

Porto de Paranaguá: circuitos mercantis e comércio marítimo (1854-1867)^a

Port of Paranaguá: Merchant circuits and maritime trade (1854-1867)

Luiz Geraldo Silva^b 

Universidade Federal do Paraná, Departamento de História,
Curitiba (PR), Brasil

Priscila Onório Figueira^c 

Universidade Federal do Paraná, Programa de Pós-Graduação
em História, Curitiba (PR), Brasil

Resumo: O presente artigo tem como objeto o movimento do porto de Paranaguá à época da criação da província do Paraná (1853). Com base nos conceitos de *porto continental* e *porto atlântico*, propostos por Thiago Dias, e na formação de um banco de dados provenientes sobretudo de jornais diários publicados entre 1854 e 1867, procura-se investigar, em primeiro lugar, as relações do porto de Paranaguá com portos platinos e chilenos, nas quais predominava a exportação do produto-chave da província, a erva-mate. Em segundo lugar, analisam-se aqui as relações comerciais com portos do império do Brasil, com destaque para os portos catarinenses e, em especial, o carioca. Esse último, particularmente, constituía a principal porta de entrada de mercadorias provenientes do sistema econômico mundial na recém-emancipada província do Paraná.

Palavras-chave: Porto de Paranaguá. Erva-mate. Mercados platinos e chileno.

Editor responsável: Ivan Colangelo Salomão

^a Submissão: 20/11/2025 | Aprovação: 26/01/2026 | DOI: 10.29182/hehe.v29i1.1121

^b lgeraldo@ufpr.br | Análise dos dados e documentos, discussão dos resultados e redação do manuscrito.

^c priscilahonorio90@gmail.com | Concepção, pesquisa e análise de dados e documentos, discussão dos resultados e revisão do manuscrito.

Os autores declaram não haver conflitos de interesse.



Esta publicação está licenciada sob os termos
de Creative Commons 4.0 Internacional

Abstract: This article examines the activity of the port of Paranaguá at the time of the creation of the province of Paraná (1853). Based on the concepts of *continental port* and *Atlantic port*, formulated by Thiago Dias, and in the creation of a database primarily from daily newspapers published between 1854 and 1867, it first investigates the relations of the port of Paranaguá with ports in the Río de la Plata region and Chile, where the export of the province's key product, yerba mate, predominated. Secondly, it analyzes the commercial relations with the ports of the Brazilian Empire, with emphasis on the ports of Santa Catarina and, above all, Rio de Janeiro. The latter, specifically, constituted the main gateway for goods from the global economic system into the newly emancipated province of Paraná.

Keywords: Port of Paranaguá. Yerba mate. Platine and Chilean markets.

JEL: N76.

Introdução

Desde sua gênese, no século XVII, o porto de Paranaguá, situado na Repartição Sul do Estado do Brasil, capitania de São Vicente, conheceu diferentes configurações e estruturas, decorrentes de suas ligações estuarinas e marítimas, de sua infraestrutura, bem como de mercadorias predominantemente recebidas e, sobretudo, exportadas. As estruturas históricas subjacentes a essas fases sucessivas – as do Brasil colonial, do Reino Unido e do Brasil império, essa última marcada pela importante inflexão da emancipação da província do Paraná, ocorrida em dezembro de 1853 – influenciaram sobremaneira o grau de autonomia de comerciantes e homens de negócios residentes na vila (1648) e, depois, na cidade (1842) de Paranaguá, notadamente no que diz respeito a conferir maior ou menor destaque às mercadorias exportadas – sendo a erva-mate a principal delas no contexto do Brasil imperial – e, conseqüentemente, às suas ligações com praças comerciais remotas.

Entre os séculos XVII e meados do XVIII, as conexões portuárias de Paranaguá foram sobretudo estuarinas, circunscritas à região dominada pelas vilas de São Paulo e de Santos, da qual faziam parte os circuitos lagunares que a ligavam às vilas de Iguape e Cananeia¹. Mais tarde, mormente entre meados do século XVIII e inícios do século XIX, aprofundam-se os vínculos por via marítima com mercados remotos através da navegação de cabotagem. Embarcações que entravam ou saíam do porto de Paranaguá tinham como destino ou origem portos situados ao Sul da América portuguesa, como os de Santa Catarina, bem como portos situados ao Norte – como o de Salvador e, principalmente, o do Rio de Janeiro² –, embora, ao longo da segunda metade do século XVIII e inícios do século seguinte, governadores, comerciantes e homens de negócio da capitania de São Paulo tentassem controlar os vínculos da navegação marítima e comercial daquela praça através da obrigatoriedade de passagem pelo porto de Santos³. Finalmente, a partir da presença da corte joanina no Rio de Janeiro

¹ AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 10\Doc. 1836. Lisboa, 8 de janeiro de 1693.

² AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 50\Doc. 3914. São Paulo, 31 de março de 1802; AHU_ACL_CU_005, Cx. 119\Doc. 23553. Salvador, 23 de janeiro de 1802.

³ A querela entre comerciantes, governadores e ouvidores de Paranaguá e de Santos, contendo seus primeiros registros a partir de 1746, pode ser observada em detalhes em AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 58\Doc. 4371. São Paulo, 8 de julho de 1805; esse aspecto foi analisado por Mattos (2015) e Westphalen (1998).

(1808), da criação do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves (1815-1822) (Moura, 2013), e, principalmente, ao longo do Brasil imperial (1822-1889), o porto de Paranaguá conhece outra realidade, em boa medida impulsionada pelo comércio da erva-mate. É nessa fase que se logra constituir relações mais ou menos estáveis com portos estrangeiros, como os de Montevideú, no Uruguai, de Buenos Aires, na República Argentina, e de Valparaíso, no Chile.

O objetivo deste artigo é analisar as relações comerciais de importação e exportação de gêneros e mercadorias realizadas pelo porto de Paranaguá nesse terceiro momento, e mais especificamente entre 1854 e 1867, fase de seu desenvolvimento social marcada pela emancipação da província do Paraná. Nossas fontes privilegiadas, os periódicos *O Dezenove de Dezembro* (1855-1868) e *Commercio do Paraná* (1862-1864), nos permitiram compor uma amostragem e examinar de forma mais ou menos sistemática e seriada mercadorias importadas e exportadas e origens e destinos de embarcações que singravam em direção ao porto de Paranaguá. Nossa hipótese central é a de que a autonomia restrita vivida por comerciantes e homens de negócio parnanguaras em fins do século XVIII, em boa medida decorrente de seu pertencimento à capitania de São Paulo, se amplia significativamente com a emancipação da província, decretada em dezembro de 1853. Em 1827, durante essa terceira fase, se estabelece finalmente uma repartição de alfândega no porto de Paranaguá, a qual foi dotada de mesas distintas destinadas à importação e exportação de mercadorias. A criação dessa instituição atestava, pois, sua importância marítima e comercial, bem como o crescimento da autonomia relativa de seus comerciantes e homens de negócio no âmbito das redes mercantis do Estado-nação nascente e do sistema econômico mundial, as quais eram, ademais, como se examinará melhor adiante, intermediadas por seus vínculos específicos com o porto do Rio de Janeiro. Ao mesmo tempo, como destaca Thiago Dias, a instalação de repartição de alfândega confere aos portos em geral *status* que os aproxima do que conceitua com “porto atlântico” (Dias, 2018, p. 83).

Essa dinâmica, conjugada aos processos locais de extração, produção e beneficiamento de mercadorias, mormente da madeira e, depois, da erva-mate, permitiu ao porto de Paranaguá não apenas estabelecer conexões importantes com mercados remotos, mas também conferir diversi-

ficação ao crédito e ao consumo de gêneros importados especialmente da Europa através do porto do Rio de Janeiro. Até então, o limite mais significativo ao seu desenvolvimento social era o ancoradouro modesto e sua infraestrutura de trapiches e armazéns, situados às margens do rio Taguaré, hoje rebatizado de Itiberê, em frente à vila colonial. Como ocorria em escala global em outros portos estuarinos, a exemplo do porto de Sevilha, analisado por Pierre Chaunu (1979, p. 34-36), o assoreamento decorrente do crescente depósito de material orgânico no rio Taguaré implicou restrições severas e crescentes para a atracação de embarcações de grande porte, sobretudo numa época em que navios à vela eram paulatinamente substituídos por embarcações a vapor (Marcondes, 2012). Estes tinham, pois, que atracar em pontos cada vez mais distantes de trapiches e armazéns situados às margens da vila e, depois, cidade de Paranaguá, dificultando sobremaneira o despacho e a recepção de mercadorias, bem como seu controle por agentes alfandegários.

1. Importação e exportação entre os séculos XVIII e meados do XIX

Nas primeiras décadas do século XVIII, o porto de Paranaguá começa a figurar recorrentemente nas rotas de embarcações que buscavam alimentos para abastecer vilas e cidades do Centro-Sul da América portuguesa – região que, nesse momento, vivia sob o impacto da mineração de ouro iniciada nas Minas Gerais na década de 1690. Em 1721, o ouvidor-geral da capitania de São Paulo, Rafael Pires Pardinho, destacou que o principal gênero exportado por aquele porto era a farinha de mandioca⁴. Por sua vez, na segunda metade do século XVIII, nota-se maior diversificação da oferta de produtos para exportação nesse circuito até então confinado à América portuguesa. Desde 1769 os habitantes da vila de Paranaguá e de sua hinterlândia passaram a aumentar as atividades agrícolas e de extração e, conseqüentemente, a exportar arroz, madeiras e cor-dames de Imbé (Bellotto, 1979, p. 216-217)⁵.

⁴ AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 3\Doc. 332. São Paulo, 22 de maio de 1723.

⁵ Cartas para Francisco Xavier Mendonça. Carta nº 7. Sobre a lavoura e produtos naturais do solo da Capitania. 7 julho de 1767. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, v. 23, 1896, p. 193-194.

Por essa época, do porto de Paranaguá também se exportavam couros e carnes produzidos nos termos das vilas de Curitiba e dos Campos Gerais, os quais eram destinados aos portos do Rio de Janeiro, de Santos, Salvador, Vitória e Santa Catarina (Micheli, 2018, p. 165-167). A partir de 1810, graças ao relaxamento das relações comerciais advindo da abertura dos portos, começam a ser esboçadas algumas relações comerciais com os portos de Buenos Aires, Montevideu e Valparaíso. Por essa época, de acordo com Cecília Westphalen, os gêneros encaminhados a esses mercados eram o arroz, as madeiras e pequenas quantidades de erva-mate (Westphalen, 1998, p. 37). Entretanto, tensões decorrentes das revoluções hispano-americanas, mormente em torno das relações entre as Províncias Unidas da América do Sul, a banda oriental e o Paraguai, e, sobretudo, do bloqueio ao comércio no Rio da Prata ao início da Guerra da Cisplatina (1825-1828), impuseram barreiras ao comércio exterior e, ao menos momentaneamente, alteraram esse quadro (Ferreira, 2006, p. 51).

Por outro lado, a importação de mercadorias europeias e asiáticas por parte das casas comerciais instaladas no porto de Paranaguá, bem como de seres humanos escravizados, dependia diretamente de conexões marítimas e do crédito fornecidos por comerciantes e homens de negócio estabelecidos na praça mercantil do Rio de Janeiro (Mattos, 2015, p. 42; Westphalen, 1998, p. 253; Fragoso, 1992, p. 85-87). Por essa época, os vínculos de comerciantes e contratadores de crédito abancados em Paranaguá com o porto carioca tornam-se ainda mais estreitos, destacando-se, ademais, a prática de adiantar mercadorias (Fragoso; Florentino, 1993, p. 62). Por outro lado, o consumo de mercadorias importadas da Europa, notadamente tecidos ingleses, e a aquisição de escravos africanos – que foram amplamente empregados na atividade pecuária e, mais tarde, na extração e no beneficiamento da erva-mate – conectavam o circuito fluminense, a vila de Paranaguá e as demandas de sua hinterlândia – composta, no litoral, pelos termos das vilas de Antonina e Guaratuba e pela freguesia de Morretes, pelas vilas de Curitiba e São José no primeiro planalto e, à retaguarda, pelas vilas do Príncipe, mais tarde Lapa, e de Castro, nas zonas de criação e invernagem dos Campos Gerais.

2. Conexões atlânticas e de longo curso

A partir da década de 1820, a erva-mate exportada por comerciantes e homens de negócio de Paranaguá tornou-se gênero recorrentemente demandado pelos mercados do Rio da Prata e do Chile. Esse aspecto foi impulsionado pela criação, à mesma época, dos chamados “engenhos de mate”, isto é, unidades de beneficiamento da erva coletada nos campos circundantes às vilas de Antonina, Morretes e Curitiba. Tais unidades de produção, tocadas mediante exploração de trabalho escravo africano, e o comércio marítimo da erva-mate animaram, por sua vez, a enorme dependência desse gênero para o desenvolvimento econômico local, ao mesmo tempo que a importância relativa do comércio de muares e de gado de corte tendia a declinar significativamente nos Campos Gerais (Balhana; Machado; Westphalen, 1969, p. 152). Desse modo, formou-se uma elite local ervateira e, associado a ela, um grupo mercantil radicado no porto de Paranaguá, cuja função era conectar o sistema de produção daquela região aos mercados remotos platinos e chilenos. Como procuramos demonstrar adiante, a erva-mate tornou-se o principal produto embarcado no porto de Paranaguá a partir de meados do século XIX, constituindo, pois, o produto-chave do comércio exportador no período privilegiado neste ensaio e o meio de pagamento fundamental pelas mercadorias advindas da economia mundial – incluindo aí, e decisivamente, escravos africanos. Assim, a capacidade dos comerciantes parnanguaras de financiamento e expansão dessa via de mão dupla, conectando a exportação da erva-mate e a importação de mercadorias europeias, africanas e asiáticas, a despeito de que essas fossem intermediadas por comerciantes do Rio de Janeiro, condicionou a integração relativa da economia paranaense à economia atlântica⁶.

Esses aspectos, como já observado, são aqui demonstrados através da análise de amostragem proveniente do banco de dados criado a partir de consulta aos periódicos *O Dezenove de Dezembro*, publicado na Cidade de Curitiba e acessado por meio do Projeto Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, e *Commercio do Paraná*, publicado na cidade de Paranaguá

⁶ É fundamental destacar que, recentemente, a historiografia sobre o tráfico de escravos tem sido incisiva na crítica a abordagens que circunscrevem tal comércio a um circuito fechado no Atlântico Sul. Antes, tem se destacado a unidade de análise do mercado mundial como seu quadro de referência incontornável. Ver, por exemplo, Menz e Acioli (2008).

e disponível apenas em formato original em papel através de cópias conservadas no Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá⁷. Os dados foram, ademais, complementados com informações recolhidas nos *Relatórios de Presidentes de Província* (1854-1889), ora disponibilizados em formato digital pelo Departamento de Arquivo Público do Estado do Paraná (DEAP). No primeiro periódico recolhemos informações detalhadas referentes à movimentação do porto entre os anos de 1855 e 1858, bem como no intervalo compreendido entre 1865 e 1867. Por sua vez, o periódico *Commercio do Paraná* nos permitiu compilar informações atinentes aos anos de 1862 a 1864. Apesar de nos depararmos com algumas lacunas, foi possível construir uma amostragem relativamente consistente e sólida, que nos permitiu propor um quadro de referência baseado em duas variáveis centrais: em primeiro lugar, entradas e saídas de embarcações e, em segundo lugar, tipos de cargas transportadas no comércio importador e exportador.

Para que se possa entrever e avaliar o dinamismo da época escolhida para análise, cabe destacar, comparativamente, que em 1801 foram registradas 27 entradas e saídas de navios no porto de Paranaguá, as quais se referiam exclusivamente a embarcações que tiveram como origem ou destino portos situados na própria América portuguesa⁸. Nos anos imediatamente posteriores ao de nossa amostragem, quais sejam, 1868 e 1869, registraram-se naquele porto 314 entradas e saídas de embarcações de cabotagem e de 148 navios destinados à navegação de longo curso⁹. Do ponto de vista da tonelagem, porém, a diferença era mínima, mas favorável à navegação de longo curso: esta apresentava 47.920 contra 40.658 toneladas comercializadas através da navegação de cabotagem. Claro está que esse aumento significativo não pode ser lido como expressão meramente regional. Como revela o estudo de Marcondes, por volta de 1839 havia cerca de 2.000 embarcações dedicadas à navegação de cabotagem no império, cuja capacidade de carga equivalia a 189.000 toneladas; em 1873, o número de embarcações havia triplicado, somando quase 6.000

⁷ Tratamento mais sistemático e mais abrangente desse banco de dados está contido em Figueira (2022).

⁸ AHU_ACL_CU_023-01, Cx. 50\Doc. 3914. São Paulo, 31 março de 1802.

⁹ *Relatório apresentado à Assembleia legislativa do Paraná na abertura da 2ª sessão da 9ª legislatura, pelo Presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa, no dia 15 de fevereiro de 1871*. Curitiba: Tipografia de Candido Martins Lopes, 1871, p. 115.

unidades. A tonelagem ao final do recorte examinado, por seu turno, havia alcançado o impressionante patamar de 1.712.000 toneladas (Marcondes, 2012, p. 142-166).

Por outro lado, cabe destacar que a grande novidade da fase inaugurada na década de 1840 diz respeito ao aumento significativo de entrada e saída de navios de longo curso. Mormente oriunda do Uruguai e da Argentina, essa navegação platina tinha por principal interesse o negócio da erva-mate. Assim, conforme informações que compulsamos para o período que vai de 1854 a 1867, nota-se claramente que o porto de Paranaguá, de acordo com as categorias propostas por Thiago Alves Dias, deixa para trás não apenas o caráter meramente estuarino que o caracteriza durante o século XVII, como também seu *status* de *porto continental* alcançado ao longo do século XVIII. A partir de meados do século XIX, no âmbito do Estado-nação e da segunda escravidão, e após o advento do plantio e beneficiamento da erva-mate, parece claro que, apesar de seus óbices naturais e estruturais, o porto em questão se converte num *porto atlântico* (Dias, 2018, p. 82-83). No entanto, embora se constituísse em porto particularmente restrito à porção sul-americana do continente, suas conexões, para além do próprio oceano Atlântico, também se espalhavam em direção ao porto de Valparaíso, no Pacífico Sul, ainda que fossem realizadas por embarcações sobretudo europeias que promoviam passagens de rota por Paranaguá. Esse aspecto pode ser mais bem avaliado nas Tabelas 1 e 2.

Tabela 1 – Entradas de embarcações de longo curso no porto de Paranaguá

Anos	Buenos Aires	Montevideu	Buc. e Mon.	Mon. e Ros.	Corrientes	Rosário	Lisboa	Málaga	Ilha do Sal	Mercedes-Banda Oriental	Liverpool	Cabo Verde	Totais
1855	13	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
%	44,80%	55,20%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%
1858	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
%	66,70%	33,30%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%
1862	13	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
%	56,50%	43,50%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%
1863	11	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
%	57,90%	42,10%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%
1864	14	5	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	21
%	66,70%	23,80%	4,80%	-	-	-	-	4,80%	-	-	-	-	100%
1865	9	10	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	20
%	45,00%	50,00%	-	-	-	-	-	-	-	5,00%	-	-	100%
1866	21	12	2	2	-	-	1	-	1	-	1	-	40
%	52,50%	30,00%	5,00%	5,00%	-	-	2,50%	-	2,50%	-	2,50%	-	100%
1867	15	4	-	-	1	1	-	-	1	-	-	1	23
%	65,20%	17,40%	-	-	4,30%	4,30%	-	-	4,30%	-	-	4,30%	100%
Totais	98	66	3	2	1	1	1	1	2	1	1	1	178
%	55,10%	37,10%	1,70%	1,10%	0,60%	0,60%	0,60%	0,60%	1,10%	0,60%	0,60%	0,60%	100%

Fontes: Hemeroteca Digital. Dezenove de Dezembro, Curitiba (1855-1858; 1865-1867); Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá (doravante IHGP). Comercio do Paraná, Paranaguá (1862-1864).

Obs.: A coluna Mon. e Ros. refere-se às entradas e saídas descritas como Montevideu e Rosário de Santa Fé. Na coluna Rio da Prata, foram inseridos o movimento como assim é descrito nos periódicos, inserimos também as entradas e saídas com destinos descritos como Buenos-Aires-Montevideu.

As informações coligidas nos permitem perceber que, nos anos contemplados, houve clara predominância de relações entre o porto de Paranaguá e aqueles do Cone Sul, mormente Buenos Aires (55,1%) e Montevideu (37,1%), mas também, em menor proporção, os de Rosário e Corrientes, quando se consideram origens e destinos exteriores ao império. Ademais, se acrescentarmos os navios que faziam a rota Buenos Aires-Montevideu-Paranaguá, aqueles percentuais sofrem leve aumento para 56% e 38%, respectivamente.

As relações entre os portos de Paranaguá e de Valparaíso (15% de todas as saídas de navios estrangeiros) tinham, contudo, algumas particularidades. Uma vez que a Tabela 1 procura avaliar apenas as entradas de navios, a amostragem atinente a Valparaíso, constituída apenas por saídas, acabou ficando eclipsada. A razão de haver apenas saídas refere-se ao fato de que eram os comerciantes e homens de negócio de Paranaguá que procuravam dar vazão à sua mercadoria principal – a erva-mate –, remetendo-a ao porto chileno sobretudo através de navios em passagem pelo porto paranaense que faziam a rota que singrava primeiro pelo Atlântico e depois pelo Pacífico até a costa chilena. No ano de 1862, por exemplo, o comerciante Manoel Leocádio de Oliveira enviou erva-mate ao porto de Valparaíso através dos navios *Conrandine* e *Anne Logan*, ao passo que a firma Miró Irmãos e Oliveira, cujos sócios eram Manoel Miró, José Miró, Bernardo Pinto de Oliveira e José Gonçalves Pêcego Júnior, enviaram carga de erva-mate naquele mesmo ano e ao mesmo porto através do navio *Vidal* (Figueira, 2022, p. 79-80). Embora não seja possível positivar a nacionalidade desses navios, é bastante provável que eles fossem navios estrangeiros de passagem por Paranaguá que se dirigiam a Valparaíso, os quais acabaram se prestando ao envio da erva-mate ao porto chileno mediante consignação. Numa amostragem relativa aos anos de 1855 e 1863 baseada apenas no periódico *O Dezenove de Dezembro*, registra-se que saíram de Paranaguá em direção a Valparaíso carregadas exclusivamente com erva-mate as embarcações *Avrey*, de bandeira inglesa (agosto de 1855), *Novo Pacífico*, de bandeira chilena (setembro de 1855), *Factory Girl*, de bandeira inglesa (janeiro de 1863), *Deogaum*, de bandeira inglesa (abril de 1863), *Countess of Selton*, de bandeira inglesa (abril de 1863), *Jacques et Marie*, de bandeira francesa (junho de 1863), *Bertha*, de bandeira inglesa, *Victoria*, de bandeira hamburguesa (junho de 1863), *Gondola*,

de bandeira inglesa (julho de 1863) e *Anetta*, de bandeira inglesa (setembro de 1863)¹⁰. Portanto, das dez embarcações que fizeram a conexão entre Paranaguá e Valparaíso nos anos de 1855 e 1863 todas eram estrangeiras, sendo sete delas de bandeira inglesa. É bastante possível que a complexidade dessa rota tenha desanimado a indução dessa demanda e diminuído os esforços parnanguaras para enviar a erva-mate mediante consignação em direção ao porto chileno, uma vez que se nota claramente na Tabela 2 como esse comércio cresce nos primeiros anos da década de 1860, quando atinge a marca de 27% das saídas do porto aqui em questão, para declinar após a segunda metade da mesma década. Também se pode sugerir a hipótese de que a facilidade relativa do escoamento da erva-mate para os portos platinos tenha determinado o declínio da rota que se dirigia até Valparaíso, aspecto que deve ser acrescido, ademais, ao evento da Guerra do Paraguai ou da Tríplice Aliança (1864-1870), o qual parece ter implicado no decréscimo, mas não numa ruptura total, das relações internacionais em direção aos portos do Cone Sul a partir de meados da década de 1860.

Tabela 2 – Embarcações saídas do porto de Paranaguá em direção a Valparaíso e comparação com total de saídas para os portos platinos (1855-1867)

Anos	Números de navios	Total de saídas
1855	4	35
%	11,40%	100%
1862	8	60
%	13,30%	100%
1863	13	57
%	22,80%	100,00%
1864	17	63
%	27%	100%
1865	7	49
%	14,30%	100%

(continua)

¹⁰ Movimento do porto. *O Dezenove de Dezembro*, nº 25, nº 32, 1855; nº 348, nº 373, nº 374, nº 389, nº 395, nº 400, nº 418, 1863.

Tabela 2 – Embarcações saídas do porto de Paranaguá em direção a Valparaíso e comparação com total de saídas para os portos platinos (1855-1867)

Anos	Números de navios	Total de saídas
1866	3	68
%	4,40%	100,00%
1867	4	35
%	11,40%	100%
Totais	56	367
%	15%	100%

Fontes: Hemeroteca Digital. Dezenove de Dezembro, Curitiba (1865-1867); IHGP. Comercio do Paraná, Paranaguá (1862-1864).

Observam-se na Tabela 1 entradas e saídas de navios oriundos do continente europeu e da costa africana, mas em números ínfimos. Isso nos permite afirmar que o porto de Paranaguá, distintamente daqueles vinculados exclusivamente ao mercado interno ao império brasileiro – como o de Pelotas, na província do Rio Grande do Sul –, ou dedicados sobretudo aos mercados europeus – como era o caso dos portos do Rio de Janeiro, Salvador e Recife – e norte-americano – a exemplo do porto de Santos –, passou a se apresentar como um porto vocacionado prioritariamente para os negócios internos aos mercados do Cone Sul. O banco de dados também nos permitiu coligir informações sobre as principais cargas exportadas para os portos de Buenos Aires e Montevideu.

Tabela 3 – Cargas transportadas e número de embarcações que saíram de Paranaguá para o exterior (anos escolhidos)

Anos	Portos de origem	Nº de navios	Cargas
1855	Buenos Aires	16	Erva-mate, madeira, arroz, aguardente, fumo
	Montevideú	12	Erva-mate, madeira, arroz, aguardente, farinha de mandioca
	Valparaíso	3	Erva-mate
1862	Buenos-Aires	20	Erva-mate, arroz, carnes e couros e diversos
	Montevideú	19	Erva-mate e madeiras
	Valparaíso	8	Erva-mate
	Bue. por Mon.	6	Erva-mate, arroz e madeiras
	Rio da Prata	3	Madeira e erva-mate
1863	Buenos Aires	21	Erva-mate
	Montevideú	17	Erva-mate, madeiras e fumo
	Valparaíso	13	Erva-mate e diversos
	Bue por Mon	6	Erva-mate e madeiras
	Rio da Prata	1	Erva-mate
1864	Buenos-Aires	19	Erva-mate
	Montevideú	20	Erva-mate, madeiras
	Valparaíso	17	Erva-mate
	Bue por Mon	3	Erva-mate
	Rio da Prata	2	Erva-mate e madeiras
1865	Buenos Aires	16	Erva-mate
	Montevideú	19	Madeiras e erva-mate
	Valparaíso	7	Erva-mate
	Bue. por Mon.	4	Erva-mate
	Rio da Prata	3	Erva-mate
1866	Buenos Aires	20	Erva-mate, madeiras
	Montevideú	32	Erva-mate e madeiras
	Valparaíso	3	Erva-mate
	Bue por Mon	6	Erva-mate e diversos
	Rio da Prata	5	Erva-mate
	Chile	1	Erva-mate

(continua)

Tabela 3 – Cargas transportadas e número de embarcações que saíram de Paranaguá para o exterior (anos escolhidos)

Anos	Portos de origem	Nº de navios	Cargas
1867	Buenos Aires	8	Erva-mate
	Montevideu	17	Erva-mate e madeiras
	Valparaíso	4	Erva-mate
	Rio da Prata	1	Erva-mate
	Bue por Mon	5	Erva-mate
	Liverpool	1	Diversos

Fontes: Hemeroteca Digital. Dezenove de Dezembro, Curitiba (1855; 1865-1867); IHGP. Commercio do Paraná, Paranaguá (1862-1864).

Como se pode observar, a erva-mate constituiu o principal gênero exportado para o porto de Buenos Aires ao longo de todos os anos considerados. Contudo, ao contrário da diversidade que caracteriza as cargas das embarcações que partem de Paranaguá para a capital portenha nos anos de 1855 a 1862, as quais incluíam madeiras, arroz, aguardente, fumo e couros, os navios que faziam aquela rota entre 1863 e 1867 tinham apenas a erva-mate como carga, o que demonstra o aprofundamento dessa demanda por parte do porto de Buenos Aires, talvez refletindo a reconfiguração dos circuitos mercantis da erva-mate nos primeiros anos da Guerra da Tríplice Aliança. Por sua vez, as informações disponíveis sobre o comércio entre os portos de Paranaguá e de Montevideu evidenciam que a maioria dos navios saíam carregados com erva-mate e madeiras. Embora não se especifiquem quais madeiras eram comercializadas, sabemos que desde o século XVIII se extraía no âmbito da baía de Paranaguá e se exportava através de seu porto uma grande diversidade de árvores da Mata Atlântica, a qual incluía espécies como angelim, araribá, cabriúva, caburé, canela, canjurana, cauvi, guanandi, garuva, ipê, piunã, óleo preto, maçaranduba, tarumã, peroba e urucurana¹¹. Desde o século XVIII, essas e outras espécies eram utilizadas na construção naval e civil. No século XIX, sobretudo no contexto de emancipação política da pro-

¹¹ *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 1 de março de 1856 pelo vice-presidente Henrique de Beaurepaire Rohan*. Curitiba: Tipografia Paranaense de C. M. Lopes, 1856, p. 179-181.

víncia, seus presidentes procuram destacar a importância tanto da extração como principalmente da exportação de madeiras para a arrecadação provincial¹².

Por seu turno, comerciantes e casas comerciais parnanguaras enviavam, à título de consignação, cargas de erva-mate através de navios estrangeiros que tocavam aquele porto e que faziam a rota peculiar que, seguindo em direção ao porto de Valparaíso, navegavam em parte pelo Atlântico e em parte pelo Pacífico. Em anos específicos, tais conexões tornavam-se mais estreitas: em 1862, 8 navios partiram em direitura ao Chile, ao passo que em 1863 foram 13 as embarcações que seguiram por aquela rota peculiar. Deve-se destacar, ademais, que, na fase que vai de 1820 a 1890, a erva-mate esteve entre os oito produtos mais importantes da pauta de exportação do Brasil imperial, ao lado de café, açúcar, algodão, fumo, borracha, peles e couros e cacau. No período privilegiado nessa análise, a erva-mate passou de 0,5% do valor total de exportação do império no decênio 1831-1840, para 0,9% em 1841-1850, para 1,6% entre 1851-1860 e para 1,2% no decênio 1861-1870. Provavelmente, essa queda do valor exportado entre 1861-1870 decorreu das óbvias dificuldades geradas pela Guerra do Paraguai, uma vez que no decênio seguinte (1871-1880) o percentual da erva-mate entre os oito principais produtos exportados voltou a subir ao patamar de 1,5% da arrecadação total do comércio exportador do império (Silva, 1953, p. 8). Por outro lado, nossa amostragem também nos permitiu identificar gêneros importados do exterior e consumidos nos termos de vilas e cidades do Paraná à época de sua emancipação.

¹² *Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854*. Curitiba: Tipografia paranaense de Candido Martins Lopes, 1854, p. 74.

Tabela 4 – Embarcações que entraram no porto de Paranaguá oriundas de portos estrangeiros e carga que transportavam (anos de 1855;1862-1867)

Anos	Portos	Nº de navios	Cargas
1855	Buenos Aires	2	Sal
	Montevidéu	2	Trigo e vinho
1862	Buenos Aires	6	Carne seca, sal, sebo
	Montevidéu	3	Carne, carne seca e sal
1863	Buenos Aires	2	Carne seca e sal
	Montevidéu	5	Carne seca e couros
1864	Buenos Aires	3	Farinha de trigo, sal e carne seca
	Montevidéu	1	Carne seca
	Málaga	1	Vários gêneros
1865	Buenos Aires	4	Carne seca, ovelhas e carneiros
	Montevidéu	5	Carne seca, ovelhas e sal
	Mercedes-Banda Oriental	1	Erva-mate
1866	Buenos Aires	5	Carne seca, couros, carneiros
	Montevidéu	1	Lastro de carne
	Cabo Verde	1	Sal
	Lisboa	1	Sal e diversos
	Liverpool	1	Fazendas
1867	Buenos Aires	2	Lastro de sal
	Montevidéu	1	Lastro de sal
	Cabo Verde	2	Sal

Fontes: Hemeroteca Digital. Dezenove de Dezembro, Curitiba (1855; 1865-1867); IHGP. Comércio do Paraná, Paranaguá (1862-1864).

Como é possível observar na Tabela 4, importava-se dos portos platinos sobretudo sal, mas também carne-seca, farinha de trigo, vinhos, couros e animais vivos. Em 1865, a título de exemplo, foram importadas, respectivamente, 165 e 218 ovelhas de Buenos Aires e Montevidéu. Essas praças também forneciam “carne-seca” regularmente à província do Paraná, que, assim, tendia a consumir tanto a produção dos saladeiros platinos como a das charqueadas de Pelotas, na província do Rio Grande do Sul, de longe o maior produtor desse gênero no Brasil imperial. É antiga

e tradicional na historiografia a discussão sobre ambas as formas de produção do charque: a platina, ancorada no trabalho livre, e a gaúcha, altamente competitiva e fortemente alicerçada no trabalho escravo (Cardoso, 1977; Assumpção, 2013, p. 106-116). Em menor quantidade, observam-se algumas entradas e saídas de navios oriundos do continente europeu. Em 1864, a galera espanhola *Isabel*, oriunda de Málaga, entrou no porto de Paranaguá carregada com diversos gêneros, entre os quais os conhecidos vinhos dessa localidade¹³. Por sua vez, em 1866, o brigue inglês *Queen of the Plym*, oriundo de Liverpool, entrou no porto de Paranaguá carregado de fazendas¹⁴. Da costa africana, observa-se também nos anos de 1866 e 1867 que três navios oriundos do arquipélago de Cabo Verde adentraram aquele porto com cargas de sal. Tratava-se, pois, de conexões particulares com a costa africana num contexto posterior ao do já então extinto tráfico atlântico. Essa oferta inelástica de gêneros agrícolas e extrativos, artesanato e produtos manufaturados europeus, asiáticos e africanos não pode nos induzir a pensar num baixo nível de consumo desses itens por parte da sociedade paranaense das décadas de 1850 e 1860. Como demonstramos melhor adiante, cabia aos comerciantes e homens de negócios do Rio de Janeiro introduzirem esses itens no mercado interno à hinterlândia do planalto curitibano e dos Campos Gerais.

3. Navegação de cabotagem

A maior parte das embarcações de cabotagem que entravam no porto de Paranaguá durante o século XIX eram oriundas do porto do Rio de Janeiro. Ao longo do período recoberto pela Tabela 5 (1801-1877), nota-se que 48,9% de todas as entradas e saídas de navios oriundos de províncias do império tiveram origem no porto fluminense, ou seja, praticamente a metade de todas as conexões entre o porto de Paranaguá e demais portos do império do Brasil. Essa evidência significava que laços antigos entre comerciantes e homens de negócios de ambas as praças, firmados a partir do século XVIII, tenderam a ser reforçados durante a fase de formação do Estado e da nação brasileiros. Como demonstraremos

¹³ Movimento do porto. *Commercio do Paraná*, ano 3, ed. 106. Paranaguá, 8 de janeiro de 1864, p. 4.

¹⁴ Movimento do porto. *O Dezenove de dezembro*, ano 12, ed. 704. Curitiba, 21 de julho de 1866, p. 4.

adiante, o vínculo com o porto carioca era fundamental para manter os níveis de consumo de mercadorias estrangeiras na província do Paraná, aspecto que tornava, por ora, incompleta a conversão de Paranaguá em um *porto atlântico*. Na verdade, na medida em que mantinham cadeias de crédito e de antecipação de mercadorias mediante redes de negócios arraigadas desde o século XVIII, ainda cabia aos comerciantes e homens de negócio do Rio de Janeiro à época da emancipação da província constituir sua principal porta de entrada na economia mundial. Por sua vez, as conexões com os portos de Santa Catarina (28,8%) e Rio Grande do Sul (4,4%) vinham logo abaixo do ponto de vista da quantidade de entradas de embarcações. A natureza desses contatos, contudo, era diversa: dessas praças, importavam-se sobretudo gêneros de consumo imediato, como o pescado oriundo de vilas catarinenses e o charque advindo do porto de Pelotas – produto que, aparentemente, perdia terreno para os concorrentes platinos. Uma hipótese que propomos aqui refere-se ao fato de que a demanda paranaense pelo charque parecia ser suprida especialmente por suas conexões com Montevideú, alimentando um circuito fechado no qual a erva-mate tinha papel fundamental como moeda de compra da carne por ali importada. Ao longo do século XIX as exportações interprovinciais do charque gaúcho eram comprovadamente mais sólidas em direção às províncias de Pernambuco e, secundariamente, da Bahia e do Rio de Janeiro (Berute, 2011, p. 72; Vargas, 2014, p. 546). Os vínculos entre o porto de Paranaguá e o de Santos (7,5% das entradas), embora pouco significativos se comparados aos vínculos com o do Rio de Janeiro e os catarinenses, continuavam, porém, a ser importantes para a província recém-emancipada, ao passo que, por aquela época, os portos situados ao Norte do império – Vitória, Bahia, Pernambuco e Natal – mantinham conexões apenas esporádicas com o de Paranaguá.

Tabela 5 – Entradas e saídas – navegação de cabotagem (1801-1877)

Anos	PR	RJ	SC	RS	PE	BA	RN	SP	ES	Totais
1801	-	17	3	-	1	4	-	2	-	27
%	-	63,00%	11,10%	-	3,70%	14,80%	-	7,40%	-	100%
1826	1	31	31	9	1	-	-	18	-	91
%	1,10%	34,10%	34,10%	9,90%	1,10%	-	-	19,80%	-	100%
1830	-	53	21	25	-	-	-	10	-	109
%	-	48,60%	19,30%	22,90%	-	-	-	9,20%	-	100%
1843-1844	23	59	28	1	-	20	-	-	-	131
%	17,60%	45,00%	21,40%	0,80%	-	15,30%	-	-	-	100%
1846-1847	-	84	34	31	2	-	-	-	-	151
%	-	55,60%	22,50%	20,50%	1,30%	-	-	-	-	100%
1849-1850	27	134	64	16	1	2	-	57	1	302
%	8,90%	44,40%	21,20%	5,30%	0,30%	0,70%		18,90%	0,30%	100%
1852-1853	49	78	133	3	1	1	3	-	-	268
%	18,30%	29,10%	49,60%	1,10%	0,40%	0,40%	1,10%	-	-	100%
1856-1857	6	88	68	1	-	-	-	29	-	192
%	3,10%	45,80%	35,40%	0,50%	-	-	-	15,10%	-	100%
1857-1858	3	84	44	2	1	-	-	12	-	146
%	2,10%	57,50%	30,10%	1,40%	0,70%	-	-	8,20%	-	100%
1864-1865	6	79	23	2	-	16	-	10	-	136
%	4,40%	58,10%	16,90%	1,50%	-	11,80%	-	7,40%	-	100%
1865-1866	25	86	37	1	-	-	-	9	-	158
%	15,80%	54,40%	23,40%	0,60%	-	-	-	5,70%	-	100%
1868-1869	25	153	124	4	1	-	-	7	-	314
%	8,00%	48,70%	39,50%	1,30%	0,30%	-	-	2,20%	-	100%
1876	-	101	7	-	-	1	-	7	-	116
%	-	87,10%	6,00%	-	-	0,90%	-	6,00%	-	100%
Totais	165	1047	617	95	8	44	3	161	1	2141
%	7,70%	48,90%	28,80%	4,40%	0,40%	2,10%	0,10%	7,50%	0,00%	100%

Fontes: para 1801: Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Paranaguá, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido. AHU – SP, Col. Alfredo Mendes Gouveia, cx. 50, doc. 3914. São Paulo, 31 março de 1802; para 1826 a 1830: Westphalen (1998, p. 35); para 1849-1850: Santos (2001, p. 217); para os anos de 1852-1853: Relatório do Presidente da Província... em 15 de julho de 1854, p. 76; para 1853-1854: Relatório do Presidente da Província Zacarias de Góes e Vasconcelos na Abertura da Assembleia Legislativa em 8 de fevereiro de 1855. Curitiba: Tipografia paranaense de Candido Martins Lopes, 1855, p. 54-55; para 1856 a 1858: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Francisco Liberato de Mattos no dia 7 de janeiro de 1859. Curitiba: Tipografia Paranaense de C. M. Lopes, 1859, p. 3; para 1864-1865 e 1865-1866: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de março de 1867, pelo Presidente da Província Polidoro Cezar Bulmarque. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1867, p. 57; para 1868-1869: Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Paraná, pelo Presidente ilustríssimo e excelentíssimo senhor Antônio Luiz Afonso de Carvalho, no dia 15 de fevereiro de 1870. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1870, p. 115; para 1877: Relatório apresentado à assembleia legislativa do Paraná, no dia 15 de fevereiro de 1877, pelo presidente da província Adolpho Lamenha Lins. Curitiba: Tipografia da Viúva Lopes, 1877, pp. 134-135.

Apresentamos a seguir resultados de pesquisas apenas baseada nas entradas no porto de Paranaguá, e considerando anos específicos. A razão pela qual oferecemos essa visão alternativa decorre de certas discrepâncias observadas nas fontes de pesquisa. Assim, enquanto a Tabela 5 se fundamenta nos mapas de exportação dos *Relatórios de Presidentes da Província do Paraná*, que indicam que, entre 1864 e 1865, ocorreram 79 entradas e saídas de embarcações oriundas do porto do Rio de Janeiro e 16 do porto de Salvador¹⁵, as fontes que fundamentam a Tabela 6, distintamente, indicam que, em 1864 e em 1865, houve, respectivamente, 167 e 105 entradas e saídas de embarcações oriundas do porto do Rio de Janeiro ou destinadas a eles. Apesar da diferença entre os dados levantados, que eleva a média de predomínio de entradas a partir do porto carioca para 66% nos anos escolhidos, ambos os resultados corroboram a extensão e profundidade dos laços entre comerciantes e homens de negócio do Rio de Janeiro e de Paranaguá por comparação com os demais portos do império.

Tabela 6 – Entradas – navegação de cabotagem 1854-1855; 1857-1858; 1862-1867

Anos	PR	RJ	SP	Portos do Sul	SC	RS	BA	PE	Totais
1855	2	42	17	-	19	-	-	-	80
%	2,50%	52,50%	21,30%	-	23,80%	-	-	-	100%
1858	-	30	2	-	11	1	-	1	45
%	-	66,70%	4,40%	-	24,40%	2,20%	-	2,20%	100%
1862	-	103	8	-	50	1	1	-	163
%	-	63,20%	4,90%	-	30,70%	0,60%	0,60%	-	100%
1863	-	100	4	1	50	3	-	-	158
%	-	63,30%	2,50%	0,60%	31,60%	1,90%	-	-	100,00%
1864	1	96	8	-	30	3	1	-	139
%	0,70%	69,10%	5,80%	-	21,60%	2,20%	0,70%	-	100,00%
1865	-	62	8	-	16	1	-	-	87
%	-	71%	9%	-	18%	1%	-	-	100%
1866	-	75	7	-	20	-	-	-	102

(continua)

¹⁵ *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de março de 1867, pelo Presidente da Província Polidoro Cezar Bulmarque*. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1867, p. 57.

Tabela 6 – Entradas – navegação de cabotagem 1854-1855;1857-1858; 1862-1867

Anos	PR	RJ	SP	Portos do Sul	SC	RS	BA	PE	Totais
%	-	73,50%	6,90%	-	19,60%	-	-	-	100%
1867	-	37	1	1	12	1	-	-	52
%	-	71,20%	1,90%	1,90%	23,10%	1,90%	-	-	100%
Totais	3	545	55	2	208	10	2	1	826
%	0,40%	66,00%	6,70%	0,20%	25,20%	1,20%	0,20%	0,10%	100%

Fontes: Hemeroteca Digital. Dezenove de Dezembro (1854;1855;1857;1865;1866;1867); IHGP. Comércio do Paraná (1862-1864).

Obs.: anos de 1854 e 1857 estão incompletos. Foram acrescentadas na coluna RJ: 2 entradas de Angra dos Reis, relativas aos anos de 1854 e 1855; na coluna Sul* foi inserida 1 entrada de Itajaí pela Penha (SC), relativa ao ano de 1863; 1 entrada de Barra Velha (SC), do ano de 1862; 1 entrada relativa a Portos do Sul, como assim designa o movimento consultado, e 1 entrada relativa a SC e RGS, ambas do ano de 1867.

Como destacamos anteriormente, o porto do Rio de Janeiro constituía o principal canal de comunicação entre o mercado mundial e o porto de Paranaguá, uma vez que o grosso das mercadorias importadas ingressava na província do Paraná através da praça carioca. Como analisa Manolo Florentino, a distribuição de africanos a partir do Rio de Janeiro comprova o papel central do porto carioca na reprodução do escravismo no Sudeste e na região Sul do Brasil. Durante o século XIX, há sólidas indicações de que o porto do Rio de Janeiro provia por via marítima boa parte dos africanos importados pelo Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo (Florentino, 2014, p. 37-38). Por outro lado, do ponto de vista das mercadorias exportadas, sabe-se que, na primeira metade do século XVIII, o porto do Rio de Janeiro era abastecido sobretudo com farinha de mandioca produzida em Paranaguá, mas também com arroz, madeiras, cordames de imbé e cal de ostras (Lobo, 1967, p. 476-477). Os homens de negócio de Paranaguá atravessavam gêneros locais e, em troca, adiantavam mercadorias importadas que eram revendidas na própria vila e em sua hinterlândia. Esse sistema de adiantamento de mercadorias, como já sublinhado, subordinava os comerciantes de Paranaguá aos negociantes sediados no Rio de Janeiro. Nas Tabelas 7 e 8, destacamos as principais cargas exportadas e importadas dos portos provinciais pelo porto de Paranaguá.

Tabela 7 – Saídas, destinos e cargas exportadas pelo porto de Paranaguá (anos escolhidos)

Anos	Regiões	Nº de navios	Cargas
1855	Rio de Janeiro	21	Madeiras, arroz, aguardente, telhas, erva-mate e diversos
	Santa Catarina	11	Telhas, madeiras, açúcar
	São Paulo	4	Telhas e farinha de mandioca
	Rio Grande do Sul	1	Madeira
	Guaratuba	1	Erva-mate e carne
1862	Rio de Janeiro	69	Madeira, cordoaria, carne e diversos
	Santa Catarina	37	Ripas de gissara, telhas, cal, café, carne seca, Madeiras
	São Paulo	2	Madeiras e diversos
	Rio Grande do Sul	2	Madeiras e diversos
1863	Rio de Janeiro	64	Madeiras, farinha de mandioca e diversos
	Santa Catarina	51	Telhas, madeiras, ripas de gissara, carne seca
	São Paulo	5	Farinha de mandioca, feijão, telhas e diversos
	Rio Grande do Sul	5	Arroz, madeiras e diversos
1864	Rio de Janeiro	70	Madeiras e diversos
	Santa Catarina	23	Telhas, madeiras e diversos
	São Paulo	3	Madeiras e diversos
	Rio Grande do Sul	6	Arroz, aguardente, madeiras e diversos
1865	Rio de Janeiro	43	Madeiras e diversos
	Santa Catarina	20	Telhas, carne, carne seca e diversos
	Rio Grande do Sul	2	Arroz e diversos
	São Paulo	2	Farinha, milho e telhas
1866	Rio de Janeiro	38	Madeiras e diversos
	Santa Catarina	19	Ripas de gissara, telhas, fumo, café, carne seca, madeiras
	Rio Grande do Sul	1	Diversos
	São Paulo	4	Farinha de mandioca, milho e diversos
1867	Rio de Janeiro	22	Madeiras e diversos
	Santa Catarina	18	Ripas de gissara, telhas, fumo, sal, carne, couros e café
	Rio Grande do Sul	3	Madeiras e diversos
	São Paulo	1	Diversos

Fontes: Hemeroteca Digital. Dezenove de Dezembro, Curitiba (1855; 1865-1867); IHGP. Commercio do Paraná, Paranaguá (1862-1864).

Nota-se por essa amostragem que os comerciantes e homens de negócio parnanguaras mantinham uma cesta muito mais diversa e mais ampla com o porto do Rio de Janeiro do que com as demais províncias, tendendo, ademais, a reexportar para ali gêneros que não produziam – a exemplo da carne-seca. A madeira, contudo, era talvez o principal e mais recorrente produto exportado não apenas para a praça carioca, mas para as demais províncias do império, com preferência para os portos da antiga Repartição do Sul. Finalmente, parece importante destacar que, embora a erva-mate constitua gênero presente ao comércio de cabotagem a partir da praça de Paranaguá, parece claro que seus consumidores por excelência, como vimos, eram os mercados platinos e chileno.

Tabela 8 – Cargas que entraram no porto de Paranaguá através da navegação de cabotagem (anos escolhidos)

Anos	Regiões	Nº de navios	Cargas
1855	Rio de Janeiro	37	Açúcar, encomendas, fazendas, artigos bélicos
	São Paulo	13	Açúcar, couros, arroz e farinha
	Santa Catarina	18	Farinha de mandioca, goma, couros, arroz,
	Guaratuba	2	Madeira e arroz
1862	Rio de Janeiro	91	Sal, carne, sabão, fazendas
	São Paulo	6	Toucinho e diversos
	Santa Catarina	65	Farinha de mandioca, feijão, cal, couros, goma, couros
1863	Rio de Janeiro	76	Café, sal, vinhos,
	Santa Catarina	46	Farinha de mandioca, goma, arroz, feijão, madeiras, açúcar
	São Paulo	2	Café, couros, feijão, farinha de trigo
	Rio Grande do Sul	2	Carne seca, couros
1864	Rio de Janeiro	72	2275 alqueires de sal e diversos
	Santa Catarina	24	Diversos
	Morretes/PR	1	Erva mate
	São Paulo	3	Couros e diversos
	Rio Grande do Sul	3	Carne seca, couros
	Bahia	1	Vinho e diversos

(continua)

Tabela 8 – Cargas que entraram no porto de Paranaguá através da navegação de cabotagem (anos escolhidos)

Anos	Regiões	Nº de navios	Cargas
1865	Rio de Janeiro	47	Sal, trigo. Carne e couros, fazendas
	Santa Catarina	14	Farinha de mandioca, milho, feijão, couros
	São Paulo	5	Café, couros e diversos
1866	Rio de Janeiro	51	Sal, açúcar, fazendas, carvão em pedra
	Santa Catarina	12	Sola, couros, farinha de mandioca,
	São Paulo	7	Café, couros
1867	Rio de Janeiro	31	Sal, aguardente, fazendas, farinha de trigo
	Santa Catarina	9	Farinha de mandioca, milho, couros e barricas
	São Paulo	1	Diversos

Fontes: Hemeroteca Digital. Dezenove de Dezembro, Curitiba (1855; 1865-1867); IHGP. Commercio do Paraná, Paranaguá (1862-1864).

Reiterando o papel de conexão com a economia mundial, nota-se claramente como o porto do Rio de Janeiro foi o principal responsável pela introdução de mercadorias importadas – notadamente as fazendas, sempre presentes entre os itens importados, ao lado do vinho. O item “Diversos”, presente às fontes consultadas, não traz detalhes acerca das mercadorias importadas pelo porto de Paranaguá. No entanto, tomando por base anúncios publicados nos jornais ao lado da seção “Movimento do Porto”, bem como levando em conta descrições das importações anuais constantes nos *Relatórios dos Presidentes da Província do Paraná*, pode-se sugerir que “Diversos” significava uma gama significativa de mercadorias consumidas pelas classes altas e médias da sociedade paranaense das décadas de 1850 e 1860. Esta incluía, além de tecidos de algodão, sedas, chapéus, joias, champanhes, charutos, cigarros, cervejas, queijos do reino, manteiga, chá verde, fogos de artifício, sapatos, querosene, instrumentos musicais, ferramentas, tintas específicas para pintura, pincéis, velas, louças, bijuterias e flores artificiais, e muitos outros artigos anunciados nos anos escolhidos para nossa amostragem¹⁶. Da mesma forma, o banco de dados

¹⁶ *Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854*. Curitiba: Tipografia paranaense de Candido Martins Lopes, 1854, p. 144; *Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da*

demonstra que as relações com os portos de Santa Catarina – Florianópolis, São Francisco do Sul, Itajaí, Penha, Porto Belo, Camboriú, Tijucas Grande e Laguna – eram constantes e sólidas. Logo abaixo do volume de movimento com o porto carioca, que representou 68,5% de todas as entradas e saídas do porto de Paranaguá na série contínua que vai de 1862 a 1867, o movimento com os portos catarinenses antes arrolados representou 24,1% de todas as entradas e saídas do porto paranaense, o que sugere a existência de um circuito regional consistente e diversificado de tipo local, na perspectiva catarinense, envolvendo as duas províncias sulinas. De tais portos importava-se especialmente farinha de mandioca, goma, arroz, feijão, milho e couros.

4. Considerações finais

O banco criado a partir de dados provenientes de jornais periódicos paranaenses da época da emancipação da província nos permitiu construir análise de recorte temporal específico que evidenciou o peso e a importância da erva-mate para a praça comercial de Paranaguá. Foi graças ao comércio desse produto-chave de exportação para os mercados platinos e chileno que se tornou possível aos comerciantes parnanguaras dispor de recursos para participar de modo ativo no mercado interno ao império e no sistema econômico mundial, sobretudo mediante a diversificação das práticas de consumo da população da hinterlândia formada pelas vilas litorâneas, do planalto curitibano e dos Campos Gerais. Ao mesmo tempo, em decorrência da especificidade desse gênero, o porto em questão pôde desenvolver relações densas e profusas com praças comerciais do Uruguai, da Argentina e do Chile ao longo dos anos aqui considerados – aspecto evidenciado não apenas pela exportação da erva-mate, mas também pela introdução constante de gêneros e mercadorias platinas no mercado local. Finalmente, é importante destacar os laços que, a longo prazo, aprofundaram a dependência de comerciantes e homens de negócio parnanguaras relativamente a seus congêneres cariocas, e estorvaram o desenvolvimento social da praça local, impedindo-a de se tornar, no decorrer do século XIX, um *porto atlântico* em sentido pleno.

assembleia legislativa provincial no dia 1 de março de 1856, p. 14; Vende-se cerveja Bass. *Commercio do Paraná*. Paranaguá, ano 3, ed. 147, 5 de novembro de 1864, fl. 4; Vende-se chá superior Hysson. *Commercio do Paraná*. Paranaguá, ano 1, ed. 6, 8 de fevereiro de 1862, fl. 4.

Referências

- ASSUMPTÃO, J. E. *Pelotas: escravidão e charqueadas*. Porto Alegre: FCM Editora, 2013.
- BALHANA, A. P.; MACHADO, B. P.; WESTPHALEN, C. M. *História do Paraná*. Curitiba: Grafipar, 1969. v. 1.
- BELLOTTO, H. L. *Autoridade e conflito no Brasil Colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo (1765-1775)*. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura, Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.
- BERUTE, G. S. *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. 2011. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.
- CARDOSO, F. H. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul*. São Paulo: DIFEL, 1977.
- CHAUNU, P. *Sevilha e a América nos séculos XVI e XVII*. São Paulo; Rio de Janeiro: DIFEL, 1979.
- DIAS, T. A. *Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (1710-1780)*. 2018. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.
- FERREIRA, G. N. *O Rio da Prata e a consolidação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 2006.
- FIGUEIRA, P. O. *Às margens da baía um ancoradouro: história do desenvolvimento do Porto Dom Pedro II, na Baía de Paranaguá (séculos XVIII-XX)*. 2022. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2022.
- FLORENTINO, M. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (século XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

FRAGOSO, J. L. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

FRAGOSO, J.; FLORENTINO, M. *O arcaísmo como projeto*. Mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro c. 1790-1840. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

LOBO, E. L. As frotas do Brasil. *Jahrbuch für die Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Latein Amerikas*, Köln, v. 4, p. 476-477, 1967.

MARCONDES, R. L. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Brazilian Journal of Politic Economy*, v. 32, n. 1, p. 142-166, 2012.

MATTOS, R. de. *Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)*. 2015. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

MENZ, M. M. e ACIOLI, G. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Afro-Ásia*, v. 37, p. 43-73, 2008.

MICHELI, M. V. *São Paulo: diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821)*. 2018. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

MOURA, D. A. Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América Portuguesa (Santos, 1808-1822). *Tempo*, v. 19, n. 34, p. 95-116, 2013.

SANTOS, A. V. dos. *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município*. v. II. Paranaguá: IHGP, 2001.

SILVA, H. S. Tendências e características gerais do comércio exterior no século XIX. *Revista de História da Economia Brasileira*, ano 1, 1953.

VARGAS, J. M. Abastecendo *plantations*: a inserção do charque fabricado em Pelotas (RS) no comércio atlântico das carnes e a sua concorrência com os produtores platinos (século XIX). *História*, v. 33, n. 2, p. 540-566, 2014.

WESTPHALEN, C. M. *Porto de Paranaguá: um sedutor*. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.