301</sup> *Ibidem*.

A carta citada por Guido Renato é uma carta guardada por Jandira Miranda e, conforme já mencionado, não fora disponibilizada como fonte para essa pesquisa. Contudo, teve-se acesso à carta, mas não foi autorizada a sua publicação. Entretanto, sobre a carta e a ruptura, e para não deixar dúvida, voltou-se novamente à questão da partilha da empresa, já que o proprietário era Guido Otávio Miranda e ele tinha quatro filhos. Com isso, perguntou-se categoricamente se os irmãos de Sérgio Renato haviam participado da empresa, ao que Guido Renato respondera negativamente, afirmando que na G. Miranda Agência Marítima Ltda., empresa que fora aberta nos idos dos anos oitenta com outra razão social para definitivamente, segundo Guido Renato, tirar qualquer chance de reivindicação da empresa por parte dos irmãos de Sérgio Renato, os irmãos nunca participaram. Guido também afirma que pelo conhecimento que tem sobre as empresas e pelo que vivenciara, os irmãos de Sérgio Renato também não participaram da empresa G. Miranda em nenhuma fase dessa longa trajetória. E, desse modo, ele explica detalhadamente essa questão:

Houve uma ruptura, isso depois com o passar dos anos eu fui entender, eu entendia que eles pensavam assim: respeita porque é o irmão mais velho, mas rolava uma mágoa, mas era uma coisa muito sutil, essa é a palavra, e as irmãs, eu me lembro dessa que faleceu agora a Beatriz, apesar dela não concordar, mas também concordar, eu me lembro da tia Beatriz falar assim: ‘mas quando teu pai pegou lá, a empresa estava largada, não tinha movimento nenhum, o vô já não queria mais trabalhar, já estava velho e foi teu pai que pegou o troço e todo mundo só queria sugar, ninguém queria correr atrás das coisas’, tu pode olhar a carta da frente ou do verso e essa visão da Beatriz Miranda é que foi interessante e que ela passou: ninguém queria o troço, estava lá jogado, ninguém queria, foi teu pai que pegou e reergueu aquele troço lá. Tu podes analisar com mágoa, olha só como ficou bom e eu estava lá e me tiraram ou tu podes analisar, não teria dado nada, justamente porque ninguém queria pegar, depois que o filho nasce bonito todo mundo quer ser o pai<sup>302</sup>.

Guido também fala sobre uma empresa de tintas que o avô havia incorporado aos negócios de agenciamento e estava sob a responsabilidade da G. Miranda Ltda. Sobre isso, Guido Renato diz ter uma vaga lembrança da empresa e do prédio em que ela estava situada. Nesse sentido, Guido analisa a empresa sob sua perspectiva e discorre sobre o fracasso desse setor. Guido Renato diz que o avô tinha uma tinta de excelente qualidade, mas que não obteve êxito, pois não deu a devida atenção ao comércio desse produto, não havia uma equipe de vendas para atender clientes e o avô teria acreditado apenas na potencialidade do produto, sem estabelecer um diálogo com o consumidor ou sem fazer o devido trabalho de divulgação da excelência da tinta que fabricava. Com isso, a empresa de tinta que era anexada ao prédio da

---

<sup>302</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

agência marítima é também transferida para Sérgio Renato administrar, conforme conta Guido Renato:

Nessa carta fala-se também, o vô fala: ‘pô, até a empresa de tinta que era minha deixei para ti tocar e tu deixou ela largada’, isso era quando meu pai tinha quarenta e um anos ou quarenta anos e foi quando a mãe me mostrou a carta e eu olhei e disse ‘pô, esse não é meu pai’. Eu peguei a parte boa do meu pai, essa parte intempestiva de querer tudo pra ele, de ser mais egoísta, essa carta é bacana para vocês fazerem as ligações de como as gerações foram.

Longe da figura memorizada por Guido Renato, a carta revela uma face de seu pai que era escrita e falada pelo seu avô Guido Otávio. E, com isso, ele observa:

Sim, por muitos anos, não sei se com mais orgulho do que mágoa, porque ele também foi expulso de lá. Porque no final ele não estava agregando mais nada, mas queria receber. Entendeu? Daí o pai disse: sai fora, pô! Meio que expulsou o pai do negócio. Eu não sei se ele tinha uma relação de afeto forte como eu tenho com o meu pai. Poderia ser ah, é meu pai, tenho que aturar. O Olympio que iniciou a agência marítima faleceu cedo, se não me engano o pai tinha dez anos quando ele morreu e o filho já trabalhava com o pai. Eu acredito que nessa época a transição foi tranquila, o Guido já trabalhava com o pai, mas o Olympio faleceu muito cedo, meu pai o neto mais velho tinha dez anos. O Guido, meu avô, morreu quando eu tinha onze, doze anos, mas eu era o neto, penúltimo neto mais novo, mais novo dos que tinham eram os filhos da Silvinha, eu tenho primos que têm quinze anos mais do que eu, eles curtiram mais o avô, a minha irmã Patrícia, ela tem sete anos de diferença<sup>303</sup>.

Conforme o trecho acima demonstra, a transição da segunda geração para a terceira não fora feita com tranquilidade. A gestão de Sérgio Renato passara a deter todos os poderes sobre a agência marítima, os capitais financeiros e sociais foram herdados de Guido Otávio Miranda e alavancados por Sérgio Renato e, segundo afirma Guido Renato:

Em 1997, segundo fontes da Sindasc, a G. Miranda tinha a terceira maior movimentação no porto de Itajaí, com apenas três funcionários. Na mesma época, não havia nenhuma empresa de agenciamento com menos de quinze funcionários. Nós tínhamos a terceira maior movimentação de carga do porto de Itajaí, como é que dá conta sem braço, nós tínhamos três vezes menos funcionários do que agências com menores movimentos. Daí que eu me dediquei a fazer o *software* para resolver o problema, isso foi em 97, em 98 eu concluí a faculdade, o *software* já funcionava, pois o *software* iniciou antes<sup>304</sup>.

Como Guido Renato volta nas questões operacionais da empresa, a estrutura da entrevista não é rígida, assim como a memória também não é. Portanto, nesse sentido já se

<sup>303</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>304</sup> *Ibidem*.

questiona sobre os tipos de cargas relacionadas ao *software* que ele criara e sobre os seus interesses em determinadas cargas em detrimento de outras:

Começou com carga geral, tinha açúcar, tinha congelados e até para dar mais celeridade no mercado internacional, as cargas passaram a ser conteneurizadas, teoricamente tu estás levando um contêiner, não interessa o que tem dentro, mas o frete era dado em cima do que estava dentro. Quanto mais nobre a mercadoria, mais alto era o frete. Quando tinha pouco espaço no navio, tu escolhia embarcar contêineres que tinham um frete maior. Tu tens que ver o que tem na região. Se tem têxteis, se tem azulejo, se tem madeira, mas dentro da madeira tu tem *pinus* para fazer cerquinha ou tinha a porta, o móvel pronto, cada tipo de mercadoria tinha NCM, que aí tu irias na tabela do armador e lá estava o frete. Apesar de ser um contêiner, tinha diferença de frete, o que se buscava, buscava-se mercadorias com maior valor agregado que conseqüentemente traziam um frete maior e como a agente recebia um percentual sobre o frete, a receita era maior também. Ultimamente era só contêiner e muito raramente a gente atendia um navio de carga geral, não *liner* que era o navio por projeto<sup>305</sup>.

Guido Renato ainda faz um apanhado sobre as outras atividades da empresa e concentra sua fala no agenciamento de passageiros e no prazer que sentira executando a função de agente. Todavia, ele acrescenta ao seu discurso uma crítica ao tipo de turismo praticado em Itajaí, no qual, segundo ele, era de alto custo para a prefeitura, críticas essas que foram contundentes no que se refere à classe artística e ao investimento que a prefeitura fizera no esforço de incentivar o turismo. Desse modo, ele declara:

Uma outra coisa que não dava muito, mas era legal, era o agenciamento de navio de passageiro, esse eu fiz muito com o meu pai, Florianópolis, São Chico, Itajaí, esses de cruzeiro, esses bonitões que vieram depois que mudou a lei, isso deve ter se dado na década de noventa essa mudança de lei e aí começou a vir um monte de navio. Sobre a exploração turística: Havia uma crítica muito grande e com razão, que quando vinha um navio desse a prefeitura pagava o rebocador, aí tinha uma bandinha tocando, os bois de mamão, umas coisas folclóricas, tinha todo um custo e não ficava nada na cidade. Eu e meu pai éramos críticos da ideia que se tinha que construir um píer turístico. Construir um píer turístico é caro e não vai trazer mais gente para cá, pela lei marítima o navio de passageiro sempre tem prioridade, o porto está cheio, chegou o navio de passageiro, todo mundo fica esperando e ele atraca. Não é esse o impeditivo. Cara, tu quer construir um píer para ganhar propina, provavelmente. Como funciona um navio turístico, onde está o porto? O que tem num raio de cem quilômetros? O que tiver num raio de cem quilômetros vai fazer aquele porto ser atrativo ou não. Para ter porto turístico teria que oferecer atrativo, e, esse atrativo teria que ser Beto Carreiro, as praias, mas não o comércio. Chegava o navio e já tinha uma fila de ônibus esperando, o cara descia do navio, entrava no ônibus e iria para outro lugar, não ficam ali, para o município era muito ruim. Aí volto a dizer, o cara cria despesa para ganhar propina ou esses grupos culturais que o Estado banca tinha que ter alguma atividade e aí já bota a bandinha lá para tocar, de maneira geral não gerava receita como transporte marítimo<sup>306</sup>.

<sup>305</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>306</sup> *Ibidem*.

A partir dessa declaração, ele compara a cadeia de receitas geradas pelo transporte marítimo e a pouca ou nenhuma, segundo ele, receita gerada pelo turismo: “Quem ganha no transporte marítimo? O estivador, o conferente, o ISSQN, o despachante aduaneiro, o trabalhador portuário avulso, ganha o agente marítimo, ganha a transportadora, então toda aquela cadeia ganha, no transporte turístico ninguém ganhava”. Diante dessa declaração e da veemente oposição de Guido Renato sobre as outras formas de receitas na cidade, pergunta-se sobre a real importância do porto para Itajaí através da sua perspectiva, ao que ele responde:

Qual a importância do porto para a cidade de Itajaí? O porto sofreu um pouco nos últimos anos, principalmente porque abriu o porto de Navegantes, outro impacto que o porto sofreu é que existia uma vantagem tributária para o porto de Santa Catarina, que vantagem tributária era essa? Se você importasse a mercadoria por Itajaí, você tinha uma diferença de alíquota que eu acho que dava 5%, mas que era significativa ou então o cara era de São Paulo, ele não iria por Santos, ele iria por Santa Catarina, a mercadoria dele ficava em Itajaí, ele criava lá um CNPJ, criava-se uma estrutura, parece besta, mas era vantajoso. E com essa mudança, sob o ponto de vista de federação é justo, tu não pode ter uma situação que beneficie tributariamente um estado em detrimento do outro. Isso também aconteceu aqui e quebrou a cadeia violentamente. Se tu rodava por Itajaí, tu vai ver esses galpões enormes que diz *Aluga-se*, que eram galpões de guarda de mercadoria, tu importava a carga, desovava a mercadoria, devolvia o contêiner, tem prazo para devolver o contêiner. Essa cadeia foi quebrada, pois havia vários segmentos que se beneficiavam dessa vantagem tributária, era o cara que transportava, era o armazém que armazenava, era os galpões que abrigavam a mercadoria. Então não foi só a diminuição do porto, mas outras coisas acontecendo em paralelo<sup>307</sup>.

Como percebe-se, o porto de Itajaí passa por modificações que de alguma forma diminuíram o fluxo de cargas, pois esse dado mencionado por Guido Renato é um ponto importante a considerar sob a ótica econômica. Inúmeros serviços estavam envolvidos na cadeia da alíquota vantajosa que Santa Catarina detinha. No entanto, esse elemento modificou-se, causando desajustes em receitas que já estavam postas, conforme ele relata. O dono do galpão, o transporte rodoviário, o frete marítimo e uma série de outros envolvidos na operação portuária. É inegável que esses dados também tenham causado modificações urbanas e, sobre isso, questionam-se as modificações urbanas que ele testemunhou nesses últimos anos em Itajaí:

Como tu vê as transformações urbanas na cidade? Eu sou uma pessoa que valorizo a história, mas eu acho que a história não pode interromper o crescimento da cidade, por exemplo, o patrimônio histórico. Poxa! Às vezes eles tombam e eu passo e não acredito que aquilo é tombado. O que tem aqui de histórico para ser tombado? Tem umas coisas meio bestas. A própria lei do patrimônio histórico ela é prejudicial ao dono, porque tu não podes fazer nada, tem que manter, tu é obrigado a manter aquilo

<sup>307</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

lindo e bonito, e tu não tem benefício nenhum, pelo menos isenção de IPTU. O prédio da G. Miranda a gente está doido para vender, porque daqui a pouco eles tombam aquele troço ali e não dá para fazer nada e ali não tem nem escritura porque era de marinha, porque como era rio tem aqueles vinte e cinco metros, tudo ali é área de marinha<sup>308</sup>.

Guido Renato restringe-se a fazer as críticas no que concerne ao patrimônio tombado pela prefeitura e na sua urgência em vender o antigo prédio da G. Miranda que ainda abriga os escritórios da rede de *fast food* Bobs. Como ele menciona a família novamente no que se refere à edificação da G. Miranda, pergunta-se sobre a função do seu irmão gêmeo na empresa que tem sido a atividade familiar atual.

Qual é a função do Sérgio Ricardo? Na G. Miranda o Sérgio Ricardo era responsável pela área de exportação, toda parte de documentação, exportação era o Sérgio que fazia. Eu cuidava da importação que era um movimento menor, três quartos do movimento era exportação, um quarto era importação. Eu pegava a importação, o controle de contêineres, toda parte onde que está, para onde foi, que eu consegui controlar pelo *software*, eu fazia operação portuária porque o pai não podia ir mais para o porto. Eu me intitulava gerente de operações. Eu fazia a parte operacional de importação e de controle de contêineres e o Sérgio ficava só na exportação. E no movimento familiar de mudança de negócios, o pai reuniu e disse: ‘Vamos para essa’? Ele fez uma reunião, estava o pai, eu e o Sérgio. Eu apresentei o projeto, falei e ele perguntou ao Sérgio Ricardo: ‘Está bom Sérgio Ricardo’? Sim, está. É do temperamento dele. Meu pai só tinha uma pessoa que ele ouvia, era eu<sup>309</sup>.

Sobre a íntima relação de afeto e afeição com o pai, Guido Renato ainda enfatiza:

Eu tenho um relacionamento muito melhor com a minha mãe hoje do que eu tinha quando meu pai estava vivo, porque tinha um certo ciúme, ela, a esposa, falava e não dava certo, eu pedia e dava certo. O meu pai ouvia muito mais eu do que a mãe e as irmãs colocavam muita minhoca na cabeça da minha mãe, porque olha que o Guido Renato está tomando conta de tudo, vai te deixar sem nada. Eu dizia, mãe é ao contrário, mãe é o contrário! Eu estou aqui justamente garantindo o teu futuro. Isso se tornou claro pra mãe depois que o pai morreu porque as filhas começaram a brigar, e aí eu disse: viu elas querem tua parte e até hoje é assim. Depois da morte do meu pai, a minha mãe gosta muito mais de mim do que antes. O meu pai me pedia uma coisa, não precisava pedir duas vezes, eu fazia rápido e do jeito que ele queria.

Como parte final da entrevista, Guido Renato adentra em um terreno árido – a distribuição societária em percentuais que a família possui dentro da rede de *fast food* Bobs, conforme a divisão feita em vida por Sérgio Renato Miranda:

Na participação societária, eu coloquei todo meu dinheiro e meu trabalho ali, dessa forma, não pode ser igual ao irmão que não trabalhou e minhas irmãs, na visão

<sup>308</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

<sup>309</sup> *Ibidem*.

delas, achavam que todos deveriam ser iguais, não é igual. Eu trabalhava ali. Graças a Deus antes do pai morrer o pai escreveu um e-mail, dizendo, quando eu morrer vai funcionar assim, assim, assim, a parte do Bobs. Patrimônio não se discute, metade da mãe e a outra metade divide por quatro. Mas essa parte da empresa, pô foi isso que me salvou. Apesar de eu ainda achar que meu percentual é pequeno. Quarenta por cento ficou para a mãe, eu tenho trinta por cento e os outros irmãos cada um tem dez por cento. Eles não conseguem me ver três vezes mais poderoso que eles<sup>310</sup>.

Com essas palavras encerra-se a entrevista de Guido Renato Miranda, percebendo-se que a união é um elemento aglutinador da família, o que não impede os conflitos acerca do patrimônio e dos bens. Também percebeu-se que, através da fala de Guido Renato, quem comanda e está à frente dos negócios da família é ele. O irmão Sérgio Ricardo também participa e trabalha nos escritórios da empresa, mas de forma menos comprometida, em parte, pela porcentagem da rede que possui, supõe-se; em parte, pela agilidade e dinâmica do irmão que puxou para si diversas responsabilidades e, segundo ele, resolve os problemas de ordem empresarial e de ordem pessoal e privada dos irmãos.

Em outra perspectiva, Gilberto Borba, de sessenta e nove anos, antigo e último funcionário da empresa G. Miranda na sua trajetória final, conta um pouco do que vivenciara na empresa. Gilberto é morador de Itajaí há cinquenta e um anos e sua vivência na cidade está muito relacionada ao agenciamento marítimo, pois, segundo o que ele conta, seu primeiro emprego fora dentro de uma agência marítima chamada Samarco, empresa também familiar e muito tradicional na cidade de Itajaí e o segundo emprego, depois de trinta e um anos na Samarco fora para a empresa G. Miranda, na qual encerrou suas atividades com vinte anos de serviços prestados a ela.

Gilberto Borba afirma que o auge do agenciamento marítimo se dá com o início das exportações de frango, pois, nesse contexto, a atividade marítima triplicou entre 1970 e 1975. Informa ainda que um dos expoentes no setor de exportações de frango era a empresa Perdigão. Quando fora para a G. Miranda, as exportações de frango já estavam em decadência, portanto na G. Miranda trabalhou com outras cargas. Ao ser perguntado se trabalhou com o patriarca Sérgio Renato, ele responde:

Sim, o Serginho foi um grande parceiro, foi quem me deu a minha segunda oportunidade, era um homem muito inteligente, eu sempre tive uma admiração por ele, mesmo quando eu trabalhava na Samarco. Ele era muito empreendedor, a visão dele era sempre na frente. Antigamente, voltando a época da Samarco, nós temíamos os armadores, todos os gerentes e diretores tremiam só em falar no nome do representante do armador no Brasil. Se dizia, oh o fulano está no telefone, o representante do armador que nós éramos submissos a eles, todo mundo estremecia.

---

<sup>310</sup> MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

O Sérgio não, ele lidava com esses armadores como nós estamos conversando aqui, ele tinha uma personalidade muito forte, ele tinha uma palavra firme e conhecimento, na área de navegação ele foi extraordinário<sup>311</sup>.

Com esse pequeno trecho do depoimento de Gilberto Borba, é possível afirmar que apesar do forte temperamento de Sérgio Renato Miranda, nem sempre fácil de lidar, ele fora um dos pioneiros do empreendedorismo, ligado à atividade naval que Itajaí conhecera. Como descrito pelo seu antigo funcionário, Sérgio Renato Miranda teve a sagacidade e a inteligência em estabelecer uma estrutura enxuta de empresa e multiplicar o patrimônio familiar. É imperativo frisar que esse familiar não se estende aos irmãos de Sérgio Renato, e sim, a seus filhos e esposa. Por isso, pode-se afirmar que a cidade e o porto contribuíram muito para o crescimento empresarial e para fortalecer o ofício de agente marítimo, assentando, desse modo, um empresariado forte, capaz de se reciclar e investir em outros segmentos, empregando pessoas e contribuindo para a economia da cidade.

---

<sup>311</sup> BORBA, Gilberto. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pensar e sentir a cidade fora muitas vezes uma tarefa de poetas, dos cronistas e romancistas, dos teólogos, também dos arquitetos e dos filósofos – mas neste último caso sempre como um caminho para compreender problemas humanos mais gerais, para pensar os modelos ideais de organização do mundo político, para impor hierarquias sociais. Assim, pode-se dizer que, de outro lado, embora a cidade tenha sempre frequentado a reflexão de filósofos e pensadores dos mais diversos tipos, ela ainda não aparecia, como dissemos acima, como uma forma mais específica de organização social, contrastante em relação a outras, com um lugar próprio e problemas singulares que seriam só seus, com uma história à parte, embora integrada ao movimento mais geral da história humana<sup>312</sup>.

O texto da epígrafe que abre as últimas considerações dessa investigação mostra-se instigante ao compreender como os estudos sobre a cidade e o urbano foram engendrados na sociedade por alguns estudiosos – filósofos, romancistas e poetas – e só mais tarde passara a figurar em todas as áreas das ciências humanas. A partir do olhar de uma gama de especialistas, a cidade fora problematizada e a urbe demonstrara toda a sua complexidade. E foi nesse sentido e foi da ordem do complexo que se olhou para Itajaí, para o porto e suas relações empresariais. Compreender a trajetória dos três elementos interligados foi um desafio. Conceitos de história urbana, de história econômica e de história empresarial foram ferramentas e instrumentos que possibilitaram entender a cidade através dos evocativos da memória e da cultura do povo que circunscreve aquele espaço territorial e que é fruto de imigrações, migrações e que faz o observador entender a trajetória urbanística da cidade.

Confirmar ou refutar a hipótese inicial da pesquisa e seus objetivos, eis umas das prerrogativas das considerações finais. Do ato de olhar a cidade, para o porto e para suas relações empresariais encaminham-se as possibilidades de respostas para os objetivos propostos, sabendo-se que nem todas as hipóteses e objetivos terão respostas conclusivas. Entretanto, na impossibilidade de uma resposta final que abarque os três elementos aqui analisados – cidade, porto e empresa –, há alguns encaminhamentos que podem ser ditos.

A questão que fora ponto de partida e que está posta na introdução dessa investigação evidencia o desejo de analisar a cidade, o porto e a empresa G. Miranda, traçando as suas ligações e em que medida a cidade de Itajaí e as atividades do porto foram fundamentais para o aparecimento de novas profissões e ofícios e em que medida as mudanças tecnológicas colaboraram para a quase extinção de atividades que por muitos anos fora a mola propulsora dos negócios do porto. Nesse sentido, percebe-se que os ofícios que foram vitais e que são criados a partir das necessidades do negócio desaparecem, diante dessas questões que

---

<sup>312</sup> BARROS, José D'Assunção. **Cidade e história**. Petrópolis: Vozes, 2012, p. 10.

formaram as premissas principais, que estiveram presentes na análise das fontes, na concepção da escrita e redação desse estudo.

Para formular o pensamento do que era a cidade antes do porto organizado, buscou-se as memórias de moradores da cidade e essas memórias são atravessadas por aquilo que Maurice Halbwachs preconiza, que “jamais estamos sós”, pois as memórias que se consagram como coletivas são compartilhadas por um grupo de pessoas, e que mesmo que as memórias sejam individuais, elas carregam intrinsecamente os valores do coletivo. Dessa forma, a pesquisa que transitou entre cidade, porto e empresariado alimentou-se das memórias, tecidas pelas lembranças da cidade de Irene Lopes Ramos e Jandira Miranda. Em articulação com o seu tempo histórico, Irene e Jandira falam das suas experiências com a urbe. A primeira invoca o tom exclamativo para fazer todas as afirmações e declarar que a Itajaí da primeira metade do século XX era lama e quase nenhuma configuração de cidade, ruas sem pavimentação, pouco comércio de artigos que poderiam satisfazer a elite, que já conhecia boa mesa e boa toilette.

Jandira Miranda se atém nas mudanças urbanas, com os diferentes códigos sociais, como os lugares de prática de *footing* e os diferentes locais de sociabilidade, além de perceber que algumas ruas, como a Hercílio Luz, sempre foram ruas de destaque no centro da cidade, formando o que é, na atualidade, o centro histórico.

Anna Carolina Cristofolini Martins adverte para as mudanças urbanas, para a situação econômica da cidade atual e também pontua a crescente migração para Itajaí através dos vários segmentos econômicos que o porto tivera. Ela desenvolveu o pensamento de que Itajaí, ao ser “vendido” como uma cidade para todos, não se preparara estruturalmente para receber as massas populacionais que chegaram impulsionadas pela crença em uma vida nova. Faz e refaz essa análise embasada na ocupação desordenada do espaço, o que perfaz um crescente cinturão de pobreza nos arredores da urbe.

Edison d'Ávila e Magru Floriano falam dos mesmos temas, manifestando pensamentos diferentes sobre cidade, porto e cultura empresarial. Com correntes teóricas opostas sobre o que fora a fundação e povoamento de Itajaí e sobre os impactos dos novos estatutos portuários para Itajaí, os dois interlocutores foram basilares para o entendimento das mudanças operadas em todas as esferas dessa sociedade. Magru, ao destacar que Itajaí é o porto e a porta de entrada de pessoas, compele a pensar no cosmopolitismo que essa ideia ressalta. Edison permite o contraditório desse pensamento ao enfatizar que Itajaí está num processo crescente de pauperização por conta da desigualdade patente entre o porto de Itajaí e o porto de Navegantes.

Guido Renato Miranda apresenta os principais conceitos de um ofício que fora de extrema importância para a economia ligada ao porto. Também através da sua fala foi possível adentrar no pensamento de alguns setores do empresariado no que concerne ao turismo, cultura, sociedade e economia. Entretanto, o que mais se pode perceber é o orgulho de Guido Renato sobre a memória empresarial da família e sobre o pioneirismo e empreendedorismo dos primeiros patriarcas da família Miranda. A pluralidade que estivera no escopo das atividades da G. Miranda Ltda. embala a memória de Guido e o faz lembrar do pai como um verdadeiro baluarte da empresa.

A substância social da memória e tudo que são lembranças de outros tempos permitiu observar as imbricações que estiveram envolvidas em cada setor, em cada tecido social. Por certo que os setores convergem e dialogam, que criam resistências e, em maior ou menor grau, intersecções.

Nessa guisa à conclusão percebeu-se que a cidade não pode ser analisada sem o seu porto, e que um e outro se confundem nas perspectivas de importância. As mudanças urbanas foram engendradas por tudo aquilo que o porto representara e representa. São partes de um todo que possibilita o crescimento econômico, social e cultural. Também possibilita que uma classe de empreendedores se estabeleça e contribua com os índices de crescimento viabilizados pelo emprego que geram.

O trabalho aqui findo conta a história a partir de um ângulo de análise. Conforme mencionado na introdução, ele conta a história a partir de fontes e correntes teóricas em que o pesquisador é filiado. Acredita-se que, a partir dessa investigação, outras pesquisas nesse mesmo campo possam surgir, enfatizando outros aspectos e abordagens.

## REFERÊNCIAS

- AGIER, Michel. **Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos**. Tradução de Graça Índias Cordeiro. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.
- ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2005.
- \_\_\_\_\_. **Ouvir contar: textos em história oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2004.
- AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta Moraes. Apresentação. In: \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_ (orgs.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996, p. XIV.
- ANJOS, Francisco Antônio dos. **Análise da produção do espaço da periferia oeste de Itajaí-SC**. 1999. 130f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.
- ANUÁRIO de Itajaí, Itajaí, SC, 1949; 1959; 1960; 1998; 2004.
- AQUINO, Cleber. **História empresarial vivida**. São Paulo: Gazeta Mercantil, 1986. v. II.
- ARAÚJO, Maria Paula. Memória, testemunho e superação: história oral da anistia no Brasil. **História Oral**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, p. 11-31, jul./dez. 2012.
- AZEVEDO, Aluísio. **O cortiço**. 30. ed. São Paulo: Ática, 1993.
- AZEVEDO, Luiz Antônio Alves. **Política habitacional e a produção e reprodução de assentamentos precários em Itajaí: 1997-2008**. 2008. 202f. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.
- BARA, Marco Antônio Santoro. **A relação de uma empresa franqueadora com suas franqueadas: o caso de O Boticário: um estudo comparativo nas lojas de Curitiba e São José dos Pinhais**. 2001. 118f. Dissertação (Mestrado em Administração)-Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.
- BARAT, Josef. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico: a visão setorial**. São Paulo: Cla, 2007. v. IV.
- BARROS, José D'Assunção. **Cidade e história**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.
- BATEMAN, Thomas S.; SNELL, Scott. **Administração: construindo vantagem competitiva**. São Paulo: Atlas, 1998.
- BORBA, Gilberto. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí: entrevista [jul. 2017]**. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.
- BORGES, Arleth Santos, BARRETO, Renata Caldas. Ditadura, controle e repressão: revisitando teses sobre os governos militares no Brasil. **Revice Revista de Ciências do Estado**, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, p. 107-129, 2016.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BOURDIEU, Pierre. O capital social – Notas provisórias. In: NOGUEIRA, Maria Alice; CATANI, Afrânio (orgs.). **Escritos de educação**. Petrópolis: Vozes, 1998.

BRAUDEL, Fernand. As cidades. In: \_\_\_\_\_. **Civilização material, economia e capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 439-514. v. I.

BRESCIANI, Maria Stella. A cidade e o urbano: experiências, sensibilidades, projetos. **Revista do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**: Dossiê Cidade e Habitação na América Latina, Campinas, SP, v. 6, n. 8, p. 63-94, 2014.

\_\_\_\_\_. A cidade e o urbano: experiências, sensibilidades, projetos. **Urbana**, Campinas, v. 6, n. 8, p. 63-94, jun. 2014.

\_\_\_\_\_. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 5, n. 8/9, p. 35-68, set. 1984/abr.1985.

CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá-SC**. 2011. 287f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

CAON, Marcelo. **Cidade e patrimônio**: estudo dos inventários de preservação do patrimônio cultural edificado no Brasil e Argentina – Cidades de Caxias do Sul e La Plata. 2016. 395f. Tese (Doutorado em História)-Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

CARVALHO, Miguel Xavier de; NODARI, Eunice Sueli. As origens da indústria madeireira e do desmatamento da floresta de araucária no médio Vale do Iguaçu (1884-1920). **Cadernos do CEOM**, Chapecó, SC, ano 21, n. 29, p. 63-81, 2008.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril, cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHAVES, Érico Lafranchi Camargo. **O agente marítimo**: a natureza jurídica da atividade e sua responsabilidade por atos praticados por seus representados. Disponível em: <[http://www.costalafanchi.com/site/images/pdf/Agencia\\_Maritima\\_Natureza.pdf](http://www.costalafanchi.com/site/images/pdf/Agencia_Maritima_Natureza.pdf)>. Acesso em: 15 dez. 2017.

CUNHA, Marcus Sá. **A indústria de construção naval**: uma abordagem estratégica. 2006. 237f. Dissertação (Mestrado em Engenharia)-Universidade de São Paulo, Escola Politécnica, São Paulo, 2006.

DAL MOLIN, Elisiane Dondé; OLIVEIRA, Josidelte Pereira de. Paisagem urbana e uso turístico: revitalização da rua Hercílio Luz em Itajaí (SC). **Revista Eletrônica de Turismo Cultural**, São Paulo, v. 2, n. 1, jan./jun. 2008. Disponível em: <<http://www.eca.usp.br/turismocultural/03Elisiane.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

DAMIANI, Amélia Luísa. Teoria da urbanização para os países pobres: elementos da obra de Milton Santos. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, n. 11, p. 235-244, 1997.

D'ÁVILA, Edison. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

\_\_\_\_\_; D'ÁVILA. Márcia. **Festas e tradições populares de Itajaí**. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 2001.

DINIZ, Eli. **Globalização, reformas econômicas e elites empresariais**. Rio de Janeiro: FGV, 2000.

FAVERI, Marlene de. **Moços e moças para um bom partido**: a construção das elites-Itajaí, 1929-1960. 1996. 192f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996.

FERREIRA, Marieta de Moraes. História, tempo presente e história oral. **Revista Topoi**, Rio de Janeiro, p. 314-332, 2002.

FERREIRA, Milena. **Aspectos jurídicos das responsabilidades do agente marítimo**. 2006. 86f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito)-Universidade do Vale do Itajaí, Centro de Ciências Jurídicas, Políticas e Sociais, Itajaí, SC, 2006.

FLORENTINO, Mauro Silva. **Gestão de custo no transporte marítimo de cargas no Brasil**. 2010. 115f. Dissertação (Mestre em Controle de Gestão)-Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

FLORIANO, Magru. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

FRANCISCO, João Luiz; BOTTER, Rui Carlos. **Terminais de uso privado**: um estudo da competição no Estado de Santa Catarina. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESEMPENHO PORTUÁRIO, 3., 2016, Florianópolis. **Anais...** Disponível em: <<http://www.cidesport.com.br/sites/default/files/a52684.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 2007.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**: Os intelectuais. O princípio educativo. Jornalismo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. v. 12.

HERING, Maria Luiza Renaux. **Colonização e indústria no Vale do Itajaí**: o modelo catarinense de desenvolvimento. Blumenau: Furb, 1987.

HOFFMANN, Valmir Emil; SILVA, Silmara Nascimento. **Porto de Itajaí**: o impacto da abertura de mercado e conseqüente municipalização. Itajaí: Univali, 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Visão do paraíso**: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959, p. 334. (Coleção documentos brasileiros; 107)

ITAJAÍ-AÇU: um gigante que brota em gotas. **ClicRBS**. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/jornais/santa/html/especiais/rio/rio01.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

JORNAL A Formiga, 15 maio 1904. Arquivo da Hemeroteca Digital Catarinense.

KIRSCHNER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. **Empresa, empresários e sociedade**. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

LEME, Maria Cristina da Silva. Urbanismo: a formação de um conhecimento e de uma atuação profissional. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001.

LEVI, Giovanni. Usos da biografia. In: FIGUEIREDO, Janaina P. Amado Baptista de; FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos e abusos da história oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

MACHADO, Isabel Silveira. **O porto de Santos e a revolução dos contêineres**. 2012. 164f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

MACHADO, Maria Salete Kern. O imaginário urbano. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001.

MAFRA, Erivelter Antonio. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

MARIANI, Riccardo. **A cidade moderna**: entre a história e a cultura. São Paulo: Nobel, 1986.

MARTINS, Anna Carolina Cristofolini. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

MATOS, Ivy Daniela Monteiro. Azevedo e Chalhoub: o interdito na sociedade do Rio de Janeiro do século XIX, em dois gêneros. **Darandina Revista Eletrônica**, Juiz de Fora, MG, v. 9, n. 2, p. 1-14, fev. 2017.

MATOS, Maria Izilda Santos de. 450 anos de São Paulo: experiências urbanas. In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA: O LUGAR DA HISTÓRIA, 17., 2004, Campinas. **Anais...** Campinas: Unicamp, 2004.

MATTEDI, Marcos Antônio. **As enchentes como tragédias anunciadas**: impactos da problemática ambiental nas situações de emergência em Santa Catarina. 1999. 284f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais)-Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1999.

MESQUITA, Ilka Miglio; BARRETO Raylane Navarro; SILVA, Rony Rei do Nascimento. O coser da memória da aluna, de operária e de professora na roça: as experiências de Luzia Honória dos Santos. **História Oral**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 101-127, jul./dez. 2013.

MIRANDA, Guido Renato. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

\_\_\_\_\_. **A G. Miranda Ltda. e a trajetória de Sérgio Renato Miranda**. [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

MIRANDA, Jandira. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí**: entrevista [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

MONTEIRO, Charles. Entre História urbana e História da cidade: questões e debates. **Revista Oficina do Historiador**, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 101-112, jan./jun. 2012.

MOREIRA, Márcio Ricardo Teixeira. **A construção naval no Brasil**: sua gênese, desenvolvimento e o atual panorama da retomada do setor – 1990-2010. 2012. 197f. Tese (Doutorado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

MOREIRA, Sonia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí**: da gênese aos dias atuais. 1995. 270f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.

NASSAR, Paulo. Sem memória, o futuro fica suspenso no ar. In: \_\_\_\_\_ (org.). **Memória de empresa, história e comunicação de mãos dadas, a construir o futuro das organizações**. São Paulo: Aberje, 2004.

ODEBRECHT Rolf; ODEBRECHT, Renate Sybille. **Cartas de família**: ensaio biográfico de Emil Odebrecht. Blumenau: Edição do Autor, 2006.

O MENINO QUE NÃO MACHUCA. **História de Itajaí**: Juventino Linhares. Publicado em: 3 maio 2010. Disponível em: <<https://omeninoquenaomachuca.wordpress.com/tag/historia-de-itajai/>>. Acesso em: 13 fev. 2017.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade**: o caso de Santos. 2008. 140f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

PEDRO, Joana Maria. **O desenvolvimento da construção naval em Itajaí, Santa Catarina**: uma resposta ao mercado local, 1900-1950. 1979. 117f. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1979.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Expansão urbana e turismo no litoral de Santa Catarina: o caso das microrregiões de Itajaí e Florianópolis. **Revista Interações**, Campo Grande, v. 12, n. 1, p. 101-111, jan./jun. 2011.

\_\_\_\_\_. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. **Revista Geosul**, Florianópolis, SC, v. 18, n. 35, p. 99-129, jan./jun. 2003.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. **O porto de Itajaí/SC: passado e presente (Brasil)**. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egall4/Geografiasocioeconomica/Geografiadelapoblacion/26.pdf>>. Acesso em: 16 fev. 2017.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Lugares malditos: a cidade do “outro” no sul brasileiro (Porto Alegre, passagem do século XIX ao século XX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 19, n. 37, p. 195-216, set. 1999.

\_\_\_\_\_. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 16, p. 279-290, 1995.

\_\_\_\_\_. O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

\_\_\_\_\_. **Uma outra cidade: o mundo dos excluídos no final do Século XIX**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. **Projeto História**, São Paulo, n. 14, p. 25-39, fev.1997.

PORTO DE ITAJAÍ. **Conselho de Autoridade Portuária: Membros do CAP**. Publicado em: 3 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/l/conselho-autoridade-portuaria>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

PORTOGENTE. **Agente marítimo**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/72859-agente-maritimo>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

PORTONAVE. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/a-portonave/institucional/>>. Acesso em: 10 dez. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAJAÍ. **Município de Itajaí**. Disponível em: <<https://www.itajai.sc.gov.br/>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

RAMOS, Irene Lopes. **A cidade, o porto e as empresas em Itajaí: entrevista** [jul. 2017]. Entrevistadoras: Geneci Guimarães de Oliveira e Daniela Garcês de Oliveira. Itajaí, SC, 2017.

ROCHA, Cristine Fursel. **O transporte de cargas no Brasil e sua importância para a economia**. 2015. 71f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas)-Universidade Regional do Oeste do Estado do Rio Grande do Sul, Ijuí, RS, 2015.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROSSINI, Diva de Mello. **A arquitetura histórica de Itajaí**: um atributo para o desenvolvimento do turismo cultural. 2012. 197p. Tese (Doutorado em Administração e Turismo)-Universidade do Vale do Itajaí, 2012.

RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja (org.). **Porto de Itajaí**. Itajaí, Atraka Studio Gráfico, 2013.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. **Santos**: a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo. 1999. 278f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed., 1. reimpr. São Paulo: Edusp, 2008.

\_\_\_\_\_. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. 3. ed., 1. reimpr. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Samuel Steiner. **Plano Diretor de Itajaí**: do desenho da participação à participação sem desenho. 2008. 272f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

SANTOS NETO, Arnaldo Bastos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. Curitiba: Juruá, 2009.

SAUMA, Carolina Martins. **História empresarial e formalização social do passado nas organizações**: um estudo do Memória Petrobrás. Disponível em: <[http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio\\_resumo2013/relatorios\\_pdf/ccs/ADM/ADM-Carolina%20Martins.pdf](http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2013/relatorios_pdf/ccs/ADM/ADM-Carolina%20Martins.pdf)>. Acesso em: 10 dez. 2017.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O espetáculo das raças**: cientistas, instituições e questão racial no Brasil 1870/1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SEVCENKO, Nicolau. A cidade metástasis e o urbanismo inflacionário: incursões na entropia paulista. **Revista USP**, São Paulo, n. 63, p 16-35, set./nov. 2004.

SEVERINO, José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana**: a maquiagem possível. 1998. 161f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

SEYFERTH, Giralda. **A colonização alemã no Vale do Itajaí-Mirim**. Porto Alegre: Movimento, 1974.

SILVA, Leandro Ribeiro da. **Os ciclos desenvolvimentistas brasileiros (1930-2010)**: do nacional desenvolvimentismo ao novo desenvolvimentismo. 2013. 261f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais)-Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

SOARES, Carlos Roberto. **Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC)**: análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno. 2009. 184f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento)-Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

SOUZA, Célia Ferraz. O espaço e a sensibilidade dos cidadãos. **Revista Arqtexto**, Porto Alegre, n. 3-4, p. 72- 83, 2003.

TORRÃO FILHO, Amilcar. História Urbana: a configuração de um campo conceitual. **Revista do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade: Dossiê História Urbana: a configuração de um campo conceitual**, Campinas, SP, v. 7, n. 10, p. 1-9, jan./ago. 2015.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana: um estudo de antropologia social**, Rio de Janeiro: Zahar, 1989.

VERÍSSIMO, Luis Fernando. Cidade fictícia. Zero Hora, Porto Alegre, 19 set. 1991, *apud* SOUZA, Celia Ferraz. O sentido das palavras nas ruas da cidade. Entre práticas populares e o poder do Estado (ou público). In: BRESCIANI, Maria Stella (org.). **Palavras da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2001.

ZAGHENI, Elisete Santos da Silva. **Estrutura de cooperação de redes interorganizacionais do turismo: um estudo no município de Itajaí-SC**. 2011. 279f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção)-Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

## ANEXOS<sup>313</sup>

---

<sup>313</sup> Mostra das principais reportagens e fontes usadas nesse estudo.



ANUÁRIO DE ITAJAÍ

PARA

1949

Organizado por: Marcos Ronder e Silveira Junior

Composto e impresso nas oficinas de

Impressora Aurora Limitada

Rua Pedro Ferreira, 14 - Telefone, 198  
ITAJAÍ - S. CATARINA

Fotografias:

José Marçal Dutra (Foto Juca) e R. Schneider

Clichêria:

«A Noite», Rio e «Imprensa Oficial», Fpolis.

NOSSA CAPA



Serve de modelo para a velha e histórica cidade de Itajaí, símbolo do progresso, do desenvolvimento econômico da cidade itajaitense. O trabalho do ilustrador José Marçal Dutra em cores no «A Noite», impresso e publicado pela Imprensa da Aurora Ltda.

Preço da exemplar  
Cr\$ 30,00

## Apresentação

Há 25 anos passados, Jaime Fernandes Vieira e Inesentivo Linsares - numa arrojada empresa para as limitadas condições de Itajaí para 1924 - Por motivos de ordem o «Anuário de Itajaí para 1924». Por motivos de ordem vária, essa publicação não teve a periodicidade que o seu título sugeria. Saou um número e silenciou. Não parece ter havido mais edição. Anuário de Itajaí, pag. 1949». Ao nos lançarmos a esse empreendimento, tivemos o propósito de fazer uma publicação anual. Somente no decorrer da sua feitura nos demos conta de que a matéria exigida, mais ou menos de interesse permanente, não podia ser apresentada sob o nome de «Anuário de Itajaí» e o nome já tinha sido dado e estampado em anúncios pela imprensa, de modo que não encontramos jeito de tirar o título de «Anuário», embora imprópriamente empregado no que tange a sua periodicidade.

A viagem feita por Marcos Konder aos Estados Unidos e aos países da Europa, onde atualmente se encontra, realizando uma série de conferências rotárias, especialmente na Alemanha, nos impediu que a matéria por nós elaborada não fosse apresentada sob o nome de «Anuário». Entretanto, não podemos delimitar responsabilidades sobre a matéria de redação contida neste «Anuário». Fica, portanto, esclarecido que são de autoria desse nosso culto e prestimoso amigo apenas os artigos por ele assinados.

Ao entregarmos ao público este trabalho, desejamos pedir excusas pelos artigos que não conseguimos que certos colaboradores nos apresentassem. Os artigos que são das nossas limitadas possibilidades materiais e intelectuais. A parte que nos coube na feitura deste «Anuário» executámo-la em horas roubadas ao nosso repouso. Faltaram-nos por isso vagares para um trabalho - sendo perfeito - pelo menos melhor ordenado e mais bem revisto.

Ao encerrarmos esta «apresentação», desejamos sinceramente agradecer o auxílio e estímulo que recebemos de nossos bondosos colaboradores do comércio e da indústria e de todos que direta ou indiretamente cooperaram para a existência desta obra.

Novamente, para não tomarmos maior espaço, queremos agradecer, ao Sr. Cel. Marcos Konder, aos proprietários da Impressora Aurora Limitada, Srs. Paulo Willerich e Julio Silva Pereira e ao Sr. José Marçal Dutra (Foto Juca) sem cuja valiosa colaboração teria sido impossível a realização deste trabalho.

Itajaí, Novembro de 1949.

*Leobina Junior*

# O MUNICÍPIO DE ITAJAÍ

Físico - Econômico - Administrativo - Histórico  
Monografia compilada por MARCOS KONDER

## INTROITO

Por ocasião do Congresso das Municipalidades, em 29 de Setembro de 1948, o Sr. Marcos Konder, então Secretário de Administração do Município de Itajaí, apresentou uma monografia mais modesta, de acordo com os dados coligidos e disponíveis até aquele momento. A estes anônimos e preciosos colaboradores, os meus sinceros agradecimentos pessoais e os deste "Anuário".

### Limites

Os limites do Município de Itajaí foram fixados por três determinações legais do Segundo Império a saber: a Lei Provincial de 27 de Abril de 1841, de n.º 390, de 24 de Março de 1880 e a de n.º 317, de 15 de Março de 1881.

Estes limites, embora reclamassem retificação, especialmente no lado do Oeste, foram mantidos até 1948. Em 30 de Dezembro de 1948, que fixou o quadro da Divisão Territorial, Administrativa e Judiciária do Estado para o quinquênio 1948/53, estabeleceu os limites de todos os municípios do Estado de Santa Catarina, com o Oceano Atlântico a Leste e com cinco municípios a saber: Massaranduba, Araquari, Camboriú, Brusque e Gaspar, especificados como segue:

#### 1) - Com o Município de Massaranduba

Começa no ponto mais alto do Morro dos Cachorros, segue em direcção ao divisor de águas entre os ribeirões Paula Ramos e Bonito; continua pelo divisor de águas entre aquele ribeirão e o Braço São até o seu ponto mais alto do Morro Gildo Bompani, continuando pelo divisor de águas entre os rios Braço do Norte e Braço Comprido, entre aquele e o Braço Meio até ao divisor de águas de Itapocú, entre as bacias dos rios Itajaí e Itapocú.

#### 2) - Com o Município de Araquari

Começa na nascente do Ribeirão Jacaré, no divisor das águas dos rios Itapocú e Itajaí-acú, segue por este divisor, passando pelo Morro Itaperiú até alcan-

çar a nascente do Ribeirão Bracinho; desce por este até à foz do Ribeirão Jacaré Velho; por este acima até à sua nascente; daí segue uma linha sêca até alcançar a ponta do Jacques, no Oceano Atlântico.

#### 3) - Com o Município de Camboriú

Começa na Barra do Ribeirão da Praia, no Oceano; sobe por êle, que no seu curso superior tem o nome de rio Arribá, até ao ponto conhecido como morro do Arribá; continua por este morro até a sua ponta mais ocidental; daí continua por uma linha sêca até à foz do rio Maria no rio do Meio; sobe por este até à sua nascente; daí continua pelo divisor de águas entre os rios Camboriú e Itajaí-mirim até alcançar, na serra de Camboriú, o divisor das águas dos rios Brilhante e Limeira.

#### 4) - Com o Município de Brusque

Começa na serra de Camboriú, no ponto em que o divisor das águas dos rios Brilhante e Limeira encontra o divisor das águas dos rios Itajaí-mirim e Camboriú; segue pelo primeiro até alcançar a nascente do rio Sorocaba; desce por este até desembocar no rio Itajaí-mirim; desce por este até à foz do ribeirão Negro; por este acima passando pelo centro da lagoa do Weirauch, até a sua nascente no divisor das águas dos rios Itajaí-acú e Itajaí-mirim, conhecido por serra do Itajaí.

#### 5) - Com o Município de Gaspar

Começa na nascente do ribeirão Negro, no divisor das águas dos rios Itajaí-acú e Itajaí-mirim, conhecido por serra do Itajaí; segue por este divisor até al-

rece mais o vulto de um grandioso atáude de pedra azul, guardando o corpo de um gigante.

### Ilhas e Praias

A costa Atlântica do Itajai é um rendilhado caprichoso e pitoresco de promontórios e pontas, enseadas e praias. Abrigos de navios e de pescadores, as praias e enseadas, estas últimas também chamadas de «sacos» constituem ainda, em sua maioria, estações balneárias que cada dia mais se desenvolvem e se modernizam.

O promontório sul, denominado das

Cabeçadas, por causa do cabeço do morro onde se ergue um farol automático e de luz intermitente de grande alcance, forma com a ponta da *Atalaia* e um quebra-mar iluminado e localizado na entrada sul da barra, uma amável e encantadora baía e um ancoradouro pa-

ra os navios que demandam o nosso porto - a *baía de Cabeçadas*. Esta praia, dotada de boas estradas de acesso e de uma linha regular de ônibus, a quinze minutos de distância da cidade, iluminada a luz elétrica e ligada à rede telefônica do Estado, com calçamento e passeios à beira mar, arborizados, possuindo belas vivendas e um hotel moderno - Hotel Cabeçadas - foi considerada por Crispim Mira «o mais distinto e elegante remanso de vilegiatura para as pessoas de bom gosto». Eu acrescentarei ainda que este bairro aristocrático da cidade pôde chamar-se a *Copacabana de Santa Catarina*.

Caminhando-se para o norte, transporta a *Praia de Itajai*, uma futura estação balneária no bairro de Navegantes, e as pontas *Negra* e *Itapocoroí* avistamos a enseada de *Armação de Itapocoroí*, lem-

brada - já o seu nome o indica - pelas pescas de baleia em tempos remotos, e sem favor uma das mais formosas praias do Sul do Brasil. O Visconde de Taunay elevou-a em sugestivas páginas do seu livro «Céus e terras do Brasil». Seria, sem dúvida, um balneário procurado, se não fosse situado longe da estrada geral de Itajai a *Piçarras* e *Joinvile*. A baía, excelente abrigo para navegantes e pescadores, é constituída pela *Ponta da Armação*, no Sul e pelas pontas de *Penha* e da *Cruz* ao Norte. Entre estes promontórios flutua, já no mar alto, uma ilha de pequenas dimensões, mas de aspecto exterior agradável, injustamente apelidada de *Feta*. Mais ao Norte, além das pontas da *Penha*, situam-se o *saco da Penha* e a *praia de Piçarras*, tendo à vista, com as ilhotas de *Itacolomi*, dois rochedos gêmeos e inóspitos que ficam também fora de pontas e quebram a

monotonia do mar naquelas paragens.



Itajai — A Prefeitura

### Piçarras

Si Cabeçadas é o balneário preferido pelos moradores de *Itajai*, *Piçarras*, no distrito da *Penha*, é uma estação de veraneio procurada pelos nossos vizinhos de *Joinvile*. Ali, eles edificaram belíssimas vilas e construções de preço relativamente elevado que a tornam uma praia balneária rival de Cabeçadas. Situada na estrada geral de Itajai a *Joinvile* e *Curitiba*, servida por linhas de ônibus, o seu desenvolvimento torna-se cada dia maior e será uma estação mais atraente, quando se terminar o edifício de um grande hotel ali em construção - o *Piçarras Balneário Hotel*. Há também em *Piçarras* um templo católico em construção. Funciona ali uma pequena biblioteca.

## Solo, produção, riquezas

## naturais

O solo dos vales do Itajai-açu e Mirim é formado de terras aluviais que as cheias periódicas providencialmente renovam e fertilizam. Essa camada de humus pouco profunda mais se avoluma à beira do rio e se torna menor para o interior das varzeas e à medida que o rio se aproxima da sua foz. Nas vizinhanças do mar a crosta humosa quasi desaparece e se perde numa planície arenosa, onde sómente vegeta a mandioca. Nas terras ribeirinhas e nos morros cresce a cana de açúcar, o milho, o feijão e, nos taboleiros mais arenosos a mandioca e o aipim. Onde o braço do homem ainda não se dispôs a fazer o trabalho de drenagem das vargens, baixas e úmidas, situadas entre a barranca do rio e os morros, abundam os coqueiros gerivás, os olandins e os ipês do brejo, enfim, toda a flora característica das regiões hígrófilas. Mas aos poucos vão desaparecendo as vargens para dar lugar ao plantio racional de arroz por meio de irrigação, criando-se arrozais ou arrozeiras, como são chamadas popularmente, de rendimento mais seguro. Encontram-se estes arrozais ao longo da estrada de Brusque e de Blumenau, primeiro distrito e no Baú, distrito de Ilhota. A mandioca que se planta, especialmente nas estradas de Brusque e Blumenau tem seu consumo nas feccularias, das quais a maior é a estabelecida pela Fá-

brica de Tecidos Carlos Renaux S/A no logar Limoeiro, na divisa de Itajai e Brusque e a outra da Empresa Indústria de Farinhas Ltda, no logar Salsacão.

Das três principais culturas do município — cana, mandioca e arroz — a maior é, sem dúvida, a da cana de açúcar que está tomando incremento diária maior, devido à nova e moderna usina que a Usina de Açúcar Adelaide montou no logar Pedra de Amolar, na margem esquerda do rio Itajai a uma distância de Piracicaba, em São Paulo, desenvolvendo não só a plantação própria, por meio de instrumentos modernos adequados à lavoura canavieira, como também distribuindo mudas aos seus necessedores para que estes colaborem no aumento desta matéria prima. Funcionando ainda no distrito de Ilhota um pequeno engenho para fabricação de aguardente. No segundo distrito, o da Penha, cultivam-se não só os três produtos mencionados, como também o café. Infelizmente, estes cafezais, que davam um excelente produto, por crescerem à sombra de ingazeiros e outras arvores próprias estão definhando por falta de trato e renovação de mudas. É uma riqueza relativamente pequena, mas apreciável que, infelizmente, se extingue nos logares Gravata, Mato Grosso e Armação, quando ela já mereceu a honra de uma visita de lavradores paulistas, sob a direção do Dr. Rogério Camargo, conhecedor profundo dos cafezais sombreados da Colômbia.

Os lavradores de Penha estão dando preferência ao cultivo de bananeiras, cujo produto facilmente se vende por preço relativamente vantajoso, devido ao trânsito comercial da estrada estadual de Itajai a Joinville. Que esses prateiros se dedicam também à pesca, nas enseadas de Piçarras e Armação não será preciso acrescentar, pois algumas empresas de pesca de São

**Empresa Fôrça e Luz Santa Catarina S.A.**

Alameda Duque de Caxias, 7

Endereço Telefônico: «FORÇALUZ» — Caixa Postal, 27

BLUMENAU — SANTA CATARINA

Concessionária dos serviços de fôrça e luz elétrica nos municípios de Blumenau - Gaspar - Brusque Itajai - Rio do Sul - Ibirama - Indaial - Timbó - Rodeio

Proprietária das usinas geradoras hidro-elétricas «SALTO» e «RIO DOS CEDROS».

Paulo, fazem periodicamente na Armação de Frio, fundaram até uma pequena fábrica de gelo para a conservação do pescado. A medida que se galga a estrada de Itajaí, o rio, onde as terras já são melhores e a população de origem italiana e alemã dedica-se mais ao plantio do milho para a fabricação de farinha e amido, e ao cultivo da mandioca, que se exporta para a fabricação de bamba e de manteiga e queijo. Em algumas linhas coloniais cultiva-se também, atualmente, para consumo local, a cana-de-açúcar. Em grande parte do Município está se desenvolvendo, também, a cultura do fumo, financiada parcialmente pela Cia. Nacional de Fumo em Foz de Iguaçu.

Por outro lado, os municípios que, em Itajaí, como noutros municípios, a produção diminui progressivamente, em parte por causa do êxodo dos campos, em parte por falta de medidas de amparo dos órgãos competentes. Ultimamente, o Estado de Santa Catarina, através do Banco do Brasil, conseguiu solucionar o problema de financiar as safras e assim possibilitar o produtor a aumentar a sua lavoura. Si o Ministério da Agricultura fizer o mesmo poderão as fontes de produção melhorar em quantidade e qualidade.

#### Fauna selvagem

A medida que o homem avança no cultivo da terra vão desaparecendo os exemplares da fauna selvagem cada dia mais raros, representados pelos seguintes mamíferos: macaco, gambá, onça, quati, mato, capivara, gato selvagem, oia, quati, tamanduá, lontra, mono, bugio, mico, tatu, irara, cão do mato e graxaim (estes dois últimos, terríveis destruidores dos canaviais). Entre as aves, registram-se: tucano, periquito, papagaio, jacutinga, jacu-çu, jacupembá, aracuaá, araponga, pavão, urú, inhambá, macuco, siriquá, tiri-vã, rolas e as pragas dos arrozais: xaxá, chupim, vira-bosta, coleira, etc. Entre as aves aquáticas fluviais contam-se: biguá, marim-cachá, frango d'água, socó, saracura, saracurão, garça, gaivota, etc. Entre os quelônios, a tartaruga.

**Peixes:**—Nos rios pescam-se: cará, jundiá, cascudo, traíra, robalo, piava, mandim, bagre, méro, carapêva, aparecendo á margem dos lagos alguns jacarés. No mar

costeiro, extraiem-se por espinhéls ou redes de arrasto: tainha, gaivira, corvina, cação, mangona, arraiá, garoupa, sargo, sardinha, marimbas, sororógrica, anicó, etc. Entre os peixes mais finos e saborosos, contam-se a pescadinha e a pescada, especialmente a especie chamada vulgax, especie de peixe de rio, que se extraiem nas enseadas prateiras, camarões, guará, carangueijos, etc. Na Armação, a lagosta. Entre as serpentes venenosas, com as suas mordidas mortaes, contam-se: cobra-cipó, cobra d'água, cobra-cipó, etc.

#### Reino mineral

No reino mineral são dignas de nota as grandes jazidas de calcário na zona do Morro Cortado, na estrada de Caminho de Pedra, e a jazida de mica em Can-de-pedra pelas firmas Francisco E. Canziani & Cia. Ltda. e Schiefler & Cia. Existe ainda calcário nos morros do Ri-beirão do Meio e dos Cunhas, mas, com a concorrência mais proxima e moderna das jazidas já mencionadas, esta extração não se desenvolve. Há algumas jazidas de *baquis* não explorados para a fabricação de cal de concha assim chamada. Na região do Baú já se fizeram explorações sem resultados economicos de *molibdeno*, pirite de cobre, manganês e mica. No município não há, para construção, o granito, mas apenas o quartzito, mica-chisto, arenito e pedra ferro. O granito somente existe no município de Camboriú e divide, assim, os dois municípios a formação geológica, os dois municípios.

Há dois elementos minerais que ainda são de grande importância e consumo no nosso Município. Do leito do Itajaí-acú se extraem areia para construção e cascalho e saibro para cobrir as estradas de rodagem. Abaixo da camada de humus das terras baixas ou ribeirinhas encontram-se a argila plástica, sob o nome popular de barro, para a fabricação de tijolos e telhas. Há nada menos de doze olarias em todo o município, principalmente nos distritos de Itajaí e Ilhota. Ultimamente, fundou-se uma cerâmica moderna em Ilhota, a INCERIT, que está fabricando pela primeira vez, em nosso

O leito, em parte coberto com trilhos, as obras foram executadas sob a direção do engenheiro Dr. Verzeza, e a estação construída em Itajai, a 15 metros de altura, com o ramal que devia ir a Brusque e até o Rio Itajai. Os trabalhos de drenagem e o aterro dos trilhos de Ilhota, foram executados em outros serviços achavam-se em pleno andamento, quando a revolução de 1930 interveio.

Quando a Segunda República reentrou no poder, os trabalhos da Estrada de Ferro foram retomados, e os serviços de manutenção realizados *sine die*, dando-se preferência aos serviços de manutenção que são de maior importância para o plano geral da ligação com Itajai, achou-se de melhor alvitre construir-se de cima para baixo, a partir da estação de Ilhota, até o rio Itajai-açu, e a construção da linha até Gaspar e Ilhota. Ultimamente é que os serviços de manutenção foram retomados, e o trecho entre a nossa cidade e Ilhota, tendo-se abandonado, lamentavelmente, o ramal de Brusque. Mas para que esta obra seja realizada, é necessário que se destinem os trilhos o perímetro urbano e mister construir duas apreciáveis obras de arte: a ponte sobre o Itajai-mirim no lugar da Fazenda e a estação inicial no bairro de Ilhota.

A Estrada de Ferro Santa Catarina possui aliás, a sua história digna de ser contada e em grande parte já realizada, a qual já se havia arrendado o trecho construído por ela de Blumenau a Hamônia e bateu-se solenemente a porta da Hamônia em 1907, para que se realizasse a ligação em 34 anos, ainda não se ouviu na cidade o apitar da locomotiva...

E, apesar destes exemplos, ainda há gente que confia no regime estatal para realizar obras de vulto.

**Barra e Porto de Itajai**

Sorte mais feliz coube à barra e ao porto de Itajai. Depois de quatro anos de abandono, a barra foi novamente construída e a barra renovado com a mesma Companhia Cobrasil, até em melhores condições, provavelmente, até em melhor contrato não era oneroso assim. Em 8 anos foram dois milhões os serviços, constantes de dois milhões e diversos guias-contrantes, fazendo-se ainda a dragagem necessária, o que

tudo dá à barra uma profundidade de 15 pés, em maré mínima. As obras de melhoramentos entraram pelo rio acima, e foram executadas com a mesma Companhia Cobrasil, e os trabalhos necessários para estudar e executar um sistema de guias-ginais de cultura. Construiu-se ainda um canal acostável para fazer de Itajai um porto de navios, especialmente os de grande tonagem. O canal já construído em concreto tem 150 metros de comprimento e 2 metros de profundidade, com um comprimento de 233,90 metros, dispondo de um armazem de 2 metros de profundidade e de um armazem de 2 metros de profundidade, com um comprimento de 42 metros, e de um armazem de 2 metros de profundidade, com um comprimento de 42 metros.

Para se dar uma ideia da melhoria da nossa barra, basta mencionar a entrada do navio "Montecarlo", com um comprimento de 140 metros, e um calado de 15 pés e de 6.689 toneladas brutas. O nosso porto já teve ancorados em 1943, um total de 14 navios, com um valor de um só dia, todos recebendo carga de madeira, fécula e outros produtos para a Argentina e outros países.

Para ser exclusivo porto de xando de ser exclusivamente escoadouro do Vale do Itajai para o ser também do Estado de Santa Catarina, e do Rio Itajai. O porto de Itajai, com os seus boios de reboque, carregados especialmente de madeira.

**Cidade**

Pari passu com o desenvolvimento do porto, desenvolveu-se a cidade urbana. Eis a estatística dos prédios de alvenaria, requeridos e iniciados no último quadriênio:

Ano	Devol.	Devol. 2	Devol. 3	Total	Valor R\$
1945	33	4	—	37	1.300.000,00
1946	39	11	—	50	1.800.000,00
1947	37	7	1	45	1.600.000,00
1948	32	7	—	39	1.683.000,00

Casas inteiramente de madeira, de um pavimento, construídas nas ruas de segunda e terceira categorias, nos meses anos:

construção); 4; Serrarias, 41; Tamancarias, 2; Tecnoários, 2; Tinturarias, 5; Usinas de café, 6; Vassouras de sorgo, 1; Velas de cera, 2; Vinagre, 2; Usina de açúcar e refinarias, 2; Usinas de álcool, 1; Usinas de sorvas, 3; Sorveterias, 5; Tecelagem, 2; Maquinaria, 1; Engenheiros de açúcar, 486 e Engenheiros de outras especialidades, 403; com-  
 Número de estabelecimentos comerciais do município: 298; Comércio ambulante, 1; Comércio ambulante em geral (varejo e atacado), 9; Comércio e armazéns, 47; Calçados e armazéns, 2; Calçados, 1; Armazéns, 1; Fazendas, 2; Indústria, 5; Locais de instalação de gens, material elétrico e de instalações, etc., 7; Bicycletas, 2; Peças e acessórios de automóveis, 2; Bicycletas, 3; Armazéns de 4; Bar e café, 8; Botecquim, 24; Restau-  
 rante, 12; Hotel, pensão e hospedagem, 11; Sorvetoria, 6; Livraria, 3; Acougueira, 13; Padaria, 3; Cervejaria, 2; Cervejaria, 3; Barbearia, 26; Cabelereiro, 5; Tin-  
 turaria e lavanderia, 2; Lavanderia, 1; Far-  
 mácias, 6; Médicos, 6; Dentistas, 3; Pa-  
 raquistas, 4; Advogados, 5; Engenheiros, 3;  
 Construtores, 4; Guarda-livros, 10; Repre-  
 sentações, 11; Escritórios de contabilida-  
 de, 2; Agência de vapores estrangeiros, 13;  
 12; Exportadores de madeiras e outros, 13.

#### Bancos. Repartições públicas

##### Autarquias

Ao comércio de Itajai e alguns dos seus pioneiros cabe a gloriannação de Ban-  
 co de Itajai, estabelecido em Itajai, Santa Cata-  
 rina S/A, ou abreviadamente «INCO». A  
 sua matriz é em Itajai e das filiais sua-  
 nas se localizam fora do município do  
 Rio e Santa Catarina, dentro do  
 Estado. As agências nas principais praças.  
 Além de «INCO» conta ainda com e-  
 dício próprio uma bem instalada agência  
 do Banco Nacional do Comércio S/A.  
 Também a Caixa Econômica do Estado  
 de Santa Catarina mantém a sua agên-  
 cia nesta cidade.  
 Mesa de Rendas Alfandegada e de Impo-  
 rtas estaduais na cidade e em distritos,  
 existindo ainda uma Colêgia Federal em  
 Luiz Alves. Na cidade no distrito de  
 Penha, Ilhota e Luiz Alves também fun-  
 cionam agências dos correios e telégrafos.

Todas as autarquias comerciais, tais como as de Itajai, Santa Catarina e Penha e do Instituto do Açúcar e do Alcool, acham-se aqui representadas, e dos ins-  
 titutos de Itajai, Santa Catarina, Penha e Puntec: IPASIS, IAPM, LIPC, IAPI e IAPTEC. O Ministério do Trabalho dis-  
 põe aqui também de um delegado de Pa-  
 lha a habilitação de funcionários. O Comis-  
 são de Marinha Mercante.

#### População

A população do município era, pelo recenseamento de 1920 de 30.353 almas, das quais residiam na cidade 5.250. Dez anos mais tarde, isto é, em 1930, em 44.204 almas com 13.239 na zona urbana. Fazendo-se o cálculo pelo coeficiente de crescimento da população, para o ano de 1948, uma população de 49.384 almas e si des-  
 contarmos os habitantes desmembrados do distrito de Ilhota, ficamos com um total de 2.298, ficando os habitantes da nossa comuna reduzidos a 47.086. O censo em conta senão os censos de 1920 e 1940: em 1920-30.353; em 1930-44.204. Diferença: 13.239. Diferença para maior: 7.989.

Nota-se aqui claramente, feitos o urbanismo dos campos para a cidade ou o  
 1º. distrito-Zona rural: — 1920-14.600; 1940-12.076. Diferença para maior: 2.524. Observação do distrito de Ilhota que foi desmembrado da zona rural do primeiro distrito em 1930 e pela incorporação de Cabecur e a zona da Barra do Rio até a Fáb-  
 2º. distrito-Penha:—1920-5.531; 1940-6.017. Diferença para maior: 486 almas ou sejam apenas 0,9% para mais. 1940-6.653. Diferença para menos: 634. Ob-  
 servação: Deve-se atribuir a diminuição não só ao fato de se ter incorporado o distrito de Ilhota algumas localidades do Alto Bai, como também ao êxodo dos trabalhadores em direção à zona da Estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande.

madeiras até no Oeste. Catarinense, especialmente o rio e a estrada de rodagem, satisfazendo a todos, tanto aos agricultores quanto aos comerciantes e indústriais. Achavam-se as coisas neste pé, quando, por uma das reviravoltas e manobras da natureza, os negócios de madeiras e empresas fluviais viram-se em dificuldades. Entretanto, os negócios de madeira e embarcações não foram afetados. A primeira coisa que se fez foi baixar as tarifas da guarnição e fazer o transporte também de outros gêneros com fretos reduzidos. Primeiro, porém, os salários dos tripulantes, o que seria ainda razoável, depois o aumento do frete e o aumento da taxa de estiva ficaram, por fim a intervenção em Blumenau e Itajai para as empresas fluviais e para as empresas de transporte fluvial. O primeiro regime, porém, não se realizou. Foi a Companhia Fluvial da Estrada de Ferro Santa Catarina que, em 1914, deu o primeiro golpe. Todas as demais empresas amarraram as suas lanchas e as suas embarcações de reboque para deixar-as apertadas e encerrou-se talvez para sempre uma página gloriosa do nosso rio, fadado a ser agora uma simples correnteza que serve para o transporte de pequenas embarcações com lenha, e servir de elemento para as redes de espinhel dos pescadores ribeirinhos. Mas os pescadinhos festejam assim mais um triunfo.

**Empresas de navegação fluvial Itajai:** Cia. Comércio e Indústria Malburg, 15 embarcações; Navegação Itacm, Lda., Cia. Itajai, 10 embarcações; Cia. Indústria e Comércio, 10 embarcações; Cia. Casa Royal S/A, Unida Comércio e Indústria de Madeiras S/A, Comércio e Indústria de Madeiras S/A, Companhia S/A. Capacidade das embarcações, de 30 a 100 toneladas de carga; chatas abertas, com capacidade para 10 toneladas de carga; jangalões e lanchas para motor, como reboadores. Usina Adelalde, parou o seu tráfego fluvial por ter mudado a sua usina para Pedra de Amolar.

#### Estaleiros navais e navegação

##### marítima

A pesar da *débacle* da nossa navegação fluvial, continuam e reparar embarcações para a navegação marítima. Veremos a indústria itajaiense, fundada por um dos nossos pioneiros, a indústria de Itajai, que aqui fez com o fundador de Itajai, que aqui fez com o fundador de Itajai, a sumaca "S. Domingos Lourenço".

Nos estaleiros de Itajai constróem-se não só embarcações de pesca especialmente para Paranaguá, hiatos e navios-motores para a navegação de alto mar.

Os estaleiros de Itajai constróem e embarcações obtêm as seguintes informações que geralmente me foram fornecidas pelo Capitão de Corveta Delegado da Capitania do Porto, Walfrido Quintanilha dos Santos. São êsses os dados fornecidos pela Capitania do Porto:

1) **Estaleiros:** Possuam estaleiros, conforme abaixo descreminados:

1) Estaleiro de

**CERVEJA**  
**OURO PILSEN**  
 DA  
**Cervejaria Catarinense S/A.**  
 Rua 15 de Novembro, 1383 - 1445  
 Caixa Postal, 68  
**JOINVILE — Santa Catarina — BRASIL**

construção só existem duas embarcações, uma no Estaleiro Antonio Ramos e outra no Estaleiro Hilário de Siqueira.

Das embarcações inscritas nesta Delegacia, estão ainda em tráfego as seguintes: Rios, Maria, Maria, Barão do Rio Branco, Otto e Yara».

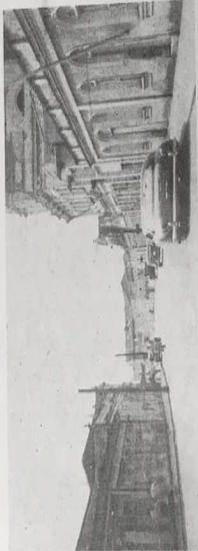
**Instrução e educação**

**Ensino primário:**— A estatística em 1948, refere-se a 14 escolas, 14 escolas públicas, 102, sendo 51 estaduais e 51 municipais; escolas supletivas estaduais, 4; grupos escolares estaduais, 4, grupo escolar particular, 1.

**Escolas secundárias:**— Escola Normal, 1; Ginásios, 2 (1 municipal e 1 estadual); Escola Regional, 1; Escola de Preparação, 1.

A educação popular desenvolve-se através dos cursos de alfabetização, com os seus respectivos professores, e através dos cursos de alfabetização de adultos, com os seus respectivos professores. Também existem os cursos de alfabetização de crianças, com os seus respectivos professores.

Itajai - Rua Pedro Ferreira



inda, uma escola regional anexa ao G. E. de Itajai, dirigida pela professora Leonor de Souza Neves e a escola de preparação denominada «Brasil», recentemente adquirida pelo Ginásio Itajai, onde funciona a preparação dos cursos secundários e preparatórios vai contribuir para aumentar o número de candidatos aos cargos melhores do comércio e dos bancos, onde o elemento feminino constitui também um concorrente capaz. Outros moços mais pobres procuram o ensino primário para conseguirem atingir postos mais elevados de capitães de longo curso ou de chefes de seção, honrando o nome de sua terra.

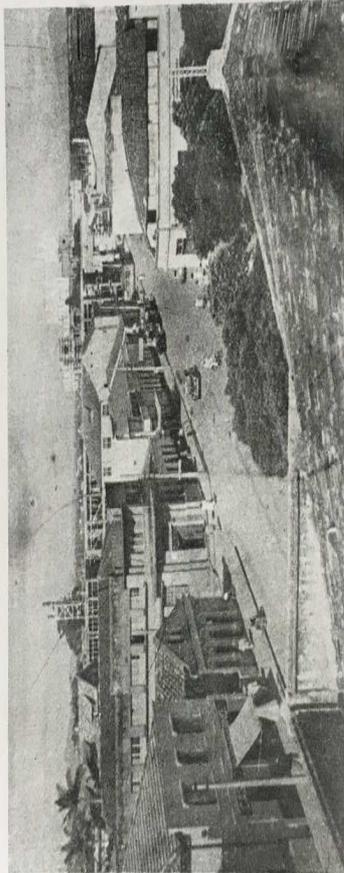
Os pais mais abastados mandam seus filhos em cursos mais elevados nas carreiras clássicas e clássicas. Assim é que em Itajai nascem, entre eles, entre eles um conego e um bispo. Ademais, bem 10 bachareis em direito, 5 médicos, 2 oficiais do Exército, 1 oficial da Marinha, 2 químicos, entre os quais uma mulher-D. Maria de Fátima, e 1 doutor em filosofia e alguns poetas e escritores, devendo-se destacar entre estes, duas mulheres - D. Otávia Regis Konder e Lausimar Laus. Os cursos de ensino superior são ministrados em Itajai e em Joiniense.

Mas a glória maior de Itajai foi ter sido o berço de um grande catarinense, cujo nome é conhecido por todos os brasileiros: o Sr. Nelson de Barros, atual governador do Estado, dois governadores e dois ministros. Entre estes não preciso lembrar-lhes o nome, a-

## HISTÓRICO

A fundação histórica de Itajai data do ano de 1820 e é considerado seu fundador António Menezes de Vasconcellos Drummond, jovem diplomata que o ministro de D. João VI, Tomaz Antonio de Vila-Nova Portugal enviára em missão des-

creta para estabelecer um povoado, a ser fundado como o verdadeiro fundador de Itajai e aceitar o ano de 1820 como a data mais provavelmente exata da fundação. Os pescadores hespanhóis e portugueses existentes na costa, principalmente nos lados de Penha, não tiveram intuídos



Itajai — Rua Dr. Hercilio Luz

conhecida a Santa Catarina, a fim-de afastá-lo da Corte, onde suas tendências libertárias de jornaes e de livros, e a sua conduta, tornada um elemento perigoso e indesejável. Em torno de descobrimentos e descobridores reina geralmente uma profunda controvérsia histórica. A fundação de Itajai não escapou a esta regra. Julgamos, no entanto, ter auctoridade para afirmar que a fundação de Itajai realzada por nós por occasião do primeiro centenário de Itajai, em 1920. Demonstramos, pelo testemunho escrito do próprio Drummond nas «Anotações» feitas á sua biografia, publicada em 1836 na «Biographie Universelle et Portative des Contemporains», que devemos admitir Dru-

de se fixar ao solo nem praticarem ato algum de colonização. Elementos nasceram ali, e a terra, a cultura, a agricultura, a erradia do mar. Nas mesmas condições se achariam os Arzões e outras famílias que Drummond por ventura encontrasse pelas imediações da foz do Itajai-açu. lónia Drummond permaneceu na nova colónia Drummond, e a terra, a cultura, a agricultura, a erradia do mar, a cultura, a engenharia de serrar madeira, um barco, a sumaca «S. Domingos Lourenço». Qual seria esse ribeirão, é difficil adivinhar. Mas, talvez se possa aceitar como o mais provavel o ribeirão da Fazenda ou do Cor-tume Schneider por ser ainda até hoje o desaguadouro mais volumoso da cidade.

despachante geral em S. Francisco. Van Leele deixou as terras da colônia em leilão e a propriedade da fazenda que, por sua vez, as vendeu ao sr. Willy Schreiner de Blumenau. Este não conseguiu reivindicá-las, por serem um bem de legítimo arrendamento, embora os ilhotenses não tivessem ocupado. Em 1850, legou o sr. Hermann Blumenau, membro proeminente da Colônia Itajai, organizava a bandeira vitoriosa que deu origem à Vila mais próspera da colônia do Sul do Brasil: Blumenau. Este engrandecimento do território da freguesia e seu crescimento pôde considerar-se natural e normal, e portanto a maior autonomia para tornar o desenvolvimento mais proveitoso e mais eficaz a sua administração. Não tardou a surgir a necessidade de melhor organização administrativa. A lei n. 164, de 4 de abril de 1859, creava o município, desmembrando-o de Porto Belo. No dia 17 de Junho do ano seguinte, compreendia os territórios dos atuais municípios de Itajai, Brusque, Blumenau e Camboriú; o perímetro da villa ficava delimitado pela extremidade das terras de d. Felícia Alexandrina de Joaquim José da Silva, ao norte, e de Joaquim José da Silva, ao sul, e pelo ribeirão de Joaquim José da Silva, a leste, e quarenta braças para o centro, e a linha da beira-mar. Os primeiros creadores foram os srs. Joaquim Pereira Libérato, eleito presidente, Claudino Francisco Pacheco, José da Silva Mafra, Francisco Antônio de Souza, Manoel José Pereira Máximo, Jacinto Zuzarte de Freitas e José Henrique Flores, avô do autor destas linhas.

Mas o verdadeiro organizador da nova administração municipal foi o sr. José Pereira Libérato, presidente da

mara no quatrênio de 1861 a 1864 e um dos mais honestos e operosos administradores que Itajai tem tido.

No mesmo ano a criação do município exigiu o movimento colonizador pelo vale do Mirim acima com a fundação, em 4 de Agosto de 1860, da Colônia de Brusque, tendo como presidente eleito o sr. Carlos de Araújo Brusque. Oito anos depois, em 1868, foi criada a comarca de Itajai da qual se desmembrou a freguesia de J. Silvino de Silva Rarnalho. Decorridos nove anos, dava-se a elevação da villa a cidade em 1.º de Maio de 1867.

Em 1868, o sr. José Henrique Flores, o primeiro administrador, e o sr. João Marques da Silva, o fundador de Itajai, Luiz Alves, em 1877. O ano de 1880

#### Itajai — Vista parcial do porto

ficou tristemente assinalado pela grande enchente do Itajai que se estendeu pelas cabeceiras e afluentes do rio, destruindo vidas e propriedades e estancando o desenvolvimento de toda a região por alguns anos. Na villa do Mirim especuladoras, a cheia tomou proporções assustadoras, a ponto de ocasionar o desbrusque da corrente fluvial pela Estrada de Brusque, abrindo assim o rio caminho para o mar por dentro da cidade e ocasionando estragos enormes.

As subscrições organizadas no Estado e na Capital do Império, graças aos esforços incansáveis e ao espirito dafricido do então presidente municipal da Câmara, Guilherme Assenburg, secundado pelo presidente provincial dr. João Rodrigues Chaves, renderam o suficiente para socorrer as vítimas e atenuar os efeitos da tragica catastrophe. Seguiu-se então a época inevitável



## A Igreja Matriz do SS Sacramento em Itajai

Pe. LUDGERO WATERKEMPER

Para os católicos, os santos são breves tópicos sobre a Igreja Mãe que, de corpo e alma, se abraça ao Estado da História Eclesiástica de Santa Catarina.

A fundação de Itajai se deu em 1820 por Antônio Menezes de Vasconcelos Drumond. Até 1832 dependia administrativamente da Matriz de São Francisco, quando passou à jurisdição de Porto Belo. Pela lei n. 464, promulgada em 4 de abril de 1859, Itajai adquiriu a sua autonomia municipal, sendo o primeiro município do Sul.

Portanto neste ano de 1949 comemorou Itajai 90 anos de municipalização.

O fundador desta nova povoação, vendo seu rápido progresso econômico, lembrou-se das palavras de Cristo: «O que vale ao homem ganhar o mundo inteiro, se chegar a perder a sua alma?». Era mister cuidar de ambas as partes: do corpo e da alma.

Urgia, pois, impetrar do Bispo, que então era o do Rio de Janeiro, um sacerdote para a assistência espiritual.

No dia 31 de Março de 1824 foi encarado a provisão que nomeava o primeiro sacerdote para fixar residência em Itajai e lhe concedia jurisdição para administrar os sacramentos. Este munus coube ao franciscano Pe. Frei Pedro Antonio Agoti. O mesmo documento dava ao referido sacerdote a faculdade de celebrar missas em oratório particular enquanto não estivesse pronta a capela do SSmo. Sacramento e o autorizava a benzê-la e

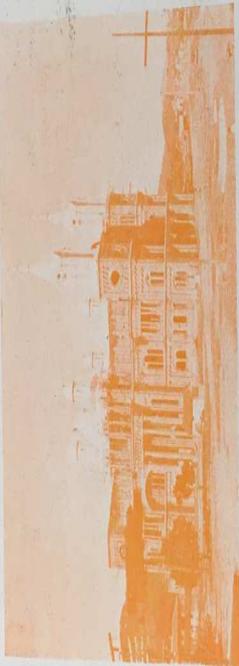
ocupá-la como «Capelão Curado do Distrito de Itajai». Essa circunscrição eclesial abrangia os moradores entre o rio Gravatá, ao norte, e ao sul, o rio Camboritú. Portanto, neste ano a paróquia de Itajai comemorou os seus 125 anos de capela curada.

Antes de nomeado o cura já os itajaienses estavam em obras com a casa de Deus. Era, na verdade, um cindível uma casa de oração onde os habitantes do lugar se reunissem aos domingos e dias de festa para em comum elevar suas preces a Deus e a SSma. Virgem. Sendo pequeno o lugar, não se cogitou em edificar um grande templo. Construiu-se uma capelinha sem torre, como essas capelinhas singelas do sertão.

Após vinte anos de existência já se achava em ruínas. Nesse tempo a construção e conservação dos templos era promovida pelo governo cujo regime era de união com a igreja.

Em 1843 o governo provincial socorre a matriz de Itajai para levantar uma parede abatido, conforme se vê na Fala que o presidente Ferreira Brito fez naquele ano por ocasião da abertura da Assembléia Legislativa dando conta dos negócios públicos.

No ano seguinte voltava ao estado da obra: «Também se levantou um pano



300 mil reis. E «continua a obra com a segunda etapa de 500 mil reis» (idem em 1-3-1853).

Em 1855 anunciou o Presidente ao Legislativo a cobertura da capela-mór. No ano seguinte o mesmo Presidente declarou que a capela-mór da nova matriz de Itajai. Em 1857 comunica aos deputados a conclusão desta parte e lembra a conveniência de «assejarem concluir o corpo da igreja, consignando para isso no orçamento da matriz a quantia de 500 mil reis» (idem em 1-3-1857). Em 1859: «ainda falta muito para a conclusão das novas matrizes de Lajes, S. Pedro e Itajai». E assim, de ano a ano ia crescendo aos poucos a igreja-mór do S. S. de Itajai, até que depois de 5 lustros poudo novamente servir para o culto público.

O população da vila aumentava e o espaço na matriz ficou acanhado para comportar aos domingos e dias de festa os católicos que iam cumprir as suas obrigações religiosas. Impunha-se um dobramento. Antes de alargá-la, porém, era necessário fazer uma torre para que as suas formas não comprometessem o bom gosto estético. E a torre foi levantada em 1889, ligada à igreja pela frente. Desta maneira houve um acréscimo nas medidas do batistêiro que se fez nesta mesma ocasião.

Em 1898 foi comprado por toda a comunidade itajaiense e colocado na torre o relógio que até os nossos dias vem mostrando as horas as que passam. Esse maquinário provem da firma Fendula Fluminense de Maeder Dubois & Cia., do Rio de Janeiro e custou «2 contos de reis».

A 5 de fevereiro de 1899 benzeu-se um novo altar-mór «todo de canela de índia, com dois contos e quinhentos mil reis, inclusive a douração. E o mesmo altar em que diariamente se oferece o santo sacrificio dos vivos em homenagem a matriz, pela felicidade dos vivos e defunctos».

Em 1899 começaram do lado norte as obras do alargamento da igreja matriz, segundo os planos do arquiteto Reihold Roemisch. As grossas colunas do interior são partes remanescentes da matriz lateral. Os vãos abertos pela destruição destas paredes tiveram o mesmo tratamento em archedos e abatidas. Assim se formaram as naves e o altar de N. S. Senhor dos Passos, à direita e à esquerda o altar de Nossa Senhora de Lourdes.

Depois destes melhoramentos a igreja permaneceu assim até o aumento na torre em 1920 e a aquisição de imagens e ornamentos para o culto. Na metade do século actual tendo decorrido 130 anos da fundação de Itajai, 126 anos da criação da paróquia do S. Sacramento, 100 anos da reconstrução da velha Igreja e 50 anos do aumento desta mesma Casa de Deus, vê-se erguer acima dos tetos da cidade um novo e grandioso templo, testemunho da fé e religiosidade do nosso povo. Esta obra magnifica em seu estilo, com suas torres flexando os céus, com a pompa de suas formas e com a majestade do seu conjunto, indica ao homem que Jesus na Eucaristia e o Rei da cidade e o centro de todos os corações.



Procição do S. S. Sacramento em 15-6-949

**RESIDÊNCIAS DE ITAJAI**



Residência da família Dr. Osmar de Souza Nunes, e sua esposa Laura Miller.



Residência da família Nelson Seára Fleuri, e sua esposa Quirze de Novembra.

## APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DA IMPRENSA EM ITAJAI

A falta de uma biblioteca, somente ha pouco tempo creada pelo Centro Cultural de Itajai, torna impossivel a tarefa retrospectiva dos jornalistas de Itajai. As folhas que por aqui se publicaram andam em pedacinhos, e os artigos e artigos e artigos fragmentarios. Por isso a tentativa de reconstrução da vida dos nossos periodicos está sujeita a enganos e erros. Poderia-se tentar e um livro de comentários, pouco mais que uma coleção de primicias laureadas. He' vidosos periodicos publicados nesta cidade, pacientemente e com carinho, no nosso modesto conterraneo, Marcos Heuser.

Por essa coleção sabe-se que o primeiro jornal que circulou neste municipio foi «O ITAJAI», no ano de 1884, fundado e dirigido por João Baptista Peters e Silva. Dessa folha tiraram-se apenas tres numeros. A falta de recursos materiais, a pobreza intelectual do Itajai daquella época não encorajavam a iniciativa tão arrojada como a tiragem de um semanário. O ITAJAI seguiu-se «A IDEIA», apparecido em 1886. Dirigiam-no Eduardo Miranda e Tranquillo da Silva. Era um jornalzinho bem feito, com tres paginas de materia. Dizia-se «neuro» mas é evidente que não rezava pela cartilha oficial. Os seus editoriais, as suas noticias e artigos bem denunciavam a opposição que fazia ao governo, especialmente o do municipio.

Com o passar do tempo teve vida efêmera. Entre 1886 e os últimos anos do século passado há um lapso de mais de dois lustros sem que se conseguisse localizar qualquer jornal publicado em Itajai. Será que não houve imprensa por aqui nesse período? «Noticias Coscولات» Em 1899 apparece «O PROGRESSO», de propriedade do polonês Alexandre

Smokovskii e redatoriado por Tiago da Fonseca e o padre João Batista Peters. Foi esse, «sem favor», um dos primeiros jornais de Itajai. De tamanho grande, com bem lançados artigos de fundo, farto noticiário telegrafico, cotagem da bolsa, politica municipal e pode-se afirmar que, já áquella época havia em Itajai um effluvio de intellectuais. Foi seu redator por algum tempo o Sr. Heuser. Marcos Konder so' refere mais autorizadamente em «O trabalho deste «Anuário». E' uma publicação que se vagar, uma historia da imprensa da nossa terra.

Também de 1899 é «A FLECHA», «folha carnavalesca, órgão da tribu originária». Circulou um anno e pouco, e depois de ser dirigida por Bráulio Bracuma folha de tamanho minimo, humoristica, e que trazia entre as «cousas dignas de ver-se», «os espetáculos da Companhia Tempora» e «o «fotografato do José»». Por esse jornal sabemos que em Itajai um desfile de onze cartões allegóricos! Donde se conclue que estamos nos distanciando a passos largos do paganismo...

Tivemos também o nosso jornalzinho «Manifesto» que foi «Manifesto e illus», apparecido em 1900 pelo então joven Tomaz Fontes, hoje sacerdote e deputado federal. Saíram apenas 4 numeros. «O ARAU-TO», dirigido pelo professor João Maria Duarte. Era uma folha de pequeno formato, com quatro paginas, onde, como nos outros jornais da época, se gastavam colunas e colunas, noticiando viajantes que vinham da Penha e iam para Luiz Alves; que chegavam de Camboriú ou se dirigiam a Brusque «a passeio». Neste jornal ha uma nota «Comunicam umas «Crônicas de Alem Tumulô», ao que se diz, de autoria do Padre Peters

## «BLOCO DOS XX»

Vinte anos de serviços à sociedade itajaiense Como ocorreu a sua fundação - Um clube de solteiros

O já tradicional «Bloco dos XX» foi fundado em 2 de agosto de 1929, depois de vinte anos passados. Historicando a sua fundação se escreva em 8-8-1929, numas «notas» que uniu que criou o «Bloco»: «No dia 2 de agosto de 1929, reunidos às 20 horas, em uma sala da Sociedade Guarani, desta cidade, os jovens membros da Sociedade Heusi Junior, Arnaldo Heusi, Edmundo Heusi Junior, Antonio Andrade, Remacle Seára, Paulo Brandão, Silvio Schmitt, Nemesio Heusi, João P. Brandão, Luiz Brandão, Sady Magalhães, Ary Mascarenhas, Nestor Schiefler, Paulo Malburg e Abdon Fôes - (20 jovens ao todo) - foi por este dia fundado esta reunião, cujo fim é tornar mais animadas as nossas horas de folga. Indiscutivelmente fora ótima lembrança do Sr. Abdon Fôes, porque, presentemente, por Itajaí, além de sofrer uma crise de divisões, encontra-se ainda com patenteado desanimo no seio de sua mocidade. Temos visto e presenciado em todas as festas que a atual rapaziada, criando os braços e ocultando seu coração de entusiasmo, deixa a o campo para aqueles que ontem animavam a nossa sociedade. E por isso mesmo é que vemos os casados dominarem com sua peculiar alegria em todas as festas efetuadas na sociedade itajaiense.



SADY MAGALHÃES, 1.º presidente do «Bloco dos XX»



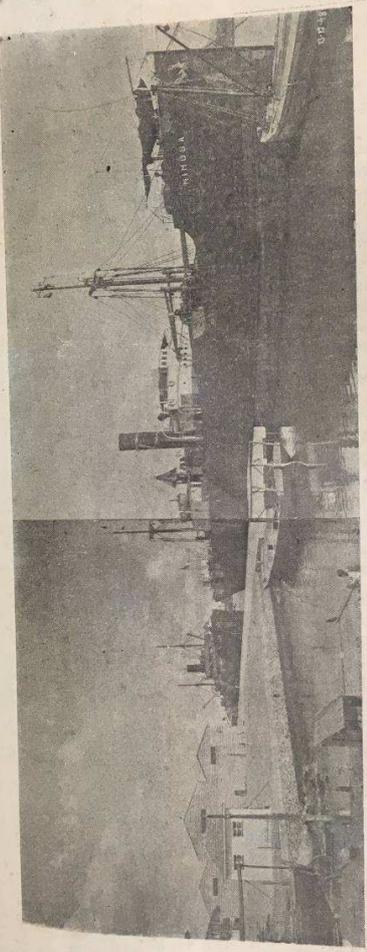
ABDON FÔES, fundador e presidente de honra

O Bloco, assim visava fortalecer este depauperado entusiasmo dos nossos rapazes, quer nas festas alheias em as quais comparecesse, quer em suas próprias festas.

Porque, fundando o Bloco, ele se encaregaria de oferecer à sociedade uma festa mensal, através de bailes, chás-dansantes, soirées, passeios e convêscotes, espetáculos, reuniões litero-musical, etc.

E com o mais vivo entusiasmo, todos os que se achavam presentes à citada reunião concorda-

**A OBRA DO CAES ACOSTAVEL JA CONCLUIDA**



E' evidente que os 240 metros lineares de Caes Acostavel não atendem às necessidades mais imediatas do porto, cujo movimento aumenta dia a dia.

Mas é certo que o Governo já autorizou a construção de mais 270 metros lineares de caes, o que tudo dá à obra um extensão de 510 metros de ancoradouro de concreto.

## DUAS VISTAS DE CABEÇUDAS



Assim era Cabeçudas em 1924 . . . Duas casinhas, alguns ranchos de canoa e uma meia-agua onde certos moços «arrojados» punham os calções à meia canela . . .

Era a fazenda do velho Ulisses Dutra . . .

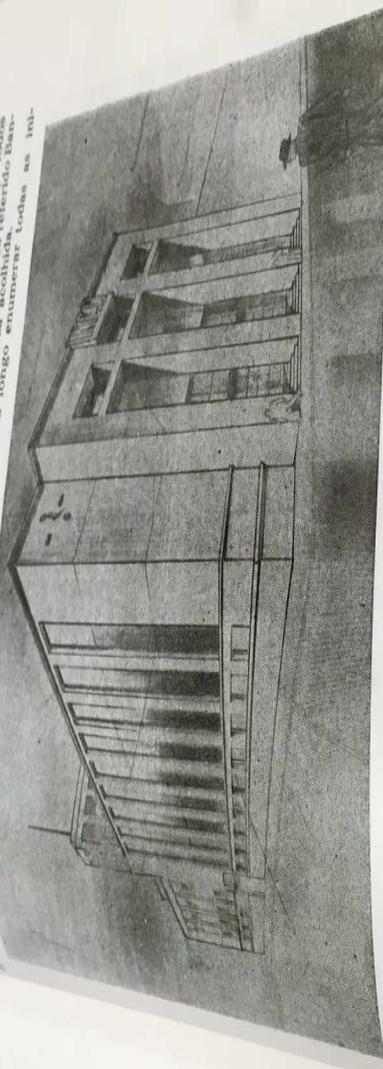


Cabeçudas. Vista atual. Hoje um terreno nesta praia é uma fortuna. Custa Cr\$ 10.000,00 por metro de frente. Mas ninguém quer vender.

**INCO - Um símbolo de serviços à comunidade**

realizações e suas possibilidades - Um quadro de confiança que o público vê com interesse e admiração. O INCO é o símbolo de uma comunidade que se preocupa com o bem-estar de todos os seus membros. O INCO é o símbolo de uma comunidade que se preocupa com o bem-estar de todos os seus membros. O INCO é o símbolo de uma comunidade que se preocupa com o bem-estar de todos os seus membros.

Seria longo enumerar todas as ini-



**Edifício da Matriz (em construção)**

cujos catorze anos de existência é uma seqüência ininterrupta de bons serviços prestados à gente catarinense. Integrado perfeitamente nos problemas que mais de perto interessam às zonas em que opera, o «INCO» tem prestigiado todas as iniciativas de caráter progressista, mesmo que estas se afastem do terreno puramente comercial ou industrial. Estabelecimentos de ensino, cultu-

ciativas a que o «INCO» tem emprestado o seu apoio. Ginásios, hospitais, igrejas, asilos, casas de cultura, clubes esportivos, associações recreativas e de caridade, campos de aviação, obras de benemerência, nunca encontraram as portas de «INCO» fechadas ao seu amparo. Por toda a terra catarinense e já agora também em outros Estados, as filiais do Banco Industria e Comércio d

ANUÁRIO DE ITAJAI

ANO I

Banco, prometa, ser realizadas, através de...

nos achamos o «INCCO» em um...
tudo de balanços, de constituição, cartões...

Dr. Rodolfo Renaux Bauer
Diretor-Gerente



Genésio Miranda Lins
Diretor-Superintendente

mento bancário. Obraria mal quem, diri-
gindo um banco, nada mais enxergasse
que a cupidez do lucro, alheio à sorte
dos seus clientes, porque na verdade ban-



Antônio Ramos
Diretor

co não vai propor um negócio ou reali-
zar uma operação de crédito, sim extor-

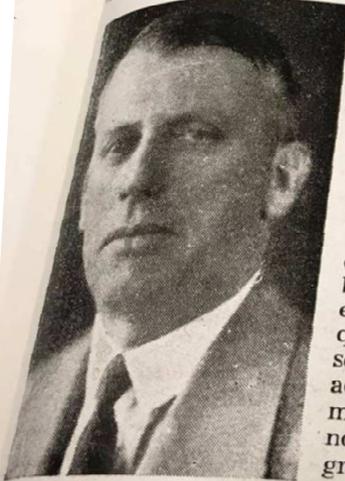


Irineu Bornhausen
Diretor

mente me-  
possue  
de en-  
compara-



**Hercilio Deeke**  
Diretor-Adjunto



**Bonifácio Schmitt**  
Diretor

o Banco Agrícola e Comercial de  
menau, mais tarde incorporado pelo

ANO I  
problema, ouvir uma opinião sobre  
e determinados empreendimentos  
de realizar. A esta altura se  
presidência do banqueiro. Porque não  
a boa vontade. É necessário o con-  
sultamento de causa. Equilíbrio o co-  
nar, no opor-  
idade do assun-  
do do estudo.  
E essas qua-  
lidades não fal-  
tam aos men-  
bancos do maior  
banco catarin-  
ense. Sabem-  
no quanto os  
com ele ope-  
ram.  
Rememorando  
neste traba-  
lho, a vida  
do Banco In-  
dústria e Co-  
mércio de Santa  
Catarina S.  
A., recorrerere-  
mos aos interessantes dados que, a pro-  
posito, publicou recentemente a revista  
«Vale do Itajaí». Por eles

«INCO», eram «Caixa de Crédito», de  
âmbito municipal quando montado, pois que,  
no geral, não se expandiam além dos li-  
mites das cidades em que operavam.  
Mais argutosa era ainda essa falta  
na zona do Oeste catarinense onde as  
distâncias, na  
estradas, na  
impediam, po-  
de-se dizer, o  
mento de uma  
das mais ricas  
zonas, pois que,  
para as suas  
operações, li-  
nham que re-  
correr, não re-  
ro, a bancos  
do visinho Es-  
tado do Rio  
Grande do Sul,  
o que encare-  
cia e dificulta-  
va ao máximo  
as operações  
bancárias, favorecendo o câmbio negro  
da moeda que quasi sempre era conse-  
guida a juros elevadíssimos entre os pró-  
prios colonos mais abastados.  
Foi atentando para êsse detalhe que

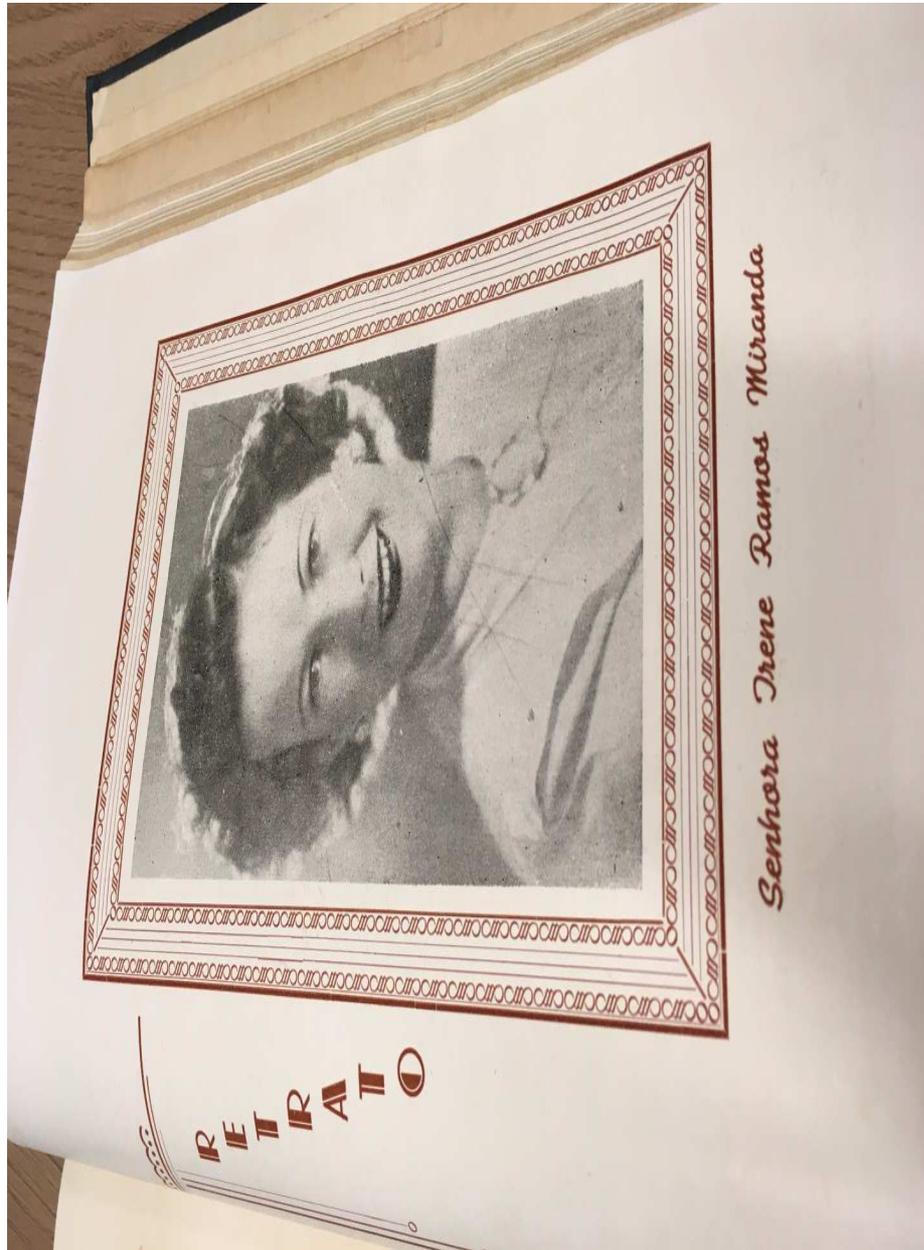


**Dr. Mário Miranda Lins**  
Diretor-Adjunto



**Otto Renaux**  
Diretor

Irineu Bor-  
nhaus e Otto  
Renaux, orien-  
tados pelos co-  
nhecimentos  
técnicos de Ge-  
nésio Miranda  
Lins lançaram  
as bases para  
a fundação de  
um banco de  
âmbito esta-  
dual, em 1935.  
Homens práti-  
cos que eram,  
não se perde-  
ram em pro-  
longados estu-  
dos atuariais  
das nossas pos-  
sibilidades que  
êles conheciam a fundo. Foram da idéia  
à execução e dentro de poucos meses fun-  
cionava em Itajaí a casa matriz do INCO.  
De como se expandiu o novo esta-  
belecimento bastará apenas dizer-se que



RETRATO

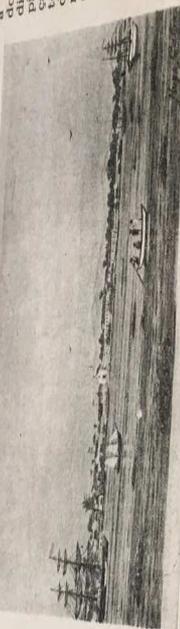
*Senhora Irene Ramos Miranda*

## ALGUNS ASPECTOS DO ITAJAI ANTIGO

MARCOS KONDER

Pede-me Silveira Júnior alguns aspectos do Itajaí por ocasião do Centenário da Descoberta — 1900. E eu, como antes do Centenário, torna-me a lembrar o velho Itajaí, a sua história, o seu passado, a sua vida, a sua alma, a sua memória. E eu não posso deixar de entrar por um caminho que me conduz ao coração do velho Itajaí, a sua alma, a sua vida, a sua memória.

Daqui se vê, com clareza, a importância do Itajaí para a história da região. A cidade foi fundada em 1629, e desde então tem sido um dos principais centros comerciais da região.



Vista do Itajaí, em 1894. Quadro do pintor Hugo Calgan, autor da tala. A Morte de Itajaí, achada-se, atualmente, integrando a coleção do Museu de Arte de São Paulo, com o sino em apêndice lateral. Já se encontra em exposição permanente no Museu de Arte de São Paulo, com o sino em apêndice lateral. Já se encontra em exposição permanente no Museu de Arte de São Paulo, com o sino em apêndice lateral. Já se encontra em exposição permanente no Museu de Arte de São Paulo, com o sino em apêndice lateral.

Para o velho Itajaí, como diz o velho Horácio na sua Arte Poética. Apelar para a minha memória seria, segundo o poeta alemão Fr. Haug, *ressuscitar almas frias, quando somente da recordação sugere sentimentos vivos*. Daí o dizer do nosso poeta — *Recordar é viver*, mas também é sentir. Quero, portanto, deixar falar os sentimentos e recordar pedaços do Itajaí, tais quais eu os vi e senti após o Centenário, impressões que conseguem gravar mais no coração do que na memória. Daí não poder fixar às vezes épocas exatas, mas deixar a narração seguir o seu curso, como um relógio que ora se adianta, ora se atrasa.

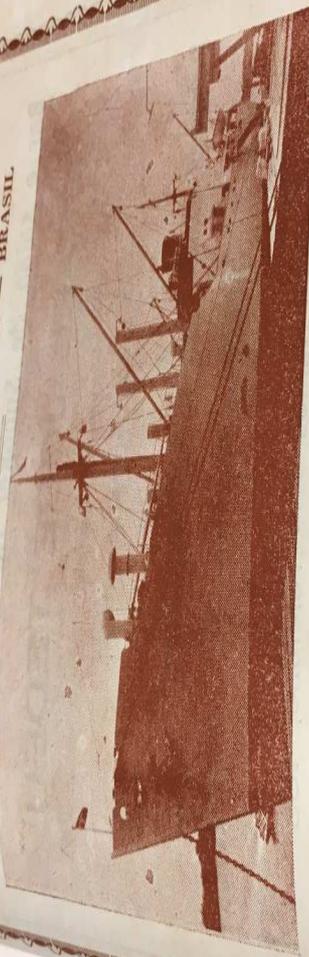
Para o velho Itajaí, como diz o velho Horácio na sua Arte Poética. Apelar para a minha memória seria, segundo o poeta alemão Fr. Haug, *ressuscitar almas frias, quando somente da recordação sugere sentimentos vivos*. Daí o dizer do nosso poeta — *Recordar é viver*, mas também é sentir. Quero, portanto, deixar falar os sentimentos e recordar pedaços do Itajaí, tais quais eu os vi e senti após o Centenário, impressões que conseguem gravar mais no coração do que na memória. Daí não poder fixar às vezes épocas exatas, mas deixar a narração seguir o seu curso, como um relógio que ora se adianta, ora se atrasa.

Diga-se a verdade, sem querer ofender os brtos da realidade, o Itajaí, ao longo do tempo não era um porto de grande importância. O comércio municipal não era muito desenvolvido. A história se repetiu, em torno da cidade serrada, a história se repetiu, em torno da cidade serrada, a história se repetiu, em torno da cidade serrada.

A madeira era toda comprada e exportada para as cidades de Itajaí, que por sua vez se encarregavam do despacho da manteiga, banha e carne de porco de Blumenau, e da mandioca, açúcar mascavo e polvilho, de Brusdica, e Gaspar. Mas, o principal negócio era a exportação de madeira, mandada exclusivamente em consignaão para as praças do Rio e Santos — vendas de taboas e tábuas. E para tal fim cada firma possuía os seus barcos à vela, desde o lugre «Almirante» de Antonio Liberato, do patacho «Tigre» de Reis e Bauer, da barca «Ramona» e outros de Malburg, do hiate «Gertrudes» (célebre pelas suas via-

# FABRICA DE TECIDOS CARLOS RENAUX S. A.

Navegação e Despachos  
Caixa Postal, 8 - End. Telegr.: -TECIDOS-  
Rua São Francisco, 215  
ITAJAI - Estado de Santa Catarina - BRASL.



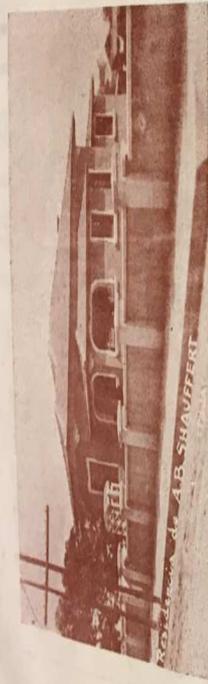
O navio M/S-«Agnete», atracado nos trapiches «Renaux», nesta cidade

## Agentes da STEAMSHIP COMPANY TORM-LINES COPENHAGEM

Recebe cargas para os portos americanos

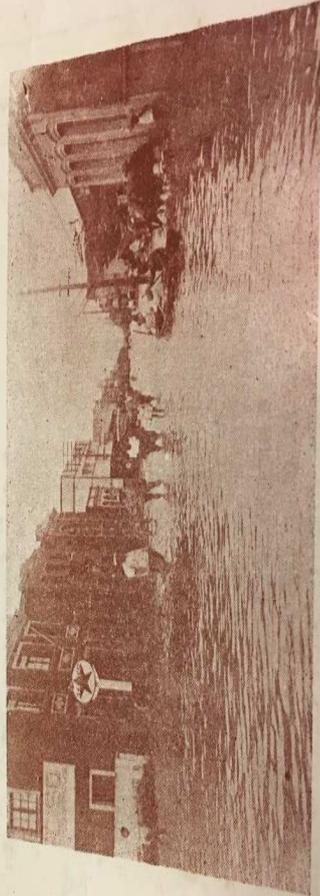
Vapores da Torm-Lines: - Helvig - Thyra-S - Ragnhild - Gertrud - Herdis  
Olga-S - Tekla - Gyda - Anne - Hilde - Aslaug - Gudrun  
Alice - Gunhild - Gerd - Kirsten - Agnete

# RESIDÊNCIAS DE ITAJAÍ



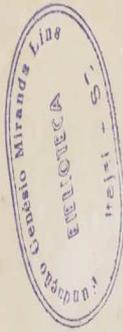
Residência da família Antônio Bernardo Schaufert, à rua Tijuucas

## «E romperam-se as portas do abismo...»



Itajaí, domingo, 29 de Fevereiro de 1948... Se preciso dizer-se mais alguma coisa?

**anuário de itajaí**



editor

**laércio cunha e silva**

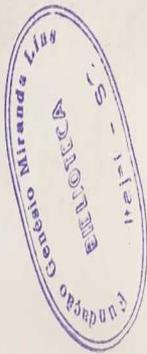
editor-assistente

**roberfo mello de faria**

**para 1959**

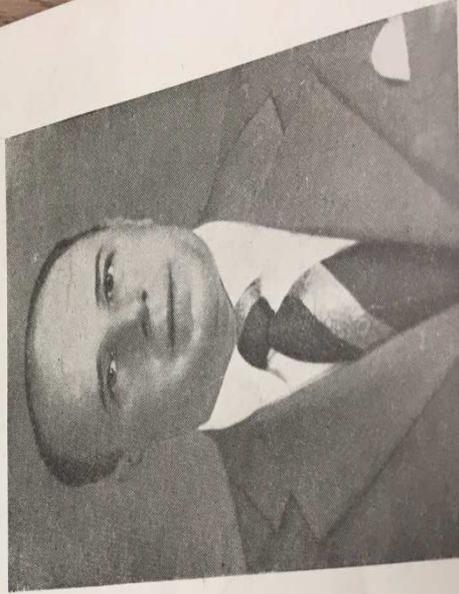
SENADOR IRINEU BORNHAUSEN

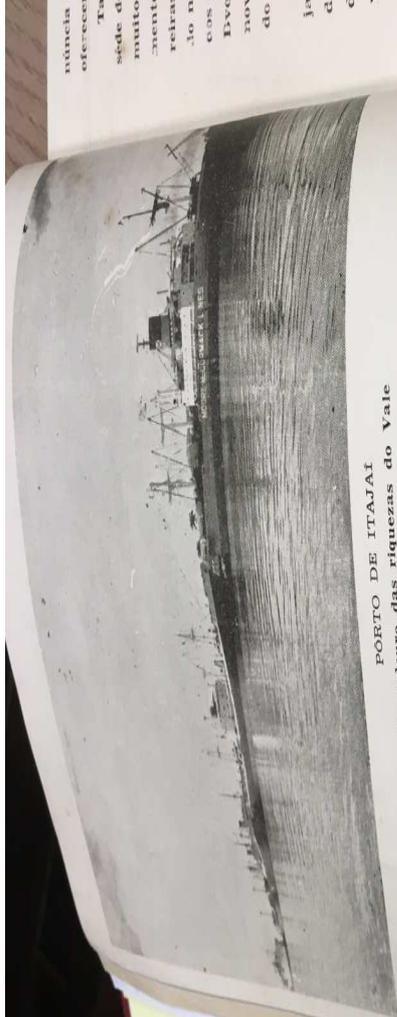
A folha retrospectiva dos serviços que já prestou ao Estado e, especialmente, a sua contribuição para a economia, a sua eficiência e a sua integridade, porém, será dito, apenas: Itaipense dos mais lustres; seu devotamento ao bem público; seu espírito de iniciativa; seu trabalho sempre demonstrado; foi pelo mérito invulgar de suas iniciativas e atividades particulares que conseguiu que o Estado alcançasse o nível, carreira que culmina com sua atual profissão: social, econômica, administrativa e política. Vários são os exemplos de sua carreira a precupação maior do Senador Irineu Bornhausen foi esta: ITAJAI.



GENESIO MIRANDA LINS

Negócios. Negócios. Negócios. Mas, principalmente, coração. Através de inúmeras iniciativas, o sr. Genesio Miranda Lins, Diretor-Superintendente do INCO, tem demonstrado amor às boas causas, seu espírito de compreensão de problemas humanos. Muito lhe deve Itajaí. Muito deve a economia do Estado de Santa Catarina à sua visão de administrador, economista e homem de negócios. Mas, seu melhor elogio seria este: um homem de coração.





PORTO DE ITAJAI  
Escadouro das riquezas do Vale

O labor afanoso, árduo e constante de um grupo de pioneiros, continuado no decorrer dos anos pelos que os sucederam ou por outros que aqui se estabeleceram, resultou nesta realidade tangível e admirável que é Itajai, cujos primeiros cem anos de vida autónoma está se completando, sem as galas e as manifestações devidas a um acontecimento de tamanho relevô.

Desde as primitivas roças dos Arzões, Azeredo Coutinho, Rocha Coelho e mais ainda, os lineamentos fundamentais da sua colonização definitiva, estabelecidos por essa admirável figura de criador de cida-

des que foi o Coronel Agostinho Alves, o crescimento de Itajai foi decorrido num ritmo disciplinado e ascendente que a transformaram nesta cidade progressista, moderna e bela, centro irradiador de civilização e progresso para todo um vale, hoje transformado numa atuante meia de trabalho, orgulho de todo Estado.

A Lei provincial n.º 464, de 4 de maio de 1859, era o coroamento do ideal de progresso depositado por aquele pugilo de pioneiros que plantaram na dadiva planície à foz do grande rio, a semente de seu trabalho, fecundada com sacrifício

**Imagens da cidade<sup>314</sup>**

---

<sup>314</sup> Imagens coletadas no Arquivo Público Municipal Genésio Miranda Lins.



















