

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, EDUCAÇÃO E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM HISTÓRIA

BRUNA SCHEIFER

**PARANAGUÁ, CIDADE PORTUÁRIA:
ENTRE A CIDADE "SONHADA E A CIDADE REAL"**

MARECHAL CÂNDIDO RONDON

2008

BRUNA SCHEIFER

**PARANAGUÁ, CIDADE PORTUÁRIA:
ENTRE A CIDADE “SONHADA E A CIDADE REAL”**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Área de Concentração: História, Poder e Práticas Sociais, da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE) – Campus de Marechal Cândido Rondon, Linha de Pesquisa: Práticas Culturais e Identidades, sob orientação da Profa. Dra. Méri Frotscher, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Marechal Cândido Rondon

2008

TERMO DE APROVAÇÃO

BRUNA SCHEIFER

**PARANAGUÁ, CIDADE PORTUÁRIA:
ENTRE A CIDADE "SONHADA E A CIDADE REAL"**

BANCA EXAMINADORA:

PROF. DR. JOÃO CARLOS DE SOUZA

PROF. DR. ROBSON LAVERDI

PROFA. DRA. MÉRI FROTSCHER (Orientadora)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todos aqueles que acreditam que a ousadia e o erro eram os caminhos para grandes realizações.

Dedico este trabalho a uma pessoa especial. Não só por que é a pessoa que tenho compartilhado meus dias, mas por que colaborou ativamente na construção deste trabalho. Nos dias obscuros em que pensava em desistir de tudo, lá estava ele me dando força, alento e esperança de que tudo acabaria bem.

Quando precisava de uma mão amiga, encontrava-a, todas às vezes. Nunca fui cobrada pela ausência, nunca fui questionada pelas faltas...

E mais, muito mais. Companheiro de pesquisa, de arquivo, de carregar e organizar caixas, de fotografar os documentos. Quantos finais de semana passamos juntos fotografando jornais, revistas, e perdi a conta de quantas vezes tive que recorrer a ele quando o computador não funcionava, a máquina digital estragava, enfim...

O que mais me marcou foi a paciência, a compreensão e a dedicação por um trabalho que era meu.

Por estes e outros motivos, dedico este trabalho a você, Wanderley Costa Júnior, “Jú”. Sem a sua ajuda, não teria chegado até aqui.

De tudo, ao meu amor serei atento
Antes, e com tal zelo, e sempre, e tanto
Que mesmo em face do maior encanto
Dele se encante mais meu pensamento

Quero vivê-lo em cada vão momento
E em seu louvor hei de espalhar meu canto
E rir meu riso e derramar meu pranto
Ao seu pesar ou seu contentamento (...)

Vinícius de Moraes

AGRADECIMENTOS

A Deus.

Agradeço especialmente à Profa. Dra. Méri Froschter pela competente orientação, pelas demonstrações de amizade e paciência, pelo incentivo e compreensão no decorrer da construção deste estudo.

Ao Prof. Dr. João Carlos e ao Prof. Dr. Robson Laverdi, pelas importantes recomendações na banca de qualificação, contribuindo, assim, com a conclusão deste trabalho.

Aos professores, funcionários e colegas do Mestrado, em especial da Linha de Pesquisa Práticas Culturais e Identidades.

Às pessoas que colaboraram direta ou indiretamente com a construção desta pesquisa, em especial a Irmã do Colégio Santana, Maria Aluísia Rodhen, aceitando as minhas faltas.

Um agradecimento especial ao Professor de História Jorge de Paranaguá, sem ele esta pesquisa não seria possível. Forneceu todo o seu material, colaborou nas pesquisas além de ceder a sua própria que ainda não foi publicada. Um sincero agradecimento.

A minha família, meu pai Eraldo, minha mãe Solange e meus irmãos Luana e Eraldo Filho, por aceitarem minhas ausências, sem reclamações, em momentos difíceis passados durante a realização deste trabalho, talvez os mais difíceis que passamos juntos.

Um agradecimento especial a minha avó materna, carinhosamente vó Edite, sem a sua ajuda financeira seria impossível a realização deste trabalho.

Aos meus tios, Ernesto e Marisa, que me acolheram em seu lar e me trataram como filha.

A todos os colegas de trabalho que me deram forças quando desanimava.

Enfim, a todas as pessoas envolvidas de alguma forma neste trabalho: Dani, Paola, Ligi, e peço desculpas se esqueci de alguma.

"Os homens de uma sociedade não apenas vivem o seu presente, mas também sonham com a época seguinte".

(BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX. In: COHN, Gabriel (Org.) *Walter Benjamin*: Coleção Grandes Cientistas Sociais. São Paulo: Ed. Ática, 1985).

RESUMO

SCHEIFER, Bruna. **Paranaguá, cidade portuária: entre a cidade sonhada e a cidade real.** 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em História da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE) – Campus de Marechal Cândido Rondon.

Esta pesquisa problematiza historicamente a cidade de Paranaguá enquanto espaço de práticas, inclusive discursivas, focalizando a estreita relação entre o cotidiano urbano, a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba e o Porto, os investimentos em reformas urbanas e os ideais de modernidade. O recorte temporal abarca o período entre meados do século XIX, quando Paranaguá perde a representatividade político-administrativa no Paraná para Curitiba, escolhida para ser a capital da recém-criada província, e 1931, quando foi criado o Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá. Neste período, a cidade perde o título de cidade mais importante do Paraná e passa a ser representada como “Princesa do Litoral”, afirmando-se mais como cidade portuária. A problematização da saúde pública e os investimentos na remodelação do espaço urbano, como a implantação da água encanada e da rede de esgotos, na gestão do então prefeito Caetano Munhoz da Rocha, no início do século XX, são analisados no segundo capítulo. A emergência e a circulação na imprensa de um discurso que passa a identificar Paranaguá como a cidade do “já teve”, “cidade de belas tradições”, são temas do terceiro capítulo. Este sentimento nostálgico em relação ao passado afirmava tanto um passado colonial de raízes portuguesas, quanto um passado caracterizado por surtos de progresso. A construção da estrada de ferro e investimentos no espaço urbano, como a implantação da água encanada e da rede de esgotos, no início do século XX, são constantemente lembrados. Para a realização deste estudo, foram utilizadas fontes como jornais e revistas locais, relatórios e mensagens de governo e atas da Câmara Municipal.

Palavras-chave: cidade – representações - memória – modernidade - Paranaguá

ABSTRACT

This research historically problematize the city of Paranaguá as a place of practices, including the discursive ones, focusing the narrow relation between the urban everyday, the Paranaguá-Curitiba rail road and the harbor, and the investments in urban reforms and the ideals of modernity. The time clipping focuses the period of the mid 19th century when Paranaguá loses the politic-administrative representativeness in Paraná to Curitiba which was chosen to be the capital of the recently-made province, and in 1931, when it was created the Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá (Geographic and Historical Intitute of Paranaguá). In this period the city loses the title of the most important city in Paraná and ends up being called “Princesa do Litoral” (The Shore Princess), mostly affirming itself as a harbor city. The problematization of the public health system and the investments in the remodeling of the urban space, as the implementation of the piped water and the sewage system, during the administration of the major Caetano Munhoz da Rocha, in the beginning of the 20th century, are analyzed in the second chapter. The emerging and the circulation of a speech in the press which identifies Paranaguá as the city of the “já teve”(it has ever had), “cidade de belas tradições”(City of the beautiful traditions), are the theme of the third chapter. This nostalgic feeling related to the previous one affirmed not only a colonial past of Portuguese roots but also a past characterized by outbreaks of progress. The building of the rail road and the investments in the urban space are constantly remembered, and also the implementation of the piped water and the sewage system in the beginning of the 20th century. I order to accomplish this study, sources as local newspapers and magazines, government reports and messages and records from the Câmara Municipal (Municipal Cabinet) were used.

Key words: city – representations – memory – modernity – Paranaguá

SUMÁRIO

Introdução	10
Capítulo 1	
Paranaguá, de capital à “Princesa do Litoral”.....	23
1. Sonhando com a modernidade.....	28
2. O Club Literário e o desejo de civilização das elites.....	50
Capítulo 2	
"Velho pardieiro": remodelação da cidade e conflitos.....	57
Capítulo 3	
Paranaguá, “terra do já tivemos”: O discurso do retrocesso e a valorização do passado.....	95
Considerações finais	128
Referências bibliográficas	131

Introdução

Uma cidade comporta muitas¹.

Este trabalho é fruto das pesquisas e reflexões realizadas ao longo do Mestrado em História, iniciado em março de 2006, e tem como um de seus objetivos contribuir para a historiografia do Paraná, especificamente de Paranaguá. A aproximação com a temática de história regional se consolidou ainda na graduação, a partir de minha experiência, em 2004, enquanto participante de um grupo de pesquisas que tem como centro das discussões a história regional. A escolha da cidade de Paranaguá se deu no contato com uma documentação no Círculo de Estudos Bandeirantes, em Curitiba, ainda pouco explorada, sobretudo a partir da Revista *O Itiberê*, publicada em Paranaguá, a partir de 1919.

Este trabalho parte de discussões sobre história e cidade, procurando perceber práticas e discursos sobre a cidade de Paranaguá entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do XX. Esta pesquisa problematiza historicamente a cidade de Paranaguá enquanto espaço de práticas, inclusive discursivas, focalizando a estreita relação entre o cotidiano urbano, a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba e o Porto, os investimentos em reformas urbanas e os ideais de modernidade. O recorte temporal abarca o período entre meados do século XIX, quando Paranaguá perde a representatividade político-administrativa no Paraná para Curitiba, escolhida para ser a capital da recém-criada província, e 1931, quando foi criado o Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá.

Neste período, a cidade perde o título de cidade mais importante do Paraná e passa a ser representada como “Princesa do Litoral”, afirmando-se mais como cidade portuária. A problematização da saúde pública e os investimentos na remodelação do espaço urbano, como a implantação da água encanada e da rede de esgotos, na gestão do então prefeito, Caetano Munhoz da Rocha, no início do século XX, são analisados no segundo capítulo. A emergência e a circulação na imprensa de um discurso que passa a identificar Paranaguá como a cidade do “já teve”, “cidade de belas tradições”, são temas do terceiro capítulo.

¹ CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras. 1990.

A problemática desta pesquisa diz respeito à análise de como a cidade de Paranaguá vai perdendo, em meados do século XIX, o posto de primeira cidade do Estado, recebendo o título de “Princesa do Litoral”, afirmando-se mais incisivamente como cidade portuária. A partir da leitura das fontes, procura-se perceber o que acontece para que o passado seja tão rememorado nas páginas da imprensa a partir da Primeira Guerra Mundial, quando Paranaguá passa a ser representada como “terra do já teve”. Como Paranaguá perde, aos poucos, no século XX, a sua força econômica e também demográfica, política e cultural? Quais os fatores que a levaram a esta decadência? Buscamos o que existia antes dessa considerada “involução” e por que práticas discursivas evidencia-se uma nostalgia em relação ao tempo passado.

A partir de uma história cultural do urbano, entendemos, aqui, o fenômeno urbano como um acúmulo de bens culturais, produzidos tanto por imagens reais (cenários, paisagens de rua, arquitetura), como por imagens metafóricas (da literatura, pintura, poesia, discursos, etc)².

O imaginário, enquanto um sistema de idéias e representações coletivas, é um outro lado da realidade. Não é constituidor de uma verdade absoluta, mas constitui uma realidade que resgata complexidades entre o “real” e as representações que os homens produzem de si e do mundo. Sobre imaginário, Pesavento³ assim se refere: “Trata-se da elaboração de um sistema de idéias-imagens de representação coletiva mediante a qual elas se atribuem uma identidade, estabelecem suas divisões, legitimam seu poder e concebem modelos para a conduta de seus membros”.

O discurso, por seu lado, envolve, como afirma Sandra Pesavento⁴, em referência a Pierre Bourdieu, atos de apreciação, conhecimento e reconhecimento, que constituem um campo onde os agentes sociais investem seus interesses e seu capital cultural. Assim, o discurso ou a representação envolve em si estratégias de interesses. Com relação a isto, formula Roger Chartier: “As representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses dos grupos que as forjam”⁵. Assim, a representação do mundo social incorpora um entrelaçamento entre o que Saussure⁶ chama de significantes e significados e Chartier, de

² PESAVENTO, Sandra J. **Muito Além do Espaço**: por uma história cultural do urbano. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol 8, n 16, 1995. p.279-290.

³ PESAVENTO, Sandra J. **Em busca de uma outra história**: Imaginando o imaginário. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 9-27, 1995. p.16.

⁴ *Ibidem*. p. 9-27.

⁵ CHARTIER, R. **A História Cultural**: entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1990. (Memória e sociedade). p.17

⁶ SAUSSURE, F. **Escritos de Linguística Geral**. São Paulo, 2004.

representação e representado. Esta articulação se dá entre as imagens e as palavras e as representações ou significações que delas são constituídas.

Ao tentarmos ler Paranaguá sob a ótica da imprensa e das mensagens e relatórios de governo, estamos considerando que o domínio do imaginário é constituído por um conjunto de representações através das quais tenta-se reconstituir complexidades de uma sociedade. As estratégias de construção do quadro urbano possibilitam a expressão mais visível e concreta da realização do ideário de progresso e civilização.

A imprensa analisada mostra como os homens de letras investem na difusão de um imaginário urbano. Os discursos presentes nos periódicos do período em questão indicam que a promoção do crescimento urbano de Paranaguá representava mais que um simples desejo de aparecer com algum destaque em relação à capital, Curitiba, que crescia aceleradamente com o advento da estrada de ferro. A imprensa se apropriava, também, de imagens e do desejo de modernização que circulavam em âmbito nacional.

Segundo Heloísa de Faria Cruz⁷, o desenvolvimento das artes gráficas no Brasil é tardio, transformando a cultura impressa num fenômeno novidadeiro em pleno século XIX⁸. Com a industrialização do século XIX e, conseqüentemente, com a transformação da cultura impressa, vê-se a emergência de uma nova ordem social representada pela industrialização, configurando o espaço público sob a forma da urbanização e do progresso. Com estas mudanças desenvolve-se de certa forma um novo tipo de homem, apto às transformações culturais que este espaço adquire, transformando suas ações, estabelecendo novas formas de relação e criando a dinâmica social que se pode definir como modernidade.

A modernidade, no Paraná, deu-se de forma mais lenta que na capital do país, mas pretendia seguir o seu modelo que, por sua vez, seguia o modelo europeu de civilização e progresso. É na imprensa que o Paraná e suas cidades encontram uma forma de mostrar a “cidade ideal” em detrimento da “cidade real”. É através de crônicas, relatos e imagens que a imprensa⁹ investe na formação de um imaginário da cidade.

Em ritmo diferenciado, em vários centros urbanos do Império, atividades ligadas à cultura letrada, tais como academias, bibliotecas, clubes literários, livrarias, começam a se estruturar¹⁰. Paranaguá começa a se estruturar através do Club Literário e da imprensa local organizada por ele, possivelmente tentando incluir Paranaguá nas letras, nas artes de grandes

⁷ CRUZ, Heloísa de Faria. **São Paulo em Papel e Tinta**: periodismo e vida urbana: 1890 e 1915. EDUC; FAPESP; Arquivo do Estado de São Paulo; Imprensa oficial SF, 2000.

⁸ Na Europa a cultura impressa se apresenta como novidade no século XVI.

⁹ Na maioria das vezes representada por uma minoria da população.

¹⁰ CRUZ, Heloísa de Faria. **São Paulo em Papel e Tinta**: periodismo e vida urbana: 1890 e 1915. EDUC; FAPESP; Arquivo do Estado de São Paulo; Imprensa oficial SF, 2000.

centros como o Rio de Janeiro. Este clube aparece juntamente com os investimentos na modernização e é através dele que Paranaguá desenvolve uma vida cultural literária. O referido clube reúne alguns homens de letras da cidade que vão, entre outras práticas, investir na civilidade dos costumes, na formação literária e cultural das elites e na instrução e formação das elites comerciais.

No século XIX, a imprensa existente na cidade não tinha uma dimensão consideravelmente importante, comparável a centros maiores como o Rio de Janeiro. Já em relação ao Paraná, a imprensa de Paranaguá era bastante ativa. Paranaguá, que se configura como uma das principais cidades com tipografias, jornais e revistas, competindo em patamar igualitário com Curitiba. A instalação da Província e a imprensa no Paraná coincidem. Cem dias após a instalação da província, surge o primeiro jornal (1854) curitibano. Mas segundo Osvaldo Pilloto¹¹, “Paranaguá lia os jornais da Corte e Curitiba satisfazia a sua curiosidade com os periódicos vindos da sede da Província”.

Nos anos seguintes, aparecem diversos periódicos em na província, especificamente em Paranaguá. Em 1862, surge o *Comércio do Paraná*; em 1864, *O Povo*; em 1865, *O Operário da Liberdade*; em, 1867 *Phenix*; em 1869, *O Barbeiro e o Conservador*; em 1874, *Echo Litterario*; em 1875, *Gazeta do Paraná*; em 1879, *A Infância*; em 1880, *O Cor de Rosa*; em 1881, *O Futuro*; em 1882, *A Violeta*; em 1883, *O Pannel*; em 1886, *O Itiberê*; em 1887, *Sinhá Paranaguá*; em 1888, *o Século*; em 1889, *O Vigilante*; em 1890, *O Século*; em 1891, *Gazeta de Paranaguá, Leitura Popular, Voz da Escola e Paranaguá*; em 1892, *O Tempo*; em 1893, *O comércio, a Crysálida e a Primavera*; em 1894, *Echo Litterario e Fé Espírita*; em 1897, *O Bouquet, O Constitucional, A Fécula, A Nação e a Verve*; 1899, *Futuro do Paraná*; em 1900, *O Athleta e Tribuna Paranaense*; em 1902, *O Democrata*; em 1903, *A Pátria*; em 1904, *O Bilontra e A Luta* (primeiro jornal diário do litoral); em 1905, *O teatro*; em 1906, *O Espião*; em 1907, *Idéia Nova e o Mercantil*; em 1908, *A Época, O Movimento e Pharmácia Brasileira*; em 1912, *Diário do Comérico* (em circulação no presente); em 1914, *o Vigilante*; 1917, *O Mez*; em 1919, *Cruzada, e O Itiberê* (revista ilustrada mais antiga do Paraná). De 1919 até 1937, as publicações em Paranaguá são escassas. Além das revistas consultadas, do *Jornal do Comércio*, circulou a *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá*, que inicia sua publicação em 1931 e, somente em 1937, surge a *Revista da Marinha*, publicada pelo mesmo órgão.

¹¹ Revista do Círculo de Estudos Bandeirantes, 1936. Publicação Anual, PUC-Curitiba.

Na segunda metade do século XIX, a imprensa alcança seu “apogeu” em Paranaguá, decaindo depois, no início do século XX. Para Rosy de Sá Cardoso¹², que publica um livro sobre a imprensa paranaense em 1969, nos 115 anos da história da imprensa da cidade, era muito mais fácil buscar informações que ficaram gravadas há 80 ou 60 anos (ou seja, do final do século XIX aos primeiros anos do século XX), que aquelas que estão mais próximas da época em que escreve o livro. Cita o trabalho de Euclides Bandeira, *Pátria e Lar*, afirmando que, a partir do trabalho dele, é possível seguir facilmente os passos da imprensa paranaense até 1912 e que, após esta data, as fontes de pesquisa estavam espalhadas e eram de difícil acesso.

A Revista *O Itiberê*, uma das fontes utilizadas nesta pesquisa, foi concebida por um grupo que se considerava capaz de colocar Paranaguá no “rumo certo”: esclarecer, ensinar, arregimentar e ordenar forças, formar opinião. Tendo como instrumento a palavra escrita, as elites literário-culturais estavam decididas a exercer, por meio da revista, aquela que acreditavam ser sua missão: conduzir Paranaguá na linha do progresso. A revista, desde a sua fundação, em 1919, até 1930, quando deixa de ser publicada, foi dirigida por Zenon Pereira Leite, funcionário da Receita Federal, membro da Associação Brasileira de Imprensa e escriturário da Alfândega de Paranaguá. Esta publicação era apoiada financeiramente pelo Club Literário e, conseqüentemente, por comerciantes locais, funcionários públicos (sobretudo ligados às atividades do Porto), intelectuais e jornalistas.

Observando os 142 exemplares¹³ publicados, percebemos que a maioria do material publicado é de caráter literário, como poesias e crônicas, além de artigos dos mais variados assuntos, caricaturas, humor, página feminina, fotografias e outras imagens e anúncios. Apesar de todas as suas limitações, este e outros periódicos constituíam um pequeno mercado de mídia na cidade, esboçando um mercado de bens simbólicos.

A análise da imprensa de cunho literário-cultural utilizada nesta pesquisa se baseia em discussões existentes em algumas obras publicadas no Brasil, como o livro de Tânia Regina de Luca, *A revista do Brasil: um diagnóstico para a (N)ação*. Para esta autora, a erroneamente considerada “pequena mídia”, como as revistas mensais, apesar de não demonstrarem questões do cotidiano, merecem ser estudadas e analisadas com igual teor a que outras fontes, como o jornal, por exemplo, foram analisadas, respeitando as características de cada uma. Outra obra importante, a de Heloísa de Faria Cruz, em *São Paulo em Papel e Tinta*, mostra

¹² CARDOSO, Rosy de Sá. **Breves notas sobre a Imprensa Paranaense**. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 1969. p. 215-216.

¹³ As revistas têm um formato de página de 26 cm de altura e 21 cm de largura, contendo entre vinte e duas a quarenta e oito páginas, com imagens coloridas .

como as práticas letradas e, em especial, a escrita e a leitura constituem importantes relações culturais na cidade.

Ao observar o Jornal *Diário do Comércio*¹⁴, entre os anos 1912 e 1929, período de sua vigência, percebemos a centralidade das notícias, de caráter urbanístico, atreladas ao porto e à ferrovia, e outras relacionadas à saúde pública (doenças, problema do abastecimento de água, etc.) e aos ideais de progresso e civilização. Em suas páginas, o *Diário do Comércio*, além de notícias, publicava, também, artigos, crônicas, poesias e vários anúncios publicitários de algumas empresas e comércios de Paranaguá, Curitiba e Rio de Janeiro, que financiavam o jornal. É na imprensa que podemos apreender de que formas idealizavam-se projetos e investia-se no espaço urbano, visando uma cidade sonhada.

A cidade de Paranaguá é focalizada em praticamente todos os relatórios do governo do Paraná, por causa de suas atividades portuárias e de sua ligação com a capital através da ferrovia, apontando para sua importância econômica no Estado. A documentação oficial demonstra a aplicação e os efeitos do aparato normativo do Estado sobre a cidade de Paranaguá. Trata-se de textos informativos, sucintos e com caráter de prestação de contas, que buscam convencer seus destinatários por meio de demonstração racional¹⁵, construindo uma cidade e uma população ideais. Neles, observamos que a cidade é campo privilegiado de demonstração da racionalidade e coerência das proposições políticas e práticas da classe dominante.

De alguma forma vinculados às elites locais, os jornais, as revistas e os almanaques eram órgãos destinados a difundir as opiniões e os preceitos das elites. Para ele Habermas, a esfera pública nasce como mediadora entre o Estado e a sociedade. A esfera pública permite pensar a possibilidade em interesses universais racionalmente fundados. Neste caso, o debate público nos conduziria a este fim. Não podemos confundir a esfera pública com a sociedade. Reunidos nos espaços das elites, os indivíduos podem, decidir criticamente o que é melhor para todos. Evidencia-se que, inseridos no contexto de uma discussão pública, eles têm de assumir o papel do debatedor, daquele que está disposto a convencer e a ser convencido pela força do melhor argumento. Neste caso, segundo Habermas, a opinião coletiva pode pretender ser a expressão da verdade.

¹⁴ Tem um formato de página de 70 cm de altura e 40 cm de largura, contendo entre 6 a 8 páginas, com imagens em preto e branco.

¹⁵ Ver, a este respeito, BRESCIANI, Maria Stella M. **Liberalismo**: ideologia e controle social (um estudo sobre São Paulo de 1850 a 1910). Tese de Doutorado em História defendida na Universidade de São Paulo, São Paulo, 1976. 432p. p. 15-21.

Em *Mudanças estruturais da esfera pública*, Habermas apresenta uma definição a respeito do conceito:

Por ‘esfera pública’ entendemos antes de tudo um domínio de nossa vida social em que algo próximo à opinião pública pode ser formado. O acesso é garantido a todos os cidadãos. Uma parcela da esfera pública toma forma em todas as conversões em que indivíduos privados reúnem-se para formar um corpo público. Eles, então, não se comportam nem com negociantes ou profissionais transacionando negócios privados nem como membro de uma ordem constitucional sujeitas aos procedimentos de uma burocracia estatal. Os cidadãos agem como um corpo público quando deliberam de um modo irrestrito – isto é, com a garantia de liberdade de assembléia e de associação e a liberdade para expressar e publicar suas opiniões – sobre assuntos de interesse geral. (...) A expressão ‘opinião pública’ refere-se às tarefas de crítica e controle que um corpo de cidadãos informalmente e, em eleições periódicas, também formalmente – pratica vis-à-vis em relação a estrutura dirigente organizada na forma de um Estado¹⁶.

Para compreender as elites que estão presentes neste trabalho e que também discutem os rumos do porto, da cidade, enfim, de todas as dimensões em que se inscreve a cidade de Paranaguá, recorreremos também ao sociólogo Pierre Bourdieu. Conforme o autor, para além do capital econômico, há, ainda, o capital cultural, o capital simbólico, os quais definem o lugar dos indivíduos e dos grupos no “espaço social”¹⁷. Isso nos leva a compreender, portanto, que não é apenas a posse de bens de produção que define a constituição de classes sociais e a reprodução de poderes, mas, também, de outros capitais que dependem de significações sociais.

A partir das formulações feitas por Bourdieu, consideramos importante estarmos atentos para: 1º) o lugar social de onde falam os autores, ou seja, quais são seus capitais simbólico – econômico – culturais?; 2º) o lugar de produção dos discursos, ou seja, para quem e porque eles estão sendo produzidos?; 3º) o que os legitimam a falar e por que estão escrevendo na mídia?

No início da pesquisa, a base documental esteve circunscrita à Revista *O Itiberê*. Os exemplares da primeira fase da Revista *O Itiberê* estavam espalhados em diversas bibliotecas públicas e particulares, como a Biblioteca Pública do Paraná, o Círculo de Estudos Bandeirantes, Arquivo Público do Paraná, Instituto Histórico e Geográfico Paranaense, Prefeitura Municipal, Câmara Municipal de Paranaguá e Instituto Histórico e Geográfico Paranaense. Alguns exemplares da revista estavam em poder dos descendentes de Zenon

¹⁶ HABERMAS, J. **Mudança estrutural na esfera pública**: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

¹⁷ BOURDIEU, P. Espaço social e poder simbólico. In: **Coisas ditas**. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 149-168.

Pereira Leite, residentes em Paranaguá, em sua biblioteca particular. Alguns meses se passaram na entrega de ofícios e pedidos para que todos os exemplares ficassem reunidos no mesmo local, a fim de facilitar a pesquisa. Depois de idas e vindas, as revistas finalmente foram reunidas no Círculo de Estudos Bandeirantes, com livre acesso à pesquisa. Faltava a revista número um, que provavelmente traria muitas questões a serem abordadas, em especial, a partir da análise do editorial. Isso só foi possível há pouco tempo. Este número estava em poder de um senhor¹⁸, residente em Paranaguá, e foi descoberto através de seu neto, por um contato via internet. A revista encontra-se hoje, após longa trajetória, no Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá, não sendo permitida a sua remoção para o Círculo de Estudos Bandeirantes.

Após novo levantamento documental, em dezembro de 2007 e janeiro de 2008, foi possível encontrar o Jornal *Diário do Comércio*, editado em Paranaguá. O acesso ao jornal percorreu uma longa trajetória, pertinente de ser informada nesta introdução, devido aos sérios problemas que nós, pesquisadores, enfrentamos no acesso às fontes.

Em relação a esses problemas de acesso aos periódicos, minha voz não ecoa sozinha. Maria Odila Leite, em seu trabalho sobre mulheres pobres e analfabetas em São Paulo do século XIX, sublinha a dificuldade em acessar as fontes devido às mesmas razões: “(...) a documentação é especialmente difícil pela natureza dispersa das fontes e também por estarem, em geral, como toda fonte escrita, comprometidas com valores outros, de dominação e poder”¹⁹.

Partindo desta reflexão, julgo importante relatar a resistência encontrada em algumas instituições da cidade de Paranaguá em acessar documentação à pesquisa. Quando chegava pela primeira vez em algum arquivo da cidade, na prefeitura, na câmara, a primeira pergunta que me faziam era: “Você quer pesquisar isso por quê? Já temos historiadores da cidade que fazem este tipo de pesquisa”. Com o passar do tempo e ganhando a confiança principalmente no Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá, em conversas aqui e ali, descobri um arquivo dentro do próprio Instituto que literalmente estava acima da minha cabeça, desde a primeira vez que adentrei-me no prédio. Trata-se do Jornal *Diário do Comércio*, editado em Paranaguá entre os anos de 1912 e 1930. A coleção deste periódico estava “armazenada” no sótão. Após muitas conversas, consegui entrar em contato com o Presidente do Instituto para que me fosse liberado o acesso à documentação. Imaginei que, por estar tão bem guardado, a coleção estaria organizada e bem conservada. Em meio a teias de aranhas, sujeira e muitas

¹⁹ DIAS, Maria Odila L. **Quotidiano e Poder**. São Paulo: Brasiliense, 1995. p. 37.

caixas de papelão entulhadas e amarradas de coisas, ouvi: “está tudo aí, fique à vontade”. São nessas horas que o historiador tem vontade de desistir, mas sempre encontramos alento. Conforme afirmava Robert Darnton: “construir mundos é uma das tarefas essenciais ao historiador, e ele não a empreende pelo estranho desejo de escarafunchar arquivos e farejar papel embolorado – mas para conversar com os mortos”²⁰. É um conforto relativo, pois a gratificante tarefa de (re) construir mundos, ainda se opõe às sérias dificuldades que o historiador – de qualquer tendência teórico- metodológica – enfrenta no intuito de ver concluídas as suas considerações. Foram praticamente dois anos em busca de fontes.

O historiador José Augusto Leandro também aponta para a dificuldade em relação às fontes. O seu trabalho, sobre a riqueza e a pobreza na cidade de Paranaguá, baseia-se em processos crime e inventários *post mortem*. Segundo Leandro, as fontes impressas são de difícil acesso e a historiografia existente sobre a cidade de Paranaguá deu pouca ou nenhuma importância ao século XIX e início do XX. Segundo ele, a historiografia produzida é parecida com obras de memorialistas. E, ainda, a escrita da história no Paraná é nitidamente marcada por temas com recortes preferenciais sobre variados aspectos da cidade de Curitiba no século XX e no século XIX. Também estão incluídos no repertório temático das pesquisas muitos estudos sobre as colônias de imigrantes que se instalaram nas proximidades da capital da Província²¹.

É claro que, depois que reúne seu material de pesquisa e começa a refletir sobre ele – ou melhor, a refletir com ele – o historiador pode sentir-se menos incomodado e buscar reconstruir o passado com uma maior liberdade. Este trabalho, cumulativo por sua própria natureza, é um começo que, espero, produzirá outros trabalhos. Ou, então, que outras fontes apareçam, como a biblioteca particular, a qual me foi negado o acesso.

No primeiro capítulo, partiremos da mudança da capital de Paranaguá para Curitiba no ano de 1853. Neste período, a cidade perde o título de cidade mais importante do Paraná e passa a ser representada como “Princesa do Litoral”, afirmando-se mais como cidade portuária. O Porto e a construção da Estrada de Ferro, atrelados aos ideais de modernidade, são elementos importantes para se pensar a cidade em fins do século XIX. Na construção da narrativa, serão analisadas mensagens provinciais, leis, decretos e obras de memorialistas.

²⁰ DARNTON, Robert. **Boemia Literária e revolução**; o submundo das letras no Antigo Regime. São Paulo, Companhia das Letras, 1987, p.7.

²¹ LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo**: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá, 1850-1888. Florianópolis, 2003. 338p. Tese (Doutorado em História) - Programa de Doutorado em História - UFSC. p 22.

Para Marshall Berman²², o espírito da modernidade é caracterizado basicamente pelo clamor desenvolvimentista e revolucionário da sociedade moderna e a única certeza, meta, ou processo que aparenta permanecer desde o princípio da modernidade é a evolução contínua, a busca da melhora ou de ser o vencedor. Este espírito de modernidade vai estar expresso no século XIX, em Paranaguá, através de algumas obras relativas ao porto e a equipamentos urbanos e, principalmente, à construção da estrada de ferro. É muito mais um “espírito” que a modernidade, em si, alcançada por grandes centros como Nova York ou São Paulo. Através da revista imprensa, percebe-se um desejo de modernidade. Portanto, algumas exigências morais, higiênicas e estéticas muitas vezes se impõem diante da necessidade de “ser” e “parecer” moderno. No caso de Paranaguá, estas mudanças só aconteceriam no início do século XX.

No segundo capítulo, analisaremos os investimentos em melhoramentos urbanos, principalmente a rede de abastecimento de água, no início do século XX, com o intuito de se embelezar e higienizar a cidade. Neste capítulo também perceberemos os limites destes ideais e as resistências. Vários foram os motivos que colaboraram para a disseminação de um ideário modernizante sobre Paranaguá. Mas na contramão dos elementos que contribuíam para esta tão sonhada cidade, há questões que desmentem esse progresso e que colocam em “cheque” a ordem vigente, principalmente no período da Primeira Guerra Mundial.

No segundo e terceiro capítulo, analisaremos a Revista *O Itiberê*, editada entre os anos de 1919 e 1930, alguns números encontrados da Revista *O Mez*²³, de 1917, e da Revista *A Cruzada*²⁴, de 1919. Analisaremos, também, o Jornal *Diário do Comércio*, editado entre 1912 e 1930, além de mensagens do governo, leis, decretos, atas da câmara municipal²⁵ e obras de caráter historiográfico.

No terceiro capítulo, pretendemos explorar o discurso do “retrocesso” apresentado pela imprensa local em Paranaguá e pelas mensagens de Governo do Estado, durante e após a Primeira Guerra Mundial. Através deste discurso, pretendemos mostrar como os homens de letras investem na idéia da “cidade do já teve”.

Este discurso do “já teve” ainda está presente hoje entre a população de Paranaguá. Em conversa informal com um pescador da cidade, quando estávamos em busca das fontes,

²² BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

²³ Encontramos 8 números desta revista publicada em Paranaguá no ano de 1917. A revista era financiada pelo Prefeito da cidade e tinha como redatores L. Gonzaga e A. David, sócios do Club Literário. A maioria das colaborações que figuram na revista são as mesmas que veremos mais tarde na Revista *O Itiberê*.

²⁴ Revista mensal de Letras artes e atualidades. Encontramos 5 números de 1919. Revista de caráter religioso tinha como diretor o padre Antonio Mazarotto.

²⁵ As atas da câmara municipal estão escritas à mão, numa grafia de difícil entendimento.

nos foi contado que Paranaguá era muito melhor antes, no passado: “Tinha cada coisa aqui que a senhora não imagina... Meu pai contava, que meu avô contava pra ele, que as festas da Igreja, o porto e a vida do estudo aqui eram bem melhores na época dele. E eu concordo com ele, claro que não da época do Império, nem sei como era a vida lá naquela distância, mas de uns 20 anos atrás, isso eu tenho certeza, era melhor sim...”²⁶.

Outra obra que aponta para a existência deste discurso, hoje, é a obra do jornalista Osvaldo Nascimento Junior, ainda residente em Paranaguá. Seu livro, *Paranaguá, Minha Cidade: Crônicas do Cotidiano*²⁷, possui um capítulo intitulado “a cidade do já teve”, dizendo o seguinte: “O Slogan que Paranaguá recebeu de ‘Cidade do já teve’, vem de muito tempo, pois na verdade, jamais soubemos preservar o que de bom nossos antepassados nos legaram”. Obviamente que no contexto atual, este discurso aparece num outro contexto, marcado, inclusive, pelos projetos de turismo que têm feito do patrimônio urbano um dos seus principais motes, como é o caso de Paranaguá.

Este discurso da cidade do “já teve”²⁸ nos faz pensar que muitas vezes são os homens que buscam no passado elementos que possibilitem o presente. Para isso, elege-se o que deveria ser lembrado, esquecido, ou seja, o que deve fazer parte deste passado. O passado é constantemente recontado, pois nós, historiadores, sabemos que o passado é sempre recontado a partir de interesses do presente. Eric Hobsbawm²⁹ escreve em sua obra, *A Invenção das tradições*, que a invenção de um passado em comum é uma forma de estados nacionais se legitimarem. Muitas vezes, “tradições” que parecem ou são consideradas antigas, são bastante recentes, quando não inventadas:

Por tradição “tradição inventada” entende-se um conjunto de práticas, normalmente reguladas, por regras tácitas ou abertamente aceitas, tais práticas de natureza ritual ou simbólica, visam inculcar certos valores e normas de comportamento através da repetição, o que implica automaticamente; uma continuidade em relação ao passado. Aliás, sempre que possível, tenta-se estabelecer continuidade com um passado histórico apropriado³⁰.

Partindo deste conceito, os “homens de letras”, em Paranaguá, inventaram um passado comum, que parece ser hegemônico. A constituição do conhecimento oficial e tradicional que

²⁶ Conversa informal com um pescador em frente ao Rio Itiberê, anotada pela autora enquanto o pescador relatava. O pescador se chama João e tem 50 anos de idade.

²⁷ NASCIMENTO, Osvaldo Jr. **Paranaguá, Minha Cidade**. Curitiba, Vicentina, 2006. 116 p.

²⁸ O discurso do “já teve” foi tão incisivo em Paranaguá, que em 1931 é fundado o Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá²⁸, tendo como presidente e membro da diretoria Zenon Leite, que também fora fundador da revista O Itiberê em 1919.

²⁹ HOBBSAWM, Eric J. **Nações e nacionalismos desde 1780**. São Paulo: Paz e Terra, 1991.

³⁰ HOBBSAWM, E. & Ranger, T. **A invenção das tradições** (Introdução) – Paz e Terra, 1994. p 8.

está fortemente perpassada por relações de poder, em que as relações e as histórias políticas e culturais estão presentes, faz parte das questões chamadas por Hobsbawm de tradição seletiva. É dessa maneira que os conteúdos a serem rememorados na revista são “escolhidos”, privilegiando um grupo em detrimento de outros, principalmente dos excluídos da história. O que deve ser esquecido ou lembrado é feito por escolhas no presente.

A análise desse discurso está no campo da prática da lingüística e da comunicação, onde o objeto de estudo é o discurso, sendo este entendido como uma construção social, devendo, portanto, ser analisado inseparavelmente de um contexto histórico-social e ideológico³¹. Esses discursos possuem autores que compartilham uma identidade determinada pela sua vivência, no caso do nosso trabalho, o compartilhamento se dá através do passado.

A análise dos discursos produzidos sobre a decadência de Paranaguá será feita a partir do estudo de Eni Pulcinelli Orlandi, *Discurso e Leitura*, que compreende que a ótica discursiva consiste na apreensão do modo como o discurso produz sentidos. Em Paranaguá, os sentidos são produzidos no passado, o que significa a explicitação dos mecanismos ideológicos que o sustentam, no caso as elites, pondo em causa seus efeitos de evidência: a ilusão da transparência da linguagem e do sujeito fonte dos sentidos. É possível ultrapassar o cerco das palavras e encontrar, em outros sistemas de análises, a junção que forma os diversos sentidos das representações sociais no organismo social, por meio da análise do discurso. Ela possibilita a descrição e análise da dimensão representativa, ou seja, possibilita a estruturação dos signos, dos objetos, dos processos ou fenômenos inter-relacionados à formação e apreensão do conhecimento humano e, conseqüentemente, à construção social.

Usamos, aqui, o conceito de tradição na perspectiva de Jörn Rüsen, trabalhá-lo criticamente e não no sentido pejorativo que muitas vezes este conceito assume. A referência à tradição propagada pela revista nos remete às “origens” de Paranaguá, principalmente a partir do momento em que o Paraná se emancipa de São Paulo, em 1853.

O autor aponta um caminho a seguir e onde procurar respostas a essas perguntas, quando aponta o conceito de tradição e o define como algo tão enraizado na sociedade que não é possível percebê-lo como passado construído, e sim como um passado dado, natural: “Na tradição, o agir passado subsiste por si, encerra em si a marca de sua importância e os elementos do processo temporal com os quais co-determina, mediante orientação temporal do agir atual, o curso do tempo presente”³².

³¹ ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Discurso e leitura**. 3.ed. Campinas: Cortez, 1996.

³² RÜSEN, Jörn. **Razão Histórica** – Teoria da História: os fundamentos da ciência Histórica. Brasília: Editora da UnB, 2001, p. 77.

Para ele, a tradição não deve ser vista negativamente, nem descartada, porque ela não deixa de ser uma orientação no tempo, ela deve, sim, ser pensada criticamente. Mediante essa crítica, que não deve ser de visão arbitrária, é que a visão do passado torna-se possível. Esta visão pode assumir, dessa forma, uma função interpretativa que o passado, presente na tradição, não tem como exercer.

Capítulo I

Paranaguá, de capital à “Princesa do Litoral”

Paranaguá nasceu porto, vive e respira porto, e continuará porto, centro da prosperidade, da riqueza, do desenvolvimento e da cultura local. Mas foi com o início das obras da estrada de ferro que o porto tomou ainda mais importância.³³

Paranaguá, por si só é bela; possui a fascinação, o encanto natural e, alia a tudo que lhe pertence, o esforço dos homens que procuram engrandecê-la no comércio, na indústria e na estética (...).³⁴

Em 19 de dezembro de 1853³⁵, o Paraná foi emancipado de São Paulo³⁶, transformando-se em Província. O primeiro presidente da Província, Zacarias de Goes e Vasconcellos, em relatório de 14 de julho de 1854, endereçado aos primeiros representantes eleitos da Província, vê nesta data o início de novos tempos: “É chegada a oportunidade de transformar a atrasada comarca em próspera Província”.

Na política do General Governador da Capitania de São Paulo, o Porto de Paranaguá era preterido em relação ao Porto de Santos³⁷, que cobrava tarifas mais baratas sobre as mercadorias embarcadas³⁸. Embora o Presidente da Província recém-criada visualizasse, no momento de emancipação, um momento oportuno para o Paraná, Paranaguá perdia, no mesmo ano, a prerrogativa de sede administrativa. A cidade de Curitiba foi escolhida para ser a sede da província³⁹. Naquele momento, Curitiba apresentava praticamente o mesmo número de habitantes que Paranaguá (Paranaguá com 6.543 e Curitiba com 6.743)⁴⁰.

³³ BENTIN, A. Trechos de Minha Terra II. **Revista O Itiberê**, Paranaguá ano VI, n 68, dezembro, 1924. p.7.

³⁴ BENTIN, A. Trechos de Minha Terra. **Revista O Itiberê**, Paranaguá, ano VI, n. 66-67, out-nov 1924.p.2.

³⁵ Desde 1812 o governo do Paraná havia mudado a sede da comarca para Curitiba, porém não era uma mudança oficial. Paranaguá continuava sendo o centro do comércio do Estado. É em 1853, que Paranaguá perde o status de principal cidade do Paraná, quando definitivamente, Curitiba se torna a capital do estado.

³⁶ Lei nº 704, de 20 de agosto de 1853. Relatório do Presidente Zacarias de Góes e Vasconcellos do dia 15 de julho de 1854.

³⁷ Desde 1803 ocorriam protestos de comerciantes paranaguá em relação à taxaço em relação ao Porto de Santos.

³⁸ Relatório do Presidente da Província do Paraná, o conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 14 de julho de 1854. Curitiba, tipografia paranaense de Cândido Martins Lopes, 1854.

³⁹ Em 29 de dezembro de 1853, pela lei nº 704. In: O Paraná em 1853. Relatório apresentado ao Presidente Zacarias de Góes e Vasconcellos, pelo chefe de polícia de então, Bacharel Antônio Manoel Fernandes Júnior, 1853.

⁴⁰ Relatório do Presidente da Província do Paraná Zacarias de Góes e Vasconcellos, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, do dia 15 de julho de 1854.

Sobre a fisionomia urbana de Paranaguá nessa época, nos informa o historiador e crítico literário Temístocles Linhares⁴¹:

Paranaguá era um Rio de Janeiro em ponto pequeno, com a forte casaria destendida ao longo do rio que a banha, possuindo uma população de 6500 almas ao tempo da emancipação política da província (1853), as suas 133 casas comerciais, os seus dois hotéis, as suas seis alfaiatarias, as duas marcenarias, as suas sete ferrarias, os seus cinco engenhos de serra, os seus onze engenhos de soque e os seus oito engenhos de moenda. Os seus cinqüenta e cinco sobrados e as suas 408 casas térreas⁴².

Segundo Temístocles Linhares, o estilo de vida que distinguia Paranaguá nos seus primeiros tempos não diferia das demais cidades brasileiras dotadas de uma sociedade de origem principalmente lusitana⁴³. Sendo a localidade em que os portugueses primeiro chegaram no Paraná, sua origem era revelada pelo estilo das casas pesadas, de alentadas proporções, mas despidas de qualquer noção de conforto.

A cidade de Paranaguá, com a perda do status de capital, em 1853, passa a ser afirmada como cidade portuária⁴⁴. Sobre a mudança da capital, vários memorialistas e historiadores, como Nestor Victor⁴⁵, Romário Martins⁴⁶, discutiram sobre os motivos desta mudança. No relatório de Zacarias de Góes e Vasconcellos, presidente da Província⁴⁷, o mesmo procurou justificar a escolha por Curitiba, arrolando uma série de fatores. Certamente, a mudança da capital provocou questionamentos das elites paranaguaras:

(...) 1º - As providências do governo partem e distribuem-se mais prontas e regularmente por toda a província, emanadas de Curitiba (...). 2º É este município

⁴¹ Este livro precisa ser olhado com ressalvas. Apesar de ter sido republicado em 2000, sua primeira impressão foi em 1953 e as alterações feitas nele são apenas algumas inclusões de imagens. A obra foi republicada sem revisão. LINHARES, Temístocles. **Paraná Vivo**: um retrato sem retoques. Curitiba: Imprensa Oficial, 2000.

⁴² LINHARES, Temístocles. **Paraná Vivo**: um retrato sem retoques. Curitiba: Imprensa Oficial, 2000, p. 210. Publicado originalmente em 1953 pela José Olympio.

⁴³ LINHARES, Temístocles. **Paraná Vivo**: um retrato sem retoques. Curitiba: Imprensa Oficial, 2000.

⁴⁴ Essa questão de Paranaguá como cidade portuária já foi afirmada pela historiadora Cecília Westphalen. WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Governo do Estado do Paraná, 1998. 610 páginas.

⁴⁵ Nestor Vítor dos Santos (Paranaguá, 12 de abril de 1868- Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1932) foi um poeta, contista, ensaísta, romancista, crítico e conferencista brasileiro.

⁴⁶ Romário Martins nasceu na capital paranaense em 08 de setembro de 1874. Foi jornalista, diretor do Museu Paranaense e do Departamento Estadual de Agricultura. Foi deputado federal e presidente da Câmara Municipal de Curitiba. Suas principais obras foram: *História do Paraná, Terra e Gente do Paraná, Quantos somos e quem somos*. Em 1927, divulgou uma teoria, a qual chamou de paranismo, que definia o sentimentalismo de orgulho pelo estado.

⁴⁷ Relatório do Presidente da Província do Paraná, o conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 14 de julho de 1854. Curitiba, tipografia paranaense de Cândido Martins Lopes, 1854.

mais populoso (...). 3º Há em alguns municípios serra acima menos cultura e adiantamento do que nos beira mar; pois foi deste lado da província que, não há muito, em 1852 a irritação dos partidos políticos produziu cenas lamentáveis (...). 4º Mais fácil cuidar dos limites de Guarapuava e Palmas (...) e de chamar à civilização milhares de indígenas que ali estão errantes e bárbaros (...). 5º A higiene pública, consultada sobre a questão, indicou também Curitiba, devido ao clima mais ameno (...). Todos reconhecem e confessam a excelência do seu clima, e o documento mais seguro de sua superioridade é que muitos parnaguaras vem a Curitiba recuperar a saúde⁴⁸.

Objetivava-se, nesse período, a interiorização da economia, da “civilização”, aproveitando as possibilidades e potencialidades das “cidades” do interior. A nova capital não estaria tão susceptível a doenças endêmicas que chegavam a Paranaguá via porto, como a febre amarela⁴⁹ e a malária.

No relatório, o presidente continua evidenciando sua preocupação em “cuidar” do interior, administrando melhor o território e protegendo suas fronteiras. Apesar de apresentar o litoral como lugar de adiantada cultura, o governo do estado destaca seus problemas de insalubridade, por conta da sua posição geográfica, e destaca, também, a necessidade de povoar o interior. Além destes motivos que impediriam Paranaguá de continuar sendo a capital da Província, o Governador, Góes e Vasconcelos, continua por todo o relatório apontando as vantagens da mudança para Curitiba. Para isso, chega a tecer comparações da cidade de Curitiba a prósperas capitais, como Roma, representando o mundo antigo, e Paris, representando o mundo moderno.

Neste primeiro capítulo, não temos como prioridade a busca das origens históricas da cidade de Paranaguá. O que iremos focalizar é a história do Porto e da Estrada de Ferro, associada à visualização de como se tornaram temas centrais dos discursos sobre o desenvolvimento econômico da cidade. Procuraremos analisar tanto os projetos, quanto seus percalços, além da carga discursiva que os acompanham. A preocupação é mostrar como a sonhada modernidade foi projetada pelas elites através dos projetos de melhorias do porto e de construção da ferrovia.

Em 1855, problemas de saúde pública figuram em relatório do governo provincial, apontando para a insalubridade das cidades litorâneas. O calor era visto como o principal causador do aumento das chances de proliferação de doenças, como dengue, varíola, rubéola, etc. Como outro agravante, haveria o fato de uma cidade portuária com limitações sanitárias

⁴⁸ Relatório do Presidente da Província do Paraná, o conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 14 de julho de 1854. Curitiba, tipografia paranaense de Cândido Martins Lopes, 1854.

⁴⁹ Os surtos de febre amarela e de cólera, em 1878, chegaram a dizimar boa parte da população de Paranaguá.

prejudicar, principalmente, o desembarque de mercadorias. Além disso, a capital de um estado não poderia valer-se de uma imagem “suja”, cheia de doenças. Dessa forma, o Presidente da Província deu fim ao conflito: “A escolha está resolvida: Curitiba, capital e Paranaguá, porto” e continua:

Parecendo, pois, natural que seja uma das primeiras questões, que se agitem no seio da representação provincial, e, talvez, com algum calor, atentos aos diferentes e opostos interesses das localidades, que desejam resolvidas em seu favor, cumpre que desde já eu manifeste o meu pensamento, imparcial, alheio a conveniências locais, e só ditado pelo que me parece o bem do maior número⁵⁰.

O primeiro jornal paranaense, o *Dezenove de Dezembro* (o nome refere-se à data de instalação da Província do Paraná, em 1853), começou a circular em 1º de abril de 1854. Seu proprietário, Cândido Martins Lopes, recebeu apoio financeiro do presidente recém-empossado da província, Zacarias de Góes e Vasconcelos, e instalou a primeira tipografia em Curitiba. No início, o jornal era semanal, tornando-se diário em 1884. Na sua edição de lançamento, publicou um longo editorial, logo depois da transcrição da Lei nº 704, de 29 de agosto de 1853, na qual o imperador D. Pedro II criava a Província do Paraná. A parte inicial do texto faz uma apreciação do papel e da conduta da imprensa:

A imprensa, como todas as instituições e coisas humanas, tem um lado bom e outro mau, pois se é origem fecunda de vantagens sociais, também com razão se lhe atribuem males gravíssimos. Às vezes solta e desenfreada como a anarquia, a imprensa atropela tudo, nada é para ela sagrado, nada inviolável; não há poder que respeite, nem preceito a que submeta-se; ataca e escarnece do que é mais caro e precioso ao homem; subverte e desmorona sem nada edificar, e no lugar das ilusões apenas deixa o malogro e o desespero: eis o seu lado mau. Outras vezes, porém, desveladamente ocupada em investigar só a verdade útil e profícua ao país a imprensa, tomando a iniciativa do bem, discute as questões de maior interesse para a sociedade, orienta e dirige a opinião na senda do progresso e dos melhoramentos. Debaixo desse aspecto, ela labuta profunda homenagem à moralidade e nega curvar-se ao espírito de partido, nem ao interesse pecuniário, declara guerra à mentira, à hipocrisia e às paixões vis e odiantas: eis o belo lado da imprensa⁵¹.

Esse jornal, editado em Curitiba, deixa claro o lado “mau” da imprensa naquele momento. Dessa forma, se o jornal recebia apoio financeiro do Presidente da Província, fica-

⁵⁰ Relatório do Presidente da Província do Paraná, Zacarias de Góes e Vasconcelos, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 8 de fevereiro de 1855. Curitiba, Tipografia paranaense de C. Martins Lopes.

⁵¹ Jornal **Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 1º de abril de 1854, Ano I nº 1, p. 1 e 2. (Primeiro jornal do Estado do Paraná. Seu primeiro número data de 19 de dezembro de 1853, dirigido por Candido Martins Lopes)

nos claro a quais interesses o periódico visava atender. Continuando essa linha de raciocínio e lembrando as palavras do presidente da Província em 1854, que conferia à Curitiba o título de Capital e à Paranaguá, de Cidade Portuária, temos a tônica dada pelo jornal às cidades referidas. Embora o jornal fosse editado na cidade de Curitiba, não se pode dizer que ele apresentasse uma rivalidade entre estas duas cidades, o que há é uma complementação que corrobora o que o Presidente da Província já havia destinado para as cidades: uma, capital; outra, porto escoador. Há que se destacar que as localidades litorâneas eram divulgadas pela imprensa como promotoras de prosperidade à Província⁵².

Essa rivalidade, no entanto, entre as duas cidades pode ser percebida em um documento da Câmara Municipal de Paranaguá, do ano de 1858. Nele, o autor reclama ao Presidente sobre sua escolha, agradecendo, ao mesmo tempo, a atenção dispensada desta autoridade às necessidades daquele porto, considerando o grau de urgência por elas demandado. Ao que tudo indica, elas ocorreram como barganha utilizada pelo Presidente para “abafar” possíveis revoltas ou descontentamentos.

Além da necessidade de reafirmação por ter perdido o *status* de capital do Paraná, Paranaguá precisava negar um passado ligado a São Paulo e ao Porto de Santos e construir um presente que pudesse valorizar seus elementos locais. Trata-se de um movimento de unidade e identidade que, segundo Etelvina Trindade Ribeiro, criou rivalidades pelas lideranças Paranaguá x Curitiba; Paranaguá x Santos⁵³. Para o historiador Ricardo Costa de Oliveira⁵⁴, em seu trabalho que trata sobre a identidade do Paraná, publicado em 2003, a oposição entre uma região portuária como Paranaguá e Santos pode ser considerada como a peça central da viabilidade econômica na formação da identidade paranaense. O Paraná existe da rivalidade de Paranaguá com Santos. Por isso, segundo o historiador, Paranaguá é peça central na construção da identidade paranaense⁵⁵. Concordando com ele, pois Paranaguá era um centro econômico agitado pelo seu Porto.

A historiadora Cecília Westphalen, em *Porto de Paranaguá, um sedutor*, mostra como o porto, em vários períodos, esteve atrelado à dinâmica da burguesia e da cidade. Segundo ela,

⁵² Jornal **Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 10 de dezembro de 1856, ano III, n° 31.

⁵³ RIBEIRO, Etelvina Trindade. Identidade do Paraná. In: **Cadernos Paraná da gente** n 4, 2003. Texto apresentado no Simpósio de Cultura Paranaense Terra, Cultura e Poder: A arqueologia de um Estado, de 1 a 5 de dezembro de 2003.

⁵⁴ OLIVEIRA, Ricardo Costa de. Identidade do Paraná. In: **Cadernos Paraná da gente** n 4, 2003. Texto apresentado no Simpósio de Cultura Paranaense Terra, Cultura e Poder: A arqueologia de um Estado, de 1 a 5 de dezembro de 2003.

⁵⁵ É nesse período de afirmação do ser Paranaense que, segundo os dois autores, Etelvina e Oliveira, Paranaguá é peça central. Nos seus trabalhos aparecem questões relacionadas ao Porto e, principalmente, à Estrada de Ferro que ligava Paranaguá ao interior.

é através do porto que a modernidade entra na cidade, referindo-se aos materiais para a construção da estrada de ferro. É por causa dele que a Estrada de Ferro Paranaguá–Curitiba é construída, tornando-se um movimentador de pessoas, mercadorias e idéias.

O historiador José Augusto Leandro, em seu artigo *Devastação e tráfico de madeira no litoral do Paraná*, comenta sobre o papel do porto: “Paranaguá, devido ao seu movimentado porto, era o principal centro catalisador e irradiador das novidades e mercadorias chegadas de outros locais”⁵⁶.

1. Sonhando com a modernidade

Falar de Paranaguá significa, invariavelmente, falar também do Porto Pedro II, e da Estrada de Ferro (inaugurada em 1885, pelo Imperador D. Pedro II). Estes dois ícones representativos da cidade levam-nos a voltar no tempo e relembrar o pequeno ancoradouro instalado pelos primeiros colonizadores à margem do Rio Taguaré, hoje Itiberê, com seus trapiches - o chamado Porto de Nossa Senhora do Rosário - e sua posterior transferência ao local em que, mais tarde, surgiria o chamado Porto do Gato, Porto D’Água, Porto D. Pedro II, Porto da República, daí retomando oficialmente o nome que homenageia o segundo imperador brasileiro.

Pequenas embarcações atracavam, desde os primeiros tempos, em Paranaguá. O rio Taguaré (mais tarde Itiberê), principal rio de Paranaguá, iniciando um processo de assoreamento, vai abrigar o recuo paulatino das operações de carga e descarga das embarcações maiores, que passaram a fundear no Porto do Alemão e na enseada próxima da ilha da Cotinga, desde o ano de 1660⁵⁷.

Através do porto, importavam-se escravos, ferragens, tecidos ingleses, vinhos, queijos, farinha de trigo, azeite de oliva. Além destes produtos, importavam-se ainda outros bens de consumo para os paranaguaras: sal e açúcar, procedentes do Rio da Prata, Santa Catarina, Santos e Rio de Janeiro. No que se refere à exportação⁵⁸, exportavam-se louças de barro, cal de ostras, obtida com a queima do material conchífero dos sambaquis, cordas de cipó imbê, farinha de mandioca e, desde 1660, também aguardente e arroz. Havia, também, um intenso movimento decorrente do comércio de erva-mate – vinda do planalto e embarcada para os

⁵⁶ LEANDRO, José A. Devastação e tráfico de madeira no litoral do Paraná. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 4, n. 2, 1999. In: <http://www.revistas.uepg.br>

⁵⁷ Esta data é retirada do VICTOR Nestor. **A terra do futuro** (Impressões do Paraná). Rio de Janeiro: Tipografia do "Jornal do Comércio" de Rodrigues & C., 1913.

⁵⁸ Exportavam-se louças de barro, cal de ostras, obtida com a queima do material conchífero dos sambaquis, cordas de cipó imbê, farinha de mandioca e, desde 1660, também aguardente e arroz.

Portos do Rio da Prata e do Chile – e das primeiras madeiras, retiradas das matas que circundavam a cidade⁵⁹. O “comércio de almas”, ou seja, o tráfico de escravos, também era praticado via Porto de Paranaguá.

O serviço de transporte do fundeadouro do trapiche próximo à alfândega, bem como o serviço de carga e descarga das mercadorias importadas e exportadas, fazia-se por lanchas e canoas. Por questões econômicas, que levavam em conta evidentes prejuízos da fiscalização e dificuldades nas operações, surgiu a necessidade de construir um novo porto em um local mais fundo, na baía. A transferência do porto era cogitada desde 1857, quando o inspetor da Alfândega de Paranaguá, Victor San Tiago Subrá, propunha transferir a repartição para lugar mais apropriado. Tudo apontava para a necessidade de se aparelhar o porto, em condições de satisfazer o movimento marítimo, pois o porto existente não era capaz de receber navios de grande porte. O Porto de Paranaguá era objeto de destaque no Jornal *Dezenove de Dezembro*, que noticiava as dificuldades e limites do porto e da alfândega. Encontrava-se, ainda, com o quadro de pessoal incompleto, fato creditado aos baixos rendimentos que ali se obtinham, e precisava de muitos melhoramentos materiais, conforme apregoava o jornal, em 1857:

(...) as dificuldades e perigos para a navegação, que oferece aquela barra, semeada de escolhos e numerosos bancos de areia a quatro milhas da terra, aconselham o estabelecimento de um farol. A desobstrução do porto, cuja profundidade vai diminuindo de dia em dia, a criação de uma linha telegráfica de bandeiras entre a barra e a cidade, e finalmente a colocação de boias e balizas, que indique aos navios a direção conveniente, são necessidades urgentes (...)⁶⁰.

Essa necessidade da construção de um novo porto parece ser justificada pelo trecho abaixo, retirado do Jornal *Dezenove de Dezembro*, que enfatiza prejuízos:

A maior parte dos vapores não tinha acesso à área portuária. Permaneciam fundeados ao largo da Ilha da Cotinga. A mercadoria era descarregada, em frente aos armazéns, na margem do rio. Trabalho árduo para os homens. Maior despesa para o comércio causando até prejuízo⁶¹.

⁵⁹ WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Governo do Estado do Paraná, 1998, 610 páginas.

⁶⁰ Problemas no Porto. Jornal **Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 11 de Março de 1857, ano IV, n° 38.

⁶¹ Problemas no Porto. Jornal **Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 22 de dezembro de 1858, ano V, n° 50.

As embarcações à vela⁶² cederam lugar aos navios a vapor, a partir de 1860. Os cascos de madeira começaram a dar espaço aos de metal que, somados à necessidade de agilidade, motivaram a mudança de local do porto.

Além da questão econômica, as necessidades foram motivadas, também, pela pouca profundidade que o porto apresentava, estando ele sujeito a assoreamento, conforme nos aponta um documento de 1868: “onde hoje é o porto, tem-se baixa profundidade, apenas 6 metros. Já no local que se quer a mudança, a profundidade chega a 20 metros”⁶³. Contudo, o local escolhido para a mudança não foi aleatório. Enquanto o Porto de Paranaguá mostrava-se incapaz de receber navios de grande porte, dificultando o movimento marítimo presente e futuro, o Porto de Antonina apresentava as vantagens que lhe faltavam. Podemos perceber isso através da nota a seguir:

Já o porto de Antonina levava vantagem. Fundo de baía e sofrendo também assoreamento, mas seus trapiches ficavam de frente para águas abertas. Apresentava melhores condições de profundidade e área de evolução. Tinha ainda a vantagem de maior proximidade com Curitiba⁶⁴.

Diante das condições mais favoráveis do Porto de Antonina, coube aos paranaguaras mudarem seu porto de lugar, sendo obrigados a buscar um lugar mais profundo. No final do ano de 1872, um local mais adequado já havia sido escolhido para abrigar o novo porto: a enseada do Gato⁶⁵.

Não foram gratuitos os investimentos para que isso acontecesse e para que houvesse a melhoria do porto. O Porto de Paranaguá nesse período estava subordinado ao Império Brasileiro, que detinha os direitos de concessão e exploração. Desta forma, o porto se configurava numa fonte de rendas para o Império Brasileiro que investia em melhorias e, em troca, explorava o porto conforme lhe conviesse. As elites paranaguaras almejavam inserir Paranaguá no progresso e tirar proveito disto, aliando-se aos interesses do Governo Imperial. O Decreto Imperial nº 5.053, de 14 de agosto de 1872, concedeu a autorização para construção e melhoramentos do Porto da Enseada do Gato ao grupo constituído por Pedro

⁶² Os primeiros navios que freqüentavam o Porto de Paranaguá eram inteiramente movidos por propulsão velática. O primeiro, movido a motor, foi “São Salvador”, procedente de Santa Catarina, entrando em 9 de outubro de 1839 e saindo dia 19 do mesmo mês e ano para o porto do Rio de Janeiro.

⁶³ Texto de 1868, editado no **Almanak Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá**, v 1 ano 1. Editora Novo Mundo, Curitiba, 1901.

⁶⁴ CRUZ, Demétrio Acássio. **Apontamentos topográficos e Descritivos da Comarca da Paranaguá**, 1863.

⁶⁵ Situado à margem meridional da baía de Paranaguá, denominação esta que há muito permanecia, devido haver morado ali o pescador José da Silva, por alcunha Gato, descendente do bandeirante Manuel de Borba Gato. In: MORGENSTERN, Algacyr. **O Porto de Paranaguá**: contribuição histórica, APPA -Paranaguá, 1985.

Aloys Scherer, tenente engenheiro da Guarda Nacional, que pertencia a uma família francesa da Alsácia-Lorena; José Gonçalves Pêcego Júnior, comerciante em Paranaguá, e José Maria da Silva Lemos, “capitalista do Rio de Janeiro”, segundo indicação do decreto⁶⁶.

A comemoração do início das obras do porto, em 1873 (aprovadas através do decreto 5.462, em novembro de 1873), coincide com a data de aniversário de D. Pedro II, 2 de dezembro. Nesse primeiro projeto, seria construído, primeiramente, um ramal até Morretes, cidade também litorânea. A Câmara de Paranaguá tratou de prestar homenagem ao monarca brasileiro, dando ao porto o seu nome. O vereador Joaquim Mariano Ferreira propôs, em sessão realizada a 10 de janeiro de 1874, que o antigo Porto do Gato passasse a ser denominado Porto Dom Pedro II⁶⁷.

O início das obras de melhoramento do porto foi comemorado juntamente com o início dos trabalhos da estrada de ferro de Paranaguá a Morretes. Isso porque uma obra estava ligada à outra. Esta interdependência entre o porto e a estrada de ferro pode ser evidenciada na ata inaugural que prevê o início dos trabalhos, tanto de uma obra, quanto de outra:

Termo para perpetuar a memória da inauguração dos trabalhos da Estrada de Ferro desta cidade à de Morretes, bem como dos melhoramentos do porto na enseada do Gato. Aos dois dias do mês de Dezembro do ano do nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo de um mil oitocentos e setenta e três, quinquagésimo da independência e do Império, às doze horas do dito dia, mês e ano, no lugar denominado enseada do Gato, sob a administração do Exmo. Sr. Presidente da Província, Dr. Frederico José Cardoso de Araújo Abranches, foram inaugurados os trabalhos da Estrada de ferro desta cidade a Morretes, bem como dos melhoramentos do Porto ao mencionado lugar, confiados ao diretor gerente Pedro Alloys Scherer, depois de ser vigário desta paróquia, Albino José da Crua, ter procedido às cerimônias religiosas. E para todo o sempre constar, lavrou-se este termo, que será assinado por todas as pessoas presentes e eu, Evaristo José Cardeans, secretário da Câmara Municipal, que o escrevi. Frederico José de Cardoso Abranches, presidente da Província; Manuel Eufrásio Correia, deputado à Assembléia Geral; Manoel Leocácio, presidente da Câmara e juiz municipal; Agostinho Ermelino de Leão, juiz dos efeitos da Fazenda; Ildefonso Pereira Correia e Claro Américo Guimarães⁶⁸.

Nesta ata, verificamos a importância de se deixar registrado esse acontecimento para, conforme o documento, *perpetuar a memória da inauguração*. Pode-se ter uma idéia da importância da realização das obras para Paranaguá e para todo o estado. A construção de um

⁶⁶ Apud, Ibidim.

⁶⁷ **Ata da Câmara de Paranaguá**, 10 de janeiro de 1874. (manuscrito)

⁶⁸ Ata da Inauguração do Porto e Estrada de Ferro (transcrita na íntegra) apud **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná**. Curitiba. Imprensa Paranaense. RVPS, 1935.

porto mais moderno, instalando-se um cais moderno, que permitiria a atracação de grandes vapores e promoveria – pela supressão das operações de carga e descarga nos saveiros - a melhora e a rapidez do transporte marítimo. Assim escreve o Jornal *Dezenove de Dezembro*, de dezembro de 1873:

Elevemos os corações e, paranaenses e filhos de outros estados que conosco convivem, exaltemos o Paraná neste dia e nesta ora de transbordamento, de efusão para a alma patrícia. A inauguração de início das obras do Porto represente um acontecimento de alta relevância para a economia de Paranaguá e do nosso Estado. Estas obras se fazem necessárias porque temos uma bela baía, mas não temos trapiches modernos. Temos muitos comerciantes que possuem embarcações, mas o antigo sistema portuário causa prejuízos⁶⁹.

A necessidade de construir trapiches modernos é contraposta ao “antigo sistema portuário”. Os pólos antigo x moderno, passado x futuro são elementos de um discurso que vê nos investimentos do porto um caminho para o progresso. As expectativas são expressas pelo mesmo jornal: “O que era feio com alguns trapiches de madeira vai mudar, dando lugar a imensos trapiches até que os olhos percam de vista no mar. Tudo que não possuía eficiência vai funcionar no ritmo do progresso com as novas obras”⁷⁰.

Diante de toda a movimentação que ocorria em relação ao Porto de Paranaguá, Antonina, cidade também portuária, a quinze milhas de Paranaguá, começou a reclamar para si o direito de melhoria. Por conta disto, Paranaguá, antes de iniciar a mudança e o melhoramento de seu porto, teve que enfrentar uma disputa política com Antonina.

Embora o início das obras tenham sido inauguradas no Porto de Paranaguá, em 1873, as elites antonienses exigiram um novo estudo⁷¹ para tentar convencer as autoridades a investir na melhoria de seu porto e para que a estrada de ferro tivesse a sua estação inicial em Antonina, não em Paranaguá.

No mesmo ano em que se exigiu um novo estudo, este foi realizado, chegando-se, preliminarmente, à seguinte conclusão:

Quando veio a Comissão designada pelo Governo Imperial, em 1874, para estudar e decidir sobre qual porto: Antonina ou Paranaguá, seria marco

⁶⁹Exaltemos. Jornal **Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 22 de dezembro de 1873.

⁷⁰ Idem.

⁷¹ MORGENSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá**: contribuição à história, período: 1648-1935. Porto de Paranaguá, 1885.

inicial da ferrovia, os paranaguenses levaram os membros da comissão não para a foz do Rio Itiberê, mas sim, àquele local escolhido por Scherer e seu grupo em 1872, isto é, o Porto D. Pedro II, na Enseada do Gato. Essa comissão composta pelo Eng. Eduardo José de Moraes e José Maria do Nascimento Júnior, conclui pela maior vantagem da Enseada do Gato⁷².

Novamente, os antonienses não se conformaram com a decisão do Imperador e, mesmo com a ferrovia já sendo construída em Paranaguá, tentam retomar a discussão⁷³, tentando mostrá-la favorável a Antonina.

No entanto, a barganha política dos paranaguas foi mais forte e D. Pedro II autorizou novos estudos decidindo de vez as disputas. Nomeou a seguinte comissão para dirigi-los: Barão de Laguna, Barão de Iguatemi e o engenheiro Jerônimo de Rodrigues Moraes Jardim, que deu decisão favorável a Paranaguá, ponderando os seguintes aspectos:

1) Nem todos os navios que entram na barra de Paranaguá, podem subir até Antonina, pela pouca profundidade do seu ancoradouro e do canal que a ele conduz; 2) São evidentes as vantagens que tem o ancoradouro D. Pedro II comparado àquele, não só em relação a capacidade de profundidade de seu ancoradouro, como a facilidade de acesso e as que oferece para a execução de obras indispensáveis a todo porto de comércio; 3) Embora sejam o ancoradouro e o porto de Antonina suscetíveis de melhoramento, a despesa para isso necessária não compensa a que resultar do acréscimo de desenvolvimento que será preciso dar à estrada, para vir ao Porto D. Pedro II⁷⁴.

Com base nas ponderações acima e após muitas discussões, D. Pedro II decide pelo Porto de Paranaguá. A vitória se deu pela proximidade política que Paranaguá tinha com o Império Brasileiro e com a Província, pois a maioria das elites paranaguas possuíam engenhos de mate em Curitiba e, muitas vezes, eram paranaguas aqueles que figuravam na política em Curitiba. Liderada pelos engenheiros Eduardo José de Moraes e José Maria Nascimento Júnior, a comissão concluiu pelas vantagens do Porto Dom Pedro II, reconhecendo que não havia e nem poderia haver duas opiniões diferentes sobre a escolha do

⁷² Idem.

⁷³ Relatório dos Trabalhos e Estudos realizados na Bahia de Antonina pelo capitão de Fragata Barão de Teffé – Rio de Janeiro – 1887, Biblioteca da Marinha. Apud MORGENSTER, ibidem.

⁷⁴ Relatório dos Trabalhos e Estudos realizados na Bahia de Paranaguá, 1887, Biblioteca da Marinha. Apud. MORGENSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá**: contribuição à história, período: 1648-1935. Porto de Paranaguá, 1885. p.43.

porto. Esta mesma comissão preparou um relatório que, segundo os engenheiros, era longo e com apreciação objetiva sobre a maior vantagem do Porto de Paranaguá⁷⁵.

Os homens, aos quais nos referimos anteriormente, além de uma estreita relação com o Imperador, constituíam uma elite que se estendia não só à Província, como também ao território nacional. Estas elites, segundo afirma José Augusto Leandro⁷⁶, não enriqueceram somente do comércio de erva-mate e madeira. Ao que nos aponta o estudo realizado por este historiador, que teve seu estudo voltado para o modo de enriquecimento das elites paranaguaras e da pobreza desta cidade, estes dois produtos apenas, destinados à exportação, eram insuficientes para sustentar os bens e fortunas declarados em inventários *post mortem*. Para ele, foi o tráfico de escravos que deu suporte financeiro a esses homens. Esse tripé do comércio, erva-mate, madeira e “comércio de almas”, mostra o arcaísmo dessa sociedade, comandada por uma pequena elite. A maioria dos representantes dessa elite estava filiada ao Partido Conservador, comandado no Paraná e em Paranaguá por Manoel Antônio Guimarães⁷⁷ (Barão e Visconde de Nácar) que, ao longo do século XIX, foi o principal gerenciador, em terra, do tráfico de escravos em Paranaguá. Era um dos maiores comerciantes e exportadores de erva-mate, dono da maior casa importadora de Paranaguá. Contava, ainda, como parte de seu patrimônio, com fazendas e sítios no litoral, engenhos de arroz e mandioca, além de inúmeras embarcações. De 1850 a 1889, foi chefe político do Partido Conservador, cercado do sogro, filhos, genros, tios, sobrinhos, primos e afilhados, todos muito ligados pelas uniões matrimoniais. Deputado da Assembléia Provincial em São Paulo, em 1851, Manoel Antônio Guimarães ocupou cadeira na Assembléia Provincial do Paraná após sua emancipação. Duas vezes vice-presidente, tornou-se Presidente da Província em 1837 e 1877, e deputado geral de 1886 a 1889. Em 21 de junho de 1876, recebeu o título de Barão de Nácar, nome de uma de suas propriedades no litoral, e em 31 de agosto de 1880⁷⁸, recebeu o título de Visconde de Nácar⁷⁹. Enquanto sucediam-se tais fatos, seu irmão, Joaquim Américo Guimarães, o principal proprietário de embarcações na praça de Paranaguá, mantinha, na praça do Rio de Janeiro, vínculos com traficantes cariocas e, conforme somos levados a questionar, por que razão não os manteriam com o Imperador Pedro II?

⁷⁵ Ibidem, p.45.

⁷⁶ LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá, 1850-1888.** Florianópolis, 2003. 338p. Tese (Doutorado em História) - Programa de Doutorado em História - UFSC. passim.

⁷⁷ Nasceu em 15 de fevereiro de 1813 e faleceu em 16 de agosto de 1893.

⁷⁸ TRAMUJAS, Alceo. **Histórias de Paranaguá.** Dos pioneiros da Cotinga à Porta do Mercosul no Brasil Meridional. Organizado por Raul Guilherme Urban, 1996, p. 113.

⁷⁹ Ibidem, p. 115.

Seu sobrinho, o comendador Ildefonso Correia Pereira, Barão do Cerro Azul, filho do comendador Manuel Francisco Correia Júnior e Francisca Antonia Pereira⁸⁰, era industrial ervateiro e fundou o Engenho Tibagi em Curitiba. Foi também fundador da Associação Comercial do Paraná, em 1890, e do Clube Curitibano, em 1882. Dentre seus irmãos, mais um teve destaque, Manuel Francisco Correia. Ele era bacharel em Direito, senador do Império, presidente da província de Pernambuco e Ministro dos Negócios Estrangeiros do Gabinete Visconde do Rio Branco. Criou e ocupou-se da educação de seu sobrinho, Leôncio Correia (1865-1950), que ingressou no curso de Medicina no Rio de Janeiro, não concluindo, porém, seus estudos, pois preferiu dedicar-se ao universo da literatura, tornando-se deputado de 1892 a 1897⁸¹.

Pelas descrições feitas acima dos cargos ocupados pela família Correia no período do Império, podemos perceber a influência que a mesma exercia na política local e, conseqüentemente, nos destinos de Paranaguá. Esta família figurava entre as mais ricas de Paranaguá. Leocádio Correia, por várias vezes citado em nosso trabalho, era filho de Dona Gertrudes Pereira Correia e do Capitão Manuel do Rosário Correia, irmão de Ildefonso Correia Pereira. Uma das filhas do casal, dona Maria José Correia, era casada com Ildefonso Correia Pereira, Barão do Cerro Azul.

Citamos, ainda, mais um de seus figurantes cuja história endossa as considerações feitas pelo historiador Leandro a respeito do enriquecimento, muitas vezes ilícito, dessas elites. Trata-se de Agostinho Ermelino de Leão, juiz de direito da comarca de Paranaguá, acusado de participar de atividades ilícitas na cidade, objetivando, através delas, o enriquecimento⁸².

Essa riqueza, que se concentrava nas mãos de alguns poucos negociantes no espaço do litoral do Paraná de meados do século XIX, chamou, também, a atenção da historiadora Cecília Maria Westphalen. Ela afirma que, em 1850, “Antonio Pereira da Costa, Joaquim Américo Guimarães, Manuel Antônio Pereira, Manuel Francisco Correia e a Casa de D. Isaías d’Elia controlavam praticamente todo o comércio paranaense através do Porto de Paranaguá”⁸³. Essa realidade verificada pela historiadora parece não sofrer muitas alterações quando associamos ao seu estudo aquele realizado por José Augusto Leandro. Segundo este

⁸⁰ Do casamento de outros filhos do casal juntam-se as famílias: Guimarães, Leão, Ferreira de Abreu e Alves de Araújo.

⁸¹ TRAMUJAS, Alceo. **Histórias de Paranaguá**. Dos pioneiros da Cotinga à Porta do Mercosul no Brasil Meridional. Organizado por Raul Guilherme Urban, 1996, p. 100.

⁸² LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo**: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá, 1850-1888. Florianópolis, 2003. 338p. Tese (Doutorado em História) - Programa de Doutorado em História - UFSC. passim.

⁸³ WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Governo do Estado do Paraná, 1998.

historiador, ao que tudo indica, até 1880, fim do recorte temporal de sua pesquisa, não houve alterações significativas no sentido de ampliar o leque de poderosos negociantes da região⁸⁴.

Outros nomes podem ser justapostos à lista dos ricos da cidade. No trabalho de Leandro são classificados ainda: Vidal da Silva Pereira, Antônio José de Freitas, Dr. José Mathias Ferreira de Abreu, todos ligados de uma forma ou de outra, seja através de empréstimos de dinheiros ou de casamentos entre as famílias das elites citadas acima⁸⁵.

Contudo, mesmo diante da influência política destes representantes das elites paranaguaras, que buscamos descrever anteriormente, as obras de melhoria do porto não tiveram início. Passados alguns anos, a necessidade de investimentos continua aparecendo em vários relatórios do presidente da província, Manuel de Souza Pinto, sendo que, somente em 1887, após longa disputa, o Governo Imperial autoriza as obras necessárias no Porto de Paranaguá.

A concessão para as obras do porto foi, entretanto, considerada prescrita.⁸⁶ Os paranaguaras, frustrados, deixaram de ver seu porto melhorado, cabendo ao governo do Estado requerer e obter nova concessão para a construção de obras de melhoramentos e exploração do porto, conforme decreto nº 12.477, de 23 de maio de 1917.

Apesar de algumas idealizações frustradas, pode-se dizer que, desde a sua origem, à margem do rio Itiberê, alguns investimentos foram feitos pelo poder público na modernização do porto no século XIX. No entanto, não era suficiente que melhorias fossem realizadas apenas no porto em si. O porto demandava outras obras, tanto de modernização do espaço urbano, quanto de modernização dos meios de transporte que ligariam o porto a outros lugares.

Uma ligação férrea com o litoral era vista pelas autoridades da capital do Paraná como fundamental para o desenvolvimento da província. O presidente da província, Manuel Pinto de Souza, em 1880, via na ferrovia a possibilidade de explorar a exportação da madeira:

A madeira por enquanto, apenas alimenta uma pequena indústria para o consumo dentro da província, havendo-se malgrado, por má direção e dificuldades de transporte, a importante empresa “Florestal Paranaense”, hoje abandonada. Brevemente, porém, estabelecida a linha férrea, que vai pôr o município desta capital

⁸⁴ LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá, 1850-1888**. Florianópolis, 2003. 338p. Tese (Doutorado em História) - Programa de Doutorado em História - UFSC. passim.

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ MORGENSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá: contribuição à história, período: 1648-1935**. Porto de Paranaguá, 1885, p. 35.

em contato com o oceano há de tomar grande desenvolvimento, constituindo, senão o primeiro, o segundo ramo da nossa riqueza explorada⁸⁷.

O governo do Paraná expressava a idéia de uma interdependência entre o desenvolvimento econômico e a integração territorial, através da abertura de estradas e da construção da ferrovia. A estrada de ferro traria um avanço se compararmos este modo de escoamento ao que anteriormente era feito, precariamente, por muares e carroças na Estrada da Graciosa.

Em relação à estrada de ferro, os primeiros estudos para a sua construção datam de 1873, ano de aprovação das melhorias do porto. É impossível estabelecer como foi organizado determinado projeto, visto que os originais nunca foram encontrados⁸⁸. O que se sabe sobre este projeto é retirado da obra de Jerônimo de Moraes Jardim, quando, anos depois, estudava o projeto de Rebouças, na Serra do Mar. Ele dividiu a Serra em três seções: a primeira, saindo de Antonina e passando por Barreiros e Morretes; a segunda, no trecho da Serra, considerada a parte mais difícil, e a terceira, da Serra a Curitiba. Neste projeto, o início da estrada de ferro seria em Antonina, não existindo nenhum ramal para Paranaguá, o que a deixaria de fora, prejudicando, assim, seu comércio local e as atividades do porto⁸⁹.

Considerando que a construção da linha férrea excluiria dadas localidades em detrimento de outras, construindo a integração paranaense a partir de um processo seletivo, as disputas entre as duas cidades, Paranaguá e Antonina, para o marco zero da estrada de ferro ganharam ânimo.

É de se imaginar que as elites paranaguaras não se calaram diante de tal acontecimento. Estar fora desse projeto, de certa forma, excluiria a possibilidade de integrá-la a um processo de modernização e progresso. Os paranaguaras usavam como principal argumento: o porto, já considerado pelo Governo Imperial como aquele que apresentava as condições mais favoráveis para investir em melhorias. Com este argumento em mãos, os paranaguaras consideravam natural que a estrada de ferro devesse ser iniciada próxima ao melhor porto, facilitando, assim, o escoamento da produção.

Sendo assim, as elites paranaguaras mobilizaram-se para que o início da estrada de ferro fosse em Paranaguá, valendo-se, principalmente, de acertos e influências políticas junto à Corte de D. Pedro II que, afinal, era quem decidiria onde começaria a estrada de ferro. As

⁸⁷ Relatório de 1880, do Presidente da Província, Manuel Pinto de Souza Dantas, referente à situação econômica da Província.

⁸⁸ **Paranaguá-Curitiba: 180 anos de ligação ferroviária.** Edição comemorativa da Viação Paraná – Santa Catarina. Rede ferroviária federal S.A. Curitiba, 1965.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 78.

mesmas elites que articularam o processo decisório para que as melhorias acontecessem no Porto de Paranaguá aparecem nas articulações quanto à concessão da Estrada de Ferro, mostrando mais uma vez o poder político local da cidade de Paranaguá frente às cidades litorâneas, principalmente Antonina.

O Decreto Imperial nº. 5.912, de 1º de maio de 1875⁹⁰, concedeu a Paranaguá o direito de ser o marco zero da Estrada de Ferro, pondo, dessa forma, fim ao litígio Paranaguá-Antonina. Os problemas, contudo, não acabaram aí. Com a morte de alguns sócios que haviam assinado o contrato, como José Gonçalves Pêssego Júnior, a Estrada estava ainda por ser feita. Foi então que, no dia 12 de agosto de 1879, o decreto nº. 7.420 autorizava a transferência de direitos à concessionária francesa *Compagnie Générale de Chemis de Fer Brésiliens*. Esta Companhia, cuja sede social encontrava-se em Paris, contava com representante no Brasil. Em seus estatutos, conforme conta o decreto nº. 7.803, de 26 de agosto de 1880, havia a autorização para que funcionasse no Império, prevendo sociedade anônima, com o capital social de 10.000.000 francos. Em dezembro de 1879, a imprensa noticiava haver deixado um dos portos da França o primeiro navio com material de construção para a Estrada de Ferro do Paraná.

Foi somente no ano de 1880, que os concessionários conseguiram autorização para estender a linha férrea até Paranaguá. Com todo o apoio recebido, pode-se dizer que a estrada de ferro foi rapidamente construída se relacionarmos seu tempo de construção com o de outras estradas de ferro no Brasil⁹¹. A construção durou cinco anos e foi realizada pelos engenheiros, o Comendador Antônio Ferrucci e João Teixeira Soares, obedecendo, no trecho da Serra, a diretriz do traçado elaborado por Antônio Pereira Rebouças Filho. Com a extensão de 110 quilômetros, a ferrovia conta com 420 obras de arte, incluindo, hoje, 13 túneis (à época da construção, eram 14), 30 pontes e vários viadutos de grande vão, destacando-se a ponte São João, a mais importante, com altura de 55 metros sobre o fundo da grotta, e o Viaduto Carvalho, ligado ao túnel do Rochedo e assentado sobre 5 pilares de alvenaria na encosta da própria rocha, o que provocaria a sensação de estar sem os trilhos por baixo do trem.

A mão de obra, e não apenas a assistência técnica da estrada, consumia completamente a oferta de imigrantes, tanto de alemães como de italianos. A estrada era obra do trabalho livre, pois foi proibida a contratação de escravos. Em anúncio publicado em 3 de maio de

⁹⁰ Ibid., p.49.

⁹¹ A Estrada de Ferro Central do Brasil levou três anos para ser construída, mas sua extensão era de 47 Km, contra os 100 Km da Ferrovia Paranaguá – Curitiba.

1882, lia-se: “Precisa-se de trabalhadores em madeira, - falquejadores e serradores – dirigir-se aos encarregados (...)”. O jornal repetia o anúncio em alemão⁹².

Um projeto visto como impraticável por engenheiros europeus fora, finalmente, executado com sucesso. Porém, dos nove mil trabalhadores que participaram da empreitada, aproximadamente cinco mil vieram a falecer devido a todas as dificuldades. Foram utilizados trabalhadores de origem alemã, polonesa, italiana, africana, entre outras. Foi proibido o uso de mão-de-obra escrava. O salário por trabalhador braçal era entre 2 e 3 mil réis por jornada. A maioria destes trabalhadores foi recrutada nas regiões litorânea e de Curitiba e era composta por camponeses que abandonaram a atividade agrícola. Ao término da construção, muitos tiveram dificuldades de recolocação na antiga atividade. A ferrovia foi construída por empresa francesa, utilizando-se do capital e da técnica inglesa.

Em 1885, cinco anos depois do início das obras, foram várias as solenidades realizadas para comemorar a inauguração da Estrada de Ferro. Uma delas contou com a presença de deputados, comerciantes locais e personalidades do Império, vindos do Rio de Janeiro no vapor América e desembarcando no cais do Rio Itiberê para, em seguida, viajarem dali até a Enseada do Gato, onde ocorreu a inauguração das obras. Sobre isto, noticia o *Jornal do Comércio*, de Curitiba:

A primeiro de fevereiro de 1885 partiu da cidade de Curitiba um trem especial com destino à cidade de Paranaguá. Nele viajaram as pessoas gradas que aguardariam no Porto a chegada da numerosa comitiva, procedente do Rio de Janeiro, no vapor América fretado pela companhia da Estrada de Ferro. No comboio seguiu o Presidente da província e outras personalidades ilustres. (...) Às 7 horas da manhã do dia dois de fevereiro ancorou em Paranaguá o navio América que conduzia os convidados. Dentre as pessoas que estavam no vapor, destacamos: Dr. Buarque de Macedo, Ministro da Agricultura; Visconde de Paranaguá; Ministros da Bélgica, França e Rússia; Marc Ferrez; e a imprensa esteve representada pelos seguintes jornais: *Jornal do Comércio*; *Revista Universal Financeira e Marítima*; *Courrier du Brésil*; *Gazeta Literária*; *Gazeta de Notícias*; *o Paiz*; *Gazeta da Tarde*⁹³.

A solenidade ocorrida mostra a importância dada às obras pelas autoridades brasileiras e por ministros interessados no comércio exterior com o Paraná. As ligações entre as elites de Paranaguá e o Império são materializadas através da própria denominação dada ao porto.

A Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba continuava nos anos iniciais do século XX sendo apresentada pelas elites e viajantes como ícone de modernidade e considerada sem

⁹² CARNEIRO, David. A história da erva-mate. IN: Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná** (1885 - 5 de fevereiro - 1935). Curitiba: Imprensa Paranaense, 1935, p.93.

⁹³ **Jornal do Comércio**. Curitiba, 7 de fevereiro de 1885. (não foi possível precisar o número do periódico).

igual pela engenharia do período. Muitas foram as exaltações feitas ao que se considerou como um dos maiores prodígios da engenharia executados sobre a Serra do Mar. A vegetação tropical recebe reverência ao servir de cenário para a Estrada de Ferro, considerada, inclusive, merecedora de “título de glória” da engenharia brasileira, que tem por seu realizador, Teixeira Soares. Embora o horário fosse uma das reivindicações de melhoria por parte de seus usuários, no *Jornal do Comércio* havia uma alusão ao bom funcionamento da estrada de ferro, utilizando-se da expressão “horas exatas”.

Mas é de Morretes em diante, na subida da Serra, que se acumulam e atropelam os maiores prodígios proporcionados por esse desporto sobre o abismo, que é o que represente uma viagem de recreio na linha paranaense. Ainda mais: das duas seções em que se divide essa parte, de Morretes a Roça Nova, de Roça Nova a Curitiba, a primeira é que é verdadeiramente importante. Mede ela perto de 45 e meio quilômetros. Faz-se o seu percurso atualmente em duas horas exatas. Indo-se de Paranaguá ou de Antonina, como nós íamos, a Curitiba, sai-se de Morretes às 3,37 horas e chega-se às 5,39 horas na estação de Roça Nova. Mas esses 45.494 metros representam uma rede de 14 túneis, que somam só eles, a extensão de 1.732,50 m, e mais 30 pontilhões, 37 enrocamentos e 101 muros de arrimo. Está-se vendo a realidade diante de tudo aquilo e continua-se a inquirir como é que se pode levar a cabo aquela obra gigantesca, toda ela executada na aba das montanhas e suspensa sobre abismos pedregosos, regadas por límpidas correntes, ou então exuberantes da nossa soberba vegetação tropical. É esse em verdade, um grande título de glória para a engenharia brasileira, representada por Teixeira Soares, a quem se deve principalmente a realização daquela estrada ⁹⁴.

O trecho acima leva-nos a entender a existência de conflitos em torno da decisão de construir a estrada de ferro e o papel importante das articulações políticas nesse contexto.

Desde a instalação da província, Paranaguá quase permanecera relativamente isolada do sistema de viação estabelecida entre as demais povoações do litoral e a capital do planalto⁹⁵. A construção da estrada de ferro possibilitou maior integração do litoral ao planalto. Além das trocas econômicas, fomentadas por uma maior atividade cultural, novas relações culturais e literárias se estabeleceram entre Paranaguá e a Capital. Algumas mudanças aconteceram na área urbana de Paranaguá por conta da estrada de ferro. Em 1880, por exemplo, a concessionária *Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens* dotou o Porto Dom Pedro II de um ancoradouro, construindo um trapiche feito de pedras até o baixa-

⁹⁴ Diário da Tarde, 1885, sem data, apud. VICTOR Nestor. **A terra do futuro** (Impressões do Paraná). Rio de Janeiro: Tipografia do "Jornal do Comércio" de Rodrigues & C., 1913.

⁹⁵ **Paranaguá-Curitiba: 180 anos de ligação ferroviária**. Edição comemorativa da Viação Paraná – Santa Catarina. Rede ferroviária federal S.A. Curitiba, 1965. p. 100 – 178.

mar e, daí em diante, de madeira⁹⁶. “É o mais sólido trapiche construído no porto e dele dependia a companhia para recebimento de todos os materiais importados, inclusive telhas de coberturas de armazéns e estações, legítimas merselhescas, vindas da França”⁹⁷. Em 1893, foi inaugurada, também, a linha de bondes com trilhos de bitola estreita e carros tracionados por locomotivas a vapor⁹⁸. Esta linha de bondes foi criada com o objetivo de ligar o Porto Pedro II ao centro da cidade de Paranaguá.

A construção da estrada de ferro estimulou o comércio de Paranaguá e permitiu a idealização da modernidade, talvez até de forma exagerada, expressa na imprensa e também na literatura produzida na cidade. É o caso do poema abaixo:

Quem diria Maria
Agora chego em dia
Sem demora
Pra te ver
Me espera
Agora menos
Que o trem
Já vai chegar⁹⁹.

O trem modifica a perspectiva das pessoas olharem a realidade e a velocidade passa a engendrar um novo conceito de tempo, tipicamente provocado pelo progresso advindo da modernidade. Para as pessoas do final século XIX e início do XX o trem passava veloz, levando esperanças de um futuro promissor e exuberante: o trem era a máquina dos sonhos de menino grande, que transportava mercadorias e passageiros em um curto espaço de tempo.

A cidade de Paranaguá, após a construção da linha férrea, era uma cidade de passagem, enquanto Curitiba se expandia. Dez anos após a construção da estrada de ferro, a população de Curitiba havia dobrado, enquanto a de Paranaguá havia praticamente estabilizado.

⁹⁶ O trapiche alcançava a cota de profundidade de 4,70 metros. A parte de pedras tinha o comprimento de 85 metros e a de madeira de 45 metros. O trapiche assegurava a atracação dos navios que traziam os materiais de construção ferroviária. Durante muito tempo foi este trapiche um dos mais importantes atracadouros do Porto Dom Pedro II. Outros trapiches construídos foram: Trapiche da Estrada de Ferro do Paraná (Trapiche Paraná), que partia do ponto da demolida Estação Dom Pedro II; Trapiche Santista, que partia do antigo Moinho Santista, obra em concreto; Trapiche Guimarães, de madeira, que partia do conhecido “ponto” da Estiva; Trapiche Rocha, de madeira, que partia da altura do Centro Social da APPA; Trapiche São Paulo - Rio Grande, de madeira, longo, na zona sul do cais atual, na altura dos Silos da Soceppar e Trapiche da Alfândega.

⁹⁷ Rede de Viação Paraná – Santa Catarina. **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná** (1885 - 5 de fevereiro - 1935). Curitiba: Imprensa Paranaense, 1935, p.99.

⁹⁸ Esta linha era discutida desde 1892 na **Mensagem do Governo do Estado**, Francisco Xavier da Silva, enviada e lida perante o Congresso Legislativo do Paraná, em 4 de outubro de 1892.

⁹⁹ O trem, poesia escrita em 1888. **Jornal do Comércio**. Curitiba, 12 de março de 1888. (não foi possível precisar o número do periódico).

Ano	1853	1872	1890
Paraná	62.258	126.722	250.000
Paranaguá	6.543	11.299	11.794
Curitiba	6.743	11.730	24.553

FONTE: WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Governo do Estado do Paraná, 1998¹⁰⁰.

Segundo o *Diário do Comércio*, após a inauguração da ferrovia, o Porto de Paranaguá ganhou novo ânimo. Um documento da capitania do Porto de Paranaguá, de 1887, afirmava que “a navegação do Porto [ocupava] anualmente, em 1854, 300 navios” e era “o segundo Porto do Império desses todos com as Repúblicas do Prata”¹⁰¹. Em 1887, o documento informava um total de 500 navios. Portanto, a ferrovia colaborou para o aumento de escoamento da produção do interior ao litoral. O documento se refere à erva-mate e à madeira como os produtos mais exportados pelo porto. A ferrovia fortalece a função de Paranaguá de porto escoador, tanto que o *Dezenove de Dezembro*, publica em 1888:

Paranaguá, que já foi capital do Paraná, agora recebe o honroso título de cidade portuária. Esta cidade serve de porto escoador para todo o Estado, mas principalmente para a capital Curitiba, que teve sua economia dinamizada a partir da construção da estrada de ferro que liga esta cidade ao litoral. Para não sermos injustos temos que alertar que existe no litoral mais dois outros portos: o de Antonina e o de Morretes. Mas estes são pequenos e embora a Estrada de Ferro chegue por ramais, os trilhos são mal conservados e os incentivos do governo quase nulos. Embarcando pelo Porto de Paranaguá se tem desconto nas tarifas conforme conseguiu o Presidente do Estado¹⁰².

As trocas culturais, promovidas pela abertura da estrada de ferro, também foram significativas entre as duas cidades. Anúncios no Jornal *Dezenove de Dezembro* mostravam que artistas vindos do Rio de Janeiro desembarcavam pelo Porto de Paranaguá, faziam uma apresentação na cidade e subiam a serra rumo à capital: “Chegou hoje às quatro da tarde artistas do Rio de Janeiro, fizeram breve apresentação no Club Literário e partiram para a

¹⁰⁰ Foram utilizados dados, acrescidos e retirados outros não pertinentes a este trabalho.

¹⁰¹ ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ. 1887, vol. 010. AP 021, P. 347/349.

¹⁰² Jornal **Dezenove de Dezembro**, Curitiba, 18 de março de 1888. Ano XXXV (não foi possível precisar o número do periódico).

capital e ficaram por lá perto de dois meses”¹⁰³. Isso não seria possível se a velocidade – marca indelével das estradas de ferro – na época, não permitisse que grandes espaços fossem suprimidos em curtos períodos de tempo. A viagem antes era feita no lombo de muare, levando, muitas vezes, dias para ser completada.

Em suma, esses investimentos mudariam as relações comerciais e, conseqüentemente, as relações urbanas e culturais de Paranaguá. Mas mais significativas seriam as mudanças processadas na capital do Estado, Curitiba. Na capital estas mudanças podem ser verificadas no aumento da população, no aumento do número de obras realizadas, na preocupação em organizar a vida urbana: “Depois do caminho de ferro esta capital não é mais a mesma. A cidade pulsa, novas construções estão sendo realizadas. Graças ao dinheiro da produção que agora podemos escoar com facilidade para o litoral”¹⁰⁴.

A ferrovia era vista não apenas como um meio de transporte necessário para o desenvolvimento do Paraná, mas, também, como uma maravilha da técnica. Após sua construção, diversos autores celebraram a ferrovia nestes termos, enxergando nela um ícone da modernidade.

Segundo Le Goff, a idéia de progresso só ganha ênfase quando existe, como pano de fundo, uma série de acontecimentos favoráveis. No transcorrer do fim do século XVIII e notadamente durante o século XIX, a Europa viveu a explosão do capitalismo industrial e uma febre de inovações técnico-científicas, que provocaram a melhoria do conforto, do bem estar e da segurança das elites ocidentais, bem como o progresso do liberalismo, da instrução e da alfabetização. Estes fatores, somados aos desdobramentos da Revolução Francesa, que instaurou um ideário libertário, compunham o cenário ideal para a disseminação de teorias sobre o progresso¹⁰⁵.

A implantação da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba contribuiu para que a sociedade – não apenas na cidade de Paranaguá, mas também em todos os lugares por onde era implantada essa “maravilha moderna” – se maravilhasse com os progressos da técnica. Ela dava os componentes necessários para idealizar o progresso na cidade de Paranaguá, já que não crescera aos moldes dos grandes centros. Os ícones do desenvolvimento despertaram um “espírito progressista” nas elites locais, projetando uma idealização de cidade que, na prática, não acontecia no mesmo ritmo esperado.

¹⁰³ Jornal **Dezenove de Dezembro**. Curitiba, 15 de julho de 1888, ano XXXV.

¹⁰⁴ Jornal **Dezenove de Dezembro**. Curitiba, 15 de julho de 1888, ano XXXV.

¹⁰⁵ Outro colaborador na disseminação das idéias de modernidade estão nas exposições universais que aconteciam no século XIX em Londres, Paris, Viena, Filadélfia... mostrando o ferro e o vidro como progresso, a velocidade. O Brasil faz-se representar nestas exposições.

Segundo Hardman, em seu livro *Trem Fantasma*, que trata da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré¹⁰⁶, o século XIX conviveu com a expansão dos trilhos pelo mundo todo. À sua chegada, é possível perceber que o impacto social e mental se dava de maneiras variadas e os indivíduos reagiam, ao mesmo tempo, com indignação, espanto e encantamento. Por onde o trem passava, criava em torno de si novas relações: “o espetáculo das mercadorias sob a ótica ilusionista do maquinismo estava sendo montado”¹⁰⁷.

Se muitas ferrovias foram festejadas como ícones da modernidade, a ferrovia Curitiba-Paranaguá o foi mais ainda, considerando os desafios técnicos enfrentados e superados ao fazê-la cruzar a Serra do Mar. Na obra *A terra do futuro*, Nestor Victor representa a ferrovia como “incomparável maravilha panorâmica”, “milagre de arte”, inigualável a outra ferrovia vista. Mas a ferrovia vai além do mito, ligava o Porto de Paranaguá com o interior do estado. Segundo Nestor Victor, em sua obra *A terra do futuro (Impressões do Paraná)*:

Torna-se cada vez mais famosa a linha férrea de Paranaguá – Curitiba, e seu renome crescerá com o tempo, quanto mais avulte a corrente de turistas que venham de toda parte do mundo testemunhar a incomparável maravilha panorâmica que ela proporciona e ao mesmo tempo o milagre de arte que representa. Não há que contestar, sob ambos aspectos, a estrada de ferro no Paraná é sem par em toda a América do Sul. Nem se lhe pode comparar a de Santos e a de São Paulo célebre também, aliás, e a justo título, pelos seus planos inclinados que escalam o Cubatão¹⁰⁸.

Apesar destes elogios à ferrovia, dos avanços da técnica moderna, Paranaguá continuava com seus ares provincianos e seus casarios antigos, fazendo o visitante lembrar-se da sua antiguidade.

Houve autores que relembavam, em artigos publicados na imprensa, os tempos em que o trajeto entre Paranaguá e Curitiba demorava uma eternidade, procurando, com isto, marcar o progresso propiciado pela estrada de ferro. É o caso de Antonio R. Macedo, em artigo publicado na revista *O Itiberê*: “Quem vai atualmente de Paranaguá a Curitiba, sentado

¹⁰⁶ Hardman denomina a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré de ferrovia “do diabo”, denominada assim em razão dos conflitos existentes principalmente na primeira fase da sua construção entre os índios, habitantes da selva que tinham o seu espaço invadido, e os empreendedores da ferrovia, apresentando como consequência um número elevado de mortes. Considera que a construção desta ferrovia, acima dos interesses econômicos, estava o desejo de dominar o desconhecido. Segundo o autor, não fazia sentido construir uma ferrovia, símbolo da modernidade, na selva, lugar ainda não dominado pelo homem, ela constituía num desafio em si. HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**. A modernidade na selva. Companhia das Letras: São Paulo. 1988, 291p.

¹⁰⁷ HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**. A modernidade na selva. Companhia das Letras: São Paulo. 1988, 291p.

¹⁰⁸ VICTOR Nestor. **A terra do futuro** (Impressões do Paraná). Rio de Janeiro: Tipografia do "Jornal do Comércio" de Rodrigues & C., 1913.

comodamente em um carro de estrada de ferro, chegando ao lugar de destino depois de quatro horas, não imagina o que era essa viagem, quando foi instalada a província”¹⁰⁹.

Falar do trem durante o século XIX e início do século XX, no Brasil, é falar do sentido do progresso e da modernidade. Como escreve Hardman, as impressões criadas pelos artefatos de ferro sugerem a força do impacto cultural desencadeado. Novas relações entre técnica e sociedade são criadas e recriadas e um efeito de ilusão ótica percorre povos e países, uma “espécie de nomadismo civilizado correndo atrás de oásis fugazes”. A estrada de ferro atingia as pessoas em todos os sentidos, produzindo efeitos no “âmbito da produção de valores materiais/espirituais, as inversões e rompimentos, enfim, nos atributos e alicerces da cultura”¹¹⁰.

Fazendo referência a esse ideário moderno associado às ferrovias, a cidade certamente relaciona o seu ponto estratégico nessa empreitada pelo progresso devido à implantação do transporte ferroviário. Com os trilhos instalados, a expectativa da população da cidade foi além do próprio mito que a ferrovia representava.

Eram muitas as expectativas da população em relação à ferrovia. Tais expectativas nem sempre foram correspondidas, sendo que a primeira reclamação apresentada nas fontes em relação à estrada de ferro foi a cobrança de juros em relação ao seu transporte. Vários comerciantes reclamavam que precisavam pagar caro pelo transporte, compensando, muitas vezes, a continuidade da utilização da estrada da Graciosa.

Vários são os artigos publicados no Jornal *Dezenove de Dezembro*, de Paranaguá, em meados de 1885, do colaborador Nemo de Morretes, denunciando as condições precárias da estrada de ferro e adotando uma campanha sistemática contra ela, através da qual denunciava atrasos, acidentes, incidentes e tarifas.

A primeira prova do que acabamos de dizer aí está bem patente e clara na concorrência da condução do principal produto da província, feita por uma estrada de rodagem, com um percurso de 81 quilômetros a uma via férrea com o de 111; concorrência essa realizada com vantagem e com tendência para sustentar-se e aumentar, e isso porque apesar de todos os esforços feitos para provar que o frete de 15 quilos de gêneros de importação e exportação em geral custa 450 réis – é o frete destes gêneros nesta via de comunicação de 570 réis, e isto devido a suas tarifas impensadas; ao passo que pela estrada de rodagem não passa de 400 réis pelo mesmo peso tomada a mercadoria na porta do produtor ou expedidor e entregue no armazém ao destinatário; o que não se dá pelo gênero transportado pela via férrea que,

¹⁰⁹ MACEDO, Antonio R. Uma viagem de Paranaguá a Curitiba no ano de 1854. *Revista O Itiberê*, Paranaguá, ano IV, n 44, dezembro de 1922.

¹¹⁰ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma*. A modernidade na selva. Companhia das Letras: São Paulo. 1988, 291p.

entregue em suas estações, está sujeito, ao menor contratempo, a armazenagens e outros vexames de pessoal não idôneo, sem falar, ainda, em carretos não pequenos¹¹¹.

Na tentativa de surpreender a concorrência, no jornal de 3 de junho de 1885 aparece a notícia da redução da tarifa ferroviária de 2\$000 por tonelada no percurso total e mais 1\$000 para os que exportassem anualmente certa quantidade de determinado produto. Era insuficiente, pois “com a alteração proposta para o transporte da erva-mate, 405 réis por 15 quilos ainda não poderá lutar a via férrea com a concorrência da estrada de rodagem que faz este transporte de porta em porta, por 411 réis por peso idêntico, sem outras despesas”¹¹².

Aos ideais de modernidade, contrapunham-se dificuldades e percalços de toda ordem. No ano de 1896, Nascimento Júnior, natural de Paranaguá, jornalista, assim escreve: “ao voltar ao Paraná, depois de uma ausência de 8 anos, notei que a marcha de progresso do nosso Estado era muito lenta”¹¹³.

Apesar de tais inconveniências e reclamações, a idéia do progresso alcançado pela ferrovia foi constantemente reforçada pelas publicações analisadas no início do século XX. A imprensa foi um dos principais meios para a divulgação e para o convencimento quanto ao avanço na área dos transportes. É o que percebemos com o artigo publicado no *Almanaque Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá*, de 1901:

Desde 1871 datam as primeiras tentativas empregadas sobre alvo certo para a construção da primeira via férrea no Paraná (...) São passados 30 anos do início de abençoados esforços que, utilizados pelo capital europeu, abriram no Paraná possantes válvulas ao seu progresso. O que em 1871 era apenas utopia, não foi senão a aurora do grande dia do progresso (...). Lembremos nós, que ainda podemos dar testemunho pessoal da arrojada tentativa, os nomes dos próceres da nossa via férrea; à geração nova que convivemos mostremos quanto esforço, quanto sacrifício, foi preciso empregar na conquista da Santa Cruzada¹¹⁴.

O artigo mostra a importância do porto para a vida econômica de Paranaguá. Tal importância é acentuada no mesmo almanaque:

¹¹¹ Jornal **Dezenove de Dezembro**. Curitiba, 14 de maio de 1885, ano XXXII.

¹¹² Jornal **Dezenove de Dezembro**. Curitiba, 3 de junho de 1885, ano XXXII.

¹¹³ Jornal **Comércio do Paraná**, 1896, apud: Cincoecentário da Estrada de Ferro do Paraná. 1885-1935. Publicação comemorativa da rede de viação Paraná - Santa Catarina.

¹¹⁴ EUGENIO, João. Homenagem. **Almanak Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá**. v 1 ano 1. Editora Novo Mundo, Curitiba, 1901.

É por este porto que as casas comerciais mais importantes desta cidade fazem o embarque e desembarque de mercadorias, madeira e materiais, e onde tem grandes armazéns de depósitos de erva mate e madeira¹¹⁵.

Embora vários apelos fossem feitos à modernidade do início do século XX, essa modernidade, pintada na imprensa em cores vivas, contrastava com o preto e branco de outras cenas urbanas, como: bairros pobres, repressões policiais, sujeira e violências constantes denunciadas vez ou outra nas páginas da imprensa, geralmente na última página do jornal.

Nas décadas de transição do século XIX para o século XX, em Paranaguá só existiam pequenas fábricas e manufaturas ainda muito limitadas. Havia, por exemplo, a produção de sabão, velas de sebo e de cera, fogos artificiais, pólvora, cal, aguardente, vinho, telhas, tijolos, louças de barro, vassouras, farinha e seda.

Tobias Monteiro, que fez o trajeto da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, em 1903, aponta para o aspecto acanhado e estacionário da cidade, uma contradição à apologia do progresso. O aspecto da cidade, “de construção antiga e talvez estacionária”, contrapõe-se à impressão que teve da viagem de trem:

Não esqueci tão fervorosa apologia. Amigos ou conhecedores do Paraná pintavam-me a serra, os campos gerais e a estrada de ferro como maravilhas da criação e do engenho humano. A demora em Paranaguá é curta. O trem de Curitiba chega às onze e meia e regressa a uma hora da tarde. Só tive tempo de almoçar em companhia de gente cativante por sua hospitalidade e fidalguia de fino trato. Em curto percurso feito a pé, pude observar, porém, que a cidade, de construção antiga e talvez estacionária, tem as ruas bem cuidadas e uma estação terminal da estrada de ferro, muito acanhada e de vulgar aspecto¹¹⁶.

Sobre as condições da estrada, Tobias Monteiro dizia que o rodar suave do comboio podia fazê-lo julgar sobre a boa conservação da linha. Tudo indicava ordem e segurança. O observador fala de dentro do trem. Isso ressalta o “poder” da locomotiva, a velocidade sobre a percepção espaço-temporal e a força do mecanismo que, juntos, propiciam um deslocamento rápido, alternando a visão da paisagem e dos passantes.

¹¹⁵ **Almanaque Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá.** v 1 ano 1. Editora Novo Mundo, Curitiba, 1901. p.20.

¹¹⁶ MONTEIRO, Tobias. Do rio Paraná. **Jornal do Comércio**, Curitiba, abril de 1903. (várias publicações sob mesmo título durante o ano de 1903). Tobias Monteiro nasceu em 1866 no Rio Grande do Norte. Fez curso de medicina até o quarto ano no Rio de Janeiro. Militou no jornalismo, tendo sido redator chefe do “Jornal do Comércio” durante muitos anos e a trabalho viajou várias vezes para a Europa. Tem várias obras publicadas. Visitou o Paraná em 1903 por ocasião do cincoecentenário de sua emancipação política. Ano que deixou escrito suas impressões nos jornais locais, com a publicação posteriormente de um livro reunindo seus relatos sobre o Paraná.

O viajante cita ainda em seu relato as belezas da Estrada de Ferro, descrevendo a viagem da seguinte maneira:

O trem ia galgando a serra e os bananais rareando... Quanto mais subíamos, mais crescia o meu deslumbramento. Nem Cubatão, nem Petrópolis, nem Nova Friburgo atingiam aquela maravilha. Tinha visto montanhas da Escócia até a Hungria, atravessado a Suíça, passado os Alpes, de Milão e Lucerna, mas nunca vira aspecto tão brutal de grandeza. Dos vales aos alcantis, a densidade do mato escondia mistérios selvagens. Desde as serpentes até os colibris, as borboletas, os insetos minúsculos, um mundo exuberante disputava a vida naqueles recessos. (...) Ao passar a ponte de São João considerei-me pago da viagem. Podia voltar encantado¹¹⁷.

A descrição da viagem por entre aquele “mundo exuberante” traz à narrativa um tom de encantamento. Este tom, contudo, é quebrado quando fala de Paranaguá. Se a Estrada de Ferro contava com descrições a seu favor, o mesmo não se podia dizer em relação ao porto, pois os mesmos problemas persistiam¹¹⁸. Assim escrevia o memorialista Tobias Monteiro:

No dia seguinte, quarenta e seis horas depois da partida do Rio estávamos em frente a Paranaguá. A cidade foi plantada ao fundo da baía, que é preciso sulcar durante perto de hora e meia. Outrora, há cerca de trinta anos, navios de certo calado chegavam próximo a localidade. O porto foi-se aterrando pouco a pouco e hoje é preciso ir de lancha ou bote até lá. As embarcações grandes ficam no Porto d'Água, muito fundo, meia hora distante da cidade¹¹⁹.

Tobias Monteiro já conhecia outras cidades como São Paulo e Rio de Janeiro e não se deixava levar pelas imagens que aguçavam a ânsia paranaguara de progresso e desenvolvimento. O porto era considerado a única via possível para promover a renovação urbana e alcançar o progresso.

A partir de 1912, a Estrada de Ferro passa a ser envolvida em críticas em relação aos seus altos custos de transporte de mercadorias. O Governo do Estado incentiva a utilização da Estrada de Rodagem da Graciosa, que ligava o interior ao litoral, alegando que a manutenção da estrada de ferro era muito cara¹²⁰. Essas críticas aparecem em meio a discussões sobre as

¹¹⁷ CARNEIRO, David. A história da erva-mate. IN: Rede Viação Paraná – Santa Catarina. **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná** (1885 - 5 de fevereiro - 1935). Curitiba: Imprensa Paranaense, 1935, p.87-90

¹¹⁸ É possível falar deste problema atualmente. Muitas são as discussões na mídia sobre a dragagem do Porto, mostrando problemas de profundidade. “Velhos problemas, com nova embalagem”.

¹¹⁹ MONTEIRO, Tobias. Do rio Paraná. **Jornal do Comércio**, Curitiba, abril de 1903. p. 7-36 passim.

¹²⁰ Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Dr. Francisco Xavier da Silva, presidente do Estado, ao instalar-se a 1ª sessão da 11ª Legislatura em 2 de fevereiro de 1912.

vantagens de utilização das estradas de rodagem, neste caso, a Estrada da Graciosa em detrimento da Estrada de Ferro, presentes nas mensagens de governo, de 1912 a 1920.

No século XIX e início do XX, a construção de ferrovias trouxe consigo essa idéia do novo, em substituição ao que se apresentava como antigo. Com o surgimento do carro de maior velocidade, a estrada de ferro vai sofrer perdas em relação ao transporte rodoviário. No ano de 1919, uma mensagem de governo do Estado deixa clara estas perdas para as estradas de rodagem:

A nossa rede ferroviária tinha contribuído para o nosso progresso, forçoso a reconhecer que ainda deixa muito a desejar quanto ao seu principal objetivo, pois além de ser muito deficiente o número de linhas facilmente se congestionam respectivo tráfego [...] A falta de um sistema ferroviário que melhor atenda os interesses do Estado tem obrigado o governo a manter, embora com maiores sacrifícios, uma extensa rede de estradas de rodagem a fim de não ficar completamente parada a nossa expansão agrícola e industrial¹²¹.

Outras reclamações aparecem nas fontes em relação à Estrada de Ferro. Eram freqüentes os descarrilamentos de vagões e colisões:

Sobre o fato que relatamos ontem, soubemos que foi motivado o encontro do trem de passageiros com o de manobras, por ter a estação desta cidade recebido aviso de uma das estações da serra que o comboio somente chegaria as 11 horas. E na verdade o agente chegou a escrever na pedra, o atraso, e deu ordem de seguir a manobra para o porto D'água (Pedro II), quando repentinamente surge o trem de passageiros. O atraso houve mas o maquinista conseguiu tirá-lo, dando mais rapidez à máquina. Nisso tudo o que há de estranheza é ter-se acabado com o sistema usual dos avisos de partida de uma estação a outra, de forma que impossibilite o choque dos trens¹²².

O tempo não foi suficiente para que fossem tomadas medidas que solucionassem os problemas da estrada de ferro. Dois anos depois, em 1914, os problemas continuam, colocando em cheque o fetiche da máquina como algo veloz, sem falhas, idéias presentes na época. Aquilo que em um dado momento apresentava-se sob cores fulgurantes, mostrava, com o tempo, um outro lado, bastante sombrio. Em tom irônico, noticiava o *Diário do Comércio*, em 1914:

¹²¹ Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo de Estado pelo Dr. Affonso Alves de Camargo, presidente do Estado do Paraná, Segunda sessão da 14ª Legislatura em 1º de fevereiro de 1919.

¹²² Estrada de Ferro. **Jornal Diário do Comércio**. Paranaguá, 17 de outubro de 1912, ano I, n 222.

O trem misto de ontem, por aqui, perto das 10 horas (...). Demorou-se muito em Alexandra, à noite, na morosidade das manobras, encompridando-se com os carros de cargas, à frente de passageiros. Quando o chefe do comboio, meio sonolento, deu o sinal de partida (...) o vagão de passageiros ficou, desintegrando-se, sem explicação plausível (...). Depois de horas, moveu-se o comboio, e aqui chegou, trazendo passageiros, pálidos de fome, vermelhos de indignação. É assim o nosso progresso...¹²³

Novas reclamações partiram também dos funcionários que tiveram a redução de seus vencimentos e, além disso, o aumento de uma hora de trabalho sem remuneração aos empregados do escritório, por conta da supressão da luz elétrica na estação da cidade.

E falou-se, então, em reformas de tarifas, de horários e de outras coisas, que a primeira vista, pareciam exprimir a verdade nua e crua. Infelizmente tudo foi fita, e a nossa estrada caranguejeira continua como começou há 30 anos passados, distante de qualquer melhoramento digno de nota. Entre as medidas econômicas tomadas pela atual direção, há uma série de cortes interessantes que convém ficarem registrados, a título de curiosidade. A redução dos vencimentos dos empregados e em seguida o aumento de uma hora de trabalho grátis para os empregados do escritório. A supressão da luz elétrica na estação da cidade¹²⁴.

O tom das notícias revela uma contestação daquele progresso há anos tão festejado e um descontentamento em relação à falta de investimentos, à morosidade dos transportes e ao mau pagamento dos trabalhadores. As reclamações mostram que esse progresso era coisa do passado, pois faziam “30 anos passados, distante de qualquer melhoramento digno de nota”. Nos Relatórios de Governo, essa “deficiência” também aparece: “A rede ferroviária continua deficiente e muito deixa a desejar quanto as necessidades de circulação de riquezas do Estado, resultando por vezes em crises que muito prejudicam nossas indústrias”¹²⁵.

2. O Club Literário e o desejo de civilização das elites

Esses homens não se contentavam somente com o poder econômico, queriam também um poder cultural que desse legitimidade a seus atos. Esta afirmação ganha credibilidade com a fundação, em 1872, do Clube Literário, que reunia diversas pessoas que compunham os “homens de letras” da cidade. Entre os fundadores do clube figuravam os Guimarães, os Correias, sendo

¹²³ Trem parte deixando os vagões dos passageiros na Estação de Alexandra. Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 08 de agosto de 1914. Ano III, n 1101.

¹²⁴ Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 24 outubro de 1914. Ano III, n 1120.

¹²⁵ Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Afonso Alves de Camargo, presidente do Estado do Paraná, na 1ª sessão da 15ª Legislatura em 1º de fevereiro de 1920.

que estes representavam 70 % dos 69 sócios que aderiram ao clube em 1872. Este clube corrobora com o ideal de investimento de modernidade na cidade de Paranaguá e é através dele que Paranaguá desenvolve uma vida cultural literária. O referido clube reúne alguns homens de letras da cidade que vão, entre outras ações, investir na civilidade dos costumes, na formação literária e cultural das elites e na instrução e formação das elites comerciais. Afinal, como seria possível Paranaguá ser dotada de uma maravilha moderna como o trem sem que o povo tivesse costumes modernos, civilizados? Caberia a alguém a incumbência de dotar Paranaguá de uma civilidade social e cultural. Em um pronunciamento de Leocádio Correia, sócio¹²⁶ do Clube Literário, é possível perceber essa idéia de civilização a qual nos referimos. Não nos surpreende que na lista de sócios do clube estejam exatamente, sem exceções, os nomes das pessoas¹²⁷ que participaram da construção da estrada de ferro e que, não lhes bastando o investimento realizado através do trem, queriam, também, ver surgir no seio da sociedade hábitos moldados ao ideário moderno.

Foi assim que o clube idealizou a criação de uma biblioteca para que os paranaguaras tivessem acesso ao tão desejado mundo civilizado, aos moldes do que se encontrava na Europa. Além disso, viram na criação de um jornal com tipografia própria a possibilidade de fazer chegar à população suas idéias, tornando Paranaguá socialmente e culturalmente apta a receber as inovações trazidas pela modernidade. Com estes objetivos, o clube se propôs a realizar qualquer outra atividade, a exemplo do teatro, que permitisse levar aos paranaguaras a instrução e aquilo que eles consideravam pertinente uma vida civilizatória:

Este clube deverá criar uma biblioteca para que os paranaguaras tenham contato com o mundo civilizado, ou seja, os centros europeus. Precisamos também criar um jornal com tipografia própria para poder mostrar a população as nossas idéias. O teatro, a instrução e tudo o que cabe a uma vida civilizatória deve fazer parte deste clube¹²⁸.

O Clube propunha-se a congregar sócios para fins culturais e para a expansão da intelectualidade da época. A idéia da centralidade de Paranaguá no mundo cultural e literário da província é acentuada pelo historiador do clube, Aníbal Ribeiro Filho, jornalista da cidade de Paranaguá. Ao se referir ao clube, afirma:

¹²⁶ O clube é criado sob iniciativa privada. Seus sócios compravam a jóia e pagavam mensalidades. Muitos compravam títulos que poderiam ser resgatados inclusive por seus familiares se a sociedade fosse desfeita.

¹²⁷ O clube propunha-se a congregar sócios para fins culturais e para a expansão da intelectualidade da época. A idéia de centralidade de Paranaguá no mundo literário e cultural da província é acentuada pelo historiador do Clube, Aníbal Ribeiro Filho, que escreve em 1972: “daqui se irradiavam para toda a Província as luzes das ciências das artes e das letras”... Filho, Anibal Ribério. **História do Club Litterário**. 1872-1972. Um século de tradição, cultura e arte. Composto e Impresso pela Empresa Gráfica Universal, S.A. Curitiba, 1972.

¹²⁸ RIBEIRO, Aníbal Filho. **História do Club Litterário**. Curitiba: Empresa Gráfica Universal, 1972. p.10.

daqui se irradiavam para toda a Província as luzes das ciências, das artes e das letras. (...) A esses grandes vultos do passado, hoje desaparecidos, deve a sociedade parnanguara perpétua gratidão, por terem eles realizado este sonho, erguendo para a posteridade o monumento imperecível do qual nos envaidecemos e que honra os foros de tradição social e cultural de Paranaguá¹²⁹.

O autor sublinha a importância que o Clube Literário tinha para a cidade de Paranaguá. Em sua obra¹³⁰, editada em 1972, o Clube é supervalorizado como lugar de encontro das elites e, segundo o autor, onde as pessoas dignas, honestas e possuidoras de talentos e algum capital podem se divertir e se instruir.

Em 14 de dezembro de 1872, os sócios reunidos discutiram e aprovaram as disposições estatutárias que seriam o código de honra a pautar a vida associativa. Em seu artigo primeiro, diz o Estatuto:

Art 1º - O Club Literário é uma associação composta de indeterminado número de sócios contribuintes, honorários e beneméritos, que tem por fim facilitar leitura amena e instrutiva a seus membros, e formar uma biblioteca composta das melhores obras de instrução e recreio em qualquer idioma, adicionando-lhe o maior número de jornais políticos, literários e comerciais, que seja possível obter-se, e ajudar mutuamente os sócios.

Parágrafo único – Instrução, igualdade, fraternidade e perseverança, eis o que deverão ter por divisa os membros do Club Literário¹³¹.

Nasce, portanto, o Club Literário, com finalidade cultural e com a obrigação de organizar uma Biblioteca, que deveria ser a razão de sua existência e funcionamento. Pelo disposto neste 1º artigo, percebemos a preocupação em proporcionar uma leitura amena e instrutiva a seus membros.

A importância do Club Literário no período pode ser medida, entre outras coisas, pela antecipação que o Club faz de 63 anos, sendo ele o Precursor da Previdência Social na cidade e no Estado, amparando o associado em estado de pobreza ou invalidez. No capítulo 6º - Disposições Gerais do Estatuto de 1º de dezembro de 1872, está escrito o seguinte:

Art 31º - O membro desta associação que por infelicidade cair em estado de pobreza, por impossibilidade de poder exercer qualquer emprego, terá direito a uma pensão que a sociedade lhe arbitrar, não excedendo a vinte mil réis.

Art 32º - O direito concedido no artigo antecedente poderá passar à sua família se a assembléia geral assim entender¹³².

¹²⁹ Ibidem, p.12.

¹³⁰ Ibidem, p. 10.

¹³¹ Ibidem. p. 8-9.

¹³² RIBEIRO, Aníbal Filho. **História do Club Litterário**. Curitiba: Empresa Gráfica Universal, 1972. p.12.

O Clube foi criado sob iniciativa privada. Seus sócios compravam a jóia e pagavam mensalidades. Muitos compravam títulos que podiam ser resgatados inclusive por seus familiares se a sociedade fosse desfeita. A maioria dos integrantes do Clube Literário fazia parte do poder local ou estadual, como o governador do Estado, Bento Munhoz da Rocha, funcionários do alto escalão da alfândega de Paranaguá, comerciantes e intelectuais.

Várias foram as ampliações feitas no Clube Literário. Quando a sede ficou pronta, contava com um edifício de dois pavimentos. Possuía salão de bailes, palco de representação teatral, sala para a biblioteca, sala de jogos com mesa de bilhar, xadrez, dominó, damas, jardim e bar. Isto nos mostra a ampliação das funções do Clube. Ele passou de clube literário para espaço cultural de sociabilidades, lugar de circulação das elites letradas. Portanto, quem era sócio ou freqüentava o clube tinha um lugar de distinção social em Paranaguá. Como era necessário comprar “ações” e pagar mensalidades para ingressar no Clube, somente pessoas que possuíssem capital poderiam fazer parte deste “distinto e seletto” quadro, usufruindo dos ideais de modernidade e civilização da cultura letrada:

A parte social estava situada nos altos do prédio. O enorme salão de bailes, cujas sacadas se abriam para três ruas (...). Lustres ornamentais, grandes espelhos ovais em molduras douradas, elegantes cadeiras austríacas de palhinha, reposteiros de veludo carmesim e cortinas de renda branca em todas as sacadas, completavam o conforto do ambiente. Parte do salão de bailes era cercada por balaustrada envernizada de madeira artisticamente trabalhada, guarnecida por móveis de sala de visitas e vistoso tapete, constituindo agradável e luxuoso recanto, onde se reuniam as senhoras para palestrar, daí apreciando as danças¹³³.

Este trecho mostra a ostentação da elite de Paranaguá, o luxo e a vida que girava em torno do clube.. Além da Biblioteca, o Clube fundou logo após a sua criação um jornal, órgão da sociedade em 1873 e, mais tarde, instalou uma Tipografia própria – sinal de poder e riqueza para a época. Logo de início, portanto, percebe-se que havia uma preocupação também com a formação de uma opinião pública.

O clube atuava como órgão da esfera pública literária, elemento importante da esfera pública da cidade. Habermas¹³⁴ mostra como a esfera pública literária é atrelada à esfera pública política, mostrando como estas duas esferas se encontram nas discussões que são

¹³³ Texto de 1890 retirado do livro. RIBEIRO, Aníbal Filho. **História do Club Litterário**. Curitiba: Empresa Gráfica Universal, 1972. p.21

¹³⁴ HABERMAS, Jürgen. **Mudança estrutural da esfera pública**: investigação quanto a uma categoriada sociedade burguesa. 2 ed. Trad. Flávio Kothe. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

travadas no seio da sociedade liberal europeia do século XVIII. Acentua o papel da literatura, a *elitização do conhecimento*, o academicismo e a boemia do modelo de vida burguês na circulação dessas elites. Trata a esfera pública burguesa como uma categoria típica da sociedade capitalista e com poderio econômico, em oposição a maior parte da população sem acesso aquele *estilo* de vida. Isto está presente em Paranaguá, já que para participar dos clubes da cidade ou de círculos sociais era necessário um poder aquisitivo mais elevado. Os clubes são os precursores destas sociedades burguesas, configurando-se num espaço de sociabilidades, circulação de idéias, projetos de civilidade, formação de uma cultura letrada, formação das elites e formação de opinião pública, através de seus órgãos de imprensa.

Portanto, o Clube Literário se configurava como um representante e “reprodutor” das idéias concebidas dentro deste espaço que se caracterizava como um espaço da reprodução das elites que constroem e textualizam Paranaguá à sua “imagem e semelhança”.

O clube colaborava, também, com a área cultural, iniciando, em 1875, suas atividades no teatro, organizando um elenco teatral com os associados. Ainda no mesmo ano, estabelece promoção de festas dançantes. As festas de arte também eram contempladas pelo Clube, realizando concursos com as famílias dos sócios. Os Jogos de Salão e, posteriormente, o Bilhar são introduzidos cinco anos mais tarde, junto com o surgimento dos Grêmios Femininos.

Não era só a biblioteca, as assembléias literárias, as artes, os jogos que faziam parte da vida do Clube Literário. Também através da palavra escrita, os sócios do Clube divulgavam suas idéias. Estas práticas letradas e, particularmente, a escrita e a leitura constituíram dimensões importantes nas relações culturais da cidade.

Vários são os estudos tratando das relações entre cultura e cidade, como o de Marcel Roncayolo¹³⁵, que mostra a cidade como o lugar da cultura, nomeadamente da cultura escrita. Lewis Mumford¹³⁶ indica que a invenção de formas, como o registro escrito, a biblioteca, o arquivo, a escola e as universidades, constituem-se num dos feitos mais antigos e mais característicos da cidade. Em diversos momentos históricos, em diferentes relações sociais, a escrita e a leitura mediaram os vínculos dos habitantes das cidades.

A análise do processo de expansão da imprensa periódica em Paranaguá acompanha o próprio ritmo de desenvolvimento da cidade. O primeiro órgão de imprensa publicado pelo Clube foi o *Echo Litterario* que, segundo memorialistas como Nestor Víctor, era um jornal de

¹³⁵ RONCAYOLO, Marcel. **Cidade**. Enciclopédia Einaudi 8 (Região). Lisboa, Imprensa Nacional. Casa da Moeda, 1985.

¹³⁶ MUMFORD, Lewis. **A cidade na História**. Rio de Janeiro: Itatiaia, 1965.

cunho essencialmente literário, sem deixar de esbarrar em questões culturais ou políticas. Este jornal do Clube era de tiragem semanal, contando com a colaboração dos associados, sob controle e orientação de uma Comissão de Redação nomeada pela Diretoria integrada por sócios.

Tendo necessidade de ampliar o jornal (1875), o Clube Literário fez contrato com Florêncio Rodrigues Viana. Rezava o contrato que o *Echo Litterario* fosse editado semanalmente, às quartas-feiras, com tiragem de 300 exemplares. A entrega deveria ser feita a domicílio, ficando o material e a confecção a cargo da tipografia, comprometendo-se o clube a pagar 300 mil réis por mês pelos 1.200 exemplares.

Posteriormente, em 1881, com o encerramento da publicação do antigo jornal *Echo Litterario*, o clube lançou nova publicação, o jornal “Itiberê”, tendo como chefe de redação o sócio Joaquim Soares Gomes, e assinou, em dezembro desse mesmo ano, contrato com tipografia particular para tiragem semanal de seu segundo órgão de imprensa, enquanto aguardava o material encomendado para instalar oficinas próprias em 13 de janeiro de 1882¹³⁷.

Ao chefe de redação cabia a direção do Jornal *O Itiberê*, orientando a comissão de redação e distribuindo a ela os encargos das várias seções. Era também o censor, selecionando as notícias extraídas da imprensa do país e do estrangeiro, que julgasse conveniente publicar. Este jornal, diferentemente do *Echo Litterario*, apresentava caráter noticioso, publicando, ainda assim, alguns textos literários. Era de sua obrigação fiscalizar a matéria inserida no jornal, dentro do critério fixado pela diretoria do Clube e determinado pelo Regulamento, bem como “publicar obrigatoriamente todas as semanas o movimento do porto”¹³⁸. O Inspetor da Alfândega doava quantia significativa para a manutenção da revista, sendo o seu maior colaborador financeiro. A ligação dos integrantes do Clube com o porto era estreita, já que na maioria das vezes os membros da Diretoria do Clube faziam parte da administração do Porto.

Sobre a conduta adotada para o Jornal *O Itiberê*, seguem-se os artigos 3º, 4º e 5º do regulamento:

Artº 3º - Na parte editorial não são admitidos artigos sobre política ou que afrontem o atual sistema de governo, nem em nenhuma de suas outras seções qualquer publicação em linguagem virulenta, que ofenda individualidades.

Artº 4º - A tipografia prestar-se-á à pontificação de qualquer obra que lhe seja encomendada, mas não imprimirá jornais políticos que ataquem indivíduos ou autoridades, a religião do Estado ou o Governo constituído.

¹³⁷ Ribeiro, Aníbal Filho. **História do Club Litterário**. Curitiba: Empresa Gráfica Universal, 1972. p.36-37-38

¹³⁸ Ribeiro, Aníbal Filho. **História do Club Litterário**. Curitiba: Empresa Gráfica Universal, 1972. p.39

Artº 5- Nas condições acima, os sócios do clube tem direito a mandarem inserir no Itiberê artigos de interesses gerais, que serão sujeitos à redação, para serem publicados gratuitamente¹³⁹.

O fato de não poder publicar artigos que denigram o sistema vigente, neste caso, o Império, demonstra a ligação de Paranaguá com o Império brasileiro: “além disso já se fazia sentir a propaganda republicana, que ensombra os horizontes da política com escuras nuvens prenunciadoras de lutas contra o regime e o governo constituído”¹⁴⁰.

Isso se explica em grande parte pelo fato de o Clube ter tido como Presidente Honorário, o Visconde de Nacar, braço direito do Imperador D. Pedro II no Paraná, e como protetor e grande Benemérito, o Visconde de Guarapuava, possuindo, ainda, entre seus associados o Visconde do Rio Branco, um Desembargador Procurador da Coroa, o Barão de Macaúbas, o Barão do Cerro Azul, eminentes conselheiros do Império. Todos eles estavam inclusos na lista de sócios honorários, assim como D. Pedro II. Tornava-se, portanto, praticamente impossível criticar o governo vigente. Em 1885, o Clube Literário vende sua tipografia por causa de uma crise financeira e política dentro do Clube e a edição do jornal é suspensa.

É neste clube que as elites se reproduzem socialmente, promovem atividades “civilizatórias”, como se referem, discutem a cidade e sonham em fazer parte do progresso tão alardeado na Europa e na capital do país.

¹³⁹ Ibidem, p. 39.

¹⁴⁰ Ibidem, p.40.

Capítulo II

“Velho pardieiro”: remodelação da cidade e conflitos

Naquela manhã de maio, às 6 horas (...) ia uns burburinhos nas ruas de Paranaguá e uma azalama de carroceiros e criadas sobraçando cestas nas portas do mercado.

- Peixe fresco, patroazinha! Camarões! Tainhas da Barra do Sul!

E então pescador fazia pregão em voz alta e cantante, raparigas que vinham às compras, olhavam os taboleiros, inqueriam preços e examinavam peixes, com um ar alheiado para tudo o mais que não fosse o objetivo matinal seu.

- Camarões! Tainhas! Aqui! Aqui!

- Quanto isto?

- 2 mil réis. Está bem fresca, veio “agorinha” da Barra.

- Levo esta.

- Pronto patroazinha.

Todo mercado era um “Zum – Zum” de pregões, ligeiros diálogos, vozes abemoladas, um horror.

E aquelas turbas se estendiam pela rua da praia e se transmudava em carregadores que ofertavam:

- Tem cesta, patrão?

No cais, em frente ao mercado, abicavam canoas e botes a remes e velas, atufados de peixes, bananas ou laranjas mimosas.

E quando o sol rutilava no alto (...) a cidade assumia os caracteres típicos dos portos movimentados.

No cais amontoavam-se caixões vindos de vapores vindos com transbordos em lanchas e chatas, peças de máquinas, aparelhos fabris, ao mesmo tempo em que veículos faziam transportes para a estação ferroviária ou para os armazéns do centro da cidade.

O mar estava coalhado de pequenas embarcações, e a espaços lanchas, automóveis partiam com a polícia e o médico do porto pra inspecionar os vapores que chegavam, ou que muitas vezes passageiros que iam tomar os vapores que partiam.

Paranaguá é o posto principal daquelas beiras. Ali desembarcaram, a bem dizer, todas as mercadorias de intercâmbio estadual ou mundial que vem para o estado, e embarcam todos os produtos da exportação litorânea e “serra acima” do Paraná.

A vida na cidade é intensa, seja no perímetro urbano, ou seja, no porto, que é onde atracam navios a carregar e onde se levantam o edifício da Alfândega e armazéns de despachos.

A cidade assenta em solo plano e arenoso e está situada numa praia verde, ao longo dum braço marítimo, que é um prolongamento do rio Itiberê.

(...)

A cidade, vista do mar, é duma beleza impressionante. As casas brancas lavadas de sol erguem-se nas praias, graves e nostálgicas¹⁴¹.

O longo trecho acima, uma crônica publicada no *Diário do Comércio*, em 1912, nos traz o cotidiano de uma Paranaguá cheia de vida, pulsante, cujo ritmo aparece ditado pelo

¹⁴¹ Jornal *Diário do Comércio*, Paranaguá, 21 de agosto de 1912, ano I, n. 179.

porto que movimentava a economia e também o circular das pessoas. O recurso de metáforas como “todo mercado era um zum-zum”, vozes “abemoldadas”, se por um lado possuem uma linguagem poética, por outro, passa a idéia de uma representação estética causada por cenas vistas em grandes centros, principalmente quando se referem ao porto: “a cidade assumia os caracteres típicos dos portos movimentados”.

Evidencia-se uma cidade muito atarefada, uma imagem de um fluxo quase infinito de pessoas, caminhando pelas ruas, lado a lado, anonimamente, agitadas e em grande número: “a vida na cidade é intensa, seja no perímetro urbano, seja no porto”. As contradições entre rico e pobre, patrão e trabalhador também aparecem no texto citado, ficando clara a relação patrão *versus* empregado: “E então pescador fazia pregão”; “carroceiros”; “carregadores”; “patroazinha”; “patrão”; “raparigas”; e a higiene pública: “o médico do porto pra inspecionar os vapores”. Estas imagens positivas de cidade se fundam na idéia de progresso, mas não é a única possível. Através da análise das fontes, percebemos que existem vários olhares e interpretações para a cidade.

A complexidade de uma imagem urbana pode mostrar fisionomias diferentes de uma mesma cidade. Se, num primeiro instante, ela nada nos conta, somos obrigados a questionar diante do seu silêncio, imaginando o significado de cada detalhe, de cada contorno, de cada sombra... Esta imagem nos obriga a pescar diferentes significados naquilo que se entrega a nossa percepção. Estamos a falar da paisagem urbana a partir de suas relações com as contradições sociais, com o passado, com as relações sociais que a memória não esqueceu ou com os conflitos e harmonias que fazem o presente. Podemos dizer que, por detrás de cada imagem de cidade, abrigam-se outras tantas, formando-se nelas um campo de analogias, simetrias, contraposições e justaposições.

Podemos dizer, então, que a cidade é um campo aberto a interpretações. Suas imagens são enigmas, sobre os quais nos lançamos a decifrar. Neste capítulo, pretendemos olhar uma outra cidade, dentre as tantas existentes. A cidade das doenças, da insalubridade, das reformas urbanas, das tensões e conflitos.

Marcel Roncayolo¹⁴² identifica que na cidade há um sistema de idéias, mais ou menos coerente, organizado por aqueles que “fazem a cidade”, projetando, discutindo e executando-a. Para além da cidade sonhada, não podemos deixar de lado as tensões que sempre a permearam e que se dão a perceber através das fontes que consultamos. Portanto, ler a cidade

¹⁴² Citado em : PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito além do espaço**: por uma história cultural do urbano. Estudos históricos. Rio de Janeiro, vol.8, nº 16, 1995. p. 282

dos excluídos, pobres e marginais, obriga o historiador, a exemplo do que sugeriu Benjamin¹⁴³, a “escovar a história a contrapelo”.

A cidade oferece muitas leituras e tem se apresentado com esta pluralidade no imaginário social desde o século XIX, como afirma Pesavento. Para alguns, elas são monstruosas, com doenças, epidemias, perversidades morais, desordens sociais. Para outros, e muitas vezes para os mesmos, a cidade apresenta a promessa de um mundo mais civilizado em detrimento da barbárie. Trata-se do espaço urbano que, ao mesmo tempo em que provoca o vislumbre, amedronta também, constituindo-se ora como um sonho, ora como um pesadelo¹⁴⁴. Vista, ainda, como “corpo simbólico”¹⁴⁵, a cidade humanizada pode igualmente apresentar a cidade detentora de virtudes ou de atos condenáveis, pode ser portadora de positividade ou de vilania.

O *Almanaque Literário e Estatístico da Cidade de Paranaguá*, lançado pela Câmara Municipal, em 1901, apresenta as contradições acima explicitadas na cidade de Paranaguá. O almanaque evidencia problemas de salubridade em alguns meses do ano e associa as doenças ao problema da estagnação das águas. Ressalta a necessidade de uma cidade limpa e saneada, provida de elementos como clima, higiene, água e esgoto, considerados essenciais para uma cidade a qual se possa atribuir o título de civilizada.

O clima é temperado e agradável; e excelente a sua salubridade dos meses de maio a janeiro. Nos meses, porém, de fevereiro a abril torna-se menos salutar por causa do grande calor e falta de recursos higiênicos. Não é errar o dizer-se que as moléstias reinantes e que mais se desenvolvem e afligem a população nesta estação, são: as febres intermitentes ou paludosas – originadas das evaporações das águas estagnadas em banhados, que circundam a cidade da parte Oeste, cujos esgotos ainda não são suficientes para o seu escoamento para o mar; como também o são de evaporações fétidas que se elevam à atmosfera nas ocasiões de preamar. É esta uma das causas porque a Câmara Municipal tem deixado mandar fazer o corte dos mangaes que, em frente, bordam a cidade, desformoseam a frente da cidade¹⁴⁶.

¹⁴³ BENJAMIN, Walter. **Paris, capital do século XIX**. 1989. p.43.

¹⁴⁴ PESAVENTO, Sandra Jatahy. A cidade maldita. In: SOUZA, Célia Ferraz e PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Editora da Universidade / UFRGS, 1997.

¹⁴⁵ Expressão usada por PESAVENTO no texto Cidade Maldita, em que as áreas verdes representam o pulmão e a área urbana o coração. In: SOUZA, Célia Ferraz e PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Editora da Universidade / UFRGS, 1997. (p.26).

¹⁴⁶ **Almanak Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá**. v 1 ano 1. Editora Novo Mundo, Curitiba, 1901.

O problema da insalubridade em Paranaguá não era novo. No século XIX, esta questão já havia colocado Paranaguá na berlinda, pois a cidade havia perdido o *status* de capital para Curitiba que ficava no interior do estado do Paraná. Segundo Relatório de Governo da época, Curitiba teria um ar mais ameno, menos doenças e, por conseqüência, era melhor para a saúde. A representação de Paranaguá como foco de doenças e de cidade insalubre vai servir como justificativa para a mudança da capital, em 1853, para Curitiba e, em 1917, vai estar presente no Relatório do Governo do Estado.

Sobre a cidade se exercem práticas discursivas diversas, embora marcadas por uma conotação comum: a necessidade de regulamentar, normatizar e ordenar o espaço urbano e seus habitantes ¹⁴⁷.

Conforme aponta Pesavento: “a cidade de hoje, encerra, pois, muitas cidades passadas e vividas que, se não é possível resgatá-las na sua integridade, busca-se pelo menos decifrar as suas representações (...) as representações sociais, são por assim dizer, históricas, concebidas em cruzamentos com práticas historicamente determinadas”. Havia entre as elites paranaguaras o desejo de homogeneidade que a representação no discurso permite, mas a prática desmente. E esta representação era forjada pela própria elite. Chartier¹⁴⁸ afirma que

As representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses do grupo que as forjam. Daí, para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza¹⁴⁹.

Através dos artigos presentes no Jornal *Diário do Comércio* e dos discursos presentes nas Atas da Câmara de Paranaguá sobre o comércio local, destaca-se uma Paranaguá, “não só como foco primitivo de nossa civilização mas ainda como refletor fiel dos grandes fenômenos de influência na evolução da nacionalidade brasileira”¹⁵⁰.

No século XIX, Paranaguá era cidade portuária, considerada foco de doenças e vista como sinônimo da insalubridade e de tudo aquilo que o discurso higiênico combatia. A preocupação efetiva em sanear e melhorar os aspectos da cidade se inicia no século XX, organizando-a, drenando terrenos pantanosos, propiciando água encanada e tratada, rede de

¹⁴⁷ DARNTON, Robert. **O grande massacre de gatos, e outros episódios da história cultural francesa**. Rio de Janeiro, Graal, 1986, p. 363. Notadamente o capítulo 3.

¹⁴⁸ CHARTIER, Roger. **A história Cultural: entre práticas e representações**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 1990. p.17.

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ Jornal *Diário do Comércio*, 18 de janeiro de 1914. V III, n 950.

esgotos, além de uma série de outras medidas, com o objetivo de tirar a cidade do “atraso” e da “sujeira” em que ela se encontrava. Estes investimentos e melhoramentos, conforme afirmam os Relatórios da Câmara Municipal enviados ao Governo do Estado, não foram realizados de imediato.

A preocupação, no século XIX, era para com investimentos na modernidade de algo maior, que permitissem inserir Paranaguá nas linhas do progresso e modernização moldados ao tão desejado estilo europeu. Zenon Pereira Leite, diretor da Revista *O Itiberê*, em artigo publicado, relembra os investimentos no progresso do passado e lembra a necessidade de investimentos na saúde pública, pois, segundo ele, “se formos saudáveis podemos ser mais civilizados”:

Tive a sorte de viver dois séculos. Posso vos afirmar com certeza que sei das necessidades de ontem e de hoje, por este motivo posso concluir: A grande preocupação no século passado era com as obras gigantes, o Porto e a Estrada de Ferro. Mas ninguém lembrava da saúde dos homens. Quantos morreram de epidemias? Quantos sucumbiram enquanto os coronéis do mate, da madeira e de escravos ganhavam dinheiro e prestígio? Se bem que estes homens tem seus méritos, não podemos desqualificá-los. Com certeza não sabiam no seu tempo ao certo o que fazer e nós, filhos, netos, sobrinhos, ainda muito jovens para tomar peito. Vinha tudo de surpresa. Agora que estamos num novo século tudo será diferente. Precisamos de melhoramentos para a Saúde Pública e para os homens. Não esquecemos as obras do Porto, tão necessárias, vamos continuar insistindo, mas de que adianta um porto aparelhado e uma população que sucumbe? O porto pode nos marcar, se melhorias forem feitas, uma nova era e nós homens se formos saudáveis podemos ser mais civilizados e a cidade pode ter mais progresso. A Estrada de Ferro é a nossa modernidade contemplada por muitos, está pronta e acabada, não nos preocupa mais¹⁵¹.

O autor falava de questões importantes para a civilidade e o progresso da cidade, como as de saúde pública. Afinal, não era possível que os ideais da modernidade se estabelecessem em uma cidade doente. De que adiantaria uma estrada de ferro, que representava a modernidade, e um porto, se as pessoas poderiam morrer de vários tipos de doenças? Para o autor, uma atitude era necessária para acabar com os focos causadores de doenças, não apenas para atender um sonho das elites, como também melhorar as condições de saúde de uma cidade que necessitava ser remodelada e limpa.

Embora tais preocupações aparecessem ainda no século XIX, estas serão somente discutidas e levadas a realizações no início do século XX, mais precisamente entre os anos de 1908 e 1916. As reformas e reformulações da cidade de Paranaguá se dão de maneira

¹⁵¹ Podemos melhorar? Revista **O Itiberê**. Paranaguá, ano I, nº 1, maio de 1919.

conflituosa. É uma cidade nem tão harmoniosa, nem tão bela como descrevem algumas fontes. A imprensa e mesmo as mensagens de governo nos dão as pistas para perceber uma outra cidade.

Uma perspectiva para trabalhar com essa cidade do conflito é dada pelo historiador Lier Ferreira Balcão¹⁵² em *A cidade das reclamações*, artigo em que tematiza a cidade de São Paulo entre os anos de 1910 e 1930. O autor usa como fonte quatro jornais de circulação diária e define sua problemática em evidências e indícios das experiências da população reclamante; das leituras que essa população faz e dos seus ideários sobre a cidade; das maneiras como se apropria e ocupa o espaço e, ainda, como se posiciona frente aos poderes públicos e frente a possíveis relações e alianças com diferentes segmentos da sociedade.

Uma das primeiras questões tratadas nos periódicos pesquisados e no discurso oficial está relacionada à saúde em detrimento ao clima da cidade. Conforme podemos verificar no *Almanaque do Litoral*, em 1901 (o artigo é republicado no Jornal *Diário do Comércio* em 1912), todos os focos de doenças eram justificados pelo calor que reinava na cidade de Paranaguá. Em outubro de 1912, o *Diário do Comércio* prenunciava o seguinte: “Está chegando bem acentuada, a canícula que nos martiriza a todo o momento. O sofrimento para nós assume maiores proporções que em outras cidades, pela falta de elementos que suavizem o verão. Como o verão de todos os anos é asfíxiante... podendo fazer mal à saúde”¹⁵³.

Como podemos verificar pelo trecho acima, a imprensa, ao atribuir ao clima a grande responsabilidade pelas mazelas que vinham acontecendo na cidade de Paranaguá, isentava o poder público pela responsabilidade que lhe cabia.

Partindo da discussão inicial de que a higienização vai regrando a vida na cidade, vejamos novamente o artigo publicado no *Almanaque do Litoral*, em 1901:

A cidade é salubre, salvo a importação de febre amarela e de moléstias contagiosas que, por mais de uma vez tem chegado nesta cidade, fazendo muitas vítimas, como aconteceu no ano próximo passado. A varíola, com seu cortejo de misérias e de desprezo inerentes a sua maldade muito aterrorizou a população. Ela foi importada de Santos por um indivíduo de nome Gaspar, como em data de 8 de julho, noticiou o Dr. Jayme Drumond dos Reis, Inspetor de Saúde dos Portos, ao Prefeito Municipal, que já sabia do caso por comunicação do Dr. Petit Carneiro, médico municipal, que teria visitado o enfermo, o encontrando em estado lastimável¹⁵⁴.

¹⁵² BALCÃO, Lier Ferreira. **A cidade das reclamações**. In: PESQUISA EM HISTÓRIA: **Cidades**. São Paulo: PUC/SP e Olho d'Água, novembro/1999. p. 226.

¹⁵³ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 22 outubro de 1912, Ano I, n 227.

¹⁵⁴ **Almanak Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá**. v 1 ano 1. Editora Novo Mundo, Curitiba, 1901.

A primeira preocupação que o almanaque apresenta é mostrar a cidade como salubre, contrapondo-a ao rótulo de cidade portuária como foco de doenças. Caracteriza o doente como alguém que vem de fora, neste caso, de uma cidade também portuária, na qual seja sabido haver qualquer incidência de doença que tenha vindo a público.

Medidas profiláticas foram prontamente adotadas, conforme o mesmo artigo aponta, mas não foram suficientes para prevenir o surto de varíola que assolou a cidade, em 1900, na área do porto. Segundo o artigo, “tudo nesta cidade começa pelo porto”¹⁵⁵, até as doenças, irradiando-se depois por toda a cidade:

E apesar ainda das providências e do emprego de medidas profiláticas tomadas pelo Dr. Randolpho Serzedello, Digno Diretor de Higiene e de seu auxiliar Dr. Sebrão, enviados pelo Exmo. Governador do Estado, para o fim de que a moléstia ficasse circunscrita aos casos existentes, a varíola continuou no seu incremento arrebatando dentre os vivos muitas vítimas. Este Estado Sanitário de Paranaguá, nos referidos meses, muito aterrou os habitantes, dos quais muitos se retiraram para Curitiba, Morretes, Antonina e Bairros¹⁵⁶.

Para os médicos sanitaristas, valorizados na época pela sua função, assim como os engenheiros de Paranaguá, essas doenças eram causadas, na maioria dos casos, por falta de higiene, não sendo este o único fator que contribuiu para a proliferação de doenças, mas, também, por medidas de combate ineficientes. No mesmo ano do surto da varíola, em 1900, na Ata da Câmara Municipal, o médico Randolpho Serzedello, em um pronunciamento, fazia o seguinte pedido à Câmara:

Se não forem criadas leis e sustentadas as já existentes sobre a higiene desta cidade, os melhoramentos urbanos necessários dos terrenos pantanosos, água encanada e rede de esgotos não forem realizadas e medidas profiláticas adotadas seriamente, o próximo surto de doença será pior do que este. Mais perigoso até. Os pobres também precisam ser incluídos neste sistema já que a doença dá em qualquer um e se prolifera mais ainda sobre essa gente miserável¹⁵⁷.

O autor foi enfático em destacar a necessidade de ações profiláticas que impedissem a associação perversa entre disponibilidade de água e foco de doenças. Esclareceu que somente depois que serviços como água encanada e rede de esgoto fossem realizados, as condições de

¹⁵⁵ Ibidem, p. 7.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ Ata da Câmara de Paranaguá, 1900. (manuscrito).

higiene melhorariam consideravelmente e que os médicos locais teriam muito mais eficácia no combate às doenças, mesmo em ocasião de epidemias. O autor, ainda, denunciou e criticou o sistema de saúde vigente que excluía os pobres do serviço de atendimento hospitalar.

Tais problemas de epidemia na cidade de Paranaguá remontam à chegada dos portugueses, conforme o memorialista Temístocles Linhares¹⁵⁸. Embora os surtos venham de longa data, é no último surto de varíola, acontecido em 1900, que as medidas saneadoras e de reforma urbana entram em cena. Essa ruptura pode, também, ser observada nos relatórios do Governo do Estado. O surto foi tão marcante para a cidade, que uma população de 11.794 habitantes foi reduzida a 10.512 habitantes¹⁵⁹. A taxa de mortalidade, neste caso, chegou a 10,86% da população.

Paranaguá aparece como cidade litorânea insalubre¹⁶⁰, foco de doenças epidêmicas e um perigo ao planalto. A partir de 1901, o governo passa a tratar do assunto em outro tom, mais por medo da doença chegar ao planalto que, necessariamente, por vontade:

É preciso sanear o litoral, mesmo sem possuir uma situação financeira desejável, acabar com as epidemias, pois mesmo que mandemos colocar os navios em quarentena, a doença pode subir a serra. Do último surto em 1900 várias pessoas fugiram de Paranaguá e vieram até esta capital, imediatamente identificadas pelas autoridades e enviadas a isolamentos em lugares afastados¹⁶¹.

Considerando que os momentos de epidemias sempre se tornam ocasiões favoráveis para debates, pelas crises e situações de morte que geram, começaram a surgir neste mesmo ano, na cena idealizada de “cidade de futuro”, propostas e projetos para solucionar os problemas enfrentados.

Como as doenças de maneira geral não escolhem suas vítimas, atacavam, também, setores das elites, o que fazia da insalubridade em Paranaguá um problema a merecer cuidadosa atenção, com medidas eficientes da administração pública e das próprias elites. Ao menos era o que se esperava, já que a doença era também causadora de problemas para a economia do município. Muitas pessoas fecharam os seus comércios e mudaram para a

¹⁵⁸ LINHARES, Temístocles. **Paraná Vivo**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1953, 160p.

¹⁵⁹ WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Governo do Estado do Paraná, 1998. 610 páginas.

¹⁶⁰ Sobre a insalubridade das cidades litorâneas ver: ARAÚJO, Hermetes Reis. **A invenção do litoral: reforma urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República**. (dissertação de mestrado) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1989.

¹⁶¹ Pronunciamento na Câmara de Paranaguá por engenheiros de Curitiba. Ata da Câmara de Paranaguá de 1901. (folha solta dentro da ata, sem numeração e sem identificação de qual documento trata).

capital, considerada uma cidade mais salubre, durante e após o surto de varíola de 1900. O *Almanaque Literário e Estatístico de Paranaguá* nos informa, ainda, estes acontecimentos:

A cidade tornou-se triste, os negócios paralisados, alguns comércios fecharam porque todos fugiam do contato. Após várias medidas, incluindo vacinas, pela graça de Deus e pelas acertadas providências postas em prática pelas autoridades higiênicas, cessou a varíola, entrando a cidade na sua vida ativa¹⁶².

A condição básica para que médicos, engenheiros sanitaristas e autoridades governamentais se debruçassem sobre a busca de soluções para o enfrentamento das questões de saúde pública foi a percepção crescente de que a vida e a modernidade nas cidades poderiam paralisar-se em função de ocorrências freqüentes de epidemias¹⁶³. Conseqüentemente, aquela modernidade tão sonhada e tão cara às elites do século XIX e que ainda permeava o imaginário destas mesmas elites ou de seus descendentes tendia ao fracasso, um exemplo deste fracasso, era que nem todo mundo aceitava a vacina como medida de prevenção.

No início do século XX, no Brasil, há a implementação das reformas urbanas que são empreendidas nas principais capitais do país, em especial na então capital da República e, em menor escala, nas cidades litorâneas. No que se refere às reformas realizadas nestas cidades, havia por parte das elites a vontade de se igualar ao Rio de Janeiro. Era do Rio de Janeiro, por exemplo, que vinham padrões estéticos e materiais utilizados no embelezamento de Paranaguá. É o que nos informa uma reportagem de 4 de julho de 1914, intitulada *Os Candelabros*: “ Já chegaram do Rio os Candelabros para o largo da Estação iguais aos do Rio de Janeiro e os artísticos postes para a iluminação dos Jardins Manoel Ricardo e Chavantes”¹⁶⁴.

Estas reformas, contudo, eram acompanhadas pelo desejo de construir uma “Europa possível” aos moldes do Rio de Janeiro, com o objetivo de extirpar quaisquer reminiscências de um passado relacionado à “barbárie”.

A partir disso, segundo Nelso Schapochnik¹⁶⁵, condenavam-se hábitos e costumes “ligados pela memória quer à velha sociedade imperial quer às tradições populares, deveriam

¹⁶² **Almanak Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá**. v 1, ano 1. Curitiba, Editora Novo Mundo, 1901.

¹⁶³ PECHMAN, Sérgio e FRITSCH, Lílian. A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século’, In: **Revista Brasileira de História**, vol.5, números 8. e 9, São Paulo, Marco Zero, 1985. p.142.

¹⁶⁴ Os candelabros. **Diário do Comércio**. Paranaguá, 4 de julho de 1914, ano III.

¹⁶⁵ SCHAPOCHNIK, N. Cartões Postais, álbuns de família e ícones da intimidade. In: **História da vida privada no Brasil**. V. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 439.

dar lugar a um novo padrão de sociabilidade burguês emoldurado num cenário suntuoso”¹⁶⁶.

Esse novo padrão da época inspirava as grandes metrópoles e, por conseqüência, as cidades menores que tinham ligações com estas metrópoles, como era o caso de Paranaguá, com ligação direta ao Rio de Janeiro, via porto.

Segundo Peter Gay, a crença no mito do progresso, no final do século XIX, atingiu a todos, sem exceção. Mesmo políticos radicais, utópicos ou científicos estavam convencidos de que o progresso seria capaz de acabar com a escassez de alimentos e derrotar o grande fantasma que sempre assolou a humanidade: a fome, pois “[...] se havia o bastante para todos, o futuro não podia deixar de sorrir, e todas as expectativas estavam implícitas no presente. Para muita gente, as mudanças não constituíam uma ameaça, e sim uma promessa”¹⁶⁷.

A idéia de progresso e modernidade no século XX, entretanto, assume uma perspectiva diferente daquela vigente no século XIX. No novo século que se iniciava, modernidade era sinônimo de reformar, sanear, aplicar as medidas da moderna medicina, além das novas tecnologias, como a energia elétrica, o carro, o telefone, o cinema. Todas estas tecnologias vinham substituir o que tinha sido representativo da modernidade no século XIX, como o trem e o telégrafo, por exemplo, colocando-se muitas vezes com uma postura contestatória.

Presentes ainda no pensamento do início do século XX estavam os discursos de limpeza e organização, pois, com o crescimento urbano, reclamava-se por uma cidade saneada e limpa. Prova de que o discurso da higienização estava presente na imprensa foi a piada escrita em 1905, em um folheto lançado em conjunto pela Prefeitura e pela Câmara Municipal.

Um médico da Saúde Pública e o dono de um chiqueiro de porcos:
 O médico: Não posso consentir nisto. O chiqueiro está muito perto da casa, precisa pô-lo noutra lugar. Os porcos não podem ficar aqui. Precisamos de higiene.
 O dono do chiqueiro: O Sr. Doutor pode ter talvez muita razão, mas o que lhe posso afirmar, sob palavra de honra, é que os porcos nunca estiveram doentes¹⁶⁸.

¹⁶⁶ PILLA, Maria Cecília Barreto Amorim. **Manuais de civilidade: veículos de poder e urbanidade**. In: <http://www.anpuh.uepg.br/Xxiiiisimposio/anais/textos/Maria%20Cec%3%ADlia%20Barreto%20Amorim%20Pilla.pdf>

¹⁶⁷ GAY, P. **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: a educação dos sentidos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 43.

¹⁶⁸ Folheto ao Povo de Paranaguá, 1905 apud Revista **O Itiberê** Júnior. Revista O Itiberê. Paranaguá, n 8, v VI, fevereiro de 1924.

A piada era acompanhada da seguinte legenda: “mais uma vez o povo inculto atrapalhando o progresso da cidade”. Ao que parece, o folheto era educativo, pois era entregue de porta em porta pela prefeitura. Embora houvesse nesta piada um tom de ridicularização da normatização da vida na cidade, o povo era considerado culpado. O poder local fazia as leis, mas o povo é que não cumpria. Entretanto, existe um outro sentido que se contrapõe a este primeiro: a denúncia de que o povo não aceitava tudo que lhes era imposto. Existia sim uma forma de resistência.

O folheto foi publicado em razão da reformulação do Código de Posturas da cidade, um ano antes, pela Câmara Municipal. Segundo ele, os porcos não seriam mais permitidos no centro da cidade. Segundo o Código de Posturas: “Fica proibida a criação de animais no centro da cidade. Entenda-se: porcos, galinhas, vacas leiteiras e outros”¹⁶⁹.

Esse drama, provocado pela falta de saneamento, era também uma preocupação do Governo do Estado e da capital, Curitiba, conforme podemos verificar a seguir:

O primeiro problema pois, a resolver, era o de saneamento. Urgia fazer de Curitiba, cujo desenvolvimento é verdadeiramente notável, uma cidade perfeitamente habitável e com todas as condições de salubridade exigidas nos condensados centros de população¹⁷⁰.

Curitiba já havia passado por reformas. O memorialista Tobias Monteiro, em visita a esta cidade, assim a descreve por volta do ano de 1903:

Muitas ruas são calçadas, algumas de paralelepípedos, a praça da catedral é ajardinada, toda a cidade e arredores, iluminados a luz elétrica e servidos de bondes, as construções já tem melhor aspecto, e grandes prédios de boa arquitetura são dignos de figurar nas maiores cidades. Para construir a rede de águas e esgotos, cuja falta ameaçava seriamente o futuro da cidade, o estado teve de arcar com os riscos da operação considerada de resultados promissores¹⁷¹.

As cidades litorâneas eram consideradas focos de transmissão e alastramento de doenças, visto que eram a porta de entrada para o estado do Paraná. Segundo Mensagem de Governo, o estado sanitário das cidades do litoral era uma preocupação das autoridades no Paraná:

¹⁶⁹ Ata da Câmara Municipal, 1904. (manuscrito)

¹⁷⁰ Mensagem ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná dirigida pelo Dr. Vicente Machado da Silva Lima, Presidente do Estado ao instalar-se a 2 sessão da 7 Legislatura, em 1 de fevereiro de 1905.

¹⁷¹ MONTEIRO, Tobias. Do rio Paraná. **Jornal do Comércio**, Curitiba, abril de 1903. apud, **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná. Curitiba**. Imprensa Paranaense. RVPSC, 1935.

O Paraná precisa ter, não só a sua Capital, como todas as suas principais cidades, notadamente as do litoral, bem reputadas pela sua salubridade e gozando efetivamente de todas as comodidades e confortos dos grandes centros civilizados¹⁷².

Percebe-se a associação entre salubridade e a idéia de civilização e, ao que parece, investe-se na idéia de que Curitiba estaria a caminho desta civilização, enquanto que o litoral do Estado ainda lutava com uma má reputação por conta da insalubridade.

Há, porém, muito receio sempre em empreender, e em executar tentativas de progresso, pela prevenção com que todos os movimentos nesse sentido, são invariavelmente recebidos pela onda dos retardatários, dos ignorantes e dos perversos¹⁷³.

O relatório, entretanto, demonstra resistências e dificuldades em empreender os ideais de “civilização” no estado, impostos pelos chamados “retardatários, ignorantes e perversos”.

A problematização da cidade que reunia engenheiros e poder público contou com forte respaldo do saber médico, em prolongamento do diagnóstico feito da cidade de Paranaguá, principalmente dos dois bairros considerados “pobres”, apoiando-se igualmente na engenharia reformista da qual Niepce da Silva se fizera um bom representante. Devemos lembrar que, nesta época, tais profissionais, portadores de uma concepção positivista da ciência, não se preocupavam apenas com problemas de ordem técnica, mas eram, também, atraídos pelo desejo de entender e, sobretudo, explicar os problemas sociais. Eram portadores da vocação altruísta de servir ao desenvolvimento material do país e conduzi-lo rumo à “ordem e progresso” e à modernização. Conforme Micael Herschmann e Carlos Alberto Pereira¹⁷⁴: “Estes intelectuais portadores de um saber técnico e especializado reivindicam a responsabilidade pela organização social e seus discursos foram se constituindo nas matrizes básicas da sociedade brasileira”¹⁷⁵.

O que a elite queria era uma cidade ordenada para o progresso, funcionando como um organismo saudável. Esse era o objetivo dos que idealizaram uma nova Paranaguá no início do século XX. Mas o próprio poder público admitia as dificuldades existentes para colocar este ideal de progresso em prática:

¹⁷² Mensagem ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná dirigida pelo Dr. Vicente Machado da Silva Lima, Presidente do Estado ao instalar-se a 2 sessão da 7 Legislatura, em 1 de fevereiro de 1905.

¹⁷³ Idem.

¹⁷⁴ HERSCHMANN, Micael e PEREIRA, Carlos Alberto Messeder. **A invenção do Brasil Moderno**. Medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. Rocco: Rio de Janeiro 1994.

¹⁷⁵ Ibidem. P.47.

Se alguns melhoramentos de grande utilidade, reclamados pela conveniência da população, como pela higiene, principalmente para a boa salubridade da cidade, tais como a canalização de água para o abastecimento da população, e os esgotos de materiais fecais e de águas pluviais, não foram ainda levados a efeito, não é pela falta de lembrança e de boa vontade desta ilustre Corporação, porém sim pela falta de recursos para esse tão útil serviço, achando-se os cofres sobrecarregados de compromissos a satisfazer e para cuja liquidação está aplicando toda a sua atenção. Os estudos, que já consumiram uma não pequena verba, estão feitos. Os primeiros ensaios já foram realizados para, em tempo oportuno, serem postos em prática¹⁷⁶.

Os melhoramentos urbanos como água encanada, esgotos e remodelação da cidade são discutidos desde 1908 em Paranaguá, mas só foram realizados definitivamente em 1914, quando a Prefeitura Municipal teve à frente o médico Dr. Caetano Munhoz da Rocha, eleito em 1908, selando como marca de sua administração o saneamento.

Possuía uma carreira política ininterrupta, tendo sido Deputado Estadual em 8 mandatos; sendo um deles no ano de 1892. Presidente do Estado em dois; Vice- Presidente uma vez; Prefeito por dois mandatos consecutivos e acumulando cargos públicos de Secretário da Fazenda, da Agricultura e Secretário de Obras Públicas Deputado Estadual : 1904 – 1905; 1906 – 1907; 1907 – 1908; 1908 – 1910; 1910 – 1912; 1912 – 1914 – 1916 e depois em 1935. Intercalados a este cargo acumulou outros, já que naquele momento a legislação eleitoral permitia o acúmulo de Cargos. Prefeito de Paranaguá de 1908 a 1912 e de 1913 a 1916. Foi Vice- Presidente do Estado nos anos de 1917 a 1919 e Presidente de 1920 a 1924 e 1924 a 1928. Depois Senador de 1928 a 1930.

A Revista *O Mez* rememora de maneira laudatória a gestão de Caetano Munhoz da Rocha como aquela que mais teria transformado a vida da cidade:

Foi, entretanto, na gestão prefetural do Sr. Dr. Caetano Munhoz da Rocha, que Paranaguá se transformou. Iniciou logo ao inaugurar a sua administração, trabalhos de vultoso tomo, quais as colocações de coretos nas praças existentes e, sobretudo, essa obra de radical transformação. (...) e tendo tido, a felicidade de se armar dos recursos materiais indispensáveis a melhoramentos de tal natureza, por empréstimo contraído pela Câmara, com o Governo do Estado, valeu-se dessa abundância de meios, aplicando-os com critério e propriedade na obra de transformação da cidade¹⁷⁷.

¹⁷⁶ Ofício enviado pelo Prefeito municipal a Câmara de Paranaguá em 1905. Ata da Câmara Municipal de Paranaguá, 1905.

¹⁷⁷ Visita ao Albergue Noturno. Revista *O Mez*. Paranaguá, Ano I, n 5, julho de 1917.

A administração pública de Munhoz da Rocha teve como meta uma reforma urbana e sanitária do município. É deste período a construção da Santa Casa, segundo nos apontam as Atas da Câmara de Paranaguá, dos anos de 1908 a 1912.

O cemitério público também passou por reformas. O jornal cobra políticas saneadoras, mostrando uma imprensa sempre atenta aos problemas da cidade e empenhada em torná-la uma “urbe civilizada”. Cobrava soluções rápidas e eficientes, pois a água parada poderia produzir muitos males.

O nosso cemitério público está precisando de uma reforma geral, afim de que se alinhem os túmulos e se dê escoamento às águas pluviais, que encharcam as valas, produzindo muitos males (...) Faz-se necessário uma reforma, de maior urgência (...) apelamos para o zelo de administrador operoso e para os elevados sentimentos cristãos, do ilustre prefeito municipal, sempre solícito às nossas reclamações¹⁷⁸.

O poder público, juntamente com as elites locais, definiu as principais linhas de ação na cidade. Caetano Munhoz da Rocha não só se usou de sua carreira de médico, mas certamente também de suas ligações políticas. Quando não estava à frente da Prefeitura de Paranaguá, estava ocupando algum cargo importante no Governo do Estado, quando não o próprio cargo de governador. Ficam explicadas, também, as ligações da cidade de Paranaguá com a capital, Curitiba. Ligações estas que ora se opunham, ora se conjugavam, dependendo dos interesses de cada uma delas. Mesmo quando Caetano esteve fora da prefeitura de Paranaguá, o seu grupo político, os republicanos, no nosso período de estudo, continuaram no poder.

É pois com satisfação que o Partido Republicano de Paranaguá, comunica seus adeptos que 90 % dos eleitores desta cidade preferem este partido a aquele da oposição, o autonomista. Desde que se viu a república neta terra até agora este partido esteve no poder provando suas façanhas. Os mesmos homens que no passado elevaram Paranaguá no Império tem agora em seus descendentes a elevação da cidade na República¹⁷⁹.

Em um de seus discursos, frente à prefeitura de Paranaguá, profere o seguinte discurso na Câmara de Vereadores:

¹⁷⁸ O cemitério Público está precisando de reforma urgente. Citado no Jornal **Diário do Comércio**, 25 de novembro de 1914, ano III, se referindo ao ano de 1906.

¹⁷⁹ **Almanaque Literário e Estatístico da cidade de Paranaguá**. v 1 ano 1. Editora Novo Mundo, Curitiba, 1901.

As discussões pautadas na implementação de uma cidade higiênica será uma das formas fundamentais do meu governo. Sem higiene nossa cidade se torna doente, suscetível aos piores tipos de doenças. O maior problema que vamos encontrar nesta verdadeira limpeza contra a doença é a população pobre, pois teremos que desapropriar muitos locais considerados verdadeiros pardieiros e foco de doenças. Mas se é para o bem do povo então que seja feito. Um dia com certeza o povo vai agradecer tamanha preocupação¹⁸⁰.

Pelo excerto acima, evidencia-se um discurso reformador, transformador e planejador urbano, que se inscreve na denominada ciência urbana, surgida no início do século e que situa a cidade como possível fator de progresso, com funções diversas, cabendo aos planejadores definir e normatizar suas funções, tendo o método de experimentação emprestado da medicina¹⁸¹.

Este método embasa as ações saneadoras, bem como normatiza as construções, constituindo-se como técnica capaz de modificar o meio para construir o progresso. A compreensão que permeia toda proposição saneadora é a de que a reforma substancial dos ambientes insalubres é a maneira mais eficiente para se criar uma conduta civilizada para os pobres. Tal concepção, cuja origem é européia, deita raízes sobre os reformadores urbanos no Brasil¹⁸².

Autores como Carlos Lacaz¹⁸³, Baruzzi e Siqueira Júnior¹⁸⁴, Mumford¹⁸⁵, Luis Urteaga¹⁸⁶, George Rosen¹⁸⁷ e Clarence Glacken¹⁸⁸ debruçaram-se sobre o estudo dessa

¹⁸⁰ Ata da Câmara Municipal de Paranaguá, 1908. (manuscrito)

¹⁸¹ Sobre este assunto ver: TOPALOV, C. Os saberes sobre a cidade: tempos de crise: Espaço e Debate: **Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, n. 34, ano IX. São Paulo: NERU, 1991.

¹⁸² BEGUIN, F.. As maquinarias inglesas do conforto. **Espaço & Debate**: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, n.º 34, Ano XI. São Paulo: NERU, 1991.

¹⁸³ Lacaz, C. S.. **Temas de Medicina**: biografias, doenças e problemas sociais. São Paulo: Lemos Editorial, 1997. Formado na Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, foi diretor desta instituição e destacou-se no estudo da medicina tropical. Escreveu em torno de 1200 artigos de divulgação científica e elevação cultural, a maioria publicada no jornal Folha de São Paulo.

¹⁸⁴ LACAZ, C. da S., BARUZZI, R. G., SIQUEIRA JR., W. **Introdução à Geografia médica no Brasil**. São Paulo: E. Blücher, 1972.

¹⁸⁵ MUMFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. Tradução de Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 1982, 2. ed.

¹⁸⁶ URTEAGA, L. Miseria, miasmas y microbios. Las topografias medicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX. Barcelona: **Revista Geo Crítica**, n. 29, set. 1980.

¹⁸⁷ ROSEN, George. **Uma história da saúde pública**. Trad. Marcos Fernandes da Silva Moreira. São Paulo: Editora UNESP/ HUCITEC/ Abrasco, 1994.

¹⁸⁸ GLACKEN, C. J. **Huellas en la playa de Rodas**: naturaleza y cultura en el pensamiento occidental desde la Antigüedad hasta finales del siglo XVIII. Trad. Juan Carlos García Borrón. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

relação evidenciando a origem do ideário higienista¹⁸⁹, da preocupação com as condicionantes ambientais e de sua vinculação com a qualidade de vida nas cidades¹⁹⁰.

O extraordinário sucesso das campanhas de saneamento contra a varíola, a peste bubônica e a febre amarela, lideradas por Oswaldo Cruz no Rio de Janeiro, entre 1902 e 1917, havia dado grande *status* às ciências sanitárias e estimulava o crescimento de uma classe média e profissional de orientação científica cada vez mais visível e integrada às organizações federais e estaduais, encarregadas da elaboração de políticas públicas.

Logo que assumiu o cargo de prefeito, Caetano Munhoz da Rocha abriu concorrência pública para a realização das obras de abastecimento de água e saneamento em Paranaguá. O edital foi divulgado nas grandes capitais do país, incluindo São Paulo e Rio de Janeiro, além de Curitiba:

Pela lei municipal nº 147 de 26 de outubro de 1908, e a concorrência abriu-se por edital em 21 de dezembro do mesmo ano, publicado durante 60 dias, no Jornal do Comércio, do Rio de Janeiro; no Estado de São Paulo; na República e Diário da Tarde de Curitiba, e na época, nesta cidade. A 19 de fevereiro, no gabinete da prefeitura, com a presença dos camaristas municipais e de muitas outras pessoas, foi apresentado pelo senhor Dr. Conrado Erichsen Filho, por si e como procurador do Sr. Dr. Augusto Ramos, uma proposta, única que aparecera, e a qual, aberta devidamente, se autenticou para ser submetida a conveniente estudo¹⁹¹.

Foram nesses anos que a administração pública tratou do saneamento da cidade, da limpeza da área do porto, dos aterros de locais “pantanosos” no centro da cidade. Segundo o *Diário do Comércio*, de março de 1912:

Considerados como verdadeiros focos de “miasmas” e “embaraços” ao movimento de pedestres. Tratou também da construção de fontes públicas, já que o abastecimento de água não chegava a todas as casas. Substituiu a iluminação a querosene pela elétrica, construiu o Hospital Santa Casa e passou a utilizar o Lazareto para a internação dos doentes acometidos pelas epidemias de ocasião. Construiu, ainda, rede de esgotos que, segundo

¹⁸⁹ Conceituado por Luis URTEAGA (1980, p.5) como “una corriente de pensamiento desarrollada desde finales del siglo XVIII, animada principalmente por médicos”.

¹⁹⁰ A partir de sua mais citada obra **Dos ares, das águas e dos lugares**, o pensamento hipocrático é difundido, adquirindo novos adeptos e novas leituras ao longo dos séculos. As idéias de Hipócrates, ao relacionarem questões ambientais à saúde da população, representam a base dos princípios do mundo moderno em relação ao meio ambiente. Foram esses princípios que orientaram os higienistas do século XVIII ao início do século XX e que justificaram mudanças tanto na estrutura física dos espaços da cidade como nas habitações e nos costumes dos indivíduos.

¹⁹¹ Ata da Câmara de Paranaguá, 1908. (manuscrito)

higienistas da época, foi a única capaz de opor uma barreira eficiente à formidável calamidade que afligia a cidade de Paranaguá¹⁹².

A falta de infra-estrutura urbana na cidade de Paranaguá abria um campo imenso para a formulação de políticas públicas. Nela, havia espaço para a atuação de engenheiros, contratados pelo poder público para realizar estudos sobre as obras de encanamento de água e esgotos na cidade, como podemos verificar na matéria do dia 06 de janeiro de 1914:

Pelo ato nº 9 de 19 de fevereiro, a Prefeitura nomeou os sr. Dr. Candido Ferreira de Abreu, Carlos Cavalcante de Albuquerque e José Niepce da Silva, todos engenheiros competentes, para em comissão, estudarem a proposta apresentada e apresentarem parecer sobre a aceitabilidade das mesmas. A ilustre comissão, dando cabal desempenho, lavrou seu parecer pela aceitação da proposta, mediante diversas modificações e inclusão de certas cláusulas atinentes ao regime de serviço. Aceito pelas partes contratantes este parecer, lavrou-se, de acordo com ele, o contrato para as obras, a 27 de maio daquele ano de 1909¹⁹³.

Higiene e estética foram, na verdade, os elementos norteadores das reformas urbanas em Paranaguá na gestão do prefeito Caetano Munhoz da Rocha. Este pediu permissão à Câmara Municipal para aprovar um programa de saneamento para Paranaguá:

Para maior firmeza de seu ato, o Sr. Dr. Prefeito submete-o à apreciação da Câmara que aprovou unanimemente. Essa submissão ao referendado do poder legislativo, explicou-se nos seguintes termos da mensagem de 4 a 6 de maio: Bem que a lei nº 147 faculte ao prefeito a aceitação da proposta e a assinatura do contrato, parece-me de acerto, antes de o fazer, ouvir a opinião esclarecida dos ilustres membros desta corporação¹⁹⁴.

Segundo ele, os hábitos de limpeza e higiene haviam aumentado a necessidade de consumo de água: “A higiene, os serviços domésticos, os vários meios de comodidades tendem a exigir farta distribuição de água, elemento importantíssimo à vida, indispensável à atividade”¹⁹⁵.

Se a água é um líquido essencial à vida, conforme afirma o prefeito de Paranaguá, então, como afirma o historiador João Carlos de Souza, “percorrer os caminhos da água, de como chegava ou não aos moradores, através de pipas em carroças ou canalizada por

¹⁹² Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, março de 1912, ano I, n 10.

¹⁹³ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 6 de janeiro de 1914, ano III. (devido a condição da fonte, não foi possível precisar o número do periódico. Isto se repete na maioria dos exemplares de 1914 e 1915 e raramente em outros anos).

¹⁹⁴ Ata da Câmara Municipal, 1914. (manuscrito).

¹⁹⁵ As obras do abastecimento de água. Jornal **Diário do comércio**. Paranaguá, 18 de janeiro de 1914, ano III.

tubulações, nos revela parte da constituição da cidade, seu período inicial de formação como centro urbano e suas relações. Acompanhar as discussões e problemas relativos à água é, em parte, encontrar a cidade e seus conflitos”¹⁹⁶.

O sistema que vigorava em Paranaguá antes 1914 era aquele de distribuição de água por carroceiros, em condições precárias¹⁹⁷. A água era retirada dos rios, de reservatórios construídos pela própria prefeitura ou das fontes públicas instaladas em alguns pontos da cidade. Vários eram os conflitos e tensões por conta da distribuição desta água. Os carroceiros se aproveitavam do preço e, muitas vezes, recusavam-se a entregar a água nos lugares mais distantes. A população reclamava e os primeiros sinais de tensões apareciam para o poder público, ao qual era dada a responsabilidade de sanar o problema da água.

Em 26 de julho de 1909, o engenheiro Dr. Adriano Gustavo Goulin, como representante dos contratantes, comunicou à Prefeitura o início das obras preparatórias para os serviços de abastecimento. Em 27 de novembro, o mesmo engenheiro apresentou os estudos definitivos e a análise da água. Estes estudos foram submetidos à apreciação do Dr. Niepce da Silva, engenheiro renomado, que aprovou-as. Para fiscalizar as obras, a Prefeitura nomeou o engenheiro Aristides de Oliveira, que ficou até o fim do projeto e da sua execução. Em 1910, transferiram o contrato para a empresa de Melhoramentos Urbanos de Paranaguá.

Em 31 de janeiro de 1910, os contratantes transferiram o contrato da empresa de Melhoramentos Urbanos de Paranaguá, organizada em São Paulo. A princípio essa empresa foi dirigida pelo nosso patrício Sr. Dr. Adriano Goulin, e atualmente pelo profissional norte americano Dr. Chester¹⁹⁸.

Do contrato original, desligou-se a parte referente à rede de esgotos que, segundo os engenheiros, seria realizada logo depois, pois era indispensável à higiene da cidade. Mas os recursos financeiros não eram suficientes para realizar os projetos em conjunto: rede de abastecimento de água e esgotos.

A prioridade da água era defendida no Jornal *Diário do Comércio*, que publicava os ofícios que chegavam à Câmara de Paranaguá. O jornal servia também como meio de

¹⁹⁶ SOUZA, João Carlos. **Sertão Cosmopolita: A modernidade de Corumbá (1872-1918)**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de História Social da faculdade de Filosofia; Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001. p.133.

¹⁹⁷ As obras do abastecimento de água. **Jornal Diário do Comércio**, Paranaguá, 18 de janeiro de 1915, ano IV.

¹⁹⁸ A empresa de melhoramentos de Paranaguá informa ser possível à inauguração da rede de abastecimento de água para o dia 18 de janeiro de 1914. **Jornal Diário do comércio**, Paranaguá, 15 de janeiro (quinta-feira) de 1915, ano IV.

prestação de contas à população. O ofício tem o objetivo de mostrar o cumprimento de uma ordem do prefeito. Ao publicá-lo, portanto, o jornal contribuía para dar ao leitor a impressão de que a máquina pública funcionava e era eficiente:

Em cumprimento as despacho por V. Excia. exarado na presente petição, procedi a uma visita de inspeção nos serviços de abastecimento de água desta cidade, e a cargo da Empresa de Melhoramentos urbanos de Paranaguá, passando ligeiramente a relatar à V. Excia. O estado daquelas obras.(...) A construção da linha adutora foi muito cuidada, e portou-se admiravelmente nas sucessivas experiências de prova a que foi submetido, o seu funcionamento é perfeito. (...) Atualmente a empresa está atacando a construção da rede de distribuição da cidade, que já atingiu, com um de seus ramais, o Porto D. Pedro II ao mesmo tempo em que vai fazendo ligações domiciliares. Do exposto se deduz, que pode V. Excia. marcar o dia para a inauguração de abastecimento de água de Paranaguá serviço esse de tal monta que virá forçosamente marcar uma época extraordinária de benemerência para a gestão dos serviços municipais de Paranaguá, em tão feliz momento entregue à sabia e inteligente administração de V. Excia¹⁹⁹.

Essas questões de sanitarismo e saneamento não estiveram restritas à cidade de Paranaguá. O Brasil do período trazia consigo o discurso de higienização e de culpabilidade do povo brasileiro pelo problema: “O brasileiro era indolente, preguiçoso e improdutivo porque estava doente e abandonado pelas elites políticas. Redimir o Brasil era saneá-lo, higienizá-lo, uma tarefa obrigatória dos governos”²⁰⁰. É a partir de 1910, década em que, segundo Lima, os problemas de saúde pública passaram a ocupar um lugar central na agenda política do país, que Paranaguá também passou a se preocupar com a higiene e a remodelação da cidade. E mais, Curitiba, capital já havia passado pelo mesmo processo, com muitas de suas obras já acabadas. Nesse momento, Paranaguá era a segunda cidade do Paraná em desenvolvimento, daí a publicação de um artigo de jornal intitulado *De Rainha à Princesa*, em que a cidade é representada como “Princesa do Litoral”²⁰¹.

Existia uma discussão de quem deveria levar a cabo o problema da higienização: o governo estadual ou o governo federal? No arranjo federativo cabia aos poderes locais o cuidado com a saúde da população. Ao governo federal competia as ações de saúde do

¹⁹⁹ A empresa de melhoramentos de Paranaguá informa ser possível à inauguração da rede de abastecimento de água para o dia 18 de janeiro de 1914. Jornal *Diário do comércio*, Paranaguá, 15 de janeiro (quinta-feira) de 1915, ano IV.

²⁰⁰ LIMA, Nísia Trindade, HOCHMAN, Gilberto. Condenado pela raça, absolvido pela medicina: O Brasil descoberto pelo movimento sanitarista da Primeira República. In: MAIO, Marcos Chor, SANTOS, Ricardo Ventura (Orgs.). **Raça, ciência e sociedade**. Rio de Janeiro: Fiocruz, Centro Cultural Banco do Brasil, 1996. p.23.

²⁰¹ De Rainha a Princesa. Jornal *Diário do Comércio*. Paranaguá, Dezembro de 1913, ano II.

Distrito Federal (Rio de Janeiro), a vigilância sanitária dos portos e a assistência aos Estados da Federação, em casos previstos e regulados constitucionalmente.

Em Paranaguá, o governo estadual e a prefeitura municipal são os que vão cuidar do problema sanitário. As obras foram pagas pelo governo do estado e pela prefeitura, com empréstimos do governo federal. O prefeito, como vimos anteriormente, já havia ocupado cargo de deputado estadual e acumulava esse cargo durante o mandato de prefeito em Paranaguá. Dispunha de capital social e também da autoridade de médico na justificativa pela realização das obras e na obtenção de recursos. Tinha bons relacionamentos que lhe permitiam obter os recursos financeiros necessários para a realização de obras que visassem a melhoria da higiene na cidade. Além disso, para o estado, era interessante fazer investimentos dessa ordem na cidade de Paranaguá, uma vez que era por ali – via porto - que se escoava toda a sua produção.

Desde que se sentiu o aumento da população em nossa cidade, apareceu a idéia de se aumentar a distribuição de água potável. As fontes de abastecimento reduzidas, somente se prestavam à distribuição por meio de carroças-pipas, e isso mesmo em condições prejudiciais. O progresso faz crescer as necessidades, e as necessidades de água abundante é o que em maior alcance atinge os centros coletivos. A higiene, os serviços domésticos, os vários meios de comodidades tendem a exigir farta distribuição de água, elemento importantíssimo à vida, indispensável à atividade. Por esse modo, várias vezes os prefeitos municipais lembraram-se dessa necessidade: nunca, entretanto, se chegou a cogitar de tentar a realização de melhoramento exigido pelo aumento da população. Investido do cargo de prefeito, teve, o Sr. Dr. Caetano Munhoz da Rocha, como um dos primeiros atos na missão elevada que assumiu, de estudar o assunto, e, sem demora, solicitou da câmara, a autorização para empreender as obras²⁰².

Segundo palavras do então prefeito, em lançamento de folheto à população, em 1909, um ano após assumir a prefeitura:

(...)“Desde que me achei investido e elevado mandato de Prefeito do Município, (...) uma sobreleva a todas pela urgente necessidade de sua pronta solução, atentas, sobretudo, as condições climáticas do lugar e o sistema condenado de edificações aglomeradas, conglobando em uma limitada área, população relativamente densa: refiro-me ao saneamento da cidade, que se devia prontamente promover, dotando-a de um perfeito abastecimento de água e conveniente rede de esgotos²⁰³.

²⁰² As obras de abastecimento de água – como se iniciou o contrato. Jornal **Diário do comércio**, Paranaguá, 18 de janeiro de 1915, ano IV.

²⁰³ Folheto encontrado na Revista O Itiberê, ano I, v. I, Paranaguá, maio de 1919.

O aumento da população ao qual o autor se refere acima não era tão considerável assim, se o compararmos à cidade de Curitiba, que de 11.794 habitantes, em 1890, saltou para 78.986, em 1915. O fato era que o serviço de abastecimento não existia para a população de Paranaguá. Na realidade, percebemos através desse discurso uma necessidade de mostrar um crescimento que na prática não acontecia.

Com relação às obras do projeto de adução, efetuadas sobre os rios Miranda e Santa Cruz, podemos perceber, para a época, a grandiosidade, tanto em termos de engenharia, quanto em termos de esperança de um ótimo fornecimento de água, conforme podemos notar no artigo do Jornal *Diário do Comércio*:

Como se acha organizado o serviço: as obras para os serviços de água e luz visavam à captação, na Serra, vertente norte, dos rios encachoeirados Miranda e Santa Cruz, sendo que a represa para o abastecimento de água, se fez nesse último, a 140 metros de altitude. Essa represa é a maior obra existente no Estado, em cimento armado, oferecendo um belíssimo panorama aos visitantes.

O remanescente das águas, é encaminhado por um canal construído também de cimento armado, para a represa do rio Miranda, que serve a hidroelétrica, há muitos anos funcionando vantajosamente. A represa que representa grande manancial capaz de servir à cidade, com uma população oito vezes maior, escorre para um tanque de filtração, obra bem acabada e em condições de preencher os fins higiênicos aconselhados pelo sr. Dr. Niepce da Silva, em seu luminoso parecer sobre os estudos definitivos das obras. Esse tanque dispõe de uma capacidade filtrante de 2.000.000 por 24 horas. A linha adutora tem o diâmetro de 7", garantindo o fornecimento de 15,5 litros por segundo. Em todos os pontos baixos foram colocados registros de descarga, e em todos os pontos altos, ventosas, além de registros de parada, em número de 3, dividindo a linha em 4 secções. A linha adutora entra na cidade, atravessando a praça Pires Pardini, onde se acha situado o registro geral de distribuição, conforme os níveis dos encanamentos parciais²⁰⁴.

Enfim, no dia 18 de janeiro de 1914, esse sistema de adução foi inaugurado. A inauguração foi realizada na praça Pires Pardini, que segundo o Jornal *Diário do Comércio*, “estava encantadoramente embandeirada, tendo ao centro, o monumento comemorativo da inauguração da água, destacando-se sobre um rico e grande pedestal de granito, a bronze figura da mulher, como representando das autoridades e representantes das associações de alto pedestal”.

Na praça Pires Pardini, o chafariz tomou a posição de uma fonte monumento, que assenta sobre bela e imponente escadaria de granito lavado, obra de grande custo. Embaixo dessa escadaria acha-se o registro geral da

²⁰⁴ Jornal *Diário do Comércio*. Paranaguá, 18 de janeiro de 1914, ano III.

linha adutora, para a qual se desce por uma escada. A altura do monumento é de 4 m de altura por 14m de largura, encimando-se uma artística figura de mulher, formando uma alegoria a PONICULTURA. De cada lado do pedestal, uma boca de leão, jorra água sobre uma esplendida bacia. Este belo monumento que serve de marco para o serviço inaugurado, foi fundido em França, encomenda feita pela prefeitura à Fundação Indígena do Rio de Janeiro. A sua iluminação é feita por 4 colunas de ferro fundido, em estilo moderno, dando à praça Pires Pardiniho, um aspecto deslumbrante, transformando-a num apreciável logradouro²⁰⁵.

A construção do Chafariz é um investimento na memória da obras realizadas pelo Prefeito. Uma forma de mostrar à população o trabalho da administração pública.

Segundo o Jornal *Diário do Comércio*, a inauguração da rede de abastecimento de água deu-se em festas e abaixo de aplausos da população.

Convidado, o Sr. Dr. Claudino dos Santos, digno representante do Exmo. Sr. Dr. Presidente do Estado, abriu o registro geral da fonte, e logo das bocas de leão, jorrou água nas bacias laterais. Por essa ocasião distribuíram-se copos, com inscrição da solenidade que se efetuava, e assim presentes solveram da fonte, o precioso elemento, na ocasião de canícula. Também do pedestal, a insistentes pedidos de amigos, falou o distinto patricio, deputado Correia de Freitas²⁰⁶.

A inauguração também encontrou projeção na imprensa paranaense e foi relatada no Jornal *Comércio do Paraná*, editado em Curitiba.

Não obstante o caráter puramente local da festa que veste hoje de galas a cidade de Paranaguá, não pode furtar-se o Paraná inteiro ao legitimo regozijo de saudar nos melhoramentos que a progressista localidade do litoral inaugura, um positivo acréscimo de progresso para o Estado, em cuja história, mui anterior a autonomia provincial, se destacava aquela terra, não só como foco primitivo da nossa civilização mas ainda como o refletor fiel dos grandes fenômenos de influência na evolução da nacionalidade brasileira, sendo por isso a cidade paranaense onde primeiramente achara eco os mais importantes fatos da vida social e política da Pátria. O melhoramento que hoje ali vai ser inaugurado (18 de janeiro?) a hora 17 é pela sua significação uma dos maiores benefícios a auferir por uma cidade até agora geralmente considerada insalubre. Trata-se da canalização de água e esgotos, trazendo a população o que faltava para tornar Paranaguá uma cidade saudável, ao lado do asseio holandês de que se pode gabar, e todos os forasteiros confirmam, cuidado este infelizmente anulado em parte pela incúria da União a quem compete melhorar o porto do Itiberê, medonho foco de infecção que precisa desaparecer a bem da saúde e vida de um povo laborioso e culto²⁰⁷.

²⁰⁵ Idem..

²⁰⁶ Idem.

²⁰⁷ Jornal do Comércio do Paraná, Curitiba, 18 de janeiro de 1914, ano III.

Localmente se festejam as obras como emblema do progresso e do embelezamento. O governo do estado as vê como importantes para a salubridade no litoral, entretanto, ainda vê o porto como “medonho foco de infecção”. A importância do porto para a economia de Curitiba e do estado faz com que o governador destaque a importância das obras em Paranaguá. Segundo o artigo, o litoral do Paraná, apesar da antigüidade e da força representativa na “vida social e política” do passado, ainda lutava contra os males das infecções. O governo do estado reconhece a importância histórica de Paranaguá, representada como “foco primitivo da nossa civilização”, mas a falta de salubridade e controle das epidemias seria um impeditivo para a continuidade desse processo civilizatório. Novamente, percebemos, aqui, como o governo do estado compara Paranaguá a Curitiba numa relação de forças que pende para a capital.

A linha adutora entrava na cidade, atravessando a praça Pires Pardiniho, onde estava situado o registro geral de distribuição. Esta linha passava ainda pelo Porto Pedro II e pelo Rocio, bairros pobres. Segundo o artigo, mais da metade das casas já se encontrava com água encanada. O restante da população ficava como?

Desde agosto do ano próximo que a linha adutora chegou à praça Pires Pardiniho, e dela se encaminhou pela cidade, Porto Pedro II e Rocio. Essa travessia foi acompanhada de ligações domiciliares, de forma que, há meses, a nossa população desfruta água da Serra, boa e abundante, não só por aquelas ligações, como pelas torneiras que se estabeleceram em vários pontos da cidade e daqueles bairros, Porto Pedro II e Rocio. É admirável o modo pressuroso como a nossa população solicitou as ligações, havendo até quem reclame pela demora, apesar de saber que os inúmeros pedidos se atendem conforme a colocação da tubagem nas ruas. Mais da metade das casas da cidade acham-se providas de água, e já existem muitas ligações no Porto Pedro II. O serviço tem sido corretamente, sem interrupção²⁰⁸. A empresa, de acordo com a prefeitura, não somente serve a população, com instalações domiciliares e taxas módicas, como também mantém chafarizes em diversos pontos e praças, para abastecimento de quem precisar de água, principalmente das casas que se excetuam da obrigatoriedade da instalação.

Tais melhoramentos e obras urbanas se configuram numa luta, numa marcha, numa cruzada contra a doença. Essa luta se deu por meio de equipamentos e funcionários especializados. O serviço sanitário fiscalizou ruas e casas, estendendo a vigilância a praticamente todos os setores da cidade – fábricas, estábulos, hospitais, bares e cemitérios. Tornou-se obrigatória a notificação dos casos de doenças infecto-contagiosas²⁰⁹. Estes

²⁰⁸ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 15 de janeiro de 1914, ano III.

²⁰⁹ Ata da Câmara de Paranaguá, agosto de 1914. (manuscrito)

preceitos estavam expressos na Ata da Câmara de Paranaguá, de 1915²¹⁰, tais como estiveram presentes em grandes cidades como a do Rio de Janeiro, conforme bem explica Bertolli, em seu livro *Na República o Brasil civiliza-se*²¹¹.

Ao referendar os louros da rede de abastecimento de água naquela época, os cronistas o faziam de forma idealizada, exaltando uma abundância de água que as notícias de reclamações registradas pelo mesmo periódico desmentiam. O “líquido” foi objeto de confrontos e de ofícios enviados à Câmara Municipal de Paranaguá. Em uma das notícias que narra esse conflito, está presente a divergência entre fornecedores e consumidores quanto à cobrança da água.

Em primeiro lugar, a empresa considerou o fornecimento dado às primeiras instalações, como gratuito, o que se demonstra com o seu procedimento em não mandar cobrar em seguida ao mês vencido, ao passo que procedeu a imediata cobrança do preço de instalação. Agora, quase seis meses passados, se surpreendem os proprietários com avisos ou contas de consumo desde Outubro. O exagero dessa cobrança chega a ponto de se ter incluído num aviso que nos mostraram a quantia de 900 reis, relativamente a dias de outubro (!). Ora, as primeiras instalações não gozaram à vontade do abastecimento, pois, por esse tempo, ainda havia serviços na represa e no encanamento geral, de modo que a água esteve suja e cheia de ar, sendo o abastecimento interrompido diversas vezes²¹².

Para parte da população pobre, a água não chegava na forma de encanamento. Conforme as fontes consultadas sinalizam, a distribuição de água gratuita ocorria por meio de chafarizes em pontos de bairros pobres da cidade:

Essa distribuição de água, principalmente gratuitamente, está prestando enormes benefícios à população pobre, notando-se os habitantes do Rocio e do Porto Pedro II, onde havia falta de água potável. São em número de 4 os chafarizes instalados: um no Rocio, um no Porto Pedro II, um no Boulevard Serzedello, esquina da avenida Moscoso, e um, na Estradinha²¹³.

Fatos como: crescimento desordenado de casas, bairros e aglomerações em espaços restritos de grupos heterogêneos, puseram na ordem do dia uma série de problemas e necessidades. Impunha-se a “questão social” como uma questão propriamente urbana: se era

²¹⁰ Ata da Câmara de Paranaguá. 1915. (manuscrito)

²¹¹ BERTOLLI FILHO, C. Na República o Brasil "Civiliza-se". In: **História da Saúde Pública no Brasil**, São Paulo: Editora Ática. 1996. p. 16-29.

²¹² Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 20 de abril de 1915, ano IV.

²¹³ Idem.

preciso reordenar espaços, cabia, também, regulamentar as vivências coletivas com mais profundidade.

A cidade sonhada, saneada e ordenada não coincide com a cidade vivida. Dias após a inauguração da água em Paranaguá, sai no jornal a seguinte notícia: “Povinho perverso de torneiras modernas – volta-se ao sistema antigo, em vista da ação brutal dos Capadócius”. Há no jornal a reclamação quanto aos locais de água gratuita (chafarizes) que, em todas as manhãs, aparecem enlameados e com torneiras quebradas. O jornal culpa o “povinho” pelo vandalismo e defende a repressão da polícia para tal caso.

Nos chafarizes que a prefeitura fez colocar no Boulevard Serzedello, Porto D. Pedro II e Rocio, o povinho tem dado dargos aos seus maus instintos. Fazem neles o que entendem: banham-se, formam lameiras, esguicham a água a toda sorte de diabruras. Há dias, certamente em noite de bebedeiras, as torneiras modernas, de mola, que serviam nos mesmos chafarizes, amanheceram quebradas, torcidas pela mão brutal, desesperadas de entes perversos, que deviam ter tremendo castigo, se possível fosse a nossa polícia segurá-los, numa investigação que lhe cumpra abrir. Então os chafarizes tornam-se fontes perenes, jorrando água pelos arredores, formando poços. Em vista disso, a Prefeitura vai mandar colocar novas torneiras: não daquelas de molas modernas, fácil de movê-las até pelas crianças, mas dos antigos, fortes, difíceis de torcer, exigindo esforço de adulto. Ora, aí está como um povo se recomenda o progresso. Estamos certos que, sem uma repressão, sem as medidas tomadas pela polícia, essas mesmas torneiras pesadas, grosseiras, fortes, terão o mesmo destino das modernas: não escaparão da mão brutal do perverso malfeitor²¹⁴.

Neste caso, há resistência da população a uma imposição. É precisamente nesse momento em que o jornal se apresenta como um instrumento de reivindicação, representando interesses dos diversos grupos que compunham a sociedade.

O serviço de abastecimento de água que deveria trazer soluções para a população não contenta a todos e não chega a todos. Ao ideal de cidade moderna e bela, o jornal contrapõe os “maus instintos”, as “perversidades”, “diabruras” de um “povinho malfeitor”. A adequação destes que viviam na contramão da cidade idealizada deveria, segundo o jornal, ser feita, se necessário fosse, sob o uso da força policial.

Com a implantação do sistema de abastecimento de água foi demolida a lavanderia pública, representada pela imprensa como “velho pardieiro”, “edifício feio”, um atentado à estética e também à moralidade. As sujeiras deveriam agora ser banidas do espaço público. A modernização veio acompanhada da demolição de construções antigas e da tentativa de coibir

²¹⁴ Jornal **Diário do comércio**. Paranaguá, 4 de fevereiro de 1914, ano III.

práticas e usos populares no cotidiano da cidade. Em nome do progresso, as elites paranaguaras investiram na demolição do que era considerado velho, sujo e feio, como foi o caso da demolição da lavanderia pública, como fica registrado na reportagem do *Diário do Comércio*, de 5 de março de 1914:

O velho pardieiro que servia de lavanderia pública, servida pelo remanescente da fonte nova, foi ontem, 04/03/1914, demolido. O aterro da Praça Municipal, não podia permitir que continuasse em pé aquele edifício feio, que serviu, durante dezenas de anos, para a lavagem da sujeira de muita gente. Foi tudo abaixo, e já se não permite mais o ajuntamento das lavadeiras, nem as cordas e cercas cobertas de roupa lavada, de camisas brancas ao ar... As lavadeiras com a derrubada da lavanderia, botaram a boca no mundo inteiro, e as pragas surtiram, calamitosas sobre toda essa gente que se lembra de progresso. Elas não podem convir que fizesse mal a estética e moralidade, o estender-se roupas pelos arredores da estação da estrada de ferro, bem à mostra dos que viajam em nossos trens ²¹⁵.

A lavanderia em pleno centro da cidade não condizia mais com o desenvolvimento da cidade, ela acabava simbolizando o antigo e o atrasado, imagens estas que as elites paranaguaras não queriam estar associadas.

Ao ler as reportagens, encontramos “flagrantes” da vida do povo, do cotidiano, dos modos de vida. A resistência das lavadeiras nos leva a pensar a cidade como “centro de conflito”²¹⁶. Como podemos verificar, ainda através da notícia, até o fato de estender roupas seria uma afronta à estética da cidade. Se a preocupação em sanear a cidade estava ligada a um de seus maiores problemas, as doenças, pois tal como se apresentava, não garantia condições de higiene no que diz respeito à moradia, ao trabalho e muito menos à possibilidade de atração de viajantes estrangeiros. A preocupação com o embelezamento serviria para, pelo menos teoricamente, solucionar este problema, já que tudo que se mostrava feio, sujo, doente e que caracterizava o atraso aos olhos da administração, deveria ser demolido para dar espaço ao novo, ordenado e modernizado. Extirpar o “ajuntamento de lavadeiras”, a “lavagem de sujeira” em público seria, inclusive, uma questão de garantir a moralidade dos habitantes.

Segundo o jornal, as lavadeiras até tinham razão, pois não tinham onde lavar a roupa e, embora tivessem água em abundância, não haviam esgotos suficientes e o quintal das casas não suportaria a derrama de água. O jornal complementa dizendo que o progresso se faz assim mesmo, sempre incomodando alguém, tratando-se de um mal necessário, imprescindível para o advento de um bem público que se encontra acima das conveniências individuais.

²¹⁵ Jornal *Diário do Comércio*. Paranaguá, 06 de março de 1914, ano III.

²¹⁶ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano*. Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 1999. p. 8.

Nesse mesmo tom, dias depois, é publicado um artigo a respeito das obras de aterro da praça João Gualberto, noticiando o fato como uma “marcha” em direção à evolução:

O progresso tem as feições do carro Djanir: vem por sobre os obstáculos e distribuindo males, antes de realizar o contingente do bem. Não há evolução, sem esse processo, sem a luta como preparatória de sua marcha. (...) Isso vem a propósito do grande melhoramento que a nossa Prefeitura está prestando à cidade, sobre todos os sentidos, com o aterro da Praça João Gualberto, extenso pantanal, de onde se formam elementos microbianos do impaludismo²¹⁷.

Numa outra ocasião reclamava-se da mácula que o descaso com a estética da cidade poderia imprimir à imagem conquistada: “nas ruas centrais, a cada passo vêm-se os buracos e defeitos nos passeios, que causam péssima impressão e que às vezes representam perigo, como acontece na Rua XV de Novembro(...)”²¹⁸.

A preocupação com o bom estado das ruas e calçadas já estava presente em Paranaguá desde o início do século. Em 1910, através da resolução nº 210, foi criado um incentivo para os proprietários que conservassem suas calçadas: “(...) todo proprietário que reparar convenientemente as calçadas de seus prédios, revestindo-as de pedra ou de cimento, gozará do abatimento sobre o imposto a que se acha sujeito o prédio, no exercício do presente ano”²¹⁹.

A idéia do belo, assumida na primeira década, não condizia com a situação de muitos prédios cujas descrições eram o retrato em negativo da cidade renovada que se pretendia criar. O centro da cidade, principalmente, era alvo da ação reformadora.

Essa preocupação estética atingia ainda as construções prediais e públicas, uma vez que a grande maioria precisava de reformas urgentes, como também fora, diversas vezes, noticiado pelos jornais locais. A Prefeitura Municipal incentivava as reformas e também novas construções, obviamente, seguindo ainda a concepção saneadora: “O senhor Aristides de Oliveira, engenheiro municipal, fez, ontem, vistoria interna no prédio em que funciona o Colégio São José, achando-o em mau estado (...) também algumas casas precisam ser demolidas imediatamente no centro da cidade. As famílias precisam ser remanejadas para o

²¹⁷ O Aterro da Praça João Gualberto. Jornal **Diário do Comércio**, 15 de março de 1914, ano III. O impaludismo, também conhecido por malária ou maleita, é uma doença infecciosa provocada pelo hematozoário Plasmodium inoculado no homem pela picada dos mosquitos da variedade Anopheles. O doente apresenta febre em intervalos regulares e anemia.

²¹⁸ Discurso proferido na Câmara Municipal por um vereador, encontrado na Ata da Câmara Municipal de 1913. (manuscrito)

²¹⁹ Ata da Câmara Municipal de Paranaguá, 1910. (manuscrito)

bairro do Porto Pedro II²²⁰. Esse fragmento revela o afastamento de moradores do centro para o bairro do porto. Aqui não está presente somente a ação e o objetivo saneador, mas os possíveis interesses de comerciantes locais nesses espaços do centro da cidade que usavam os propósitos de embelezamento deste lugar, certamente como estratégia do mercado imobiliário.

Além da notável preocupação com as questões morais, a preocupação se transferia para as pessoas que “atrapalhavam” o progresso e a modernização, permeando também a parte estética e de trânsito destas pessoas, como as ruas da cidade, as praças. Tanto a imprensa quanto a administração pública viram na construção e preservação de praças e parques a possibilidade de dar à cidade um aspecto limpo e agradável.

Segundo Cláudio Bertolli Filho, as transformações urbanísticas e sanitárias que ocorreram no país surtiram um efeito positivo na higiene pública, mas foram as elites econômicas que mais se beneficiaram: não só receberam, nos bairros onde moravam, benefícios urbanos como água encanada, esgotos subterrâneos e serviços de luz elétrica, como também garantiram, nas áreas de indústria e comércio, condições minimamente saudáveis para a estabilidade e a eficiência das atividades produtivas. Ao proteger o bem estar dos ricos, a política da saúde relegava a um segundo plano o restante da população, que continuava a viver nos bairros pobres e a ser a maior vítima das enfermidades que, após as reformas, foram rareando nos grupos mais abastados²²¹.

Nem todo o povo tinha acesso às melhorias que o poder público realizava na cidade, sendo muitos os excluídos deste processo. Com o título da matéria *Natal dos Pobres*, fica claro no jornal a exclusão de parte da população.

A assistência aos necessitados pretende como costuma fazer atualmente o Natal dos Pobres no dia 15 do corrente. Para poder realizar, porém, esse desideratum, (...) precisa das criaturas generosas, uma esmola que possa dar (...) aos que choram e gemem no frio e estão aterrados no leito da miséria²²².

Como noutras cidades, o espaço urbano vai se enquadrando aos ideais de modernização das elites, o povo vai sendo empurrado para fora da cidade, perdendo espaços e sendo expropriado de seus modos de vida²²³. O episódio da demolição da lavanderia na

²²⁰ Prédio em Ruínas. Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 19 de fevereiro de 1914, ano III.

²²¹ BERTOLLI FILHO, Claudio. **História da Saúde Pública no Brasil**. História em Movimento: 4 ed. São Paulo: Ática, 2001. passim.

²²² Natal dos Pobres. Jornal **Diário do Comércio**. 18 de dezembro de 1916. ano VIII n 2411.

²²³ SILVIA, Lúcia. A cidade do Rio de Janeiro nos anos 20: urbanização e vida urbana. In: FENELON, Déa Ribeiro (org.). **Cidades**. São Paulo: Olho D'Água, 1999.

cidade, entretanto, não nos deixa dúvidas sobre os receios do poder público em relação a possíveis reações contrárias da população. Segundo matéria publicada no jornal, dias depois da demolição da lavanderia pública, informou-se que a lavanderia foi demolida a altas horas da noite, para evitar os protestos das lavadeiras²²⁴. A demolição da lavanderia acaba mostrando um flagrante dos “excluídos” da cidade imaginada pelas elites.

Mesmo com a água encanada, paranaguaras continuam guardando água em cisternas, denunciando a possível “falha” no abastecimento de água. Era proibido usar cisternas residenciais, tendo em vista a preocupação com a proliferação de insetos e outros animais, mas que, no fundo, acabava obrigando o cidadão a usar a água oferecida pela “prefeitura”. Desse modo, tais investimentos foram pensados de forma a gerar receitas aos cofres públicos, no sentido de re-obter o valor investido, através de taxas e impostos referentes ao uso público dessas melhorias, mas este não foi o único motivo. A questão da Saúde Pública também esteve presente:

Há dias, referimo-nos à obrigação em que deve achar envolvido todo o ocupante de prédios nesta cidade, para a distribuição de barris, latas e vasilhames que servem para o ajuntamento de águas pluviais, os quais se tornam os focos de pernilongos e de infecção palustre. Mostramos a razão que tinha a comissão de visita sanitária, para determinar a extinção desses focos, nos prédios por ela vistoriados. Sobretudo, impera no assunto, a desnecessidade de cisterna ou equivalente para reservatórios de água, pois, hoje, temos o abastecimento de água da Serra, ligado a quase todas as casas. Porque juntar a água da chuva se dentro da taxa mensal as pessoas podem usar água a vontade²²⁵.

Os debates, nesse momento, são gerados não apenas pelo entusiasmo da novidade em se ter água potável para grande parte das residências do município, mas, também, pela necessidade do pagamento de taxas públicas. Os investimentos na cidade dependem de custos, às vezes, muito altos e que deveriam ser recolhidos aos cofres públicos através da cobrança de taxas, necessidade que previa a criação de legislação própria: “A Câmara Municipal resolve: Artigo 4: Os prédios em que se fizer a ligação ficam sujeitos a tabela anual de contribuição a qual será paga mensalmente até o dia dez de cada mês”²²⁶. No artigo oito desta mesma lei, a preocupação com a saúde pública serve como pretexto para impor o uso obrigatório da água fornecida pela municipalidade: “Artigo 8º - O agente executivo providenciará energicamente para que sejam entupidas no menor prazo possível todas as cisternas da cidade e que, pela sua

²²⁴ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 18 de dezembro de 1916, ano V, n 2411.

²²⁵ Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 12 setembro de 1916, ano V.

²²⁶ Ata da Câmara de Paranaguá, 1914. (manuscrito)

má construção ou com ruim qualidade de ligação possam desenvolver moléstias contagiosas”²²⁷.

Quando o autor se refere à ligação feita em quase todas as casas, obviamente que não em todas, logo, onde o restante da população pegaria água potável? E além disso, quantas pessoas resistiriam para não ter que pagar este serviço?

Mesmo com as melhorias realizadas quanto ao controle sanitário e à higienização, notícias de surtos de doença continuam a aparecer na imprensa. No dia 3 de março de 1914, o *Diário do Comércio* comunicava o seguinte: “É julgada extinta a epidemia da varíola que assolou a cidade de Paranaguá no ano de 1863 e, depois, em 1901, causando muitas centenas de vítimas”²²⁸. O temor da doença era comum e, por experiência, as pessoas sabiam as conseqüências e as ameaças que a doença representava à vida e às atividades na cidade. Mas alguns dias depois, no mesmo jornal, aparece a seguinte notícia:

Varíola? Consta-nos que um indivíduo, vindo, há dias de Curitiba, se sentindo doente, conseguiu entrar para o nosso hospital, e, ontem, verificou-se forte erupção na pele, no mesmo, que se terminou em reconhecendo, os sinais da varíola. Verificada esta, os Srs.Drs. Coelho Moreira e Belmiro Rocha, de acordo com a prefeitura, agiram logo no sentido de remoção do varioloso para o LAZARETTO, na estradinha, isolando-se, portanto, o caso. Em vista das imediatas providências, há certeza de se não propagar a varíola. Esse fato vem, entretanto, constatar que, em Curitiba, a moléstia está minando depois que se verificaram os casos encontrados num quartel do exército. A fim de tomar outras providências, chegou hoje, de Curitiba, o Sr. Dr. Antonio Leão, digno diretor de Higiene Estadual²²⁹.

Isso significa que a varíola não havia sido erradicada conforme anunciado há alguns dias. Ao noticiar o fato, entretanto, o jornal fez questão de ressaltar que o infectado era alguém de fora, neste caso, de Curitiba. Os médicos garantem que não há risco da doença se propagar em vista da rapidez das providências. Além da vacina, que não era utilizada por todos, as medidas eram de exclusão do infectado do convívio social, assim como os leprosos anteriormente o eram. Inclusive o próprio Lazareto continuava funcionando e era lá que o “varioloso” se recuperava. Era uma forma de manter o doente afastado da sociedade e das pessoas não doentes. Visto como lugar de reclusão. O doente ficava muitas vezes abandonado e sem visitas da família.

Mostra-se uma preocupação exagerada em saber a origem do doente, tanto que no dia seguinte, o jornal publica o artigo *Quem é o varioloso da Santa Casa?*:

²²⁷ Ata da Câmara de Paranaguá, 1914. (manuscrita)

²²⁸ Jornal *Diário do Comércio*. Paranaguá, 3 de março de 1914, ano III.

²²⁹ Idem.

O varioloso encontrado na Santa Casa, é o soldado do exército Holchiades Fernandes de Sant'Anna, com 22 anos, solteiro, natural da Bahia, cor morena, que vindo de Curitiba, dera baixa ao hospital. O mesmo se encontra bem instalado no Lazareto, na Estradinha, tendo o Sr. Dr. Antonio de Leão, diretor de higiene, tomado as necessárias providências, para evitar o contágio. O serviço daquele Lazareto se acha um enfermeiro e uma enfermeira, ambos imunes, com ordens de admitir qualquer comunicação com o doente. As pessoas do hospital que estiveram juntas com o varioloso foram vacinadas, não havendo, portanto, perigo de que encontre desenvolvimento, aqui, essa epidemia que assombra a tanta gente, e, no entanto, não é tão funesta como a sífilis, a tuberculose, o cancro, etc.²³⁰.

Esta reportagem reflete a preocupação em relação à doença que já havia dizimado centenas de pessoas em Paranaguá, dando a impressão de que noticiar que o doente é de fora da cidade causaria certo conforto.

Em janeiro de 1914, o Chefe do laboratório do Departamento de Higiene Estadual foi incumbido de visitar Paranaguá por conta das notícias de casos de disenteria, conhecida também como “cãibra de sangue”:

Disenteria em Paranaguá – Higiene Pública – Segundo determinação do Sr. Dr. De Higiene Estadual, chegou a esta cidade, o Sr. Dr. Manoel Carrão, chefe do laboratório daquela repartição, a fim de proceder à verificação bacteriológica sobre a desinteira reinante. S.S. visitou diversos doentes, tendo colhido diversos elementos para o exame bacteriológico, que se realizará em Curitiba. Hoje o ilustre clínico voltou para a capital²³¹.

E no dia 27 de abril do mesmo ano, a reportagem seguinte vem confirmar tal epidemia e moléstia:

Quem vive folgado, ou com os remendos de empregos na cidade, não avalia quanta miséria se descortina por aí, em nossa terra, dentro e fora do quadro urbano, nas choupanas nos sítios. De alguma forma se esteiam, e deixam de morrer de fome ou frio; mas, desde que a moléstia atinge um ou dois membros da família, a miséria aparece, então, morrem muitos a mingúe, sem medicamentos, sem alívio. Essa disenteria ou cãibra de sangue, que matou centenas de pessoas, em nosso município, veio trazer a furo, todo esse cortejo de necessidades. Houve casas, como ainda acontece no Rocío, cujos moradores se viram todos atacados. Uma família de 6 pessoas ficou reduzida ao chefe, um pobre caboclo: todos os mais baquearam a disenteria. Essa miséria campeia infrene. Estes se vêem privados de médico, de medicamento e de alimento necessário. É preciso que isso se faça a fim de evitar essa clamorosa decepção ao século XX²³².

²³⁰ Quem é o varioloso da Santa Casa? Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 7 de março de 1914, ano III.

²³¹ Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 6 de janeiro de 1914, ano III.

²³² A desinteria dizima o paranaguense. Jornal **Diário do comércio**, 27 de abril (sexta-feira) de 1914, ano III.

O artigo chama a atenção do poder público para o problema da doença e para a não assistência aos moradores de “fora do quadro urbano”. Na citação acima, a população pobre de origem cabocla do “sítio” é associada à pobreza e à doença. O rural representava o oposto da cidade, que era o lugar privilegiado da transformação, do progresso e da civilidade. O rural aparece identificado ao atraso, ao abandono e à miséria.

A imagem do povo, em várias passagens, assemelha-se ao retrato do Jeca Tatu²³³, criado por Monteiro Lobato, homem do campo, pobre, sempre descalço, cansado e fraco, abandonado pelo governo, incapacitado física e intelectualmente por conta da doença²³⁴. Este personagem foi lançado a público pela primeira vez em 1914, em artigo publicado no Jornal *O Estado de São Paulo*, intitulado *Velha Praga*. O personagem revela a ótica pela qual Lobato enxergava o trabalhador rural: um sujeito obscurecido pela preguiça e inapto à civilização. A imprensa paranaguara também tinha seu Jeca-Tatu, muito parecido com aquele de Monteiro Lobato, que passa a ser representado imagetivamente pela imprensa local, a partir de 1918, tanto pela Revista *O Itiberê* quanto pelo Jornal *Diário do Comércio*.

A revista descreve o Jeca Tatu como um pobre caboclo que morava no mato, numa casinha feita de madeira, torta, caindo, vivendo na maior pobreza, muito magro, feio, pálido, o que a imagem publicada na mesma edição vem confirmar.

Passava os dias na vagabundagem, com cigarrão de palha, sem ânimo de fazer coisa alguma. A única coisa que gostava de fazer era tocar a sua viola. Mas é tão fraco que às vezes nem consegue. Próximo a sua casa não tem pé de nada. Dava pena ver a miséria do casebre. Não tinha móveis, e poucas roupas.

As lentes da imprensa paranaguara identificavam no personagem do Jeca Tatu as mazelas locais, semelhantes àquelas do personagem de Monteiro Lobato, que visualizava as mazelas nacionais. A isso, o jornal assim se referia: “Este tipo nacional também mora em Paranaguá”. O arquétipo do personagem esclarece em boa medida a aparição desse personagem na imprensa: caía na graça do público letrado, precisamente por proporcionar a identificação da maioria que compunha a população brasileira, integrada por trabalhadores rurais, marcada pelo atraso e pela inferioridade do país em relação às nações hegemônicas, “civilizadas”.

²³³ Sobre análise da figura do Jeca Tatu ver ALVES, Aluizio F. **As metamorfoses do Jeca tatu**: a questão da identidade do brasileiro em Monteiro Lobato. Rio de Janeiro: Inverta, 2003.

²³⁴ LIMA, Nísia Trindade, HOCHMAN, Gilberto. Condenado pela raça, absolvido pela medicina: O Brasil descoberto pelo movimento sanitário da Primeira República. In: MAIO, Marcos Chor, SANTOS, Ricardo Ventura (Orgs.). **Raça, ciência e sociedade**. Rio de Janeiro: Fiocruz, Centro Cultural Banco do Brasil, 1996.



Imagem retirada da Revista O Itiberê, 1928. Existem várias imagens com este personagem na revista.

A população da cidade tinha aumentado de 11.794 habitantes, em 1890, para 12.567, em 1915²³⁵. O litoral era alvo especial de inspeções da Diretoria de Higiene do Governo do Estado, que teve por incumbência fazer uma espécie de “geografia médica” do litoral, como informa relatório do governo, do início de 1917:

Saúde Pública – Se há serviço que mais deva preocupar a atenção dos governantes é, sem dúvida, o da higiene. Em que pese a salubridade e amenidade do nosso clima, devemos-nos acautelar contra as moléstias endêmicas e epidêmicas. (...) Ainda agora, ilustre facultativo, de acordo com a Diretoria de Higiene, percorre o litoral do Estado, onde faz a geografia médica daquela região, para que, em virtude das observações feitas, possa o governo tomar as providências que elas aconselham²³⁶.

²³⁵ Dados retirados das obras de WESTPHALEN, Cecília. **PORTO DE PARANAGUÁ, UM SEDUTOR** Cecília Maria Westphalen. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 1998. e MORGENSTERN, Algacyr. **O Porto de Paranaguá: contribuição histórica**, APPA -Paranaguá, 1985.

²³⁶ Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Afonso Alves de Camargo Presidente do Estado do Paraná ao instalar-se a segunda sessão da 13. Legislatura, em 1 de fevereiro de 1917.

Num outro sentido, sanear e higienizar representavam construir uma nova imagem da cidade que permitisse apresentá-la como *urbe* civilizada, numa versão da obsessão progressista que tomava conta das elites políticas. Isso ocorre porque "acompanhar o progresso significava somente uma coisa: alinhar-se com os padrões e o ritmo de desdobramento da economia européia"²³⁷.

A área urbana continuava a ser normatizada nos anos posteriores segundo novos moldes de modernidade. A lei sobre construções, decretada pela Câmara Municipal, estabelecia a regulamentação e condições para a aprovação dos projetos de obras. Trazia os mínimos detalhes, como: dimensões mínimas, luminosidade, escoamento de águas, proibição do uso de madeira e barro como base para as edificações. Enfim, submetia à estética, à forma e à arquitetura as mesmas concepções saneadoras²³⁸. Quanto ao saneamento, não se tratava de cuidar apenas dos aspectos físicos da cidade, mas, sobretudo, de seus aspectos morais. Era necessário civilizar a população, através da remoção dos velhos hábitos coloniais, procurando debelar todos os hábitos ou atividades que pudessem despertar os maus instintos do povo²³⁹. Assim, a Câmara Municipal, através do código de posturas, auxiliada pela repressão policial que garantia o respeito às leis, proibia a instalação de lugares para jogos, bebedeiras e orgias nos locais centrais. Proibia, ainda, a mendicância nas ruas da cidade sob pena de prisão e confinamento no asilo.

A intervenção policial e a proibição pela Câmara Municipal de instalação de lugares para jogos, bebedeiras e orgias desde 1892, afastou progressivamente do núcleo central urbano o espaço de conflitos, restringindo tais reuniões para além dos limites do perímetro urbano, principalmente no povoado do Rocio e no Porto Pedro II, bairros afastados a dois quilômetros do centro da cidade, nos quais a resistência às iniciativas saneadoras da administração pública se fazia mais presente. O bairro D. Pedro II era considerado perigoso, insalubre, desorganizado, local do crime, da indecência e da falta de decoro. O porto é um lugar de passagem, onde as pessoas sempre estão vindo de algum lugar ou indo para algum lugar. E, sendo um lugar de passagem, tornava-se descomprometido com a ordem da cidade e alvo de críticas por parte de moradores das proximidades.

O Porto D. Pedro II então, à noite, tornou-se um lugar perigoso, jogando-se intrenemente naquelas espeluncas indecentes. A desordem e a imoralidade tomaram vulto num desrespeito flagrante ao decoro público. A polícia teve

²³⁷ SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. São Paulo: Brasiliense, 1995. p.29.

²³⁸ Ata da Câmara Municipal, 1924. (manuscrita).

²³⁹ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, Abril de 1925, ano XIV.

que reza de medidas enérgicas para pôr cobra nesse abuso irritante contra o qual se revoltavam todos. Assim, no sábado, as autoridades deram buscas em casas de jogos, prendendo vinte e tantos indivíduos que se entregavam ao divertimento que corrompe a nossa sociedade aumentando o número de criminosos²⁴⁰.

A partir da leitura social que passaram a impor, o habitante dos considerados bairros pobres, como o Porto Pedro II, se configurava como *o outro* em relação aos valores, aos hábitos e às imagens pelas quais se modelavam as elites locais. Esse *outro* era construído, criado e inventado como um tipo específico, que seria portador de características essencialmente negativas, como a incapacidade, a indolência, a indecência, o atraso, representado na imprensa pelo personagem Jeca Tatu que, por várias vezes, conforme mostra a Revista *O Itiberê*, ia passear no porto no meio de seus iguais:

É comum ver tipos como Jeca, ir para o final da tarde até o Porto, ficar de papo para o ar com os estivadores, que nem sempre tem cargas para carregar. Só isso sabem fazer, não tem o mínimo de cultura. Então ficam lá, vagabundeando altas horas, o Jeca e seus iguais, gerando muitas vezes o crime na cidade²⁴¹.

A criminalidade acabara por contribuir fortemente na criação de um campo de verdades, a fim de justificar os desejos de intervenção tutelar das elites, manifestados no período.

Há muito tempo que batemos pelo policiamento do Porto Pedro II. Constituindo um núcleo perto de duas mil pessoas faltavam garantias para as famílias ali residentes. Desde sábado que a população anda sobressaltada pelas depredações cometidas por marinheiros e diversos casos de rixa. Ontem à noite este estado assumiu proporções assustadoras, com o levante de numeroso bando de estivadores que pretendiam linchar um grego ali estabelecido, e não encontrando este, apedrejaram-se a casa. Essa revanche ocasionou um tiro desfechado que atingiu um estivador. O ferido foi trazido para a cidade onde o Dr. João Coelho Moreira prestou os primeiros tratamentos²⁴².

Numa notícia do jornal, o estrangeiro também é representado como vagabundo:

A noite atrasada dois vagabundos de nacionalidade portuguesa, depois de alcoolizados, entenderam de praticar na Vila Junqueira, toda a sorte de vandalismo. Além dos disparos de arma de fogo que fizeram durante a noite,

²⁴⁰ A polícia está agindo. Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 20 de janeiro de 1920, ano IX, n 2436.

²⁴¹ Idem.

²⁴² No porto um tiro reação dos estivadores. Jornal **Diário do Comercio**. Paranaguá, 8 de novembro de 1912, ano I, n 241.

os vândalos dirigiram-se para o chafariz que fornece água para os habitantes daquele bairro, e quebraram a torneira de metal, que a prefeitura havia há pouco tempo mandado colocar no chafariz. O Sr. Prefeito mandou levar o fato ao conhecimento do Sr. Comissário de polícia, que conseguiu capturar os dois vagabundos portugueses recolhendo-os à cadeia, abrindo inquérito²⁴³.

A idéia da cidade próspera, criada pelas elites, se prestará plenamente a desqualificar – pelo discurso – a cidade real, onde vivem, ou “devem viver”, segundo normas impostas, as camadas populares, excluídas daquela primeira cidade apresentada. O lugar do popular poderá ser para a elite o lugar do “desrespeito flagrante ao decoro público” e o “lugar de criminosos que corrompem a cidade”.

Outro aspecto estruturante da realidade social da cidade, para os homens da imprensa, é o relato dos fenômenos relacionados ao conflito social e à criminalidade. O periodismo construía uma idéia de marginalidade social²⁴⁴, traduzida nas matérias dedicadas à cobertura policial. Estas matérias normalmente vinham na primeira página do jornal, ocupando um espaço tímido, próximo à margem direita, no fim da página.

As diversas manifestações de conflito social têm participação expressiva na constituição do cotidiano da cidade. Um amplo mundo da desordem experimentado pela população mais pobre, choca-se com a ordem que o planejamento da cidade tenta impor.

As pessoas que incomodavam eram recolhidas num albergue noturno na cidade para abrigar esse “povo” desqualificado pelas elites. Em parceria com a sociedade civil, o poder público construiu instituições assistenciais para dar aporte às iniciativas moralizadoras. Em janeiro de 1914, ocorreu, por exemplo, a inauguração do Albergue Noturno e da Associação de Caridade “Assistência aos necessitados”. Em 1920, havia também na cidade a Associação das Damas de Caridade, a Santa Casa de Misericórdia, o Asilo e a Loja Perseverança. A miséria era excluída da circulação nas ruas da cidade, quando possível. Felix Dutra, jornalista

²⁴³ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 20 de junho de 1921, ano X.

²⁴⁴ Esta questão da vadiagem enseja várias questões já analisadas pela historiografia brasileira. Sidney Chalhoub, por exemplo, em sua obra **Trabalho, lar e botequim**, discute as maneiras como se encaminharam, entre os parlamentares, o debate para se estabelecer uma forma de mudar a visão que acreditavam terem os populares a respeito do trabalho como sendo algo aviltante, ligado à escravidão. Com a abolição, era necessário mudar este caráter do trabalho e o tornar dignificante para o indivíduo. Nesse sentido, ele argumenta que o conceito da vadiagem, construído no final do período imperial, era marcado por sua incompatibilidade com a manutenção da ordem. Em outras palavras, a ociosidade era vista como uma ofensa ao tipo de sociedade que se procurava implementar. Em pouco tempo, foi estabelecida a ponte entre a vadiagem e a pobreza, passando-se a utilizar a terminologia que indicava uma categoria social muito combatida pela polícia e citada nos relatórios das autoridades, qual seja, a categoria das *classes perigosas*. CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na Belle Époque**. 2ª. ed. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2001. p.73

paulista, que veio a Paranaguá no ano de 1917 e que teve sua crônica publicada pela Revista *O Mez*, assim escreveu sobre o albergue noturno:

Magnífica: ordem, respeito e asseio. Por toda parte onde vou e encontro um lugar onde possa acolher a miséria que a noite não tem onde pernoitar, onde se abrigar das intempéries, onde possa tomar algum alimento, eu ergo os olhos ao céu e peço a bênção sobre aquele ou aqueles que tem tão grande idéia. A proteção à pobreza, pois na nossa grande pátria há muita miséria²⁴⁵.

A imprensa cumpria o papel de moralizadora da sociedade e reclamava contra o mau estado em que se encontrava um trecho da rua D. Izabel, próxima ao centro, por conta da existência de bordéis. Segundo artigo do jornal, “existe meretrícios de baixa esfera, ali reunidos praticam certos indecoros sem respeitarem famílias e transeuntes que tem necessidade de por ali passar. Durante a noite, dão-se alterações entre elas, com disparos de tiros e outras coisas que a decência manda calar”²⁴⁶.

Além da preocupação com a higiene e a manutenção de um corpo urbano belo e sadio, a aparência, a saúde e o cuidado estético dos corpos individuais também recebiam destaque por parte da imprensa, através da publicidade. Um exemplo é o anúncio da Emulsão de Scott que trazia a seguinte utilidade para o remédio: “Para curar eficazmente a anemia é indispensável aproveitar todo o elemento de nutrição e fazer sangue novo. Rica em vitaminas e outros elementos nutritivos fortificantes, toma-se para combater toda a debilidade ou enfraquecimento e robustecer e vitalizar o organismo”²⁴⁷. Ou ainda no anúncio do Vinho Biogênico: “As crianças cujas mães se tonificam com o vinho biogênico de Giffoni aumentam de peso e ficam fortes, alegres e desenvolvidas”. Vale lembrar que todos os personagens que apareciam nos anúncios eram pessoas fortes, bonitas e, claro, brancas. Outro anúncio que deixa claro a questão da cor da pele é o do Sabão Russo: “A beleza da mulher reside na suavidade e brancura de sua cútis, que pode conseguir-se conservar com o emprego diário de o segredo da sultana e o uso de um bom sabonete perfeito”.

É possível perceber a atenção com o vestuário, expresso nos vestidos e chapéus das senhoras e nos ternos daqueles que circulavam no centro de Paranaguá. As casas de tecidos finos eram procuradas pelas damas e cavalheiros que se inspiravam na moda francesa para confeccionar seus guarda-roupas²⁴⁸.

²⁴⁵ Visita ao Albergue Noturno. Revista *O Mez*. Paranaguá, ano I, n 2, , abril de 1917.

²⁴⁶ Jornal *Diário do Comércio*, Paranaguá, 25 de março de 1920, ano IX, n 2489.

²⁴⁷ Revista *O Itiberê*. Paranaguá, , ano X, n 105, janeiro de 1928.

²⁴⁸ O delírio da cidade. http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/0016005_02_cap_02.pdf

Segundo Heloísa de Faria Cruz, nas cidades brasileiras em formação, especificamente em São Paulo, fabricantes e comerciantes, agentes de um mercado em acelerado desenvolvimento encontram nos reclames os espaço de visibilidade para seus produtos e serviços. A então frágil imprensa tipográfica, ávida por esquemas financeiros de sustentação incorpora de braços abertos a novas formas de propaganda. A partir desse momento, estabelece-se um movimento de mão dupla entre a linguagem das mercadorias e a cultura impressa²⁴⁹.

O comércio também colabora para a higienização, limpeza e modernização da cidade, representando vários símbolos do moderno. Nas páginas do *Diário do Comércio* e do *Almanaque do Litoral*, os anúncios relacionados à saúde, à beleza e à limpeza eram predominantes e a propaganda era realizada através de belos desenhos, charges e fotografias que instigavam ainda mais o consumo. Pomadas, cremes, sabonetes, elixires, pós, loções eram, sem dúvida, os produtos mais anunciados e acabavam por transformar a propaganda em negócio bastante lucrativo, pois os anunciantes, com seus patrocínios, colaboravam para a manutenção das publicações.

Os anúncios e os reclames, segundo Heloísa, passaram a constituir parte característica e importante de um periódico de sucesso. Por meio de reclames, empresas cinematográficas, pensões, botequins, hotéis, confeitarias, costureiras, alfaiates proclamavam sua adesão aos novos hábitos mundanos e cosmopolitas da cidade.

Um exemplo é o anúncio de venda de roupas para senhoras modernas e chiques, capaz de rivalizar com as melhores fabricações francesas ou vienenses.

Os anúncios ajudavam, ainda, a reiterar a idéia de construção de um corpo saudável e de formas esbeltas, bastando olhar para a modelo do anúncio para compreender tais efeitos produzidos pela publicidade. A enxurrada de propagandas que exaltavam a beleza reforçava os ideais de um projeto de saneamento e disciplinarização de comportamentos e atitudes na cidade paranaguara, mesmo que o discurso encontrasse uma população cuja maioria não tinha acesso aos produtos anunciados e vivia numa condição miserável.

Todos os mecanismos de regulamentação da cidade “sonhada” pelas elites, da cidade orgânica²⁵⁰, limpa, saneada e sem problemas vão contrapor à cidade dos bailes populares, dos

bares, das balbúrdias, dos tumultos, dos crimes. O desejo das elites, como se percebeu, não logrou êxito em sua totalidade.

²⁴⁹ CRUZ, Heloísa de Faria. **São Paulo em Papel e Tinta: periodismo e vida urbana: 1890 e 1915**. EDUC; FAPESP; Arquivo do Estado de São Paulo; Imprensa oficial SF, 2000. p.185

²⁵⁰ BRESCIANI M.S. (org.). **Imagens da cidade: século XIX e XX**. São Paulo. Anpuh. Marco Zero. Fapesp, 1993.

Capítulo 3

Paranaguá, “terra do já tivemos”

O discurso do retrocesso e a valorização do passado

Ali vivi um dos momentos mais agitados da minha vida: recordo o passado... águas se foram e o moinho silencioso não agita mais as suas velas, não mais movimentada a roda²⁵¹.

O irromper da Primeira Guerra Mundial faz desmoronar o sonho do progresso. É o que afirmava Leocádio Correia em sua poesia de título *Paraíso das Delícias*:

Isso é para rico aprender
Que tem seus limites
A velocidade que muito nos ajudou
Hoje nos mata
A guerra sim é realidade
Desmoronou nosso castelo, era feito de areia
Desmoronou a cidade: o nosso paraíso das delícias²⁵².

O desmoronamento do mundo, frente ao conflito mundial, também faz desmoronar a cidade, segundo o autor. No poema, o sonho é contraposto à realidade, o progresso é contraposto ao desmoronamento. A euforia outrora vivida por conta dos progressos dos meios de transporte, referenciados aqui através da menção à velocidade, dá lugar ao tom de frustração. A própria idéia de progresso é apresentada pelo autor como algo efêmero, que veio e foi embora. A guerra fez desmoronar o “castelo de areia” que representava a frágil modernidade idealizada no fim do século XIX e no início do século XX. Quanto à Guerra, não era uma construção imaginária, mas pura realidade.

Em 1914, quando a Primeira Guerra Mundial iniciou, ninguém poderia imaginar as proporções que ela tomaria. Durante seu transcurso, o conflito foi se agravando, e o que antes seria uma batalha travada entre soberanos europeus e em solo continental, alastrou-se para o mar, para o ar e para fora do continente. Este fato afetou de maneira especial as cidades portuárias, que sentiram mais diretamente os efeitos da guerra.

Durante a Primeira Guerra Mundial, a imprensa de Paranaguá publicava matérias diárias sobre o conflito: países atacados, número de mortos, conseqüências - sobretudo

²⁵¹ Revista **O Itiberê**, Paranaguá, , n 135, v. XII, julho de 1930

²⁵² CORREIA, Leocádio. Paraíso das Delícias. Jornal **Diário do Comércio**. 21 julho de 1914, ano III.

aquelas de maior incidência sobre a cidade de Paranaguá - mostrando que a guerra teve ligação e efeitos diretos na cidade, como aponta o artigo do jornal *Diário do Comércio*, do ano de 1915. Segundo as fontes, o primeiro efeito causado pela guerra foi o econômico.

Fecharam nesta cidade 7 comércios por causa da crise que a guerra tem causado. Entre estes figuram, 1 barbeiro, 4 casas de armarinhos, 2 de secos e molhados. Se o caos continuar outras casas vão fechar. Os hotéis já quase não tem mais hóspedes. Tem sido retraído este ramo e a alegria da cidade da chegada de muitos vapores está obscurecendo. Diminuíram consideravelmente²⁵³.

A atividade econômica diminuiu, muitas foram as casas comerciais que retraíram os seus investimentos e cortaram gastos, colocando trabalhadores na rua e gerando desemprego. O *Diário do Comércio* assim noticia:

Os efeitos da Guerra Mundial – o comércio se paralisa – a atividade econômica diminui em Paranaguá: cada vez mais se acentua a paralisação do comércio da nossa praça. Os mais importantes estabelecimentos industriais, foram forçados a interromper a marcha que seguiam; e como principal economia, a redução completa do operariado²⁵⁴.

O comércio da cidade também passa por uma crise. Sempre os primeiros prejudicados, conforme afirma o editorial do jornal, são os operários, pois em qualquer crise, a primeira medida do patrão é a redução do número de operários, prevendo corte de custos:

Nota-se no centro da cidade, que o comércio varejista está também lutando com o estado da crise atual. As casas de comércio a varejo, aliás bem sortidas, sentem o enfraquecimento das suas rendas diárias, e para poderem atravessar o estado anormal da praça, precisam lançar mão de severas economias, que, infelizmente, sempre começou, pela dispensa, ou pelo corte nos vencimentos dos empregados. É asfíxiante a situação do operariado²⁵⁵.

Devido à sua importância para a cidade, a diminuição do movimento do Porto D. Pedro II afetou os ritmos da cidade. É o que relata o mesmo jornal: “O porto Pedro II antes o nosso maior empório comercial e fabril de onde o operariado encontrava diariamente trabalho, atualmente atravessa um período decadente”²⁵⁶. Esta crise pode ser percebida em números. Ela se reflete mais na importação que na exportação. A tabela abaixo se refere à produção do

²⁵³ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 22 de agosto de 1914, ano III. (devido a condição da fonte, não foi possível precisar o número do periódico. Isto se repete na maioria dos exemplares de 1914 e 1915 e raramente em outros anos).

²⁵⁴ Idem.

²⁵⁵ Idem.

²⁵⁶ Idem.

Paraná, exportação e importação pelo Porto de Paranaguá. É notório que a importação tenha sido mais afetada com a guerra. As 40.848 toneladas importadas em 1914, início do conflito, caiu para 2.001 toneladas em 1918. É uma redução considerável no final do conflito. Já a exportação, embora oscilante, de 31.356 em 1914, somava um montante de 98.729, no fim do conflito. A erva-mate e a madeira eram os principais produtos exportados. Enquanto a primeira entrava em declínio, a segunda a superava e mantinha a exportação do estado equilibrada.

ANO	Import.	Export.	Total
1913	82.436		
1914	40.848	31.356	72.204
1915	8.732	53.048	61.780
1916	14.143	93.361	107.504
1917	5.778	55.883	61.661
1918	2.001	98.729	100.730
1919	7.111	89.282	96.393

Fonte: ROLIM, Ernesto. **Contribuição ao Estudo da Erva-Mate**. 1919 ²⁵⁷.

Ainda conforme o jornal, os engenhos de erva-mate e os trapiches também são afetados, causando ainda mais desempregos: “Dos engenhos de beneficiar erva-mate e dos trapiches de embarques foram há um mês e tanto, dispensadas as turmas de trabalhadores, devido a falta de serviço. É difícil presentemente o equilíbrio do homem que vive do trabalho cotidiano”²⁵⁸.

A erva-mate, principal produto de exportação dos paranaguaras, vai, sucessivamente, perdendo nos anos da guerra a sua condição de principal produto exportador. Se analisarmos a tabela abaixo, perceberemos o problema da exportação da erva-mate enviada para Argentina, Uruguai e Chile.

²⁵⁷ Foram utilizados dados, acrescidos e retirados outros não pertinentes a este trabalho.

²⁵⁸ Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 22 de agosto de 1914, ano III.

Ano	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Valor em Contos de Réis	23.025	42.479	20.459	22.379	25.273	24.918	19.489	14.547

Fonte: ROLIM, Ernesto. **Contribuição ao Estudo da Erva-Mate**. 1919 ²⁵⁹.

A madeira exportada encontra seu crescimento e apogeu após o término do conflito, em 1919, como pode ser visto na tabela a seguir. Em Paranaguá, investidores da indústria do mate passam a investir na indústria da madeira.

Anos - em m3				
Portos	1905	1915	1920	1930
Paranaguá	38.502	2.055	69.112	25.160
Antonina			2.294	21.713

FONTE: MORGENSTERN, Algacyr. **O Porto de Paranaguá**: contribuição histórica, APPA -Paranaguá, 1985.

Quanto às discussões sobre o porto, elas aparecem nas fontes acompanhadas ora pelo sonho do progresso e da modernização, ora pela idéia de uma estagnação econômica. Em 1914, não só o Brasil, mas todo o mundo passava por dificuldades por se tratar do início da Primeira Guerra Mundial, fazendo todo o país passar por uma crise financeira. Não podemos pensar Paranaguá isolada deste contexto. O final da Primeira Guerra é tomado como um novo começo para o mundo, para o Brasil e, também, para Paranaguá, que sofreu as interferências da guerra por conta das atividades do porto. Nesta época, mais precisamente em 1917, ocorreu a mudança de concessão do Porto de Paranaguá do Governo Federal para o Governo Estadual, parecendo-nos claros os motivos dessa mudança:

A satisfação com que o povo patricio recebeu a notícia de haver sido assinada na Capital Federal pelo Exmo. Sr. Doutor Caetano Munhoz da Rocha, digno secretário da fazenda e agricultura e Obras Públicas do Paraná, o contrato de concessão do levantamento das obras do nosso porto ao Estado, foi intensa. Nem outra manifestação de regozijo se poderia esperar de um povo que de há longos anos nutre a mais legítima aspiração de ser

²⁵⁹ Foram utilizados dados, acrescidos e retirados outros não pertinentes a este trabalho.

transmudado em realidade esse melhoramento de grande monta para o problema vital do progresso paranaense, e no qual reside a esperança de um futuro melhor, quer econômica, quer comercialmente²⁶⁰.

A Guerra favorecia, principalmente, as exportações de madeiras, e o Paraná aspirava ser o maior exportador. Era preciso aproveitar a ocasião de Guerra, quando a Rússia, a Suécia e a Noruega, com dificuldades de navegação, deixavam aberto o caminho ao pinho paranaense, até então rejeitado por estes países que o consideravam uma madeira inferior. O pós-guerra era considerado pelo governo e pela imprensa como um alento, mas em Paranaguá, acreditava a imprensa que este progresso só viria se fossem realizadas obras no porto. Cidades destruídas teriam necessidade de muita madeira para a sua reconstrução. Em 1919, o presidente do Estado, Afonso Camargo, anunciava que a exportação de madeiras havia aumentado consideravelmente, conquistado os mercados da Argentina e do Uruguai.

O aumento, porém, da exportação deste produto, pelo despreparo de produtores e autoridades, acostumados até então a cultivar a erva-mate, trouxe a crise nos transportes internos e externos, atingindo logicamente a cidade de Paranaguá. Ainda, em 1910, Chichorro Júnior alertava sobre a falta de carros na estrada de ferro para a condução das madeiras, o que entravaria o desenvolvimento das indústrias e daria prejuízos ao Estado²⁶¹. Entre os anos de 1918 e 1919, foram insuficientes os vapores chegados a Paranaguá para o carregamento de madeiras. Os portos de Paranaguá, em maior escala, e de Antonina estavam congestionados. O fato da barra de Paranaguá não propiciar a entrada de vapores de grande calado, constituía pesado entrave para o incremento das exportações. Era, pois, urgente a realização das obras do Porto de Paranaguá, com estudos concluídos desde algum tempo. Pois se assim continuasse, a hegemonia do porto paranaguara estava ameaça. Analisando o número de exportação de madeira deste período, percebemos esse quadro agravante para Paranaguá. Em 1919, Antonina quase o ultrapassava e a metragem cúbica de exportação era 21.713 m³, contra 21.713 em Paranaguá²⁶².

A reportagem do jornal denunciava os problemas enfrentados por Paranaguá por causa da crise financeira e, se o problema dos comerciantes era crítico, mais crítico ainda era a posição do operariado, sobre o qual, infelizmente, as fontes não nos permitem precisar a sua situação.

²⁶⁰ LOBO, Gonçalves. As obras do nosso porto. Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 17 de agosto de 1917, ano VI, nº 1729.

²⁶¹ Relatório do Secretário Joaquim P. Pinto Chichorro Júnior, Paranaguá, de 31 de dezembro de 1910.

²⁶² MORGENSTERN, Algacyr. **O Porto de Paranaguá**: contribuição histórica, APPA -Paranaguá, 1985.

Ao todo, entre 1914 e 1919, foram publicadas no *Diário do Comércio* 98 matérias sobre a Primeira Guerra Mundial, todas em primeira página. Algumas delas traziam como títulos: *A miséria em Paranaguá é tão grande que nem o barbeiro recebe por seus serviços*²⁶³; *A guerra ameaça a vida comercial e portuária de Paranaguá*²⁶⁴; *A guerra afeta a exportação de banana para Argentina*²⁶⁵; *A crise provocada pela guerra – o povo desocupado, ocioso, cria problemas policiais*²⁶⁶.

As conseqüências econômicas da guerra são frisadas pela imprensa:

A guerra nos trouxe problemas financeiros é verdade. Mas isto recuperamos logo. O maior problema é que esta maldita guerra deixou os cofres públicos estagnados e por isso não vamos receber do Estado as melhorias necessárias do nosso porto, mais uma vez... Conforme anunciou o Presidente do Estado nos jornais da capital as obras só serão possíveis depois que o Estado voltar a crescer. O presidente se mostra otimista pois, segundo ele, mesmo com a crise enfrentada, o comércio de madeira tem ganhado impulso por causa da guerra²⁶⁷.

A Revista *O Mez*, de 1917²⁶⁸, também corrobora com o Jornal *Diário do Comércio*, criticando e condenando os atos de guerra, além de evidenciar os problemas que a guerra trazia a Paranaguá. Dirigida por Álvaro David, a revista contava com a colaboração direta de Leôncio Correia²⁶⁹, que era de Paranaguá e fez parte da política local ao lado de Munhoz da Rocha, transferindo-se, mais tarde, para o Rio de Janeiro.

A preocupação com a crise financeira não se restringe aos limites de Paranaguá. A crise estava abarcando o Estado e todo o País. Na Mensagem de Governo de 1915, verificamos as dimensões desta crise.

Tendo sido eleito o Presidente da República para o quadriênio (1914-1918) Wenceslau Braz Pereira Gomes, coube Sua Excia. assumir o exercício da primeira magistratura do país em momento de quase desalento geral, quando o Brasil se vê a braços com a mais temerosa e profunda crise econômica – financeira de que há notícia. O sistema econômico do Estado atravessa a crise mais prolongada e violenta de sua vida autônoma, visto como trata-se de um fenômeno de ordem geral que já tem preocupado vossa esclarecida atenção em duas sessões sucessivas e que se reflete aqui, como na

²⁶³ Dutra. José Marinho (barbeiro). Paranaguá, *Diário do Comércio*, 24 de agosto de 1914, ano III.

²⁶⁴ Jornal *Diário do Comércio*, Paranaguá, 28 de agosto de 1914, ano III.

²⁶⁵ Idem.

²⁶⁶ Jornal *Diário do Comércio*, Paranaguá, 07 de outubro de 1914, ano III.

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ Revista *O Mez*. Paranaguá, 31 de março de 1917. ano ° I n° 1.

²⁶⁹ Foi deputado estadual no Paraná, de 1892 a 1897, deputado federal em 1888, diretor da Instrução Pública do Rio de Janeiro, diretor do Colégio Pedro II (Internato), diretor da Imprensa Nacional. Lecionou História Universal na Escola Normal (hoje Instituto de Educação do Rio de Janeiro), da qual foi, mais tarde, Diretor. Era formado em Direito, mas não abraçou a advocacia nem a magistratura.

generalidade dos Estado da República e no mundo, profundamente desequilibrado nas relações comerciais que entrelaçam as nações, pela conflagração européia²⁷⁰.

O governo ainda comenta no relatório que várias foram as obras públicas paralisadas no estado por conta da situação financeira enfrentada, incluindo-se nessa situação a hospedaria de imigrantes que estava em obras, dentre outras obras na cidade de Paranaguá, além de um grande número de obras na capital.

Nos Relatórios de Governo aparecem menções aos déficits causados não somente pela Primeira Guerra, mas também pela guerra do Contestado:

Os déficits dos quadriênios anteriores agravados no último, com o abalo sofrido, no comércio em geral, em virtude da guerra européia, diminuição da receita nos exercícios 1913 – 1914, 1914 – 1915 e aumento das despesas com a conflagração no Contestado, onde o Estado conservou o seu Regimento de Segurança com efetivo aumento e vantagens de campanha, além de outras recorrentes desta luta intensiva e da questão de limites despesas que continuaram e ainda continuam, no exercício vigente, influíram de modo decisivo, para que o nosso estado financeiro, não seja ainda satisfatório²⁷¹.

O segundo fator que vem associado à crise financeira na imprensa é a Guerra do Contestado, violento conflito de terras no começo do século XX, envolvendo posseiros, pobres, negros, mestiços, indígenas e as elites que tinham capital a investir, numa área de 25 mil quilômetros quadrados, numa região disputada pelas províncias do Paraná e Santa Catarina²⁷². Na verdade, a empresa norte-americana *Brazil Railway*, que deveria colonizar a região com imigrantes, queria explorar a região rica em pinheiro e imbuia, fazendo concorrência com as madeireiras brasileiras, que não poderiam concorrer com uma empresa norte-americana, a maior da América Latina.

²⁷⁰ Mensagem de governo de 1 de fevereiro de 1915. Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Exmo. Senhor Carlos Cavalcanti de Albuquerque presidente do Estado ao instalar-se a 2ª sessão da 12ª legislatura em 1º de fevereiro de 1915. Tip d' A república, Curitiba, 1915. p. 7-36.

²⁷¹ Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Afonso Alves de Camargo Presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a 2ª sessão da 13 legislatura em 1 de fevereiro de 1917.

²⁷² A disputa começou quando uma companhia norte americana, a *Brazil Railway*, que construiu a estrada de ferro São Paulo – Rio Grande, recebeu do governo, como parte do pagamento, terras em uma faixa de quinze quilômetros de cada lado da ferrovia. Essa empresa deveria colonizar a área com imigrantes, mas o seu principal interesse era a exploração da floresta nativa, rica em pinheiros e imbuias. A população que morava nessas terras foi expulsa, e vieram se unir a quase oito mil trabalhadores da estrada de ferro que haviam sido recrutados nas grandes cidades e que, após o término da construção da estrada, viram-se completamente abandonados. Também foram arruinados os pequenos madeireiros, pois não podiam competir com uma grande empresa estadunidense instalada na região do Contestado, a mais moderna serraria da América Latina, e que exportava a madeira para os Estados Unidos.

Alguns homens de Paranaguá participaram da guerra por conta do litígio, morrendo alguns e retornando outros à cidade. As fontes não citam nomes específicos, mas se referem com horror à questão do Contestado pelas vidas patricias ceifadas:

O povo de Paranaguá, chorou de tristeza quando recebeu a notícia que alguns de nossos patricios que foram ajudar o Governo do Estado na luta incansável do Contestado tiveram suas vidas ceifadas por tamanha crueldade. Esperamos que nosso povo seja ao menos reconhecido pelo ato de bravura²⁷³.

A imprensa culpava também este conflito pela decadência financeira do Estado e, em consequência, pela não realização de obras no porto. Artigo publicado no *Diário do Comércio* descrevia a Guerra do Contestado como um sorvedouro de energias de dinheiro e de vidas no Paraná e em Paranaguá. Este jornal apoiava as medidas tomadas pelo Presidente do Estado em relação à guerra - que era do mesmo partido político (republicano) que Caetano Munhoz da Rocha, que já havia sido Prefeito da Cidade de Paranaguá, e justificava a falta de obras no porto por conta do conflito.

Na reunião de Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados, há dias, quando o senhor Cunha Machado apresentou parecer sobre o acordo Paraná – Santa Catarina, terminando por um projeto estabelecendo os novos limites entre esses estados²⁷⁴. Sem meios materiais para opor uma resistência capaz à execução da sentença, que na alma paranaense provocou rugidos de cólera sagrada, empenharam-se os habitantes do contestado nesta luta dolorosa, que decorreu sangrento, mas inútil, como protesto e que foi um sorvedouro de energias de dinheiro e de vidas, no Paraná e aqui em Paranaguá, cidade que não abandonou seu Presidente de Estado, mas sofreu junto com ele, ficando sem obras por consequência das despesas da Guerra do Contestado²⁷⁵.

Os artigos editados no *Diário do Comércio*, de agosto de 1917²⁷⁶, trazem como título: *Ainda o Contestado*, alegando que a situação já tinha sido resolvida, mediada pelo Presidente da República, não sendo mais necessárias as preocupações. A reclamação que continuava a aparecer era com gastos excessivos do Governo do Estado para resolver o problema, derivando de tal excesso a falta de verbas para o melhoramento das obras do porto. A Revista *O Mez* deixa clara esta preocupação: “O Governo precisa dar este assunto como

²⁷³ Jornal **Diário do comércio**, Paranaguá, 7 de julho de 1917, n 1696 ano VI.

²⁷⁴ Idem

²⁷⁵ Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 1 de julho de 1917, n 1 690, ano VI.

²⁷⁶ Ibidem, números 1691, 1692, 1693, 1694.

resolvido e se dedicar mais a questões internas que tanto agravam a situação financeira que o Estado se encontra, junto com outros motivos, por seu porto não ser aparelhado”²⁷⁷.

Em Paranaguá, houve resistência em aceitar o parecer do Presidente da República, favorável a Santa Catarina, através do qual o Paraná perdia boa parte de terras, por considerá-lo um arbitramento sobre as questões da região Contestada²⁷⁸. Em outubro de 1917, com o título *Problemas Resolvidos*, o presidente do estado, Dr. Afonso Alves de Camargo, justifica em sua mensagem ter aceitado a intervenção do Governo Federal no litígio Paraná – Santa Catarina:

E só fiquei tranquilo comigo mesmo depois que convenci-me de que não tinha outro caminho a seguir, e isso porque, não aceitar a interferência do eminente Chefe da Nação para a solução amigável do litígio, quando já em execução a sentença que nos arrancava todo o território contestado, ou aceitá-la, para depois não acatar a decisão, seria, em qualquer dos dois casos completar a vitória dos nossos contedores que, então levariam ao seu termo final a execução da sentença²⁷⁹.

Ao que responde com entusiasmo o *Diário do Comércio*, alguns dias depois:

Talvez agora as obras do Porto sejam realizadas. O Governo do Estado muito sabiamente aceitou a decisão do Governo Supremo. Trabalhar neste momento para recuperar as economias do Estado se faz necessário. Já que o Governo Estadual encampou a concessão das obras do Porto, agora precisa dar conta delas²⁸⁰.

O terceiro motivo arrolado pela imprensa para justificar a crise foi a passagem de concessão do porto, do Governo Federal para o Governo Estadual. Com isto, as poucas obras que existiam praticamente paralisaram. As notícias sobre o porto no Jornal *Diário do Comércio* e na Revista *O Itiberê* somam um total de 103 artigos, entre os anos 1917 e 1927. Em 1919, a Revista *O Itiberê* publica nesse artigo a Mensagem de Governo que tratava da concorrência pública destas obras:

²⁷⁷ Revista *o Mez*, Paranaguá, ano I, n 5, julho de 1917.

²⁷⁸ Alguns Parnanguaras, como o comerciante local, senhor Correia de Freitas, levantaram vozes não acordando com a decisão. “O senhor Correia de Freitas protestou garantindo que o acordo não se cumpriria a não ser depois que os paranaenses empunhando armas, defendessem seus direitos”²⁷⁸. Segundo o jornal *Diário do Comércio*: “É inútil discurtir diante da decisão do Presidente da República. Se ele falou e o Governo do Estado acatou, então está acabado”. Por conta disso, o presidente do país mandou um navio para ficar ancorado no Porto até que os ânimos se acalmassem. Além das resistências encontradas em Paranaguá, sabe-se que elas aconteceram em todo o Estado.

²⁷⁹ Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado, pelo Dr. Afonso Alves de Camargo, Presidente do Estado do Paraná, 1917.

²⁸⁰ Jornal *Diário do Comércio*, Paranaguá, outubro de 1917, ano VI.

Já deveriam ter sido abertas estas licitações mas, a atual situação criada para o comércio da assinatura do armistício entre as nações beligerantes, não permite a organização de propostas razoáveis devido à falta de estabilidade nos preços de materiais de construção²⁸¹.

O autor do artigo acusa o Governo de morosidade em resolver um problema tão grave quanto o escoamento da produção de todo o Estado e usa como argumento que o Porto Pedro II era o maior do Estado: “os outros portos existentes, Antonina, Foz do Iguaçu são portos pequenos. Se o Governo não tomar as medidas necessárias ao Porto de Paranaguá nossa economia que dá sinais de crescimento com a madeira após a guerra pode paralisar como já vem acontecendo”²⁸². Observamos este congestionamento do porto em nota anterior. A economia crescia, mas não na mesma velocidade que se investia em transportes. Portanto, o discurso da decadência em Paranaguá também tem haver com o “esquecimento” do porto, perdido em burocracias.

A concessão do porto foi passada do Governo Federal para o Governo do Estado do Paraná, pelo prazo de sessenta anos, autorizando a construção de obras e melhoramentos do porto pelo Decreto nº 12.477, de 23 de maio de 1917, dando nova tônica às discussões que aparecem na imprensa e nas mensagens de governo. As esperanças dos paranaguaras são reanimadas e a idealização da modernidade neste momento se dá via porto.

Essa mudança de concessão do Governo Federal para o Governo Estadual é realizada em decorrência da crise econômica enfrentada como consequência da Primeira Guerra Mundial²⁸³, o que passaria a exigir mais cuidados do Governo Estadual e permitiria uma nova tentativa de colocar o porto definitivamente nos rumos da “modernidade”, já que as duas primeiras leis criadas não deram certo. A primeira Lei Imperial (n. 9 1.746 de 13.10.1869, permitia que a exploração fosse feita por empresas privadas. Esta lei fracassou, porque não foi possível reunir capital suficiente para fazer as obras necessárias. A segunda lei, 3.314 de 16.10.1886, permitia uma vantagem sobre o capital investido nas obras de 6% ao ano para o investidor. Quanto à terceira lei, que passou a vigorar em 05.01.1917, e que vigora até hoje, autorizou a concessão de exploração dos portos brasileiros pelos governos dos estados.

²⁸¹ Revista **O Itiberê**. Paranaguá, ano 1, n 6, Outubro de 1919.

²⁸² *Idem*.

²⁸³ No dia 5 de abril de 1917 o vapor brasileiro Paraná foi torpedeado por um submarino alemão, com três vítimas. No dia 11 de abril nosso país rompe relações diplomáticas com o bloco Germânico. Em 20 de maio o navio Tijuca foi torpedeado perto da França. Nos meses seguintes, o governo brasileiro, confisca 42 navios alemães que estavam em portos brasileiros, como indenização de guerra. O navio Paraná parte do Porto de Paranaguá e muitos dos 42 navios alemães são presos no Porto de Paranaguá.
www.naufragiodobrasil.com.br/guerra.com

Mesmo após a concessão das obras ao Governo Estadual, as únicas obras que foram realizadas eram pequenas e não atendiam à demanda do porto, sendo as reclamações constantes:

Demandando o Porto de Paranaguá, esteve o vapor inglês “Francis”, que arquela apenas 2511 toneladas, três dias de 24 a 27 do mês último, fora da barra aguardando maré alta para entrar no ancoradouro. Este fato em si é duma alta significação em favor da urgência na execução das obras do Porto de Paranaguá e de outros melhoramentos do litoral paranaense pelos quais nós vimos batendo há meses sem o maior sentimento regionalismo mas única e exclusivamente pela necessidade que o Paraná tem em bom entreposto marítimo²⁸⁴.

Durante vários anos, o Governo do Estado não consegue uma empresa para realizar as obras. Na primeira vez que o governo abre licitação pública, não aparece nenhuma empresa interessada. E depois, as partes do contrato, Governo do Estado e Empresa, não se entendem na taxa de juros, nas obras e nos projetos a serem executados. A empresa executora das obras exigia alguns anos de monopólio de exploração do porto, exigência que não é atendida pelo governo, levando a caducar os prazos do contrato.

Sobre essas questões, o *Diário do Comércio* publica a seguinte matéria: *O fim está próximo*²⁸⁵, na qual se investe na idéia de que sem as obras do porto, Paranaguá iria paralisar de vez, já não bastando os outros problemas econômicos que vinha enfrentando.

No ano de 1918, após um navio brasileiro ter sido torpedeado por um navio alemão próximo ao Porto do Rio de Janeiro, o Brasil declara guerra à Alemanha. O Governo do Estado relata a respeito:

Momentos dos mais graves e melindrosos atravessa a nossa Pátria, em virtude do Estado de Guerra em que se encontra o Império Alemão, seqüência de atentados a nossa soberania de povo livre. Torpedeamentos de unidade da nossa marinha mercante, deram em resultado a ruptura das nossas relações diplomáticas e comerciais com aquele país. A atitude do Brasil em face à conflagração foi mais digna e coerente, desde a sua exemplar neutralidade até a declaração do estado de guerra²⁸⁶.

O medo da guerra passou a se tornar uma realidade. Embora ninguém soubesse ao certo para onde esta declaração de guerra levaria o país, a imprensa fazia suas conjecturas. Dias após a declaração de guerra, o Jornal *Diário do Comércio* publica uma matéria com um

²⁸⁴ Ainda o Porto. Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá, 9 de agosto de 1919, ano VIII, n. 2305.

²⁸⁵ O fim está próximo. Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 2 de novembro de 1919, ano VIII.

²⁸⁶ Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Afonso Alves de Camargo, Presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a 1 sessão da 4 legislatura, em 1 de fevereiro de 1918.

longo título: *Se antes já nos encontrávamos em crise, agora acabamos, declinamos de vez. Paranaguá que é uma cidade portuária até agora não teve batalhas em seu território, mas a partir de agora, o que vamos enfrentar? Não estamos com medo, mas quantos já morreram?*²⁸⁷.

Da mesma forma, a Revista *O Itiberê*, no mesmo mês, publica um artigo intitulado *A guerra: onde vai nos levar?*, em que o autor discorre sobre a guerra em duas páginas, imaginando as conseqüências da declaração de guerra do Brasil à Alemanha. Numa Ata da Câmara de Paranaguá, no mesmo mês, aparece o seguinte pronunciamento do Prefeito da cidade aos Vereadores: “Precisamos tomar medidas drásticas. Se ruirmos mais, estamos acabados. Mas tenho plena certeza que com a ajuda desta distinta casa o nosso futuro que será promissor está logo ali, apesar da crise. É só olharmos além da crise”²⁸⁸.

Com o fim da Primeira Guerra, em 1919, o Prefeito da cidade relembra no *Jornal Diário do Comércio* o pronunciamento feito na Câmara de Paranaguá meses antes: “Como eu dizia, tempos atrás, o futuro estaria a nossa frente. Era só olharmos em frente. Agora a Guerra acabou e tudo recomeça. A crise vai chegar ao fim e a cidade voltará a crescer”²⁸⁹.

O porto passava a ser visto com o ideal de modernidade, para isso havia a necessidade de se aparelhar o porto. No mês de setembro, no mesmo jornal fazia-se ler:

Compreende-se, portanto, que a máxima aspiração de uma nação moderna seja a posse do litoral com entrepostos comerciais próprios, sendo curiosos constatar que o grau de progresso de um país está sempre em relação a sua distância do mar ou ao seu acesso pela navegação internacional²⁹⁰.

Em dezembro de 1919, o sonho de progresso volta a fomentar as discussões e ilusões da elite vigente, pois o fim da Primeira Guerra Mundial é, também, o momento de retomar o crescimento e a estagnação causados pela guerra, mas isto não seria tão simples:

Agora que tudo se encaminha para as realizações grandiosas dos melhoramentos do nosso Porto, onde se agita a esperança para a nossa prosperidade, pela prosperidade do nosso comércio, pelo trabalho do nosso povo, pela vida nova que promete animar o litoral, envolvendo-o na alegria fabril, (...) agora dizemos, que os sonhos da nossa população se convertem

²⁸⁷ *Jornal Diário do Comércio*. Paranaguá, 25 de julho de 1918, ano VII n 2001.

²⁸⁸ *Jornal Diário do Comércio*. Paranaguá, 25 de julho de 1919, ano VIII, n 3247.

²⁸⁹ *Jornal Diário do Comércio*. Paranaguá, 25 de setembro de 1919, ano VIII, n 3321.

²⁹⁰ As obras do Porto. *Jornal Diário do Comércio*, Paranaguá, 22 de setembro de 1919, ano XVII, n. 2341.

em realidade, sonho que já o foram de nossos antepassados: que tudo se desdobra de esperança, fé nos destinos dos nossos novos dias²⁹¹.

As mensagens de governo mostravam satisfação com o término da guerra, investindo igualmente na crença de um possível progresso após a Primeira Guerra Mundial: “Que essa Paz, suprema aspiração de todos que desejam o bem-estar da humanidade, seja duradoura, para também aproveitar as gerações futuras, permitindo-lhes uma vida, onde o direito, a moral e a justiça, imperem sobre todas as coisas terrenas”²⁹².

A imprensa periódica local saudou o fim da Primeira Guerra Mundial com muita euforia. A partir deste acontecimento, vislumbrava-se, segundo o jornal, uma era de paz, de concórdia, de trabalho e de um progresso:

A França acaba de derramar as mais comoventes lágrimas de satisfação pela assinatura do tratado de Paz imposto aos alemães pelas nações aliadas. Talvez neste século não se registre mais um acontecimento tão eloqüente e tão notável, talvez as gerações presentes jamais assistam momentos de tamanha significação moral e histórica. (...) Agora portanto, o mundo vai entrar no trilho luminoso da concórdia e do trabalho, sob as auras da felicidade. Agora o progresso vai se desdobrar, serenamente para a alegria universal. (...) E a Paz unindo corações dará sorrisos a uns pela calma que docemente penetra pelos ares. A paz chegou afinal, bendita seja a paz!²⁹³.

Na Revista *A Cruzada*, em 1919, é publicado o artigo *Paz*, de autoria de Zenon Pereira Leite²⁹⁴, funcionário da Alfândega de Paranaguá, afirmando que o Tratado de Paz de Versalhes ajudaria o progresso de todos os países, estados e cidades, inclusive de Paranaguá:

Somente a paz pode garantir o progresso, alimentar as grandes iniciativas e os inventos que vem argumentar as comodidades, o bem estar e a felicidade do homem. (...) os meios violentos apressam, derrubam, aniquilam, em um ponto, constróem, mas sem a perfeição, imponderadamente, formando obras inviáveis, prejudiciais. Por isso, sempre a Paz, a Paz eterna, abençoada e cristã²⁹⁵.

²⁹¹ A intervenção e as obras do Porto. Jornal **Diário do Comércio**, Paranaguá 1º de dezembro de 1919, ano VIII, n. 2.396.

²⁹² Mensagem de governo de 1919, publicada no Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 15 de agosto de 1919, ano VIII.

²⁹³ Bendita seja a paz! **Jornal Diário do comércio**. Paranaguá, 1 julho de 1919, ano VIII, n. 2272.

²⁹⁴ Este artigo foi publicado novamente na Revista **O Itiberê** da qual Zenon seria diretor LEITE, Zenon Pereira. Paz. In: Revista **O Itiberê**, n3, ano I, julho de 1919.

²⁹⁵ Zenon Pereira Leite. **Revista Cruzada**. Paranaguá, ano I, n 1, julho de 1919.

Mas não foi o tratado de paz que devolveu o progresso à Paranaguá. É o comentário que podemos verificar no Jornal *Diário do Comércio*, em 1919, feito sobre mais um contrato do governo que caducava em relação às obras do porto.

Caramba! Primeiro o Contestado, depois a guerra vários de nós tivemos que ir lutar para erguer o nome de Paranaguá e agora isso! (o autor se refere à morosidade das obras do Porto). Agora sim a cidade termina de entrar em morosidade total. A decadência é tanta que não me assustaria se a cidade fechasse as portas! Mas somos homens de lutas, e desistir jamais! E se fechássemos as portas como ficaria o Paraná?! Precisamos manter mesmo que precariamente o Porto em pleno funcionamento, mesmo que para isso o esforço dos homens seja maior que a natureza lhes permite²⁹⁶.

Neste excerto, o editor justifica a crise da cidade. As crises sempre elegem elementos que a justifiquem, no caso, a Primeira Guerra Mundial, a Guerra do Contestado, a falta de investimentos no porto.

Após a guerra, muitas notícias em relação ao porto se referiam a uma cidade da utopia, do sonho, das expectativas. Esse sonho alimentava as páginas da imprensa local.

É nesse momento de crise que surge a revista *O Itiberê*, em 1919, periódico que se propõe a tirar a cidade do marasmo literário-cultural. No primeiro número da Revista *O Itiberê*, o editor afirma o retrocesso e o declínio literário-cultural, político e econômico da cidade e expressa a necessidade de se redimir Paranaguá do “declínio que se apodera de nossa sociedade”. A revista conclama para a ação e critica os que buscavam se “entregar tão somente às recordações” de um “passado digno”:

Na verdade, não podemos deixar-nos impassíveis ante o declínio que se apodera de nossa sociedade, centro outrora, de muito liberalismo e de vida intelectual, nem vê-la sumir-se à Luz, pela sombra projetada da indiferença literária do repúdio aos nobres tentames, e da escassez de elementos de cultura nas ciências e nas letras, para se entregar tão somente às recordações, ao passado digno, e nele a feição do poeta, ir buscar, enfraquecida, trêmula, - o segredo da existência. Há pouco tempo, alguém que conhece a fundo a nossa evolução e involução, num momento retrospectivo, com fundadas saudades, tristezas e lamentos, foi desenrolando um longo rosário do que temos possuído e do que nos falta, salvo o ponto de vista do progresso material em certos serviços públicos, e terminou dando a nossa cidade a denominação de terra “do já tivemos”, como a exprimir, na ironia fina, o quanto temos perdido com o abandono de quase todos os meios que nos legaram os paranaguenses destacados no exercício superior e nobilíssimo da literatura, do jornalismo, das artes, das ciências, na vida política, no alto comércio, e na própria indústria que, hoje se nulifica²⁹⁷.

²⁹⁶ Revista O Mez. Paranaguá, ano I, n 6, agosto de 1919.

²⁹⁷ LEITE, Zenon Pereira. Revista **O Itiberê**. Paranaguá, ano I, n 1, maio de 1919.

O editorial tem o tom de manifesto. Conclama os leitores para a ação. A revista, através do seu projeto cultural, deveria tirar a cidade daquela “involução”, da “indiferença literária”. O autor rememora o que chama de “passado digno” da cidade, caracterizado pela evolução e o contrapõe ao “declínio”, ao “abandono”, à “falta” que caracterizariam a Paranaguá do momento, significativamente chamada de “terra do já tivemos”. Esse discurso, para além de uma estratégia de legitimação da revista no momento do seu nascimento, era a expressão de uma formação discursiva presente também noutros meios da imprensa, como no *Diário do Comércio* e, também, em outros setores públicos, como a Câmara de Paranaguá.

O próprio nome adotado para a Revista *O Itiberê* traz referências ao passado. Era o nome de um antigo jornal que havia sido editado em 1872, ficando somente em seu primeiro número. Esta revista, criada como um projeto do Club Literário local, estava sendo discutida desde 1903. Em 1917, foi editado um número especial do jornal *O Itiberê*, relembrando o número de 1872. Com o término da Primeira Guerra Mundial, o Clube, na Presidência de Ceciliano Correia, resolveu lançar uma revista mensal, que tomou o nome do antigo jornal, fazendo sua estréia no ano de 1919, sob a direção de Zenon Pereira Leite, Dr. Francisco Acioli Rodrigues da Costa, João Régis Pereira da Costa e Manoel Gonçalves Maia Júnior, todos atrelados à política local e ao comércio, sendo descendentes das antigas elites e pertencentes às elites econômicas que circulavam no Clube Literário.

Os objetivos do novo periódico foram expostos nas páginas que abriram seu primeiro número²⁹⁸. O editorial tratava de um programa que ocupava a primeira página da revista, e que ensaiava um diagnóstico a respeito dos problemas da cidade de Paranaguá, propondo a ela um caminho possível para solucioná-los. Esse projeto justificava-se no interior de um discurso que afirmava a ausência de vida intelectual, vista como problema primordial em Paranaguá. Esta ausência seria revelada por meio de expressões que demonstravam o apego às tradições da cidade, principalmente quando se referiam à cidade do “já teve”.

Não é mera causalidade que as outras fontes analisadas também tenham demonstrado uma vontade de “recuperar” um passado, criando, a partir dele, uma tradição seletiva. Para Raymond Williams²⁹⁹, a tradição é sempre seletiva: uma seleção feita por alguém, com sua particular visão sobre o conhecimento legítimo e a cultura, uma seleção que no processo de privilegiar o capital cultural de um grupo, desprivilegia o de outro. A constituição do

²⁹⁸ Revista **O Itiberê**. Paranaguá, ano I, n 1. Maio de 1919.

²⁹⁹ WILLIAMS, Raymond. **Cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 2.000, pp. 35-53.

conhecimento oficial e tradicional é fortemente perpassada por relações de poder em que as relações e as histórias político-culturais estão presentes.

No programa da revista fica claro quais momentos do passado a revista gostaria de lembrar e quais gostaria de esquecer. Dentre os elementos positivos a serem lembrados, “os trens funcionando a todo vapor”, o porto “mais movimentado que hoje”, o reinado da “nobiliarquia” e a gestão de Caetano Munhoz da Rocha:

Quando tinha trens funcionando a todo vapor; quando o Porto era mais movimentado que hoje. Quando a nobiliarquia reinava. Quando a alegria reinava; e a mocidade? Vai para Curitiba, com medo de enfrentar um problema que sabemos que vai passar. O que é isso? No meu tempo não era assim... era tudo tão harmonioso, sem disputas, sem brigas e confusões. Se recordarmos não precisamos ir tão longe, podemos pegar o ano de 1908, quando Caetano Munhoz da Rocha assume a Prefeitura, este nosso benemérito compatriota. Estes bons momentos só chegam, infelizmente, até a guerra que atordoou a todos. Se olharmos o passado teremos a esperança de um futuro vindouro melhor³⁰⁰.

O artigo se refere à gestão de Caetano Munhoz da Rocha como um divisor de águas na história de Paranaguá. Além disso, o passado não somente é idealizado como tomado como exemplo para ações futuras. Segundo Zenon Leite, funcionário da Alfândega de Paranaguá, era necessário dar um sentido à cidade de Paranaguá, incutir-lhe a consciência do seu próprio valor, estabelecer uma corrente de “idéias e pensamentos”. Era o que a revista pretendia para combater o estado de “morbidez” em que a cidade se apresentava. Quando relembra a nobiliarquia que reinava, está se referindo àquilo que chamava de “burguesia do mate”.

Também *o Diário do Comércio* busca no passado razões para o retrocesso. A citação a seguir é longa, mas considerada pertinente para entender as razões pelas quais o jornal considerava que o Paraná e, conseqüentemente, Paranaguá não cresceram durante a guerra.

O Paraná que é um dos mais ricos e futuros dos nossos estados, foi dos que menos lucraram com as enormes possibilidades de exportação que a guerra nos criou. O Paraná, como ninguém ignora, só exportava antes da guerra mate e madeira dos seus riquíssimos pinheiros. O resto da produção mal chegava para o seu consumo, como conseqüência dos meios de comunicação. Declarada a guerra encontrava o Paraná no seu território recursos admiráveis para uma larga exportação que poderia marcar o início da sua progressiva expansão econômica. Mas lhe faltava entre outras coisas essenciais, os indispensáveis meios de transporte. Sem navegação direta para o estrangeiro, navegação que nos últimos anos, ficou reduzida ao seu mínimo o Paraná fazia a exportação pelos nossos navios de cabotagem. As

³⁰⁰ Revista **O Itiberê**. Paranaguá, ano I, n 1. Maio de 1919.

mercadorias do Paraná que precisavam de um grande espaço para o seu transporte, ficavam meses e meses atulhadas nos portos de embarque, enquanto as praças de Montevideo e Buenos Aires, imploravam das nossas autoridades que mandassem um navio carregar as encomendas dos Portos de Antonina e de Paranaguá, o mais congestionado por ser o mais movimentado. Por outro lado a Companhia São Paulo – Rio Grande, tentou estrangular por todos os meios o comércio de madeiras paranaenses tal por isso não podendo tomar o desenvolvimento necessário. Além disso e por último, a Companhia Mate Laranjeira, que tinha influência em parte do território paranaense, aumentou o seu comércio fazendo a mais terrível concorrência com o Estado do Paraná. Por tudo isso, o Paraná que deveria estar hoje nadando em dinheiro, se encontra apenas em situação boa³⁰¹.

O autor dá bastante relevância para a falta de interesse no problema dos transportes. Embora o Estado tivesse matéria prima em abundância, segundo o autor, os meios de transporte essenciais à circulação de mercadorias não eram suficientes. Cita a navegação reduzida ao mínimo como fator complicador.

Nessa época, muitas vezes o navio não conseguia atracar, devido ao assoreamento, sendo necessário, então, que barcas menores retirassem ou colocassem as mercadorias nos navios maiores. Outra possibilidade existente era que o comandante do navio esperasse a maré alta para atracar. Evidentemente, isto provocava lentidão nos transportes e aumentava o custo das mercadorias, sendo o dono do barco visto como atravessador. Zenon ainda aponta para a concorrência dos dois principais produtos de exportação do Estado do Paraná: a madeira e a erva-mate. Duas grandes empresas estavam estrangulando o comércio paranaense: a companhia de Mate Laranjeira e a Brazil Railway São Paulo – Rio Grande.

Os fatores levantados anteriormente, embora tenham sido encontrados somente nesta passagem e transcritos no Jornal *Diário do Comércio*, evidenciam a construção de um discurso afirmador da crise e reafirmador de um passado “glorioso”. O Jornal colabora para difundir as críticas aos meios de transporte existentes, principalmente em se tratando do Porto de Paranaguá.

Antenor Coelho, presidente da Câmara Municipal, publica na Revista *O Itiberê* o artigo intitulado *Aspectos da Atualidade*, em que mostra preocupação com os rumos da cidade: “A guerra está ganha; mais difícil, porém, será ganhar a paz muitas razões existiam ao

³⁰¹ A situação econômica e financeira do Paraná. Apreciado pelo Gil Blas do Rio de Janeiro. Jornal **Diário do Comércio**. Paranaguá, 1 de julho de 1919, ano VIII, n 2.272.

defrontar os complexos problemas que surgiram do conflito memorável e aqui em Paranaguá se existe solução, ainda não a encontramos”³⁰².

Como bem afirmou Le Roy Ladurie³⁰³, “a crise propõe, mas a cultura dispõe”. As crises encontram suas soluções nas suas próprias entranhas, sinais, solavancos e empurrões que sinalizam caminhos futuros ou buscas no passado. Obviamente que não podemos falar, em termos históricos, em sistemas fechados. As fontes, porém, nos levam a perceber que a escolha feita naquele momento foi pelo passado. A economia de exportação se recuperava com o comércio da madeira, causando até congestionamentos no porto, como vimos, mas as obras não eram realizadas.

A Revista *A Cruzada*, de cunho religioso, apresenta uma proposta que nos remete à incidência desta escolha pelo passado: “Precisamos nos apegar ao passado. Somente ele será capaz de lançar “luz” onde há trevas. A luz que vem de Deus. É lá que vamos encontrar as respostas. Está aí, é ele que vai resolver a crise que nos encontramos, somente o passado”³⁰⁴.

Como a crise é um detonador, uma caixa de pandora, de onde saem elementos do passado, a imprensa vai buscar um determinado passado para preencher o vazio presente naquele período que perduraria até o ano de 1927. Isso é feito com a retomada das obras do Porto de Paranaguá, quando novas esperanças fizeram os olhos se voltarem para o futuro.

É no passado que as elites buscam respostas criando um passado comum. Ao recolher fragmentos do passado e monumentalizá-los, os intelectuais “inventaram uma tradição”³⁰⁵, sublinhando uma origem mítica, formada por uma nobiliarquia, descendente dos portugueses, já que a maioria das personalidades “lembradas” nas revistas e no jornal tinha esta ascendência. Sublinhava-se, ainda, uma origem harmoniosa, homogênea.

O que nos importa, aqui, é a construção, a invenção desse passado comum. Importa-nos o que queriam lembrar e o que queriam esquecer. Eni Orlandi³⁰⁶, que estuda a linguagem para explicar que existem muitas formas de silêncio, entre eles o silêncio proposto e o silêncio imposto. O imposto significa exclusão e é forma de dominação, pertinente aos esquecimentos dos nossos autores na imprensa, já o proposto vem do oprimido e apresenta uma forma de resistência, podendo significar, também, uma forma de defesa ou auto-proteção. Para Eni

³⁰² Revista **O Itiberê**. Paranaguá, ano I, n 1, Maio de 1919.

³⁰³ Apud. Beinstein, Jorge. Pensar a decadência: o conceito de crise em princípios do século XXI. In: http://resistir.info/argentina/beinstein_crise_decadencia.html

³⁰⁴ Revista **Cruzada**. Paranaguá, ano I, n 3, setembro de 1919.

³⁰⁵ HOBBSAWM, Eric e RANGER, Terence. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. Página

³⁰⁶ Orlandi, E. P. **As formas do silêncio**; no movimento dos sentidos. Campinas, SP: Ed. Da Unicamp, 1992. Página 18.

Orlandi, os dois casos de silêncio produzem uma ruptura desejada por ambos os lados, o do opressor e o do oprimido. Porém, segundo Eni Orlandi, o silêncio também pode produzir uma ruptura não desejada, quando ocorre aquilo que se chama ruído na comunicação, ocasionando uma falha na emissão do que se tem a intenção de comunicar³⁰⁷.

Havia duas questões que os “homens de letras” de Paranaguá parecem ter querido esquecer. A primeira refere-se ao momento em que Paranaguá, sendo o Estado do Paraná comarca de São Paulo, estava subordinada às prerrogativas de São Paulo que dava preferência ao Porto de Santos. A segunda, ao momento da mudança da capital para Curitiba, em 1853. Esta dado não aparece na imprensa, nem na seção de datas Memoráveis da Cidade de Paranaguá que, em ordem cronológica, publicava mensalmente os acontecimentos mais marcantes da cidade entre os anos de 1600 e 1880.

Confirmando o desejo de voltar ao passado, encontramos vários artigos e fotos publicados em diversas seções especiais da Revista *O Itiberê*, dedicadas à história local. Na seção *Paranaguá Histórico*, a qual conta com um total de vinte e uma colaborações, o autor Ermelino de Leão busca as origens de Paranaguá. Essa busca era feita pelas origens das pessoas que formavam a elite. Na maioria de suas colaborações, o autor faz uma busca minuciosa da nobiliarquia de Paranaguá, ou seja, das famílias mais importantes, descendentes dos portugueses. Entre estas famílias figuravam sobrenomes já conhecidos neste trabalho: Correias, Gonçalves, Leão, Maia, Rocha, Mello... Essa busca realizada revela a necessidade e o interesse em recuperar o passado como forma de legitimação de uma elite gerida por seus interesses no presente. O interesse desta elite no presente era se reproduzir socialmente e politicamente. As elites sempre precisam de um lugar social que as projetem e as permitam falar³⁰⁸. Tais artigos publicam também datas “memoráveis” de Paranaguá até o momento da emancipação de São Paulo.

A seção *Brasões de Família*, também presente na revista, é justificada desta forma:

Instituído o regime republicano, em 1889, desapareceram no Brasil, todos os privilégios de família (...). Isto porém, não impediu, não impede, não pode impedir que as famílias da alta linhagem continuem a honrar os seus antepassados, a orgulhar-se da sua procedência distinta, a ostentar as armas que lhe foram dadas, em complemento de títulos e de grandezas³⁰⁹.

³⁰⁷ Ibidem. p. 22.

³⁰⁸ BOURDIEU, P. Espaço social e poder simbólico. In: **Coisas ditas**. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 149-168.

³⁰⁹ Melo, Mario. Brasões de família. **Revista O Itiberê**. Paranaguá, junho de 1924, ano VI, n 62-63.

Os sobrenomes que aparecem são descendentes das elites do século XIX, também citados constantemente na Seção Paranaguá Histórico: Correia, Guimarães, Leite, Leão.

Em outra seção de nome *Galeria Nobre*, editada entre os anos de 1919 e 1926, em 30 volumes, figuram entre os considerados nobres os mesmos nomes já citados nas seções anteriores. O “benemérito” mais comentado nesta seção é Manoel Francisco Correia (O Velho), natural de Portugal e emigrado para o Brasil no século XVIII. Segundo o autor, Correia se dedicou ao comércio e desde logo interveio nas questões políticas na cidade de Paranaguá. Foi agraciado com o grau de Cavaleiro da Ordem de Cristo e com a Imperial Ordem do Cruzeiro, em 1829. Era um dos comerciantes mais ricos daquela época em Paranaguá. O seu apelido foi dado devido ao tamanho da sua prole. Prole inclusive que figura no posto de chefia do Partido Republicano.

Outra seção dedicada ao passado é a *Apontamentos Históricos de Paranaguá*. Sempre sem autor, esta seção apresenta datas memoráveis da cidade de Paranaguá, sendo a maior parte delas da época do Império Brasileiro, desde D. Pedro I até D. Pedro II. Verificamos que a data da transferência da capital de Paranaguá a Curitiba é envolta pelo silêncio, fazendo parte daqueles eventos merecedores de esquecimento.

Um exemplo desse passado lembrado nesta seção é o artigo *Uma figura do Império*. Este artigo lembra um ascendente de umas das famílias mais importantes em Paranaguá no Império e ainda na República. O Dr. Manuel Eufrásio Correia era formado em Direito, tinha sido promotor público e deputado provincial³¹⁰ no Paraná, representando a cidade de Paranaguá. Era irmão do Visconde de Nácar (Manuel Antônio Guimarães), uma das pessoas mais ricas de Paranaguá. O autor do artigo, Leôncio Correia, era sobrinho de Manoel Francisco Correia, irmão de Ildefonso Corrêa Pereira (Barão do Cerro Azul), sobrinho do Visconde de Nácar. Bastante comum era o casamento entre membros das mesmas famílias. O próprio Visconde de Nácar, quando do falecimento de sua primeira esposa, casa-se com a cunhada. Isto colabora para que as elites em Paranaguá sejam bastante restritas e circulem em ambientes comuns. Todas as famílias já citadas neste trabalho possuem um artigo nessa seção, buscando as origens da família, sempre ligados a um passado português e mostrando as ligações com a Corte do Rio de Janeiro.

O fato de existirem quatro seções na revista rememorando o passado mostra a preocupação em lembrar este passado. Como podemos verificar, a imprensa passou a

³¹⁰ Ainda presidente da Assembléia, além de chefe de polícia de Santa Catarina e, presidente da província de Pernambuco.

construir uma ponte com o passado, produzindo no presente uma memória harmônica da cidade. A busca do passado se dá num período de crise, em que se supervaloriza o passado “esplêndido” em detrimento do momento em que se estava vivendo. Exemplo disso é o trecho escrito por Leôncio Correia, na Revista *O Itiberê*:

E como, pelas colunas desta interessante revista desfilam, em procissão augusta, sombras veneráveis de um esplêndido passado, e transita a vigorosa inteligência paranaense -e mais particularmente paranaguense-contemporânea, serão nelas focalizadas cenas de minha meninice³¹¹.

O próprio fato de publicarem artigos e poesias de “homens de letras” nascidos em Paranaguá e que deixaram a mostra a nostalgia, a vontade de se rememorar um passado. Esses autores não falam da atualidade, pois para eles a atualidade não guarda boas lembranças, já que a maior parte de Paranaguá busca projeção em outros lugares, em outras capitais.

As comemorações do passado nacional também foram eleitas como dignas de lembranças. Estas foram mais além do que a lembrança escrita poderia perpetuar, pois faziam, também, parte das comemorações organizadas na cidade. Paranaguá deveria estar inserida no movimento de pertencimento à nação. Para a historiadora Mônica Vellozo³¹², que trata das comemorações nacionais nas revistas humorísticas ilustradas, festas comemorativas da nacionalidade, estas configuram-se como acontecimentos significativos para a reflexão histórica. Devemos nos debruçar sobre o passado para nele buscar as fontes simbólicas capazes de construir uma inteligibilidade para o presente.

Comemorar é uma forma de evitar o esquecimento. Os feriados nacionais que a República passou a guardar instituíram uma determinada memória nacional. As elites de Paranaguá tentavam se projetar na participação de construção de uma identidade nacional. Esses rituais, marcados no tempo histórico, constituem uma manifestação dos mitos, uma maneira de lembrar a origem e, assim, de reforçar a coexistência do grupo e os laços da solidariedade social, como bem afirma o historiador Schena.

As festas cívicas comemoradas em Paranaguá constituem rituais de expressão da inserção de Paranaguá no tempo histórico da nação. Na comemoração do Centenário da Independência do Brasil, os membros da Câmara Municipal³¹³ pediram ao Governo do Estado, então nas mãos do ex-prefeito de Paranaguá, Caetano Munhoz da Rocha, que as festas

³¹¹ CORREIA, Leoncio. A festa do Rocio. Revista *O Itiberê*. Paranaguá, v I, n 1, maio 1919.

³¹² VELLOZO, Mônica Pimenta. **Come, Mora?** Descobrimento, comemorações e nacionalidade nas revistas humorísticas ilustradas. In: Os sentidos da comemoração. *Projeto História*. São Paulo, n 20. abril 2000. p. 25.

³¹³ Ata da Câmara de Paranaguá de 1922. (manuscrita).

comemorativas, ao menos em Paranaguá, fossem organizadas pela própria cidade. A justificativa apresentada pelos camaristas era de que a cidade tinha sido o centro do movimento republicano no Paraná. O Governo atendeu ao pedido e coube ao Club Literário a organização das festividades, razão pela qual a revista, *O Itiberê*, mantida pelo Club, assume a responsabilidade de publicar uma edição comemorativa. Nesta edição relembram-se os fatos da vida de Tiradentes. Fazem uma ligação da saga de sua vida à saga dos republicanos históricos em Paranaguá. Comparam o sacrifício de Tiradentes ao dos republicanos em Paranaguá.

A revista publica e descreve em suas páginas as comemorações referentes ao 7 de Setembro em Paranaguá, assim como toda a imprensa paranaense o fazia no início da semana da Pátria, publicando a programação referente à Comemoração do Centenário no interior do Estado. No início da manhã do dia 7 de setembro, haveria em Paranaguá alvorada, na qual bandas locais tocariam os hinos da Independência e o Nacional, sendo hasteada a bandeira nacional e a do estado nas repartições públicas e associações particulares³¹⁴.

A *Gazeta do Povo*, editada em Curitiba, descreve também em suas páginas a comemoração das festas do centenário na capital paranaense³¹⁵. As festividades da cidade de Curitiba foram também publicadas no Jornal *Diário do Comércio* num tom de complemento às comemorações de Paranaguá, afinal, esse era um momento em que todos nutriam o sentimento de pertencimento a uma mesma nação.

No ano de 1922, com as comemorações do Centenário de Independência, procura-se, em Paranaguá, investir maciçamente num discurso nacionalista. Segundo o historiador Denílson Schena³¹⁶, de todas as datas cívicas, 7 de Setembro foi considerada bastante relevante por ser uma data que se refere à fraternidade nacional e às gerações que merecem a

³¹⁴ Programação apresentada na Revista *O Itiberê*: 1- sessão cívica no Teatro Variedades efetuada às 22 horas do dia 6, a seção cívica teve um caráter solene e foi aberta pelo Exmo. Sr. Cel. José Gonçalves Lobo, então prefeito municipal. O comandante Didio Costa proferiu um discurso e logo após foi encerrada a seção solene passando para as comemorações festivas como: recitativos por diversas meninas, algumas peças musicais pela orquestra, e sendo executado o Hino Nacional ao terminar as apresentações. 2- A alvorada: o povo levantou cedo aos repiques do sino da Igreja para fazer uma passeata em comemoração ao Centenário da Independência 3- Missa Campal: 9 horas da manhã do dia 7, realizada na Praça Pires Pardini, foi um espetáculo tocante com o endosso de todas as autoridades e o concurso da Escola de Aprendizes Marinheiros, colégios públicos e particulares. 4- Sessão Cívica no Palácio Municipal: ao meio dia do dia 7. O principal motivo da reunião no Palácio era proceder a entrega oficial do Livro Memórias Históricas de Paranaguá, de Antônio Viera dos Santos, obra essa mandada editar pela municipalidade para a comemoração do centenário da Independência.

³¹⁵ Em comemoração do Centenário. *Gazeta do Povo*. Curitiba. 14 de set de 1922. Em comemoração do Centenário.

³¹⁶ SCHENA, Denílson Roberto. **O lugar da Escola Primária como Portadora de um projeto de Nação: O caso do Paraná (1890-1922)**. Dissertação de Mestrado. Curitiba, Federal do Paraná, 2002.

solidariedade republicana³¹⁷. A comemoração do Centenário da Independência em Paranaguá foi particularmente importante na montagem e divulgação de um discurso imagético destinado a construir este ideal comemoracionista para inserir a história da cidade de Paranaguá na história nacional. A Revista *O Itiberê* investiu muito nesse sentido:

É lícito afirmar-se, pois, que a comemoração do primeiro centenário da Independência do Brasil, apesar de determinadas circunstâncias do domínio geral, constitui prova eloquentíssima da coesão da nacionalidade, das condições de civismo do seu povo, de quanto soube o nosso país atrair, através de um século de história, as homenagens especiais de quase todos os povos³¹⁸.

Participar das comemorações nacionais era inserir Paranaguá na cena nacional. Era fazer com que a cidade fosse projetada neste cenário. Esta inserção se dá também via porto. Um dos preparativos para as comemorações do Centenário da Independência era um Raid³¹⁹, feito do Porto de Paranaguá ao Porto do Rio de Janeiro.

O Palácio Municipal de Paranaguá divulgou símbolos republicanos, erguendo em seu salão um busto de Tiradentes: “Como vedes é a efígie da República e a efígie da República é a efígie da liberdade de uma raça forte ansiosa de governar-se, dirigir aos seus próprios passos e caminhar para o progresso e para a ordem”³²⁰. Várias mudanças ocorreram no nome de ruas em diversas cidades do país. Logo após a proclamação da República, Paranaguá também já possuía uma Rua Tiradentes. Era preciso cultuar este personagem transformado em herói no imaginário do povo. Os republicanos o transformaram em herói nacional após a Proclamação da República no Brasil, declarando o 21 de abril (data de sua morte), feriado nacional. O historiador José Murilo de Carvalho, sobre a imagem de Tiradentes assemelhada à representação cívica, diz que é o apelo dos republicanos à tradição cristã do povo. A identificação da imagem de Tiradentes com a simbologia da imagem de Cristo facilitou aos Republicanos a consolidação do regime, ao menos no seu início.

Durante as comemorações do centenário em Paranaguá, vários “altares cívicos” foram erguidos na cidade para ser realizada a Santa Missa, no dia 7 de setembro. Os colaboradores

³¹⁷ OLIVEIRA, M.C.M.de. **Ensino Primário e Sociedade no Paraná durante a Primeira República**. São Paulo: USP, 1994. Doutorado em História e Filosofia da Educação – Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo. p 57.

³¹⁸MARIZ, Herculano. Revista **O Itiberê**. Paranaguá, ano IV, n 42, outubro, 1922.

³¹⁹ Uma disputa de canoas entre vários estados saindo do Porto de Paranaguá com chegada no Rio de Janeiro

³²⁰ S/a. Primeiro Centenário da Independência do Brasil. Revista **O Itiberê**, Paranaguá, ano IV, n 42, outubro, 1922.

mais assíduos da revista, inclusive o seu diretor, deixam claro a sua vertente republicana positivista. Embora a imagem abaixo não esteja clara, podemos perceber a movimentação de pessoas em volta do cais para a comemoração do dia 7 de setembro. Mais se frisa a importância de Paranaguá como cidade portuária, muito embora o local da comemoração seja o espaço do antigo porto da cidade às margens do Rio Itiberê. A imagem vem acompanhada da seguinte descrição: “O povo de Paranaguá comemora com júbilo a Independência, e ergue altares ao nosso mártir Tiradentes, também republicano, como nós nos transformamos. Próximo ao Rio Itiberê, local do porto de nossos primeiros tempos, vai ser rezada uma missa em homenagem ao nosso mártir”.



Aspecto do cais, por ocasião das festividades de 7 de Setembro.

Revista O Itiberê, setembro 1922.

Essa busca de coesão para o grupo e de uma tradição comum a todos reflete-se, principalmente, na construção e projeção dos grandes heróis nacionais e regionais, nos símbolos – destacadamente a bandeira do Brasil - e nas festas cívicas.

Para Le Goff, as comemorações cívicas alimentam as recordações que se querem manter na memória.

(...) a memória coletiva foi posta em jogo de forma importante na luta pelas forças sociais pelo poder. Tornarem-se senhoras da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação coletiva³²¹.

³²¹ LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas. São Paulo: editora da Unicamp, 1996.p. 13

Ainda para Le Goff, as festas cívicas são instrumentos das classes dominantes no trabalho de influenciar a memória da coletividade³²². Na Revolução Francesa, as festas foram utilizadas como meios legitimadores: “se os revolucionários querem festas comemorando a revolução, a maré da comemoração é, sobretudo um apanágio dos conservadores e ainda mais dos nacionalistas, para quem a memória é um objetivo e um instrumento de governo”³²³.

Esse grupo de “homens de letras” utiliza-se não apenas da linguagem escrita, mas, também, da visual. Os símbolos como o pinheiro, a bandeira, heróis nacionais estão presentes na maioria das edições da revista e são mencionados nos jornais e nos almanaques. Estes símbolos afirmam que o universo simbólico localiza todos os acontecimentos coletivos numa unidade coerente, que inclui o passado, o presente e o futuro, ordenando a história. Liga os homens com seus predecessores e seus sucessores numa totalidade dotada de sentido. Instituições e papéis particulares são legitimados por sua localização num mundo compreensivelmente dotado de significado. Na capa do número da revista referente a março de 1923³²⁴, observa-se uma Araucária e uma poesia, de autoria de Rodrigo Júnior³²⁵, pseudônimo de João Batista Carvalho de Oliveira³²⁶, apresentando a araucária como símbolo do Paraná.

Segundo Décio Swarza -que escreve sobre a produção histórica de Romário Martins– a Araucária tornou-se, pelo movimento paranista, símbolo da terra, mas também do homem paranaense. O pinheiro³²⁷ foi relacionado por este movimento como a própria imagem do homem alto, eril, forte e de braços abertos para um futuro auspicioso³²⁸. Na imagem do pinheiro, portanto, estavam centrados todos os valores que as elites dirigentes pretendiam passar à população: o objetivo de construir uma sociedade, onde os ideais de trabalho e civilização fossem incorporados pela população.

A Araucária³²⁹ proveniente do Sul do Brasil, pertencente ao ecossistema da costa, é árvore característica da serra que liga o litoral a Curitiba. A Revista *O Itiberê* difunde a

³²² Idem.

³²³ Idem, p.426

³²⁴ Revista *O Itiberê*. Paranaguá, ano V, nº 47, março de 1923.

³²⁵ Este mesmo poema de Rodrigo Júnior está editado no site do Governo do Estado: www.pr.gov.br/seec/simbolos_pinheiros.shtml

³²⁷ WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. 3ªed. Curitiba:Gráfica Vicentina, 1972.

³²⁸ SWARZA, Décio. **O forjador**: ruínas de um mito. Curitiba: UFPR, Dissertação de mestrado, 1993. p.33.

³²⁹ Cresce juntamente com outras árvores, como a imbuia, cedros, erva-mate, canelas, etc. Sua madeira é geralmente branca, leve e fácil de aplicações: tábuas, caixas, laminados e compensados, celulose para papel, pasta mecânica, palitos, fósforos, objetos de decoração, etc. Apesar destas qualidades, foi pouco explorado como

Araucária como símbolo do Paraná para se enquadrar num discurso de pertencimento ao Paraná. O uso do pinheiro como madeira, no Estado do Paraná, só foi feito em quantidade após a Primeira Guerra Mundial (1914-18), que foi o grande estímulo para a exportação do pinheiro paranaense. Impossibilitada a importação do similar estrangeiro para o Brasil, por causa do conflito bélico, houve intensa procura de pinho. Não só foi abastecido o mercado interno como o de Buenos Aires, que rapidamente deu preferência à madeira do Paraná, devido as suas qualidades superiores. Multiplicaram-se as serrarias, principalmente ao longo das estradas de ferro, recentemente abertas, como a de Paranaguá-Curitiba.



Fonte: Revista O Itiberê, março de 1923.

mercadoria de exportação até o século XX. Era utilizado somente na própria região de seu habitat, para construção de casas, cercas, etc.

Além de relembrar um passado voltado para as origens da cidade de Paranaguá, um passado longínquo com a chegada dos portugueses, mostrando a ligação da elite paranaguara com estes, além de rememorar os feitos e biografias de sua nobiliarquia, questões da história nacional -como forma de ligar o passado de Paranaguá à história nacional- a imprensa relembra um período mais recente. Trata-se das obras feitas na gestão do prefeito Caetano Munhoz da Rocha, e que então ocupava o cargo de Presidente do Paraná. A gestão é lembrada como “administração modelo”.

Como visto, parte das elites no momento era descendente dos “grande nomes” do Império, principalmente a família dos Correias e Guimarães. Inclusive, em notícia do *Diário do Comércio*, são estas famílias que na convenção do Partido Republicano indicam Caetano Munhoz da Rocha para Prefeito da cidade, dando como justificativa a sua formação no Rio de Janeiro e colocando-o como o único capaz de realizar as obras necessárias para a cidade aos moldes de centros mais “refinados”, expressão usada no documento.

O chafariz da Praça Pires Pardinho, por exemplo, que tinha sido um dos investimentos urbanos na gestão de Munhoz da Rocha, inaugurado em 1914, passou a figurar nas páginas da revista, aparecendo em edições de 1919 e de 1923, num total de 10 imagens. Estas imagens fotográficas são olhares nostálgicos para uma cidade do passado mergulhada na crise.



A grande quantidade de fotos publicadas na imprensa era usada como elemento visual na divulgação de um discurso da cidade do “já teve”. Várias imagens, como o Edifício da Alfândega, a Estação Férrea, as obras do porto e o Mercado Municipal, são publicadas na revista a fim de rememorar principalmente aquele passado a partir do Porto e da Estrada de Ferro. As fotos datam da Gestão de Caetano Munhoz da Rocha, entre os anos de 1908 e 1915. São fotos de lugares que lembram a movimentação de pessoas e mercadorias, fotos de prédios que fazem o leitor associá-los com os tempos de uma cidade em movimento. O objetivo principal era lembrar as obras do ex-prefeito que concorria à cadeira Deputado Estadual. Com o intuito de mostrar uma modernidade no passado, a revista, em 1926, publica foto do Porto Pedro II, dias antes da inauguração de algumas melhorias e da mudança de lugar, em 1880. Acompanha a foto artigo que reconta a história do porto.

Em trecho encontrado no Jornal *Diário do Comércio*, de 1920, o autor relembra um passado esquecido, uma “existência que se esfumaça na reminiscência”:

Mas, nestas linhas cabe apenas a voz do passado, que nós, os homens de hoje que a esta santa e generosa terra amamos, escutamos na música. Sombras são esses pedaços de uma existência que se esfuma na reminiscência, e que, nem ao menos, em fotografias revivem, a não ser quando publicamos. (...) que reunia a um tempo, a poesia das paisagens encantadoras e os contornos de uma cidadela a surgir, bela e ruidosa, no matemático xadrez do seu casario em fila³³⁰.

Uma poesia publicada por Ribas Silveira, natural de Paranaguá, morando em Curitiba, em 1926, destaca Paranaguá como a cidade de “glórias do passado”:

O pérola do sul! Torrão Sagrado
Do gênio, fidalguia e gentileza
que confirmas as glórias do passado
repleto de heroísmo e riqueza³³¹.

Expressões literárias do urbano são perceptíveis através da Revista *O Itiberê*. A poesia acima, por exemplo, constrói um passado da cidade cheio de “glórias”, “heroísmo”, “riqueza”. São narrativas da carência e da falta, de um passado que não volta mais. Muitos de seus patrícios haviam abandonado-a para desenvolver suas carreiras em grandes capitais. Dentre eles, Ribas da Silveira, que neste momento morava em Curitiba e de lá mandava contribuições

³³⁰ Jornal *Diário do Comércio*, Paranaguá, outubro de 1920, ano IX.

³³¹ Revista *O Itiberê*, Paranaguá, n 86, ano VIII, maio de 1926.

para a Revista *O Itiberê*, escrevendo com nostalgia sobre Paranaguá, o “torrão sagrado” e, ainda, de uma cidade de outrora, seja a Paranaguá de sua infância ou a Paranaguá de um passado longínquo.

A morosidade da burocracia estatal deixa o porto à espera de melhoramentos. Nas Mensagens de Governo, entre 1919 e 1927, vários são os relatórios anunciando a falta de verbas para o Governo do Estado. O governo tenta fazer vários empréstimos em Bancos para executar as obras. Nas primeiras solicitações ninguém aparece. O porto fica esquecido entremeadado em burocracias. Somente no ano de 1927, o governo consegue fazer os empréstimos e, finalmente, iniciar as obras.

Esses elementos, mesmo em momentos de crise, representam as ligações da cidade de Paranaguá às questões Nacionais e Estaduais. Em âmbito nacional, podemos citar a guerra; em âmbito estadual, o Contestado e em âmbito local, atrelado ao Estado, encontra-se o porto, importante por escoar a maior parte da produção do Estado do Paraná.

Somam-se anos de discussões burocráticas, concessões vetadas, juros altos, descumprimento de contrato pelas partes. Os contratos acabavam sempre por caducar, antes mesmo do início de sua realização. A partir disso, notícias sobre o porto passam a ter um tom de ironia, desconfiança e descrédito, afinal, eram dez anos de obras paralisadas. O Jornal *Diário do Comércio*, em um artigo assinado por autor anônimo, noticia:

Sai ou não sai. Você acha que só assinar o papel resolve? Precisamos de obras concretas, fica tudo no papel, tudo no papel. Ninguém agüenta mais... Mas enfim, o sonho tem que permanecer, senão que permanecerá? O dia que o homem deixar de sonhar e ele é um homem morto, mesmo que este sonho esteja muito distante, talvez meus filhos o vejam ... mas vai se concretizar³³².

O autor, neste artigo, enfatiza: “tudo no papel, tudo no papel”, deixando transparecer a falta de realização destas obras que não passavam de projetos no papel. Frustrado, mas ainda com esperanças, o autor logo completa: “mesmo que o sonho seja muito distante, vai se concretizar...”. O fato é que o autor, quando relaciona o tempo de realização das obras ao crescimento do filho, está insinuando, em tom de ironia, a quantidade de tempo que ainda poderia esperar.

Com o reinício das obras do porto, a partir de 1927, há uma profusão efêmera de expressões de esperança quanto ao futuro da cidade na imprensa. Imagens de investimento no

³³² Jornal *Diário do Comércio*. Paranaguá, 3 de janeiro de 1928, ano XVII.

espaço urbano são divulgadas pela imprensa. Uma delas, por exemplo, em 1928³³³, mostra a planta da cidade com a construção de um novo cais. Outras mostram o melhoramento do serviço de balisamento iluminativo da entrada da barra do Porto de Paranaguá, em 1929³³⁴; fotos das obras do Porto de Paranaguá, de 1928³³⁵.

Um artigo que expressa o sonho de voltar ao “progresso” é escrito pelo padre Caetano Evangelista, um ano após o reinício das obras do porto:

(...) Paranaguá em marcha de um progresso todo triunfante, que nos enche de justo entusiasmo. (...) E nesse surto extraordinário da terra paraguense bem representa o nosso sonho, a aspiração de sucessivas gerações que sempre defenderam os interesses da cidade, política, social e comercialmente. (...) Vários são os fatores de cuja influência Paranaguá saiu da sua quietude, no marasmo de muitos lustros e conseguiu alcançar o caminho largo da prosperidade em que atualmente se encontra. É o café que desce do planalto, a madeira, a erva-mate, essa grande série de indústrias que nasceram depois da grande guerra no Paraná. (...) Mas o que não deixa de ser verdadeiro, porque o maior fator de nosso adiantamento, do progresso de Paranguá, são as Obras do Porto, porque só depois de iniciadas elas, é que começamos a marchar (...). As obras de nosso porto tem empregado muitos mil contos de réis. O dinheiro movimentou a cidade, impulsionou-a, deu-lhe uma vida diferente já, chamou braços para o trabalho, atraiu indivíduos, fez aumentar a população, tornou a vida da cidade intensa, transformou o seu aspecto primitivo, de tristeza e tranqüilidade³³⁶.

Em 1928, por conta do contrato do Governo do Estado com a empresa Civis e Hidráulicas, administradora das obras para melhoramento do Porto de Paranaguá. Uma nova “onda” de entusiasmo e crença modifica o tom das publicações da imprensa. A partir daí, mas por pouco tempo, o passado não serviria mais, pois se passou a ter esperanças em relação ao futuro do porto e da cidade. As obras reiniciaram de maneira gradual e lenta. A falta de recursos financeiros não foi escondida pelo Presidente do Estado que comunicou em seu relatório do ano de 1928, que as obras passariam a ser realizadas conforme os cofres públicos agüentassem. As obras previstas, que deveriam ter sido efetuadas em 1917, eram: A dragagem do porto, o alinhamento do cais e a instalação de armazéns mais modernos.

Para a imprensa, o importante era que as obras estavam acontecendo e a movimentação podia ser vista no porto através do material trazido para a obra e da mão de obra que vinha sendo contratada. O novo impulso para a cidade foi, entretanto, efêmero. Foi

³³³ Revista **O Itiberê**, Paranaguá, ano X, nº 113, agosto de 1928.

³³⁴ Revista **O Itiberê**, Paranaguá, ano XI, nº 125, outubro de 1929.

³³⁵ Revista **O Itiberê**, Paranaguá, ano X, nº 108, março de 1928.

³³⁶ EVANGELISTA, Caetano. Revista **O Itiberê**, Paranaguá, ano X, nº 115, maio de 1928.

frustrado pela morosidade das obras. A revolução de 1930, quando as tropas do Governo Vargas tomaram a cidade de Paranaguá, fez novamente paralisar as obras.

O passado passa a falar mais forte e, em 1931, é fundado em Paranaguá o Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá, como forma de instituir um lugar da memória como forma de rememorar um passado grandioso da cidade. O passado agora passa a ter um lugar específico, autorizado e instituído para ser produzido. O historiador Jacques Le Goff assinala que os governos criam “instituições-memória” como arquivos, bibliotecas, museus, fazendo narrar os seus feitos e transformando a memória em história³³⁷. Pierre Nora afirma que a memória, “carregada por grupos vivos”, é sempre “vulnerável a todos os usos e manipulações”³³⁸.

Como destaca Lílian Schwarcz (1993, p.99), o papel reservado ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e aos institutos regionais foi o de construir uma história da nação, de recriar um passado, de solidificar mitos de fundação, de ordenar fatos que buscassem homogeneidades em personagens e eventos até então dispersos. A tarefa dos institutos vinculou-se à composição de uma história nacional para um país tão vasto e carente de delimitações territoriais.

Os institutos históricos e geográficos constituíram-se em espaços de produção de um saber histórico característico do século XIX, de caráter oficial. A concepção de história difundida nestes locais relacionava-se à busca de eventos que possibilitassem a construção de uma identidade nacional. Os Institutos tornaram-se verdadeiros guardiões da história oficial e portadores de uma nova forma de entender a História, centrada num modelo determinista, sendo considerado como o único científico.

Unificar a nação significava, portanto, a construção de um passado que se pretendia único, embora marcado pela influência de grupos econômicos e sociais que participavam dos diversos institutos, onde os sócios eram escolhidos antes de tudo por suas relações sociais. Os participantes destas instituições associaram-se antes de tudo na construção de uma história nacional e regional. Criar uma história brasileira e paranaense significou dar um passado ao País e ao Estado. É óbvio que o Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá tinha pretensões bem menos abrangentes.

³³⁷ LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 4. ed. Campinas: Ed. Unicamp, 1996, p. 434.

³³⁸ NORA, Pierre. **Entre memória e história**. A problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. *Projeto História*, São Paulo (10), p. 09, dez. 1993.

O Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá foi um dos responsáveis para a construção de um projeto de memória local, servindo de parâmetro para memorialistas que posteriormente escreveram sobre a história de Paranaguá, muitas vezes incorporando o discurso do Instituto.

No seu Boletim, o Instituto escreve para que “nascera”:

Amar o passado não significa abominar o Presente ou desprezar o Porvir. O passado é um mestre que nos apontando os erros e as virtudes dos que antes de nós viveram, nos ensina o rumo exato para as gloriosas conquistas do Futuro. É o farol que ilumina o caminho a percorrer, mostrando os obstáculos que se antepõem a nossa marcha³³⁹.

A intenção era andar junto com a proposta do Instituto Histórico e Geográfico estadual e nacional, já que no seu primeiro número publica vários artigos dos dois institutos. Das 67 páginas, apenas 10 são reservadas à história da cidade de Paranaguá. Portanto, isso mostra a vontade de atrelar à história da cidade à história da Nação.

O Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá dedicou-se à produção de biografias, contribuindo, dessa forma, para a construção da galeria dos heróis locais, como o Visconde de Nácar, Barão do Serro Azul e suas ligações com o Estado e a Nação através da figura de Tiradentes e D. Pedro II. Merecem destaque nas produções do Instituto: os bandeirantes e também as ordens religiosas, evidenciando, portanto, um projeto que estabelecia o branco enquanto civilizador. O negro foi visto como um processo de impedimento de civilização.

Analizamos como significativa a criação de um instituto dedicado à memória da cidade, justamente nesse período de circulação de um discurso que identificava Paranaguá como cidade do “já teve”. Sonhava-se em colocar a cidade novamente nos rumos do progresso, mas diante dos percalços, o passado passa a ser matéria recorrente dos escritos dos “homens de letras” da cidade.

³³⁹ A revista rememora a revista número um do Instituto editada em 1931 e reedita parte dos artigos da revista. **Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá**. Ano II. Janeiro a julho de 1956, n9.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de 1853, com a mudança da capital de Paranaguá para Curitiba, Paranaguá vai gradativamente perdendo seu status de cidade mais importante do Paraná. As fontes pesquisadas passam, então, a se referir a Paranaguá como “Princesa do Litoral”, “cidade portuária” do Paraná. Entretanto, é por Paranaguá que continua saindo boa parte da produção paranaense.

A historiografia existente sobre a cidade de Paranaguá é limitada e se restringe, com algumas exceções, a obras de memorialistas. É o caso da obra de Temístocles Linhares, *Paraná vivo*³⁴⁰, que dedica boa parte do livro sobre a história de Paranaguá, e de Alceo Tramujas, em *História de Paranaguá*³⁴¹. Estes dois livros apresentam a cidade de Paranaguá como progressista, sempre em franco crescimento. Outras obras, como a de Aníbal Ribeiro Filho, *História do Clube Literário*³⁴², apontam temas particulares. O historiador José Leandro³⁴³, que se embrenha nesse universo pouco explorado, descobre nos inventários *post mortem* fontes para escrever sobre a história da pobreza e riqueza em Paranaguá, entre os anos de 1850 e 1880. O principal produto exportado no final do século XIX era a erva-mate, mas foi o tráfico de escravos³⁴⁴ que possibilitou o enriquecimento de uma restrita elite em Paranaguá. Este historiador também apresenta a historiografia paranaense lacunar quando se trata de Paranaguá. Em nosso caso, as fontes impressas nos possibilitaram visualizar aspectos da cidade, muito embora de uma maneira limitada, por conta do difícil acesso às fontes.

Após a instalação da província, a preocupação do governo era ligar o Planalto ao Litoral de forma a melhor escoar a produção paranaense. O transporte que existia era feito no

³⁴⁰ LINHARES, Temístocles. **Paraná Vivo**: um retrato sem retoques. Curitiba: Imprensa Oficial, 2000.

³⁴¹ TRAMUJAS, Alceo. **Histórias de Paranaguá**. Dos pioneiros da Cotinga à Porta do Mercosul no Brasil Meridional. Organizado por Raul Guilherme Urban, 1996.

³⁴² RIBEIRO, Aníbal Filho. **História do Clube Literário**. Curitiba: Empresa Gráfica Universal, 1972.

³⁴³ LEANDRO, José A. **Gentes do grande mar redondo**: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá, 1850-1888. Florianópolis, 2003. 338p. Tese (Doutorado em História) - Programa de Doutorado em História - UFSC.

³⁴⁴ Idem.

lombo de muares, era precário e causava prejuízos no comércio. Cogitou-se a construção de uma estrada de ferro que pudesse encurtar distâncias e facilitar o escoamento da produção do Paraná.

As disputas entre Paranaguá e Antonina ganharam ânimo, pois o porto que fosse ligado ao Planalto pela estrada de ferro estaria incluído na dinâmica comercial e seria o porto exportador do Estado. Novamente, barganhas políticas “falam mais alto” e os mesmos homens que se mobilizaram pelas disputas do porto conseguem a concessão para a construção da estrada de ferro, sendo as obras iniciadas em 1880 e inauguradas em 1885.

A estrada de ferro que mudou a percepção do tempo -agora era a velocidade, a rapidez- representou um ícone de modernidade em Paranaguá, mas seus maiores impactos aconteceram em Curitiba. Paranaguá, enquanto cidade portuária, configurou-se como um lugar de passagem. A única obra encontrada sobre a Estrada de Ferro Paranaguá–Curitiba foi aquela escrita pela própria RFSA. É difícil precisar através das fontes o impacto que esta causou em Paranaguá. As fontes e a historiografia carecem, inclusive, de dados estatísticos para afirmações mais precisas.

Mas a modernidade mostra ser mais um sonho que uma realidade. A partir da construção da estrada de ferro, problemas com o porto reaparecem. O movimento tinha aumentado e o porto não era capaz de escoar toda a produção sem morosidade. Algumas obras até se iniciaram, como a instalação do telégrafo e de um trapiche, mas o problema maior, o mais necessário e também mais caro, não foi realizado, isto é, não havia sido resolvida a dragagem do porto para torná-lo mais profundo.

As primeiras décadas da República tiveram, como característica em diversas cidades do Brasil, reformas urbanas acompanhadas pelo desejo de higienização e embelezamento. Em Paranaguá, após o surto de varíola de 1900, que dizima boa parte da população, a preocupação passa a ser também com a salubridade. O Governo do Estado que tinha Paranaguá como a porta de entrada do Paraná, via porto, desqualifica usos e modos de vida na cidade. Essa problematização da vida cotidiana tem seu auge na gestão do médico e político Caetano Munhoz da Rocha, prefeito a partir de 1908. Via-se como necessário ordenar o espaço urbano, limpar, educar a população. Estas mudanças, como a implantação da rede de água e esgotos, não vão acontecer sem conflitos. Na imprensa paranaguara apareceriam reclames desta cidade e demonstração de descontentamento com o poder público. Reclamava-se das taxas exorbitantes de água, da exclusão. O povo que era expropriado de seus espaços vai encontrar formas de resistência. Conseguimos perceber apenas ligeiramente aspectos do cotidiano das classes populares nesta cidade. O bairro do Porto Pedro II e do Rocio,

configuraram-se como os bairros pobres da cidade, mas pouco aparecem na historiografia local. É necessário escarafunchar as entrelinhas, sorver o máximo que a fonte pode fornecer, para tentar mostrar que o popular também fez parte da história da cidade.

O discurso do “declínio” e da “involução”, a partir da Primeira Guerra Mundial, aparece na imprensa, principalmente pelo Jornal *Diário do Comércio* e a Revista *O Itiberê*. Muito embora a Guerra do Contestado seja apresentada pela imprensa como fator de declínio, isso se deve ao fato de que o Governo do Estado por conta dos gastos com o litígio, “abandona” as obras do porto que havia encampado em 1917.

Sem as obras do porto, as elites se vêm à beira da crise e depositam nas obras de melhoria do porto esperanças em poder superá-la. Enquanto isso não era possível e as obras não eram realizadas, passam a olhar para o passado e a relembrar “os grandes homens”, a cidade “foco primordial da civilização” do Paraná ou, então, marcos do “progresso” no passado.

A memória destes paranaguaras é formada por pessoas, personagens, monumentos. Personagens que muitas vezes não pertencem ao espaço e tempo vividos pela pessoa. Além de acontecimentos de pessoas, podemos falar, também, de uma memória de lugares. Uma memória pública, como uma memória da comemoração. É aqui que Paranaguá busca projeção nacional, tentando inserir-se nas comemorações do centenário da Independência. Os momentos cívicos serviram de base para lembrar as pessoas de um período que elas não viveram, mas que precisavam lembrá-lo para legitimar o discurso das elites.

Averiguamos que as pessoas que escrevem sobre este passado são descendentes das mesmas elites da cidade, sempre lembradas pela imprensa local. Neste sentido, constata-se que, naqueles tempos de crise, há uma grande necessidade de se construir, através do discurso, um passado comum a todos. Um passado sem conflitos. O olhar para o passado ganha um espaço institucionalizado em 1931, quando diversos “homens de letras”, tendo à frente Leôncio Correia, fundam o Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá.

Entendeu-se, portanto, que o passado, como discurso legitimador das elites, contribuiu para a construção de uma memória histórica da cidade de acordo com a visão daquilo que geria os interesses destas elites. Nesta perspectiva, o ato de lembrar e esquecer fazem parte da memória seletiva destas mesmas elites.

Este trabalho não quis resolver os problemas da lacuna da historiografia de Paranaguá, modestamente, quis levantar algumas questões sobre a cidade.

REFERÊNCIAS

Fontes consultadas

- Revista O Itiberê** – Paranaguá – 1919 – 1930.
Revista O Mez – Paranaguá – 1917 (8 volumes).
Revista Cruzada – Paranaguá – 1919 (5 volumes).
Jornal Dezenove de Dezembro – Curitiba - 1853-1889.
Jornal Diário do Comércio – Paranaguá – 1912 – 1930.
Mensagens provinciais do Paraná – 1853 – 1889.
Mensagens do Governo do Estado – 1889 – 1930.
Relatórios do Estado – 1910 – 1918.
Atas da Câmara Municipal de Paranaguá – 1860 – 1930.

Bibliografia

- ARAÚJO, Hermetes Reis. **A invenção do litoral**: reformas urbanas e reajustamento social em Florianópolis na Primeira República. (dissertação de mestrado) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1989.
- BALCÃO, Lier Ferreira. A cidade das reclamações. In: **Pesquisa em história: Cidades**. São Paulo: PUC/SP e Olho d'Água, novembro/1999.
- BEGUIN, F. As maquinarias inglesas do conforto. **Espaço & Debate: Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, n.º 34, Ano XI. São Paulo: NERU, 1991.
- BEINSTEIN, Jorge. **Pensar a decadência**: o conceito de crise em princípios do século XXI. In: http://resistir.info/argentina/beinstein_crise_decadencia.html
- BENJAMIN, Walter. **Paris, capital do século XIX**. 1989.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BERTOLLI FILHO, C. Na República o Brasil "Civiliza-se". In: **História da Saúde Pública no Brasil**, São Paulo: Editora Ática. 1996.

- BOURDIEU, P. Espaço social e poder simbólico. In: **Coisas ditas**. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- _____, P. O mercado de bens simbólicos. In: **A economia das trocas simbólicas**. (org. Sérgio Miceli). São Paulo: Perspectiva, 1974. p. 99-181.
- BRADBURY, M. e McFARLANE, J. (orgs.). **Modernismo - Guia Geral 1890 -1930**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- BRESCIANI, Maria Stella M. **Liberalismo**: ideologia e controle social (um estudo sobre São Paulo de 1850 a 1910). Tese de Doutorado em História defendida na Universidade de São Paulo, São Paulo, 1976.
- BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929-1989)**: a Revolução Francesa da Historiografia. São Paulo: Editora da UNESP, 1996.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras. 1990.
- CARDOSO, Rosy de Sá. **Breves notas sobre a Imprensa Paranaense**. Curitiba: Governo do Estado do Paraná, 1969.
- CARNEIRO, David. A história da erva-mate. IN: **REDE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA**. Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná (1885 - 5 de fevereiro - 1935). Curitiba: Imprensa Paranaense, 1935.
- CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim**: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na Belle Époque. 2ª. ed. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2001.
- CHARTIER, Roger. **A história Cultural**: entre práticas e representações. Rio de Janeiro: Difel, 1987
- CRUZ, Heloísa de Faria. **São Paulo em Papel e Tinta**: periodismo e vida urbana: 1890 e 1915. EDUC; FAPESP; Arquivo do Estado de São Paulo; Imprensa oficial SF, 2000.
- DARNTON, Robert. **Boemia Literária e revolução**; o submundo das letras no Antigo Regime. São Paulo, Companhia das Letras, 1987.
- _____. **O grande massacre de gatos, e outros episódios da história cultural francesa**. Rio de Janeiro, Graal, 1986.
- DE CERTEAU, Michel. **A escrita da história**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1982.
- DIAS, Maria Odila L. **Quotidiano e Poder**. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- Estrada de Ferro do Paraná**. Curitiba. Imprensa Paranaense. RVPS, 1935.
- GAY, P. **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud**: a educação dos sentidos. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

- GLACKEN, C. J. **Huellas en la playa de Rodas**: naturaleza y cultura en el pensamiento occidental desde la Antigüedad hasta finales del siglo XVIII. Trad. Juan Carlos García Borrón. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.
- HABERMAS, J. **Mudança estrutural na esfera pública**: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**. A modernidade na selva. Companhia das Letras: São Paulo. 1988.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 9 ed. São Paulo: Loyola, 2000.
- HERSCHMANN, Micael e PEREIRA, Carlos Alberto Messeder. **A invenção do Brasil Moderno**. Medicina, educação e engenharia nos anos 20-30. Rocco: Rio de Janeiro 1994.
- HOBSBAWM, Eric e RANGER, Terence. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- HOBSBAWM, Eric J. **Nações e nacionalismos desde 1780**. São Paulo: Paz e Terra, 1991.
- LACAZ, C. da S., BARUZZI, R. G., SIQUEIRA JR., W. **Introdução à Geografia médica no Brasil**. São Paulo: E. Blücher, 1972.
- LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas. São Paulo: editora da Unicamp, 1996.
- LEANDRO, José A. Devastação e tráfico de madeira no litoral do Paraná. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 4, n. 2, 1999. In: <http://www.revistas.uepg.br>
- _____. **Gentes do grande mar redondo**: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá, 1850-1888. Florianópolis, 2003. 338p. Tese (Doutorado em História) - Programa de Doutorado em História - UFSC.
- LIMA, Nísia Trindade, HOCHMAN, Gilberto. Condenado pela raça, absolvido pela medicina: O Brasil descoberto pelo movimento sanitário da Primeira República. In: MAIO, Marcos Chor, SANTOS, Ricardo Ventura (Orgs.). **Raça, ciência e sociedade**. Rio de Janeiro: Fiocruz, Centro Cultural Banco do Brasil, 1996.
- LINHARES, Temístocles. **Paraná Vivo**: um retrato sem retoques. Curitiba: Imprensa Oficial, 2000.
- MORGENSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá**: contribuição à história, período: 1648-1935. Porto de Paranaguá, 1885.
- MUMFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. Tradução de Neil R. da Silva. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1982,
- NASCIMENTO, Osvaldo Jr. **Paranaguá, Minha Cidade**. Curitiba, Vicentina, 2006.

- NORA, Pierre. Entre memória e história. A problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. **Projeto História**, São Paulo, dez. 1993.
- OLIVEIRA, M.C.M.de. **Ensino Primário e Sociedade no Paraná durante a Primeira República**. São Paulo: USP, 1994. Doutorado em História e Filosofia da Educação – Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo.
- OLIVEIRA, Ricardo Costa de. Identidade do Paraná. In: **Cadernos Paraná da gente** nº 4, 2003. Texto apresentado no Simpósio de Cultura Paranaense Terra, Cultura e Poder: A arqueologia de um Estado, de 1 a 5 de dezembro de 2003.
- ORLANDI, Eni. P. **As formas do silêncio**: no movimento dos sentidos. Campinas, SP: Ed. Da Unicamp, 1992. Página 18.
- _____. **Discurso e leitura**. 3. ed. Campinas: Cortez, 1996.
- PECHMAN, Sérgio e FRITSCH, Lílian. A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século’, In: **Revista Brasileira de História**, vol.5, números 8 e 9, São Paulo, Marco Zero, 1985. p.142.
- PESAVENTO, Sandra J. Em busca de uma outra história: Imaginando o imaginário. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 15, n. 29, 1995.
- _____.Muito Além do Espaço: por uma história cultural do urbano. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 8, n 16, 1995. p. 279-290.
- _____.**O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano: Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 1999.
- PILLA, Maria Cecília Barreto Amorim. **Manuais de civilidade: veículos de poder e urbanidade**.In:<http://www.anpuh.uepg.br/Xxiiiisimposio/anais/textos/Maria%20Cec%C3%AADlia%20Barreto%20Amorim%20Pilla.pdf>
- POLLACK, M. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**: teoria e história, Rio de Janeiro, v.5 n. 10, p.200-212, 1992.
- RIBEIRO, Aníbal Filho. **História do Club Litterário**. Curitiba: Empresa Gráfica Universal, 1972.
- RIBEIRO, Etelvina Trindade. Identidade do Paraná. In: **Cadernos Paraná da gente** nº 4, 2003. Texto apresentado no Simpósio de Cultura Paranaense Terra, Cultura e Poder: A arqueologia de um Estado, de 1 a 5 de dezembro de 2003. RIBEIRO, Etelvina Trindade. Identidade do Paraná. In: **Cadernos do Paraná. Simpósio de Cultura Paranaense**: Terra Cultura e Poder: Arqueologia de um Estado, n 4, 2003.
- RONCAYOLO, Marcel. **Cidade**. Enciclopédia Einaudi 8 (Região). Lisboa, Imprensa Nacional. Casa da Moeda, 1985.

- ROSEN, George. **Uma história da saúde pública**. Trad. Marcos Fernandes da Silva Moreira. São Paulo: Editora UNESP/ HUCITEC/Abrasco, 1994.
- RÜSEN, Jörn. **Razão Histórica** – Teoria da História: os fundamentos da ciência Histórica. Brasília: Editora da UnB, 2001.
- SANTOS, Ricardo Ventura (Orgs.). **Raça, ciência e sociedade**. Rio de Janeiro: Fiocruz, Centro Cultural Banco do Brasil, 1996.
- SCHAPOCHNIK, N. Cartões Postais, álbuns de família e ícones da intimidade. In: **História da vida privada no Brasil**. v. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- SCHENA, Denílson Roberto. **O lugar da Escola Primária como Portadora de um projeto de Nação: O caso do Paraná (1890-1922)**. Dissertação de Mestrado. Curitiba, Federal do Paraná, 2002.
- SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- SILVIA, Lúcia. A cidade do Rio de Janeiro nos anos 20: urbanização e vida urbana. In: FENELON, Déa Ribeiro (org.). **Cidades**. São Paulo: Olho D'Água, 1999.
- SOUZA, Célia Ferraz e PESAVENTO, Sandra Jatahy (org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Editora da Universidade / UFRGS, 1997.
- SOUZA, João Carlos. **Sertão Cosmopolita: A modernidade de Corumbá (1872-1918)**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de História Social da faculdade de Filosofia; Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.
- SWARZA, Décio. **O forjador: ruínas de um mito**. Curitiba: UFPR, (Dissertação de mestrado), 1993.
- SZESZ, Christiane M. **O conceito de Região: Discursos e representações do Paraná**. (mimeo)
- TOPALOV, C. Os saberes sobre a cidade: tempos de crise: Espaço e Debate: **Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, n. 34, ano IX. São Paulo: NERU, 1991.
- TRAMUJAS, Alceo. **Histórias de Paranaguá**. Dos pioneiros da Cotinga à Porta do Mercosul no Brasil Meridional. Organizado por Raul Guilherme Urban, 1996.
- URTEAGA, L. Miseria, miasmas y microbios. Las topografías medicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX. Barcelona: **Revista Geo Crítica**, n. 29, set. 1980.
- VELLOZO, Mônica Pimenta. Come, Mora? Descobrimento, comemorações e nacionalidade nas revistas humorísticas ilustradas. **Projeto História**. Os sentidos da comemoração. São Paulo, n 20. abril 2000.
- VICTOR Nestor. **A terra do futuro** (Impressões do Paraná). Rio de Janeiro: Tipografia do "Jornal do Comércio" de Rodrigues & C., 1913.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. 3ª ed. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1972.

WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Governo do Estado do Paraná, 1998.

WILLIAMS, Raymond. **Cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.