

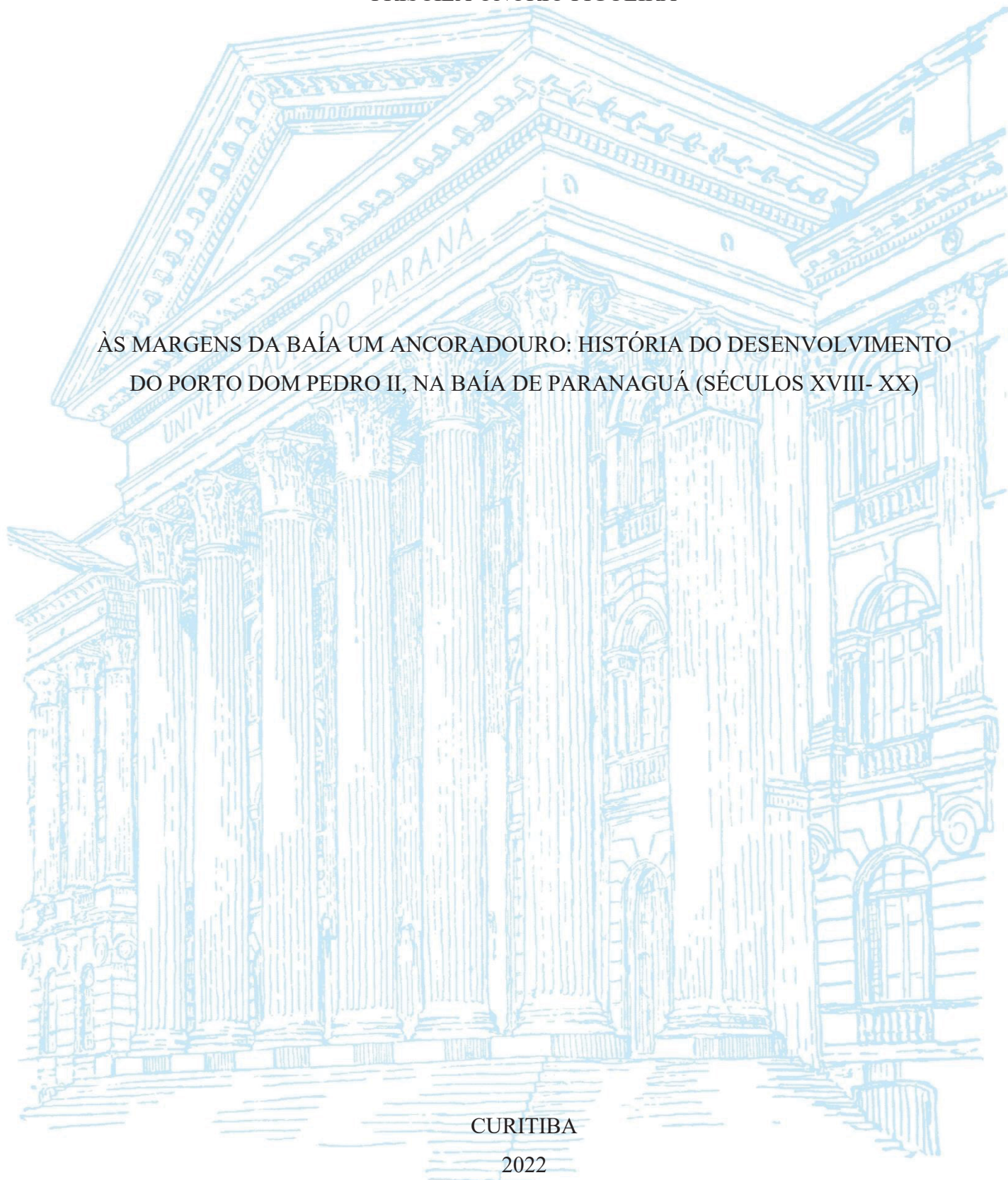
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

PRISCILA ONÓRIO FIGUEIRA

ÀS MARGENS DA BAÍA UM ANCORADOURO: HISTÓRIA DO DESENVOLVIMENTO
DO PORTO DOM PEDRO II, NA BAÍA DE PARANAGUÁ (SÉCULOS XVIII- XX)

CURITIBA

2022



PRISCILA ONÓRIO FIGUEIRA

ÀS MARGENS DA BAÍA UM ANCORADOURO: HISTÓRIA DO DESENVOLVIMENTO
DO PORTO DOM PEDRO II, NA BAÍA DE PARANAGUÁ (SÉCULOS XVIII- XX)

Tese apresentada ao curso de Pós-Graduação em
História, Setor de Ciências Humanas, da
Universidade Federal do Paraná como requisito
parcial à obtenção do título de Doutora em História.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Geraldo Santos da Silva.

CURITIBA

2022

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SISTEMA DE BIBLIOTECAS – BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS HUMANAS

Figueira, Priscila Onório

Às margens da baía um ancoradouro: história do desenvolvimento do Porto Dom Pedro II, na Baía de Paranaguá (séculos XVIII- XX) / Priscila Onório Figueira. – Curitiba, 2022.

1 recurso on-line : PDF.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Geraldo Santos da Silva.

1. Portos. 2. Paranaguá, Porto de (Paranaguá, PR).
3. Desenvolvimento urbano sustentável. I. Silva, Luiz Geraldo Santos da, 1964-. II. Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

Bibliotecária: Romilda Aparecida dos Santos CRB-9/1214



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO HISTÓRIA -
40001016009P0

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação HISTÓRIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da tese de Doutorado de **PRISCILA ONÓRIO FIGUEIRA** intitulada: **AS MARGENS DA BAIA UM ANCORADOURO: HISTORIA DO DESENVOLVIMENTO DO PORTO DOM PEDRO II, NA BAIA DE PARANAGUA (SECULOS XVIII- XX)**., sob orientação do Prof. Dr. LUIZ GERALDO SANTOS DA SILVA, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de doutora está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 28 de Novembro de 2022.

Assinatura Eletrônica

28/11/2022 12:57:52.0

LUIZ GERALDO SANTOS DA SILVA
Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

28/11/2022 16:33:43.0

ANDRE LUIZ MOSCALESKI CAVAZZANI

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - PPGHIS)

Assinatura Eletrônica

29/11/2022 07:52:51.0

CÉZAR TEIXEIRA HONORATO

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE)

Assinatura Eletrônica

28/11/2022 14:54:06.0

JOSÉ AUGUSTO LEANDRO

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA)

Assinatura Eletrônica

28/11/2022 12:46:05.0

THIAGO ALVES DIAS

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE DE PERNAMBUCO)

Rua General Carneiro, 460, Ed.D.Pedro I, 7º andar, sala 716 - Campus Reitoria - CURITIBA - Paraná - Brasil
CEP 80060-150 - Tel: (41) 3360-5086 - E-mail: cpghis@ufpr.br

Documento assinado eletronicamente de acordo com o disposto na legislação federal Decreto 8539 de 08 de outubro de 2015.
Gerado e autenticado pelo SIGA-UFPR, com a seguinte identificação única: 238821

Para autenticar este documento/assinatura, acesse <https://www.prppg.ufpr.br/siga/visitante/autenticacaoassinaturas.jsp>
e insira o código 238821

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, gostaria de agradecer ao professor Dr. Luiz Geraldo Silva, meu orientador e amigo. O professor Luiz Geraldo é um grande mestre, um excelente profissional e pesquisador que me auxiliou ao longo de todo o curso de doutorado. Muito devo as suas sugestões, a todas as vezes que leu, comentou e me fez refletir sobre a escrita e construção da tese. Obrigada por toda a paciência que teve comigo, por confiar e apoiar o meu trabalho. Professor Luiz Geraldo deixo aqui registrado todo o carinho e admiração que tenho pelo senhor, obrigada por tudo.

Agradeço também a todos os professores do Programa de Pós-Graduação em História da UFPR. Ao prof. Dr. Raphael Benthien, Dr. Héctor Guerra, Dra. Andréa Doré, Dra. Roseli Boschilia e a Dra. Renata Garraffoni. Agradeço também a Maria Cristina, secretária do PPGHIS, obrigada Cris por todo o apoio ao longo dessa jornada.

Agradeço também ao prof. Dr. Eduardo Vedor de Paula do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFPR. Ao professor Dr. Luiz Fernando de Carli Lautert da UFPR Litoral.

Gostaria de agradecer aos professores Dr. André Luiz Cavazzani e Dr. Thiago Alves Dias que integraram a banca de qualificação. Muito obrigada pelas reflexões incitadas, pelas sugestões e recomendações que ajudaram o trabalho a amadurecer. Sou imensamente grata também aos professores Dr. Cezar Teixeira Honorato, Dr. José Augusto Leandro e Dr. Sérgio Nadalin. Não tenho palavras pra expressar a minha gratidão. Obrigada pelas recomendações, pelas observações corretas e pelas reflexões em torno da tese.

Durante essa jornada visitei várias bibliotecas, museus e arquivos, quero deixar aqui o meu agradecimento a todos os servidores, estagiários e voluntários que me auxiliaram. Agradeço a equipe do Museu da Justiça do Paraná, do Arquivo Público do Estado Paraná, do Arquivo Nacional, da Câmara Municipal de Paranaguá, da Prefeitura Municipal de Paranaguá e do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá. Em especial, gostaria de agradecer aos amigos do IHGP-Paranaguá, José Maria de Freitas, Guadalupe Vivekananda e a Maria Helena Mendes Nizio, obrigada por terem me recebido e me aproximado do IHGP.

Ao Eliel Inácio da Silva por ter me auxiliado na consulta aos arquivos municipais. A Thaís Cons da Capa-UFPR, por todo auxílio. Ao amigo Dário Souza, que residiu por muitos anos no bairro Rocio e que me inspirou a refletir sobre a história das pessoas que residiam naquele bairro.

Aos amigos e companheiros da pós-graduação Mariana, Jéssica, André, Miguel, Filipe, Otto, Brenda e Suellen. É óbvio que não poderia esquecer do Seu Antônio. Meu grande amigo Antônio Carlos Gonçalves, muito obrigada pela amizade, por compartilhar dos meus anseios, por me escutar e pelos bons momentos no espaço do RU e na cantina. A Nicolle da linha de Intersubjetividade, obrigada pela parceria.

O trabalho tem distintas etapas e uma das mais desafiadoras é a da escrita, antes da pandemia e após o abrandamento da mesma, foi nos espaços das bibliotecas públicas que consegui ter um ambiente calmo e propício para escrever. Quero agradecer também aos servidores da Biblioteca de Humanas da UFPR e da Biblioteca do IFPR-Campus Paranaguá.

Agradeço a CAPES pela bolsa de estudos que permitiu que eu realizasse todo o trabalho de pesquisa de modo mais tranquilo.

A minha amiga, que considero uma irmã, Andriely Veiga e a toda sua família, a Nathaly Sarah Veiga, Marli Veiga e a seu Benedito. Obrigada por todo o carinho e por me acolherem em sua casa em Curitiba.

Algumas pessoas eu nem saberia como agradecer, a minha mãe Rosa Alves Onório por ter me apoiado e me dado forças, peço desculpas pelas vezes que me ausentei. A Roger Gervasi por me auxiliar durante as noites em claro e pelo apoio durante todo o doutorado.

Nessa jornada algumas pessoas partiram sem que eu pudesse me despedir e mostrar o resultado final do trabalho. A minha tia Irene Alves Onório, a Dona Isabel Gervasi e ao amigo Luiz Siqueira. Vocês partiram deixando um vazio, deixo aqui registrado o meu agradecimento por terem feito parte da minha vida, deixo aqui essas palavras representando o carinho que sempre vou sentir por vocês.

RESUMO

A tese investiga o processo de delimitação do Porto Dom Pedro II, localizado no município de Paranaguá, no Litoral do Paraná, entre o período que compreende os séculos XVIII e XX. O primeiro porto da vila de Nossa Senhora de Paranaguá se desenvolveu à margem do Rio Taguaré (Rio Itiberê). Durante todo o século XVIII e grande parte do século XIX, esse primeiro porto se configurou como entreposto comercial por onde eram exportados os gêneros locais e importadas mercadorias. Entretanto, a partir de 1850, o problema do assoreamento do Rio Itiberê obrigava os navios de maior tonelagem a ancorar cada vez mais longe do cais. Em 1866, a Câmara de Paranaguá apresentou uma alternativa à questão, tratava-se do projeto para se construir um novo porto, no local conhecido como Porto D'Água. A construção da ferrovia paranaense fixaria como ponto terminal esse novo porto, junto ao mar, no lugar denominado de Porto D'Água e posteriormente, designado como Porto Dom Pedro II. O problema central desta tese concentra-se em investigar os interesses e motivações envolvidos na delimitação do porto Dom Pedro II. Outro problema refere-se às transformações e impactos provocados pela construção da ferrovia e do porto Dom Pedro II. As fontes elencadas para a pesquisa se constituem de atas camarárias, correspondências, ofícios, relatórios de governo, fontes judiciais, seriais e periódicos. Nosso intento foi demonstrar que o processo que levou a delimitação de um novo porto foi permeado por interesses e conflitos. Acreditamos que as conexões e relações estabelecidas entre o porto de Paranaguá e os mercados externos, assim como, entre o porto e a sua hinterlândia são pertinentes para refletir como grupos e indivíduos ligados ao comércio marítimo, à produção de erva-mate, ao governo provincial, a política e ao poder local elaboraram planos e projetos no sentido de dotar a baía de Paranaguá de uma infraestrutura que atendesse as demandas econômicas de exportação e importação de mercadorias. Nesse processo houve a vitória do projeto que delimitava o porto D. Pedro II como o marco inicial da ferrovia. Por fim, argumentamos que a construção dessas infraestruturas, ao longo dos anos de 1879 a 1935, implicou na exclusão e desapropriação da população mais pobre que residia nas áreas de interesse. Pelo contrário, as elites locais, vereadores e prefeitos foram os mais favorecidos com a concessão de terras e, posteriormente, com a instalação de firmas nas dependências do novo porto.

Palavras-chaves: Porto de Paranaguá; porto Dom Pedro II; melhoramento portuário; Baía de Paranaguá; história regional.

ABSTRACT

The thesis investigates the process of delimitation of the Dom Pedro II Port, located in the municipality of Paranaguá, on the Paraná Coast, between the 18th and 20th centuries. The first port of the village of Nossa Senhora de Paranaguá was developed on the banks of the Taguaré River (Itiberê River). During the entire 18th century and most of the 19th century, this first port was configured as a trading post where local products were exported and products consumed in the village were imported and sent to the Curitiba plateau. However, from 1850 on, the problem of the silting of the Itiberê River forced the larger ships to anchor farther from the pier. In 1866, the City Council of Paranaguá presented an alternative to the problem, a project to build a new port, in the place known as Porto D'Água. The construction of the Paraná state railroad would establish this new port as the terminal point, by the sea, in the place called Porto D'Água, and later, designated as Porto Dom Pedro II. The central problem of this thesis focuses on investigating the interests and motivations involved in the delimitation of the Dom Pedro II port. Another problem refers to the transformations and impacts caused by the construction of the railroad and the Dom Pedro II harbor. The documentation listed for the research consisted of chamber minutes, minutes, letters, government reports, judicial sources, serials, periodicals, among others. Our intention was to demonstrate that the process that led to the delimitation of a new port was permeated by interests. We believe that the connections and relationships established between the port of Paranaguá and the external markets, as well as between the port and its hinterland are relevant to reflect how groups and individuals linked to maritime commerce, yerba mate production, the provincial government, politics and local power elaborated plans and projects in order to endow the Paranaguá Bay with an infrastructure that would meet the economic demands of export and import of products. In this process there was a victory for the project that delimited the Port D. Pedro II as the initial landmark of the railroad. Finally, we argue that the construction of these infrastructures, from 1879 to 1935, implied the exclusion and expropriation of the poorest population that lived in the areas of interest. On the contrary, the local elites, city councilors, and mayors were the most favored with land concessions and, later, with the installation of firms in the surroundings of the new port.

Keywords: Paranaguá Port; Dom Pedro II Port; port improvement; Paranaguá Bay; regional history.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1- MAPA COM AS LOCALIDADES CITADAS.....	21
FIGURA 2-PLANTA COM A INDICAÇÃO DA CIDADE DE PARANAGUÁ, DO PORTO DO RIO ITIBERÊ, DO PORTO D'ÁGUA E DA ILHA DA COTINGA.....	24
FIGURA 3- LOCALIZAÇÃO ATUAL DO PORTO DOM PEDRO II NA CIDADE DE PARANAGUÁ (2014)	26
FIGURA 4-PLANTA DA BAÍA DE PARANAGUÁ COM A REPRESENTAÇÃO DO PORTO, DA VILA DE PARANAGUÁ, DOS CAMPOS DE CURITIBA E DO TRAJETO ATÉ AS PRINCIPAIS MINAS (1653).....	49
FIGURA 5- TRAÇADO HIPOTÉTICO DO CAMINHO DO ITUPAVA E DO CAMINHO DA GRACIOSA.....	175
FIGURA 6- PLANTA DO PROJETADO PORTO DE PARANAGUÁ (1873)	197
FIGURA 7- TRAÇADOS DESTACADOS NA PLANTA DO PROJETADO PORTO DE PARANAGUÁ (1873)	208
FIGURA 8- PLANTA HORIZONTAL DO PROJETADO PORTO DE PARANAGUÁ	209
FIGURA 9- TRAÇADO DEFINITIVO DA FERROVIA ENTRE PARANAGUÁ E CURITIBA (1880).....	213
FIGURA 10- SEÇÃO DA LINHA FÉRREA ATRAVESSANDO O RIO EMBOGUAÇU	218
FIGURA 11- PLANTA INDICANDO OS QUILOMETROS I E II DA FERROVIA, NA CIDADE DE PARANAGUÁ.....	220
FIGURA 12- PLANTA HIDROGRÁFICA DO PORTO DE PARANAGUÁ E INDICAÇÃO DA ESTAÇÃO MARÍTIMA DA ESTRADA DE FERRO	248
FIGURA 13- PLANTA DA CIDADE DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1922	258
FIGURA 14- PLANTA GERAL DO CAIS E ARMAZÉNS DO PORTO DE PARANAGUÁ-1933	272
FIGURA 15- PLANTA DA CIDADE DE PARANAGUÁ DE 1922- COM INDICAÇÃO DA AVENIDAS MARQUÊS DE HERVAL E DO BOULEVARD SERZEDELLO (1922).....	284

LISTA DE IMAGENS

IMAGEM 1- PRÉDIO ONDE FUNCIONAVA A ANTIGA ALFÂNDEGA DE PARANAGUÁ.....	76
IMAGEM 2- ALFÂNDEGA NO PORTO DOM PEDRO II.....	76
IMAGEM 3- ASPECTOS DO CIPÓ-IMBÉ PHILODENDRON CORCOVADENSE KUNTH (ARACEAE).....	114
IMAGEM 4- ESTOQUE DE MADEIRA NO PORTO DOM PEDRO II- PRIMEIRA DÉCADA DO SÉCULO XX	118
IMAGEM 5- TREM TRANSPORTANDO MADEIRAS NA SERRA DO MAR, KM. 61.	118
IMAGEM 6- FLORESTA DE ARAUCÁRIA (1880)	119
IMAGEM 7- FESTA DO ROCIO NO ANO DE 1904.....	126
IMAGEM 8- EXCERTO DA LISTA DE HABITANTES DE PARANAGUÁ-BARRA DO SUL, ANO DE 1815.....	158
IMAGEM 9- PESCADORES-AGRICULTORES DESEMBARCANDO LARANJAS NO CAIS DO RIO ITIBERÊ.....	161
IMAGEM 10- COMPROVANTE DE INDENIZAÇÃO POR DESAPROPRIAÇÃO DE TERRENOS	216
IMAGEM 11- CARTA DE ARSÊNIO GONÇALVES MARQUES (1899).....	222
IMAGEM 12- VISTA DA RUA DA PRAIA	234
IMAGEM 13-RUA DA PRAIA E VISÃO PARCIAL DO CAIS (SEM DATA)	235
IMAGEM 14-ESTAÇÃO DO PORTO DOM PEDRO II (1885).....	248
IMAGEM 15- CARTA DE AFORAMENTO DA FIRMA GUIMARÃES E FILHO (1898)	252
IMAGEM 16-VISTA DA ALFÂNDEGA E DO MOINHO SANTISTA NO PORTO DOM PEDRO II	257
IMAGEM 17- OFÍCIO N.57- COMISSÃO DE SINDICÂNCIA A FRANCISCO SANTANA, 1931	270
IMAGEM 18- CAIS CONSTRUÍDO PELA CHRISTIANI E NIELSEN (1933).....	273
IMAGEM 19-ESTACAS DO CAIS EM CONSTRUÇÃO (1933).....	273
IMAGEM 20- VISTA DA IGREJA DE NOSSA SENHORA DO ROCIO	278
IMAGEM 21- BONDE PARA O PORTO DOM PEDRO II, PARANAGUÁ (1911).....	282
IMAGEM 22- VISTA DA PRAINHA E ALGUNS DOS TRAPICHES NO PORTO DOM PEDRO II	287

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

ILUSTRAÇÃO 1- VISTA DO PORTO DE PARANAGUÁ, SITUADA NO RIO ITIBERÊ, POR VOLTA DA DÉCADA DE 1870	103

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1- RELAÇÕES COM O PORTO DE BUENOS AIRES (1813-1869).....	85
GRÁFICO 2- RELAÇÕES COM O PORTO DE MONTEVIDÉU (1810-1872).....	87
GRÁFICO 3-RELAÇÕES COM O PORTO DE VALPARAÍSO (1823-1869).....	88
GRÁFICO 4- ENTRADAS E SAÍDAS DE CABOTAGEM NOS ANOS DE 1854;1855;1857;1858;1862-1867	92
GRÁFICO 5- EXPORTAÇÕES DE ERVA-MATE ENTRE OS ANOS DE 1815, 1817, 1826, 1846, 1853, 1866, 1915 E 1939*.....	107
GRÁFICO 6- COMPARAÇÃO ENTRE AS EXPORTAÇÕES DE ERVA-MATE E AS EXPORTAÇÕES DE ARROZ, MADEIRAS, IMBÉ NOS ANOS DE 1815, 1817, 1826, 1846, 1853, 1866 E 1915.....	108
GRÁFICO 7- PERCENTUAL DOS VALORES DE EXPORTAÇÃO DE MADEIRAS E IMBÉ NO PORTO DE PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1815, 1817, 1826,1854,1866,1915,1939.	115
GRÁFICO 8 – COMPOSIÇÃO DA POPULAÇÃO DA VILA DE PARANAGUÁ (1808-1817)	129
GRÁFICO 9 – COMPOSIÇÃO DA POPULAÇÃO DE PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1808, 1817, 1854 E 1872.....	131
GRÁFICO 10 – MATRÍCULAS DE MARINHEIROS NA CAPITANIA DO PORTO DA PROVÍNCIA DO PARANÁ ENTRE OS ANOS DE 1856, 1857 E 1859	168

LISTA DE TABELAS

TABELA 1- MAPA GERAL DAS EMBARCAÇÕES QUE SAÍRAM DE PARANAGUÁ E DA CARGA QUE EXPORTARAM (1801).....	55
TABELA 2- MAPA DA PRODUÇÃO E CONSUMO DA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1815.....	56
TABELA 3-MAPA DA PRODUÇÃO E CONSUMO DA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1817.....	56
TABELA 4-MAPA DA EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ ANO DE 1815 .	57
TABELA 5-MAPA DA EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1817	58
TABELA 6- TIPOS DE EMBARCAÇÕES QUE TRAFEGAVAM PELO PORTO DE PARANAGUÁ (1822-1899).....	80
TABELA 7-TIPOS DE EMBARCAÇÕES NOS ANOS DE 1854;1855;1857;1858;1862;1863;1864;1865;1866;1867.	81
TABELA 8- ENTRADAS E SAÍDAS DE EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	83
TABELA 9- ENTRADAS E SAÍDAS DE EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO NO PORTO DE PARANAGUÁ (1843-1877).....	88
TABELA 10- ENTRADAS E SAÍDAS- NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM (1801-1877)..	90
TABELA 11- ENTRADAS E SAÍDAS- NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM 1854-1855;1857-1858; 1862-1867.....	91
TABELA 12-EXPORTAÇÃO DE TELHAS E OUTROS GÊNEROS (1862-1864).....	93
TABELA 13- ENTRADAS E SAÍDAS/CABOTAGEM- TONELAGEM E EQUIPAGEM .	94
TABELA 14- PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES DA CIDADE DE PARANAGUÁ	96
TABELA 15- CONSIGNATÁRIOS DE PARANAGUÁ E AS EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1862.	99
TABELA 16- CONSIGNATÁRIOS DE PARANAGUÁ E AS EMBARCAÇÕES	100
TABELA 17-EMBARCAÇÕES DE PARANAGUÁ EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E DE LONGO CURSO (1856-1873).....	101
TABELA 18- EMBARCAÇÕES DE PARANAGUÁ EMPREGADAS NO TRÁFICO DO PORTO/NAVEGAÇÃO INTERNA (1787-1886)	102

TABELA 19-EXPORTAÇÃO GERAL DO PORTO DE PARANAGUÁ EM 1939	120
TABELA 20-MAPA DA IMPORTAÇÃO DO ANO DE 1815	121
TABELA 21- MAPA DE IMPORTAÇÃO DO ANO DE 1817	122
TABELA 22- PRINCIPAIS GÊNEROS IMPORTADOS PELO PORTO DE PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1815;1817;1826;1847.....	123
TABELA 23-MERCADORIAS ENTRADAS NO PORTO DE PARANAGUÁ, NÚMERO DE NAVIOS E LOCALIDADES (1854-1855; 1862-1867).....	124
TABELA 24-ESTATÍSTICA GERAL DOS HABITANTES DE PARANAGUÁ (1808-1817).	128
TABELA 25- NAVIOS QUE DESEMBARCARAM AFRICANOS EM PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1837 E 1839	136
TABELA 26- EMBARCAÇÕES QUE PARTIRAM INICIALMENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ ENVOLVIDAS COM O TRÁFICO (1840-1850).	137
TABELA 27- VIAGENS FEITAS PELOS NAVIOS HERALD E PROVIDÊNCIA ENTRE OS ANOS DE 1848 E 1849	139
TABELA 28- NEGOCIANTES LISTADOS EM PARANAGUÁ, NO ANO DE 1817	146
TABELA 29-OCUPAÇÕES DECLARADAS NA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1808	156
TABELA 30- OCUPAÇÕES DECLARADAS NA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1817	156
TABELA 31- ESCRAVOS SUBMETIDOS NAS EMBARCAÇÕES DE MANOEL ANTÔNIO PEREIRA (1813-1817)	164
TABELA 32- EMBARCAÇÕES PERTENCENTES A PROVÍNCIA DO PARANÁ E SUA TRIPULAÇÃO NO ANO DE 1863	167
TABELA 33- BALANÇO GERAL DOS GASTOS COM AS PRINCIPAIS VIAS DA PROVÍNCIA DO PARANÁ ENTRE 1853 A 1865	183
TABELA 34- ENTRADAS E SAÍDAS DE NAVIOS E TONELAGEM NO PORTO DE PARANAGUÁ.....	240
TABELA 35- CARTAS DE AFORAMENTO DE TERRAS DE MARINHA- TERRENOS ADQUIRIDOS NO PORTO DOM PEDRO II (1887-1935)	250

LISTA DE SIGLAS OU ABREVIATURAS

AHU. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO

AN. ARQUIVO NACIONAL

APESP. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

APP. ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ

CMP. CÂMARA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ

IHGP. INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PARANAGUÁ

MJPR. MUSEU DA JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ

PMP. PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
REVISÃO DE LITERATURA.....	31
QUADRO TEÓRICO-METODOLÓGICO.....	35
FONTES.....	41
1. UMA BAÍA, UM PORTO, UM MUNDO: A CONSTITUIÇÃO DO ANTIGO PORTO DE PARANAGUÁ.....	46
1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DO PORTO DO RIO DE ITIBERÊ -SÉCULOS XVIII AO XIX	46
1.2 AS FORMAS DE JURISDIÇÃO	60
1.3 A ALFÂNDEGA.....	71
1.4 AS EMBARCAÇÕES	77
1.4.1 Navegação de longo curso	82
1.4.2 Navegação de cabotagem	89
1.4.3 Os proprietários	95
2. AS MERCADORIAS IMPORTADAS E EXPORTADAS.....	104
2.1 DAS FOLHAS DA FLORESTA: A ERVA-MATE	104
2.2 DAS ÁRVORES E CIPÓS DA MATA ATLÂNTICA: AS MADEIRAS E CORDAMES DE IMBÉ.....	111
2.3 AS MERCADORIAS IMPORTADAS	120
2.4 O TRÁFICO DE ESCRAVOS	127
2.4.1 O tráfico ilegal de escravos no porto de Paranaguá.....	134
3. OS NEGOCIANTES, TRABALHADORES LIVRES, LIBERTOS E ESCRAVOS DO PORTO DE PARANAGUÁ.....	144
3.1 OS NEGOCIANTES	144
3.2 OS LAVRADORES, PESCADORES E EXTRATIVISTAS	156
3.3: OS MARINHEIROS, CALAFATES E TRABALHADORES EMBARCADOS	163
3.4 OS CARREGADORES E ESTIVADORES DO PORTO	169

4. DOS CAMINHOS QUE LEVAM ATÉ O PORTO: OS CONFLITOS ENVOLVENDO A QUESTÃO DAS ESTRADAS E A DELIMITAÇÃO DA FERROVIA NA PROVÍNCIA DO PARANÁ.....	172
4.1 AS ANTIGAS ESTRADAS E TRILHAS ENTRE O PLANALTO E O LITORAL: OS CAMINHOS DO ITUPAVA E A DA GRACIOSA- SÉCULOS XVIII AO XIX	173
4.2 ANTECEDENTES E A CONSTITUIÇÃO DAS PRIMEIRAS FERROVIAS NO BRASIL IMPÉRIO.....	185
4.3 OS PROJETOS PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA FERROVIA NA PROVÍNCIA DO PARANÁ.....	194
4.4 OS DEBATES E NEGOCIAÇÕES PARA A DELIMITAÇÃO DO MARCO INICIAL DA FERROVIA, NA PROVÍNCIA DO PARANÁ (1874-1879).	199
4.5 <i>TERRENOS LIVRES E DESEMBARAÇADOS DE QUALQUER EMBARGO</i> : OS CONFLITOS ENVOLVENDO A DESAPROPRIAÇÃO DE TERRAS (1879-1907)	214
 5. FINALMENTE, UM PORTO APARELHADO?.....	229
5.1 ÀS MARGENS DO RIO TAGUARÉ: AS PRIMEIRAS PONTES, TRAPICHES E ARMAZÉNS DO PORTO DE PARANAGUÁ-SÉCULOS XVIII E XIX	229
5.2 O ESTADO DO PORTO E O PROBLEMA DO ASSOREAMENTO DO RIO ITIBERÊ	235
5.3 PROJETOS DE MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS NO BRASIL IMPÉRIO	242
5.4 EM ÁGUAS PROFUNDAS, ÀS MARGENS DA BAÍA: FIRMAS, TRAPICHES E ARMAZÉNS NO PORTO DOM PEDRO II (1879-1935)	245
5.5 PROJETOS, CONTRATOS E DIFICULDADES NA IMPLEMENTAÇÃO DAS OBRAS DO PORTO DOM PEDRO II(1903-1931)	259
5.6 FISCALIZAÇÃO E OBRAS FINAIS (1931-1935).....	268
 6. VIDAS CONECTADAS: MELHORAMENTOS URBANOS, SOCIABILIDADES E CONFLITOS NO BAIRRO PORTUÁRIO	275
6.1 CIDADE E PORTO DE PARANAGUÁ NO SÉCULO XIX.....	275
6.2 BONDINHOS, ARRUAMENTOS E CHAFARIZES: PROJETOS E MELHORAMENTOS PARA OS BAIROS ROCIO E PORTO DOM PEDRO II.....	279
6.3 NOS BARES, RESTAURANTES E NA PRAINHA: SOCIABILIDADES E CONFLITOS NO BAIRRO PORTUÁRIO	285

6.4 UM PORTO ININTERRUPTO: GREVES E POLICIAMENTO NO PORTO DOM PEDRO II	288
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	293.
FONTES PRIMÁRIAS	297
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	309
APÊNDICES	319
APÊNDICE 1 –GÊNEROS EXPORTADOS PELO PORTO DE PARANAGUÁ ENTRE OS ANOS DE 1815;1817;1826;1846;1853;1866;1915;1939	319
APÊNDICE 2. ESTIMATIVAS DA POPULAÇÃO DA VILA DE PARANAGUÁ PARA OS ANOS DE 1808-1817	320
APÊNDICE 3- MARINHEIROS MATRICULADOS NA CAPITANIA DO PORTO DE PARANAGUÁ (1856-1859)	321
ANEXOS	322
ANEXO 1. ENTRADAS E SAÍDAS REGISTRADAS NO PORTO DE BUENOS AIRES	322
ANEXO 2- Entradas e saídas registradas no porto de Montevideu	323
ANEXO 3- Entradas e saídas registradas no porto de Valparaíso	324

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa investiga o processo de delimitação do Porto Dom Pedro II, localizado no município de Paranaguá, no Litoral do Paraná, entre o período que compreende os séculos XVIII e XX.

Inicialmente, é necessário apresentar algumas considerações sobre nosso objeto de estudo, o porto de Paranaguá. O primeiro ancoradouro da vila de Paranaguá tratava-se de um porto fluvial que se desenvolveu junto à margem do Rio Taguaré¹, atual Rio Itiberê. Em muitos pontos a história do desenvolvimento desse primeiro porto, ao qual denominaremos ao longo dessa tese de porto do Rio Itiberê², se entrelaça com a história da fundação e desenvolvimento da vila de Paranaguá.

Por volta da segunda metade do século XVI, a Baía de Paranaguá, situada ao sul da América Portuguesa, começou a ser explorada por europeus e colonos oriundos de São Vicente, São Paulo e Cananéia³. Logo após, um pequeno núcleo de povoamento se desenvolveu na Ilha da Cotinga, situada no interior da baía. No século XVII, ocorreu a confirmação da existência de minas de ouro de aluvião, ao mesmo tempo, houve a intensificação do apresamento de indígenas. Nessa época, os colonos se deslocaram da Ilha da Cotinga e ocuparam o continente, situado às margens do Rio Taguaré. No ano de 1648, Paranaguá foi elevada à categoria de vila. Devido a mineração e ao apresamento de indígenas, o pequeno núcleo da vila de Paranaguá foi crescendo, o povoamento se intensificando e assim, mais ou menos, a ribanceira do Taguaré começou a ser utilizada como um ancoradouro. Ao longo do século XVII, o porto do Rio Itiberê começou a receber embarcações que transportavam os rendimentos oriundos das minas, bem como, de embarcações que abasteciam a vila com víveres e mercadorias.

Nas primeiras décadas do século XVIII, com a escassez dos rendimentos provenientes das minas, o comércio realizado no porto passou a receber mais embarcações. Em 1721, o Ouvidor Geral da Capitania de São Paulo, Rafael Pires Pardinho, relatou que a vila de Paranaguá era a mais povoada e a que apresentava um comércio promissor, quando comparada

¹ Taguaré ou Taquaré remete ao topônimo indígena *Tacué* (taquara) e *ré* (o que era). Significaria lugar onde tinha muitas taquaras. A taquara é uma espécie de bambu que, provavelmente, era encontrado em abundância às margens daquele rio. Cf. TIBIRIÇA, Luíz Caldas. **Dicionário Guarani Português**. São Paulo: Traço, 1989. p.151;159.

² Na segunda metade do século XIX, o Rio Taguaré começa a ser designado como Rio Itiberê, esse nome prevalece até os dias atuais. O topônimo deriva de *Ytim-Berê* que significava baixios do grande cacique. FREITAS, Waldomiro Ferreira. **História de Paranaguá: das origens a atualidade**. Paranaguá: IHGP, 1999. p.32.

³ Cf. VIEIRA DOS SANTOS, Antônio. **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município**. V. I. Paranaguá: IHGP, 2001 p. 20-30; LEÃO, Ermelino. **Dicionário histórico e geográfico do Estado do Paraná**. Tomo VII. Curitiba: IHGEP, 1926. p. 1322-1348.

com as demais vilas situadas ao sul da Capitania. O Ouvidor relatou que o principal gênero exportado era a farinha de mandioca.

O incentivo à exportação de outros gêneros ganhou impulso na segunda metade do século XVIII. Em 1765, com o restabelecimento da Capitania de São Paulo, o governador e Capitão General Luiz Afonso de Souza Botelho de Mourão procurou desenvolver ações com vistas a melhorar e incentivar o aumento da lavoura da Capitania⁴. Na vila de Paranaguá, esse governador realizou ações para aumentar a produção e exploração dos gêneros úteis à exportação, tais como o arroz, as madeiras e cordames de imbé⁵. Ao longo do século XVIII, esses gêneros eram encaminhados, através da navegação de cabotagem, aos portos do Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Vitória e Santa Catarina⁶. No entanto, por diversas vezes, ao longo do século XVIII e início do XIX, governadores da Capitania de São Paulo ordenaram que os gêneros de abastecimento e matérias-primas fossem encaminhados, primeiramente, ao porto de Santos⁷.

Como demonstra a historiografia, as medidas restritivas ao comércio foram contestadas por diversas vezes pelos negociantes e camaristas de Paranaguá⁸. Um dos principais motivos era porque os negociantes de Paranaguá transacionavam a grande maioria dos escravos e mercadorias importadas através do porto do Rio de Janeiro. A relação entre Paranaguá e a praça mercantil do Rio de Janeiro era uma relação de dependência e subordinação, em especial, no que concerne ao mercado de créditos e à prática de se adiantar mercadorias⁹. Nesse quesito é relevante destacar que o porto do Rio Itiberê se configurava como a principal porta de entrada de mercadorias importadas e de escravos demandados na cidade de Paranaguá e na sua hinterlândia, composta pelas vilas de Curitiba, Antonina e pela freguesia de Morretes. Era por

⁴ BELLOTO, Heloísa Liberalli. **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. p. 216-217.

⁵ Cartas para Francisco Xavier Mendonça. Carta n.7. Sobre a lavoura e produtos naturais do solo da Capitania. 7 julho de 1767. In: **Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo**, vol. 23, op. cit., p. 193-194.

⁶ MICHELI, Marcos Volpini. **São Paulo: Diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821)**. 320f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018, p. 165-167.

⁷ SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **História de São Paulo Colonial**. Scielo - Editora UNESP. Edição do Kindle, 2009. Posição 3318.

⁸ Cf. MATTOS, Renato de. **Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822)**. 2015. 231f. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, 2015. p. 42. WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá: um sedutor**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998. p.214-218.

⁹ Cf. LOBO, Eulália Lahmeyer. As frotas do Brasil. **Jahrbuch fur die Geschi-chte von Staat, Wirtschaft und Gesselchaft Latein Amerikas Koln**, 1967, v. 4, pp. 465 a 488. p. 476-477. Disponível em: <https://www.vr-elibrary.de/doi/pdf/10.7767/jbla.1967.4.1.465> Acesso: 03 set. 2021; FRAGOSO, João; FLORENTINO, MANOLO. **O arcaísmo como projeto. Mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro c. 1790-1840**. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993. p. 62; WESTPHALEN, op. cit., p. 277.

Paranaguá que também eram escoados diversos gêneros, tais como carnes, couros e toucinhos produzidos nos Campos de Curitiba. Ainda no fim do século XVIII, esteve o comércio do porto do Rio Itiberê e de outros portos da Capitania de São Paulo restringidos quanto a seu comércio.

No início do século XIX, começaram a se processar mudanças na vida econômica do porto do Rio Itiberê. Devemos ressaltar que o início do século XIX, foi permeado por mudanças em diversos níveis. Fernando Novais demonstra que a vinda da Corte para o Brasil marca a primeira ruptura definitiva do Antigo Sistema Colonial. Em 1808, a carta de abertura dos portos do Brasil¹⁰, decretada como provisória, seria irreversível. Para o autor, configurou-se a nova inversão do pacto, fenômeno característico da crise do Antigo Sistema Colonial¹¹. A partir de 1808, Paranaguá começou a estabelecer conexões com os mercados do estuário do Rio da Prata e com Chile¹². Os principais gêneros exportados a esses mercados eram o arroz, madeiras e pequenas quantidades de erva-mate. Entretanto, os eventos ocorridos no contexto pós-emancipação política do Paraguai, a partir de 1811, trariam outras dinâmicas ao comércio do porto do Rio Itiberê e da sua hinterlândia. Durante o governo de José Gaspar Rodríguez Francia houve a monopolização dos principais produtos exportados pelo Paraguai entre eles a erva-mate, a madeira e o tabaco¹³. A erva mate, o principal produto paraguaio, era exportada à região Sul do Brasil, Montevideu, Buenos-Aires, Santiago de Chile, Quito e Guayaquil. Os conflitos decorrentes da conjuntura da independência paraguaia e as barreiras impostas ao comércio exterior mudariam esse quadro¹⁴. Nessa conjuntura, sobretudo a partir de 1820, a erva-mate produzida e exportada por Paranaguá e Curitiba, tornou-se um dos principais gêneros procurados pelos mercados do Rio da Prata e do Chile.

A historiografia demonstra que ao longo do século XIX e parte do XX, a exportação de erva-mate tornou-se o principal produto exportado pelo porto de Paranaguá. O trabalho de Cecília Westphalen é crucial ao apontar que, a partir da década de 1820, se estabeleceria contínua a navegação de longo curso nesse porto¹⁵. O comércio de erva-mate tornou-se tão

¹⁰ Carta ao Conde de Ponte, admitindo nas alfândegas do Brasil toda e qualquer mercadoria estrangeira, ao mesmo tempo que permitia a exportação de produtos da terra, à exceção do pau-brasil, para os países que se conservaram paz com a Coroa portuguesa. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1157496/mss1157496.html#page/1/mode/lup

¹¹ NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1989. p.298.

¹² WESTPHALEN, op. cit., p. 372.

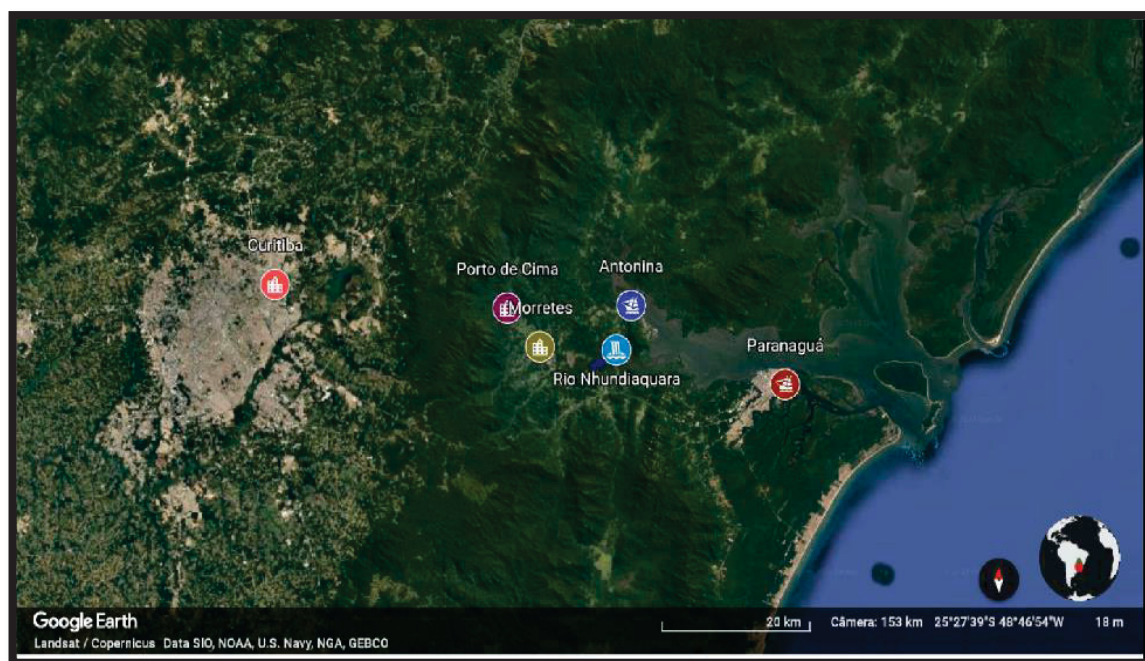
¹³ JARDIM, Wagner Cardoso. A revolução paraguaia sob o governo de José Gaspar de Francia. **Revista de História (UFBA)**, n. 6, p.78-94, 2017. p.90-91.

¹⁴ LEAL, Osni Cesar da Luz. **O papel das estâncias da pátria para o fortalecimento de um Paraguai Patrimonial do século XIX**. 2017. 103 f. Monografia (Bacharelado em História) Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2017.p. 32.

¹⁵ Cf. WESTPHALEN, op. cit., p. 37. LINHARES, Temístocles. **História econômica do mate**. Rio de Janeiro, Livraria J. Olympio, 1969. p.82-84.

avultado que em 1826, correspondia a quase 70% de todas as exportações realizadas¹⁶. Ao mesmo tempo, o aumento das exportações de erva-mate foi responsável pelo crescimento e desenvolvimento das vilas de Curitiba, Antonina e das freguesias de Morretes e Porto de Cima (FIGURA 1):

FIGURA 1- MAPA COM AS LOCALIDADES CITADAS



FONTE: GOOGLE EARTH. Localização das cidades de Curitiba, Morretes, Antonina e Paranaguá. Satélite Landsat/Copernicus. Disponível em: <https://earth.google.com/web/@-25.41553852,-48.66480834,15.54724309a,125452.86175115d,30y,0h,0t,0r>.

Observação: Curitiba fica a uma distância aproximada de 90 km de Paranaguá.

Durante as décadas de 1820 e 1830, disseminaram-se nas vilas de Curitiba e nas freguesias de Porto de Cima e Morretes os primeiros engenhos voltados ao beneficiamento da erva-mate. A grande maioria dos engenhos estavam concentrados nas vilas de Curitiba e nas localidades de Morretes e Porto de Cima, sobretudo, por conta de que as árvores de erva-mate eram encontradas nas florestas de maior altitude, portanto, próximas à da Serra do Mar¹⁷.

Além da exportação, houve também o aumento da importação de mercadorias ao longo dos caminhos do Itupava e Graciosa e pelo caminho fluvial do Rio Cubatão, atual Rio Nhundiaquara. Essas eram as principais vias que conectavam as vilas de Serra Acima com o

¹⁶ WESTPHALEN, Cecília Maria. O porto de Paranaguá no ano de 1826: estudo de micro conjuntura. **Boletim da Universidade do Paraná**. Curitiba, n.2, 1962, p. 1-47. p. 33.

¹⁷ GERHARDT, Marcos. **História Ambiental da erva-mate**. 2013. 290f. Tese (Doutorado em História Cultural) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013. p.57

litoral. A passagem de tropeiros e o transporte das mercadorias movimentou esses caminhos, em especial, o caminho da Graciosa que ligava Curitiba até o porto de Antonina, também situado na baía de Paranaguá¹⁸; e o caminho do Itupava que ligava Curitiba até o Rio Nhundiaquara, em Morretes. Nas três primeiras décadas do século XIX, os melhoramentos realizados no caminho da Graciosa favoreceram o escoamento de erva-mate através do porto de Antonina. O porto de Antonina passou a ser preferível pelos tropeiros e exportadores de erva-mate, sobretudo por ter acesso direto ao mar. Pelo contrário, o caminho do Itupava tinha como passagem obrigatória um trecho através do Rio Cubatão, atual Rio Nhundiaquara. Nesse trecho, além do pagamento dos fretes, era necessário transportar as mercadorias em canoas até Paranaguá.

Na década de 1850, além da concorrência com o porto de Antonina, outro problema tornou sensível a navegação no porto do Rio Itiberê. O problema da profundidade e do assoreamento passa a se tornar uma reclamação constante. O Rio Itiberê vinha formando bancos de areia o que, em conjunto as variações de maré, obrigava os navios de maior tonelagem a ancorar cada vez mais longe do cais¹⁹. Como alternativa, os negociantes de Paranaguá começaram a utilizar a Ilha de Cotinga como uma espécie de anteporto. Desse modo, os navios que não conseguiam fundear no Rio Itiberê se dirigiam à Ilha da Cotinga, onde ficavam atracados, aguardando para embarcar erva-mate e descarregar as suas mercadorias. Essa prática, entretanto, dificultava o serviço da alfândega e causava muitos dispêndios aos negociantes.

Observa-se também que, a partir da segunda metade do século XIX, as tensões entre Paranaguá, Curitiba, Antonina e Morretes começam a se refletir nos debates para a emancipação política da Província do Paraná e seu desmembramento da Província de São Paulo. No dia 19 de dezembro de 1853, a Província do Paraná foi instalada e nesse processo a cidade de Curitiba foi escolhida como a Capital²⁰. Logo após a emancipação, no ano de 1854, o primeiro presidente da Província do Paraná Zacarias Góes e Vasconcelos foi autorizado a melhorar o caminho da Graciosa²¹. Esse presidente destacava a superioridade do porto de Antonina, quando comparado

¹⁸ Apesar de não tratarmos da história do porto de Antonina nesta tese, destaca-se que sempre houve concorrência entre os portos de Paranaguá e de Antonina.

¹⁹ VIEIRA DOS SANTOS, Antônio. **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município. v. II.** Paranaguá: IHGP, 2001. p.10.

²⁰ Cf. PRIORI, Ângelo, et al. **História do Paraná: séculos XIX e XX [online]**. Maringá: EDUEM, 2012. p.19; APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes e Vasconcelos na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854.** Curitiba: Tipografia paranaense de Candido Martins Lopes, 1854. p.9-12; PARANÁ. Lei n. 1 de 26 de julho de 1854. Fixa a capital da Província na cidade de Curitiba. In: **Leis e decretos da Província do Paraná. Regulamentos e deliberações, Tomo I.** Curitiba: Tipografia paranaense, 1854. p. 1-2.

²¹ PARANÁ. Lei n. 9 de 12 agosto de 1854. Autoriza o governo a mandar fazer a estrada da Graciosa entre Antonina e a capital. In: **Leis e decretos da Província do Paraná. Tomo I.**, Op. cit., p.15-16.

ao porto de Paranaguá²². Nos anos seguintes, as tensões ficaram ainda mais perceptíveis. Em 1856, o presidente da Província do Paraná Vicente Pires da Mota foi autorizado a contratar uma estrada de rodagem ligando a cidade de Curitiba ao porto de Antonina²³. A lei também deixava previsto a contratação de uma via férrea para o mesmo fim²⁴.

Em Paranaguá, o porto do Rio Itiberê continuou a enfrentar os problemas decorrentes do assoreamento. No ano de 1862, o jornal *Commercio do Paraná* descreveu que a formação dos bancos de areia vinha arruinando o porto. O texto fazia um apelo ao governo provincial, demonstrando a necessidade de nomear uma comissão que estudasse a causa do problema ou que investisse em uma barca de escavação nos locais mais afetados²⁵. Nesse mesmo ano, o inspetor da alfândega sugeriu mudar a sua repartição para a parte mais oriental do cais²⁶. Essa situação se agravaria e assim, começaram a surgir as primeiras referências a um lugar apropriado para a construção de uma nova alfândega e de um novo porto²⁷.

No ano de 1866, camaristas e negociantes de Paranaguá apresentaram uma possibilidade, tratava-se da ideia para construir um novo porto em um local mais profundo e afastado do curso do Rio Itiberê. O lugar indicado foi o Porto D'Água, também conhecido como Enseada do Gato e Porto do Gato²⁸. O Porto D'Água localizava-se em terrenos que margeavam a baía, onde havia uma simples casa de palha habitada pelo pescador Joaquim Alves da Costa, também conhecido pela alcunha de Gato, apelido que deu origem as denominações de Enseada do Gato e Porto do Gato²⁹. É digno de nota que existe a informação de que a denominação Porto do Gato era devido a no local residir um pescador chamado José da Silva Gato, descendente do bandeirante Manuel de Borba Gato³⁰. Na verdade, segundo o processo consultado no Museu da Justiça, o pescador que residia nos terrenos por volta da segunda metade do século XIX, se

²² APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854**. Op. cit. p.81.

²³ PARANÁ. Lei n. 11 de 30 de abril de 1856. Autoriza a contratar a construção de uma estrada que comunique esta capital ao litoral. In: **Leis e decretos da Província do Paraná. Tomo III**. Curitiba: Tipografia paranaense, 1856. p.28-32.

²⁴ Ibidem., p. 30.

²⁵ Comunicado: Melhoramentos do porto de Paranaguá. *Commercio do Paraná*, Paranaguá, ano 1, n. 4, 25 de janeiro de 1862. fl. 3.

²⁶ APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo senhor Antônio Barbosa Nogueira, no dia 15 de fevereiro de 1862**. Curitiba: Tipografia do Correio Oficial, 1862. P. 21-22;

²⁷ APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa da Província do Paraná, pelo presidente Antônio Barbosa Gomes Nogueira, em 15 de fevereiro de 1863**. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1863. p.46.

²⁸ Cecília Westphalen afirma que a planta pertencia à Câmara Municipal de Paranaguá. Foi realizada a pesquisa junto ao arquivo da Câmara e nada foi encontrado. WESTPHALEN, op.cit., p.29.

²⁹ Ver em: MJPR. 1882. Partes: Bernardo Pinto de Oliveira e Cia. Construtora da Estrada de Ferro; **Autos de ação sumária**, n. 3343. Cx:135. fl.8-9.

³⁰ VIANA, Manoel. **Paranaguá na história e na tradição**. Paranaguá: Fundação de Cultura de Paranaguá, 1971. p.143.

Serra do Mar com destino à cidade de Curitiba, capital da Província do Paraná³¹. Porém, em 1872, a companhia formada por Pedro Aloys Scherer, José Maria de Lemos e pelo empresário José Gonçalves Pêcego Júnior foi autorizada a construir um ramal ferroviário entre as cidades de Paranaguá e Morretes³². Em agosto de 1872, essa companhia também conseguiu autorização para contratar as obras necessárias ao melhoramento do porto de Paranaguá³³. Na verdade, o projeto dessa companhia propunha construir um novo porto, no lugar conhecido como Porto D'Água. No ano de 1874, esse grupo também foi autorizado a levantar capital para a construção de um ramal da ferrovia, ligando o Porto D'Água à cidade de Morretes³⁴. Nesse ano, a Câmara de Paranaguá aprovou a proposição para rebatizar o Porto D'água para Porto Dom Pedro II.

Os estudos dos dois projetos ferroviários, o que propunha a ligação entre Curitiba e Antonina e o que propunha o ramal ligando Paranaguá a Morretes, foram permeados de debates colocando em destaque o impasse em torno de qual dos dois portos partiria o início da ferrovia. No ano de 1874, foi constituída uma comissão imperial para estudar qual a viabilidade técnica dos portos em questão. Após os estudos e intensos debates, no ano de 1878, o presidente da Província do Paraná Jesuíno de Oliveira apresentou um parecer, expondo que o lugar preferido a receber os melhoramentos e o início da ferrovia era o porto Dom Pedro II³⁵.

Com os pareceres e decretos favoráveis a Paranaguá, as obras da ferrovia iniciaram-se em 1879, e foram concluídas em 1885. A estrada férrea ligando Curitiba a Paranaguá fixaria como ponto estratégico o Porto Dom Pedro II. Com a conclusão da ferrovia, no ano de 1885, o porto Dom Pedro II se tornou mais movimentado, ao passo que ao longo das três primeiras décadas do século XX, muitas firmas e trapiches começaram a se instalar nas margens daquele porto. No entanto, as obras de melhoramento portuário se arrastaram por décadas. Em 1889, a

³¹ BRASIL. Decreto 4674, de 10 de janeiro de 1871. Concede a Antônio Pereira Rebouças Filho e a outros autorização para organizarem uma companhia para o fim de construir uma estrada de ferro na Província do Paraná. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4674-10-janeiro-1871-552055-publicacaooriginal-68970-pe.html> Acesso em: jan/2021.

³² PARANÁ. Lei Provincial 304 de 24 de março de 1872. Concede a Pedro Scherer e outros privilégios para a construção de uma estrada de ferro de bitola estreita. In: **Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XIX**. Curitiba: tip. Paranaense C. M. Lopes, 1872.p.14-15.

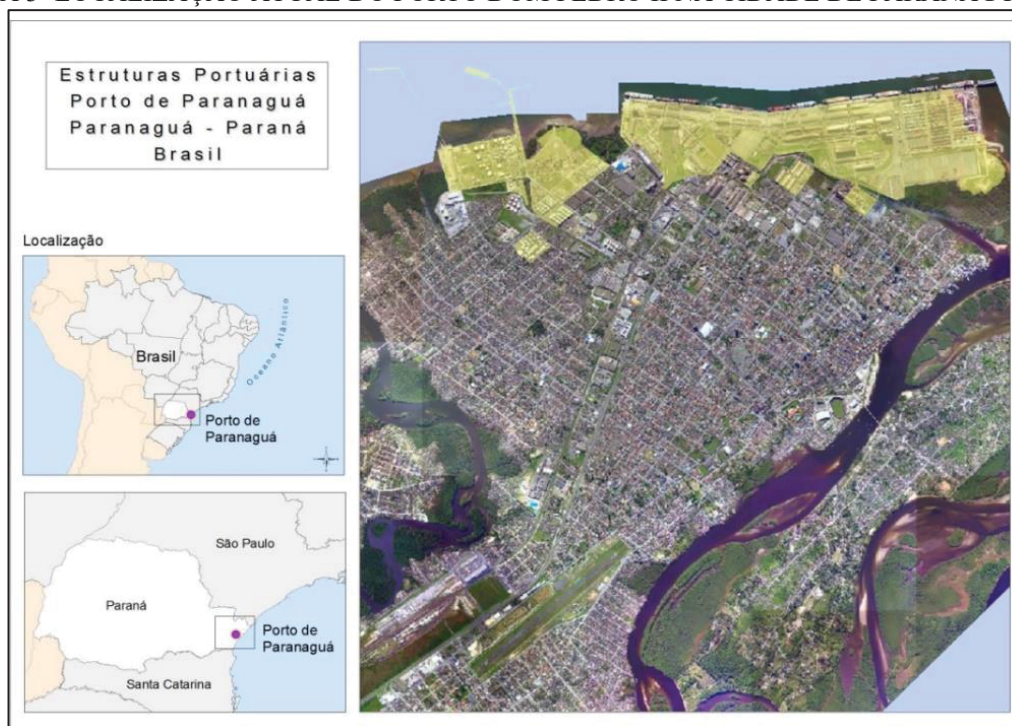
³³ BRASIL. Decreto n. 5053, de 14 de agosto de 1872. Concede a Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos autorização para construírem na enseada do Gato, no porto de Paranaguá, na Província do Paraná, as obras que forem necessárias para o melhoramento do mesmo porto. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5053-14-agosto-1872-551326-publicacaooriginal-67778-pe.html> Acesso em: fev. 2020

³⁴ BRASIL. Decreto 5605 de, de 25 de abril de 1874. Aprova os estatutos da Companhia da Estrada de Ferro do Paraná e melhoramento do porto de Paranaguá e concede-lhe autorização para funcionar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5605-25-abril-1874-550212-publicacaooriginal-65874-pe.html> Acesso em: jan. 2021.

³⁵ APP. **Relatório com que o excl. Dr. Presidente Joaquim Bento de Oliveira Jr. passou a presidência a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá em 7 de fevereiro de 1878**. Curitiba: Tipografia Viúva Lopes, 1878.p.20-21.

concessão de construção e melhoramento do porto expirou, em virtude do decreto 10.350 de 14 de setembro de 1889³⁶. Em 1917, o Governo do Estado do Paraná foi autorizado a organizar e contratar a construção das obras do porto Dom Pedro II. Em virtude de falta de capital, problemas para cumprir os prazos e modificações contratuais, apenas em 1935 o porto Dom Pedro II foi oficialmente inaugurado, no local onde funciona até os dias presentes (FIGURA 3).

FIGURA 3- LOCALIZAÇÃO ATUAL DO PORTO DOM PEDRO II NA CIDADE DE PARANAGUÁ (2014)



FONTE: APPA; FEESC; LABTRANS (2014): Plano de Zoneamento e Desenvolvimento do Porto de Paranaguá. Florianópolis.

Considerando o contexto previamente exposto, o problema central desta tese concentra-se em investigar os interesses e motivações envolvidos na delimitação do porto Dom Pedro II. Observa-se que tentativas para melhorar a infraestrutura do antigo porto, ou seja, o porto do Rio Itiberê, existiam desde o final da década de 1820. Já nessa época, negociantes e outros proprietários particulares começam a solicitar autorização da câmara para construir pranchas e pontes que atendessem as demandas de embarque e desembarque de mercadorias³⁷.

³⁶ BRASIL. Decreto 10350, de 14 de setembro de 1889. Declara caduca a concessão constante do Decreto n. 5053 de 14 de agosto de 1872, relativo ao melhoramento do porto de Paranaguá. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10350-14-setembro-1889-542720-norma-pe.html> Acesso em: jan. 2021.

³⁷ **Boletim: Atas do conselho da presidência da Província de São Paulo anos de 1829, v. 15.** São Paulo: Nova fase, 1961. p. 173-174.

Na década de 1850, quando surgem os relatos da formação de bancos de areia no Rio Itiberê, a ideia inicial era transferir a alfândega, repartição mais prejudicada pelo entulhamento do rio³⁸. Um dos espaços cogitados para se construir um novo porto e alfândega era a Ilha da Cotinga, local utilizado como embarcadouro de navios que não conseguiam fundear no Rio Itiberê³⁹.

Acreditamos que esses relatos pessimistas a respeito do estado do Rio Itiberê e do porto devem ser entendidos e analisados em conjunto a outros fatores. Pierre Chaunu fez uma análise pertinente a respeito do sentimento de deterioração do Rio de Guadalquivir, situado ao sul da Península Ibérica. Para o autor, a navegação no Rio Guadalquivir evoluiu. Modificaram-se vários fatores, criando aos contemporâneos o sentimento de uma deterioração. Para o autor, é difícil negar o valor dos testemunhos dos contemporâneos sobre o assoreamento do leito do Rio Guadalquivir. Desde a segunda metade do século XVI, essas queixas eram registradas e tornaram-se mais frequentes à medida que se avança ao século XVII⁴⁰. Para Chaunu, os cascos dos navios encalhados, em conjunto a uma anomalia do regime do Guadalquivir, acrescido do aumento da tonelagem e do calado dos navios são fatores para se entender a degradação da viabilidade de navegação daquele rio e do estuário⁴¹.

Ressaltamos que não colocamos em dúvida o fato de que a navegação no Rio Itiberê estava sendo prejudicada pelo assoreamento. Entretanto, além do assoreamento, processo no qual ocorre o depósito de sedimentos nos cursos d'água, devemos considerar outras questões e fatores ligados à conjuntura estudada. Acreditamos que além das limitações de navegação e do assoreamento do Rio Itiberê, a necessidade de delimitação e construção de um novo porto foi também uma necessidade elaborada pelos seres humanos. Nossa hipótese é que as conexões e relações estabelecidas entre o porto do Rio Itiberê e os mercados externos, assim como, entre o porto e a sua hinterlândia são pertinentes para refletir como grupos e indivíduos ligados ao comércio marítimo, à produção de erva-mate, ao governo provincial, a política e ao poder local elaboraram planos e projetos no sentido de dotar a baía de Paranaguá de uma infraestrutura que atendesse as demandas econômicas de exportação e importação de mercadorias.

Em primeiro lugar, acreditamos que a especialização que se deu em torno da exportação de erva-mate teve um peso central para se pensar no processo que levou a

³⁸ CRUZ, Demétrio Acácio Fernandes. **Apontamentos Históricos, Topográficos e Descritivos da Cidade de Paranaguá. vol. II.** Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1863. p.117-118.

³⁹ APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província do Paraná pelo primeiro vice-presidente Sebastião Gonçalves da Silva na abertura da 1 sessão da 6 legislatura, em 21 de fevereiro de 1864.** Curitiba: Tipografia de Candido Martins Lopes, 1864. p.31.

⁴⁰ CHAUNU, Pierre. **Sevilha e a América nos séculos XVI e XVII.** São Paulo/ Rio de Janeiro: DIFEL/ Difusão editorial, 1979. P.34-36.

⁴¹ Ibidem., p.37.

delimitação e transferência do porto. Foi em virtude do crescimento do comércio ervateiro, a partir da década de 1820, que Paranaguá se tornou mais movimentada e começou a partilhar dos ritmos dos mercados platinos e chilenos. Em 1801, por exemplo, foram registradas um total de 27 entradas e saídas de navios no porto de Paranaguá. Nesse ano, todas as embarcações tiveram como origem ou destino os portos nacionais⁴². No ano de 1826, observa-se um aumento no número de embarcações. Nesse ano, foram registradas 126 entradas e saídas; Cerca de 71,65% das relações foram mantidas com portos nacionais e 28,35% das relações com os portos estrangeiros, dentre os quais o de Montevideu ocupou absoluta primazia, embora houvesse já por essa altura declarado a sua separação do Império brasileiro⁴³. No ano de 1855, foram registradas 189 entradas e saídas. Predominavam as relações com os portos nacionais, sobretudo, com o porto do Rio de Janeiro, equivalendo a cerca de 33% das relações. As relações mantidas com o porto de Buenos Aires equivaleram a 31%, enquanto que Montevideu correspondeu a 15 %⁴⁴.

Além do aumento do número de embarcações e da diversificação das relações verificadas com os portos estrangeiros, considera-se também que a tonelagem das embarcações se transformou ao longo dos anos. Como demonstrou Westphalen, em 1826 a embarcação de maior tonelagem registrada foi o bergantim português *Perfection*, que suportava até 237 toneladas⁴⁵. Em 1862, a embarcação de maior tonelagem suportada foi o brigue belga *De Rayter*, que suportava até 805 toneladas⁴⁶. Afora isso, nessa época era comum o tráfego dos vapores nacionais *Imperador* e *Imperatriz*, cada um suportando, respectivamente, 400 e 410 toneladas⁴⁷.

Em segundo lugar, é fundamental se pensar que as relações humanas se transformaram ao longo do tempo. Foi em virtude da demanda e aumento das exportações de erva-mate que determinados negociantes, ligados à exportação e importação de mercadorias, acumularam riquezas. Observa-se que na década de 1830, os negociantes de Paranaguá Manoel Antônio Pereira e Joaquim Antônio Guimarães começam a solicitar autorização para investir na construção de trapiches no porto do Rio Itiberê. Os mais ricos negociantes estavam também envolvidos em outros ramos, possuíam fazendas, engenhos e eram os maiores proprietários de

⁴² AHU. São Paulo Mendes Gouveia. São Paulo. Cx. 50, doc.3914. 31 mar. 1802. N.4. Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Paranaguá, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido ano.fl.138.

⁴³ WESTPHALEN, 1962, op. cit., p. 18-29.

⁴⁴ Movimento do porto feito com base nos dados colhidos no jornal *Dezenove de Dezembro* (1855).

⁴⁵ WESTPHALEN, 1962, op. cit., p.20.

⁴⁶ IHGP. Movimento do porto. **Commercio do Paraná**, ano 1, ed. 32, 9 de agosto de 1862. p.3

⁴⁷ Ibidem. Movimento do porto. **Commercio do Paraná** (1862), ano completo.

escravos do contexto.

Ao mesmo tempo, foi devido a essa especialização em torno da erva-mate que os ervateiros de Curitiba e de Antonina passaram a se articular e tencionar o melhoramento da estrada de acesso ao porto de Antonina. A análise da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino permite demonstrar que durante os séculos XVII e XVIII, o porto de Paranaguá era preponderante em relação ao porto da vila de Antonina. Antonina dependia do porto de Paranaguá para acessar mercadorias importadas e para exportar sua produção. Essas relações começam a se transformar, de forma mais evidente, durante o século XIX, quando camaristas de Curitiba passam a exigir uma autonomia para exportar sua produção via porto de Antonina e ao mesmo tempo, tencionavam o governo provincial de São Paulo, no sentido de melhorar o caminho da Graciosa. No contexto de emancipação política da Província do Paraná, além de ser dada preferência ao caminho da Graciosa, de modo que essa se tornasse transitável por carroças, surgem as primeiras intenções de se construir uma ferrovia que conectasse as áreas produtoras de erva-mate até o principal porto da Província do Paraná.

Em terceiro lugar, deve se considerar que durante as décadas de 1850 e 1870, projetos relativos a melhoramentos portuários estavam sendo desenvolvidos em outros espaços do Brasil Império. Como argumenta Cezar Teixeira Honorato, toda a formulação jurídica acerca do direito de concessão de serviços públicos, sobretudo, os portuários, foi uma construção dos juristas e dos políticos do Segundo império⁴⁸. Muitos dos projetos de melhoramentos portuários foram influenciados pelo Decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869⁴⁹. Esse decreto autorizava o governo a abrir concorrência pública para que empresários pudessem executar as obras de melhoramento nos portos brasileiros, recebendo em troca o direito de exploração das tarifas de embarque e desembarque de mercadorias na forma de concessão de serviço público⁵⁰.

No Rio de Janeiro, capital da Corte, a articulação entre a ferrovia e os navios a vapor exigiu que o porto do Rio de Janeiro passasse por uma série de melhoramentos. O engenheiro André Rebouças esteve à frente dos dois melhoramentos portuários realizados nesse período, as docas da alfândega e as docas de Dom Pedro II⁵¹. Contudo, essas obras passaram por remodelações e imprevistos, além da demora para sua execução⁵².

⁴⁸ HONORATO, Cezar Teixeira. **O polvo e o porto: A cia da Docas de Santos (1888-1914)**. Santos: HUCITEC, Prefeitura Municipal de Santos, 1996.p. 27

⁴⁹ Ibidem., p. 90.

⁵⁰ Ibidem., p. 88.

⁵¹ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches ao porto: Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural Divisão de Editoração. 1991. p. 55-56.

⁵² Ibidem, p. 57-60.

Na Província do Paraná, o decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869 influenciou na elaboração do projeto e na planta de melhoramento do porto D'Água (Dom Pedro II) apresentados em 1873⁵³. Observa-se que, de modo semelhante ao caso do porto do Rio de Janeiro, as obras do porto Dom Pedro II se arrastaram por décadas. Contudo, no caso de Paranaguá, o projeto da ferrovia teria um impacto decisivo na delimitação desse novo porto. Acredita-se, assim, que o nosso objeto de estudo deve ser contextualizado e pensado à luz dessas reflexões.

Outro problema desta tese refere-se às transformações e impactos provocados pela construção da ferrovia e do porto Dom Pedro II. Argumentamos que a construção dessas infraestruturas, ao longo dos anos de 1879 a 1935, pode ter implicado na exclusão da população que residia nas áreas de interesse. Antes de ser delimitado como porto, o Porto D'Água situava-se no quarteirão descrito na documentação como Rocio Grande⁵⁴. Nas primeiras décadas do século XIX, as famílias que habitavam esse quarteirão, se empregavam na agricultura, pesca e extração de recursos naturais para sobreviver. No ano de 1817, por exemplo, foram listados 1076 domicílios em toda a vila de Paranaguá. Dos 1076 domicílios, apenas 33 faziam parte do Rocio Grande. Dos 33 chefes de domicílio desse bairro, um total de 29 declarou viver da lavoura e da pesca⁵⁵. O que aconteceu com a população que habitava esse lugar é uma grande incógnita. Entretanto, a análise da documentação do Museu da Justiça, da Câmara Municipal de Paranaguá, dos periódicos elencados na Hemeroteca Digital e do acervo do IHGP demonstra que durante a execução das obras da ferrovia e do porto, diversos terrenos foram desapropriados. Através dessa documentação é possível analisar que a desapropriação dos terrenos não foi algo simples. A construção do trecho da primeira seção da ferrovia, ligando Paranaguá a Morretes, foi permeada por embargos nas obras e conflitos envolvendo pescadores, agricultores, proprietários e a Câmara de Paranaguá⁵⁶.

Ao mesmo tempo, as atas da câmara e os periódicos demonstram que ao longo das duas primeiras décadas do século XX, a instalação de firmas e armazéns no porto Dom Pedro II, aumentou ainda mais a especulação de terras. A intensa movimentação de trabalhadores, marinheiros e o fluxo de carga e descarga de mercadorias naquele bairro, trouxe à

⁵³BR RJANRIO 4Y.0.MAP.148. LEMOS, JOSÉ MARIA SILVA. **Planta do projetado porto de Paranaguá, na Enseada do Gato e Porto D'Água, com a praia e cidade de Paranaguá** (Arquivo digital). Escala: 1:50.000. Rio de Janeiro, 20 de junho de 1873. Fl. 1-2.

⁵⁴VIEIRA DOS SANTOS, Antônio. **Memória histórica da cidade de Paranaguá, v. II**, op. cit., p. 268-269.

⁵⁵APESP. Lista geral dos habitantes existentes na baía de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira, seus nomes, empregos, naturalidade, estados, ocupações e naturalidades, no ano de 1817. Fl. 47-55.

⁵⁶MJPR. **Petição de embargo de obra**, n.2351. Cx. 91. 1880. Partes: Francisco José de Souza e Mathias Luiz da Rocha; MJPR. **Autos de Protesto**, n. 2439. Cx. 95. 1881.

municipalidade a necessidade de abrir novas ruas ligando a cidade ao novo porto. Os livros de atas das sessões da Câmara de Paranaguá trazem os registros da instalação de empresas e as discussões envolvendo a necessidade de se melhorar o acesso entre a cidade e o porto, e de “civilizar” os bairros portuários Dom Pedro II e Rocio, levando àqueles lugares novos arruamentos, a modernidade dos *bonds* e a criação postos policiais para conter brigas e greves⁵⁷. Essa documentação analisada e discutida em conjunto aos periódicos demonstra os conflitos entre os trabalhadores portuários, a polícia e as empresas. Nossa tentativa é elucidar que tanto as obras de construção do Porto Dom Pedro II, quanto as melhorias discutidas e pensadas para aqueles bairros tiveram os objetivos de atender as demandas de acesso ao porto, pormenorizando a população que habitava e trabalhava naqueles bairros.

A tese abrange um recorte temporal longo. Inicialmente, a proposta era abranger apenas o período de 1850 a 1935, no entanto, conforme fomos nos aprofundando na análise da documentação, vimos que para compreender como se deu o processo de transferência do porto era necessário retroceder e entender melhor as funções desempenhadas pelo antigo porto. Ao recuar no tempo, nossos esforços estão voltados a compreender quais as funções desempenhadas pelo antigo porto, suas dinâmicas, relações com a sua hinterlândia, as conexões com outros portos e os distintos grupos e indivíduos relacionados à função portuária. O marco final desta tese foi delimitado no ano de 1935, ano em que o Porto Dom Pedro II foi oficialmente inaugurado. Além de uma delimitação pontual, observamos que poucos trabalhos se dedicaram a analisar de modo mais detalhado o período que antecedeu a inauguração oficial do Porto Dom Pedro II, ou seja, o período que compreende os anos de 1879 a 1935, como demonstraremos a seguir.

REVISÃO DE LITERATURA

O Porto de Paranaguá foi objeto de estudo de pesquisas e trabalhos acadêmicos. A princípio, destacamos a obra da historiadora Cecília Maria Westphalen. Entre os anos de 1959 e 1960, Cecília Westphalen realizou cursos e seminários no *Collège de France* e na 6ª Sessão da *École Pratique des Hautes études*, em Paris. Durante os cursos, a autora teve a orientação de Fernand Braudel e Pierre Chaunu, historiadores que influenciaram bastante na maneira como conduziu o seu estudo sobre o porto paranaense⁵⁸. Seus estudos foram voltados para os

⁵⁷ Livros de atas das sessões da Câmara de Paranaguá (1906-1909). 135 f.

⁵⁸ WESTPHALEN, 1962, op. cit., p. 2.

problemas e perspectivas da história marítima e economia do Atlântico⁵⁹. Na sua obra *Porto de Paranaguá: um sedutor*, a autora investiga o movimento de navios e mercadorias realizado através deste terminal, durante o século XIX e décadas iniciais do século XX. Aplicando a teoria econômica dos ciclos, a autora demonstra que, a partir de 1820, o porto de Paranaguá viveu em torno da exportação de erva-mate para o Rio da Prata e o Chile. Essa especialização do mercado consumidor condicionou a integração relativa da economia paranaense à economia atlântica⁶⁰. Dessa forma, mesmo se tratando do estudo de um porto regional, a análise aprofundada da movimentação de navios, mercadorias e preços demonstrou que períodos de conflitos e guerras tiveram influência nas oscilações dos preços e nas demandas de erva-mate⁶¹.

Cecília Westphalen teceu em sua obra algumas considerações sobre a necessidade de se transferir o porto de Paranaguá. A autora afirma que a movimentação comercial exigiu a ampliação do cais do antigo porto, situado às margens do Rio Itiberê⁶². O entulhamento do Rio Itiberê era um dos problemas mais graves e, assim, o antigo ancoradouro deixou de ser frequentado, em favor da Ilha da Cotinga e do Estaleiro. A autora observa que o projeto de construção da ferrovia paranaense fixou um novo porto⁶³. Destacamos aqui a imensa contribuição da pesquisa de Cecília Westphalen, nosso intento é aprofundar um ponto pouco trabalhado por essa autora, a saber, o processo que resultou na construção e delimitação do porto Dom Pedro II.

Outro trabalho que deve ser mencionado é o livro dedicado à história do porto de Paranaguá de autoria de Algacyr Morgenstern. Esse autor apresenta um histórico com as distintas fases de construção do porto de Paranaguá⁶⁴. Um aspecto bem interessante, porém, pouco trabalhado, é sua abordagem comparativa, ponderando acerca dos melhoramentos do porto de Paranaguá em relação a outros portos⁶⁵. Contudo, sua análise considera o tema e as fases de construção do Porto Dom Pedro II como algo linear, não tratando, por exemplo, dos conflitos ocorridos durante a execução dessas obras.

Outro trabalho que trouxe grandes contribuições é a tese de José Augusto Leandro. O autor investiga a riqueza e a pobreza na comarca de Paranaguá, no período entre 1850 e 1888. Na primeira parte do trabalho, o autor analisa as principais atividades geradoras de riqueza,

⁵⁹ Ibidem., p. 4.

⁶⁰ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 280-281.

⁶¹ Ibidem., p. 126-130.

⁶² Ibidem., p. 28

⁶³ Ibidem., p. 29

⁶⁴ MORGERSTERN., op. cit., p. 149 *passim*

⁶⁵ Ibidem., p. 27.

entre elas, a extração de madeira, o beneficiamento e exportação de erva-mate e o tráfico de escravos. O autor também investiga os indivíduos que enriqueceram através dessas atividades. A segunda parte do trabalho é dedicada à população litorânea de lavradores, trabalhadores do mar e artesãos⁶⁶. No todo, o seu trabalho traz uma discussão importante para se entender a origem das fortunas dos negociantes ligados ao porto de Paranaguá⁶⁷. Através da análise de inventários *post mortem*, o autor afirma que até pelo menos até o final da década de 1870, a propriedade escrava era um dos principais elementos da segurança patrimonial das famílias e dos indivíduos "bem afortunados", "afortunados e minimamente afortunados"⁶⁸. Entre os indivíduos mais ricos estavam os negociantes que diversificaram os seus ramos de atuação. Para o autor, essa diversificação revelou a faceta mais arcaica daquela mesma sociedade: o envolvimento dos homens de negócio com o comércio ilegal de escravos, controle do crédito, esterilização do capital em ações, apólices públicas e rentismo urbano⁶⁹. A tese de José Augusto Leandro apresenta uma estrutura interessante, contemplando distintos grupos humanos, os afortunados negociantes, os livres pobres que viviam das lides de produzir farinha, da pesca e do corte de madeira. Em certo ponto, o nosso trabalho dialoga com essa proposta, pois acredita-se ser fundamental vislumbrar na pesquisa tanto os homens de negócios, quanto os trabalhadores ligados ao porto de Paranaguá.

Devemos mencionar também a tese de André Cavazzani. Esse autor investiga os processos de e/imigração, inserção e arraigamento de portugueses na vila portuária de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, na virada do século XVIII para o século XIX. Através da análise de uma extensa documentação, o autor demonstra a presença de muitos portugueses entre a elite parnanguara. No final do século XVIII e no século XIX, os indivíduos mais abastados e negociantes de maior vulto dessa vila, tratavam-se dos reinóis. Era neste grupo que estavam alguns dos indivíduos mais influentes na localidade do ponto de vista político, social e econômico⁷⁰.

Destacamos também o trabalho de Maria Baracho. Essa autora investiga a estrutura fundiária da cidade de Paranaguá, no período de 1850 a 1900. Maria Baracho analisa os

⁶⁶ LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá**. 2003. 338f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003. p.191-200.

⁶⁷ Ibidem., p.77-112.

⁶⁸ Ibidem., p. 325. Grifos do autor.

⁶⁹ Ibidem., p.325-326.

⁷⁰ CAVAZZANI, André Luiz Moscaleski. **Tendo o sol por testemunha: População portuguesa na Baía de Paranaguá (1750-1830)**. 2013.352 f. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. p.120-133.

mecanismos de ocupação e exploração da terra, a posse e a propriedade, bem como, os aspectos sociais da estrutura fundiária e os elementos geradores de mudanças conjunturais. Com base na análise de registros de terra, a autora analisa a estrutura de compra e posse dos imóveis registrados em Paranaguá, durante a segunda metade do século XIX⁷¹. A autora destaca que os principais senhores de terra se dedicavam às atividades econômicas de suas propriedades, ao comércio, ao transporte de mercadorias, possuíam diversos imóveis urbanos e eram elementos atuantes na Câmara Municipal⁷². Os dados e discussão trazidos por seu trabalho são notáveis para realizar a ligação entre famílias que continuam a manter posses e a concentrar terrenos em Paranaguá, sobretudo, na área onde foi delimitado o Porto Dom Pedro II.

Trazendo também contribuições ao tema, destaca-se a dissertação de Alan Kato. Esse autor demonstra que no início do século XIX, os imóveis mais valorizados da vila de Paranaguá situavam-se nas ruas próximas ao porto, não por acaso, os proprietários e locatários dos imóveis de maior valor, tratavam-se de indivíduos ligados à função portuária⁷³.

Cabe mencionar também a tese de Evandro Nascimento. A sua pesquisa analisa a atuação de engenheiros imperiais na configuração espacial das baías de Paranaguá e Antonina, uma vez que seus portos disputaram entre si o marco inicial da ferrovia paranaense. A escolha ao delimitar qual dos dois portos seria mais adequado foi discutida e apresentada através de estudos e pareceres elaborados por engenheiros imperiais. Para defender a suposta capacidade de instrumentalizar a ciência, os engenheiros construíram discursos que buscavam separar a ciência da política. Contudo, como demonstra Nascimento, os próprios relatórios e estudos refletiam os conflitos e as rivalidades entre as elites ligadas a Paranaguá, Antonina e Curitiba⁷⁴. Acredita-se que essa pesquisa apresenta algo bastante pertinente ao demonstrar o quanto os engenheiros que elaboraram os estudos da ferrovia paranaense não foram neutros em suas análises.

Nosso trabalho se sustenta e toma como ponto de partida as pesquisas citadas; contudo, o enfoque e as questões que o trabalho pretende investigar são outras. Pretendemos avançar no tocante ao processo que envolveu a construção e delimitação do porto Dom Pedro II. No geral,

⁷¹ BARACHO, Maria Luiza Gonçalves. **Estrutura fundiária de Paranaguá:1850-1900**. 1995.322 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1995. p.1-12

⁷² Ibidem., p.196.

⁷³ KATO, Alan Tadashi. **Retrato urbano: Estudo da distribuição socioespacial dos moradores de Paranaguá, Antonina e Curitiba no início do século XIX**. 2011. 256 f. Dissertação (Mestrado em História). UFPR, Curitiba, 2011. p.92-100.

⁷⁴ NASCIMENTO, Evandro Cardoso. **Engenheiros do grande mar redondo: engenharia e natureza nas baías de Paranaguá e Antonina**. 2020. 161 f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2020. p. 142-145.

os trabalhos mencionados concentram-se na análise dos séculos XVIII e XIX. Mesmo o trabalho de grande fôlego de Cecília Westphalen, que avança até as primeiras décadas do século XX, não se aprofunda sobre os interesses e as motivações envolvidos na delimitação dessa nova infraestrutura portuária. Ao mesmo tempo, propomo-nos a analisar uma documentação não investigada nos trabalhos mencionados, trata-se da documentação manuscrita encontrada nos acervos da Câmara Municipal de Paranaguá e na Prefeitura Municipal de Paranaguá, como trataremos mais a seguir na apresentação das Fontes⁷⁵.

QUADRO TEÓRICO-METODOLÓGICO

Cabe destacar os aportes teóricos e metodológicos que orientaram a nossa investigação. A princípio, frisamos a noção de economia-mundo apresentada por Fernand Braudel. Fernand Braudel reflete que a economia-mundo envolve um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz de no essencial bastar a si próprio e aos quais as suas ligações e trocas internas conferem certa unidade. É uma soma de espaços individualizados, econômicos e não econômicos, agrupados por ela, a economia-mundo representa uma enorme superfície que habitualmente transcende os limites dos outros grupos⁷⁶. Para o autor, desde sempre existiram economias-mundo, assim como, sociedades, civilizações, Estados e Impérios⁷⁷. O primeiro cuidado ao se tratar de uma economia-mundo é delimitar o espaço que ela ocupa. A economia-mundo tem limites que a contorna e lhe confere um sentido. Ela implica na existência de um centro em benefício de uma cidade e de um capitalismo já dominante. É um espaço hierarquizado, uma soma de economias particulares, sendo algumas mais pobres, sendo única e rica no seu centro⁷⁸.

Partindo da proposta metodológica de Braudel, Dale Tomich propõe tratar o Atlântico como uma região histórica da economia-mundo capitalista. O autor considera que a incorporação do Atlântico é a condição histórica da criação da economia-mundo europeia. Ao mesmo tempo, os processos da economia-mundo europeia construíram o espaço Atlântico como uma região histórica distinta. O Atlântico é tratado como um espaço histórico e geográfico singular e não está isolado de um complexo amplo de relações. A formação e reprodução do Atlântico é considerada como parte dos processos espaço-temporais mais

⁷⁵ Ver em FONTES.

⁷⁶ BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. vol. 3. O tempo do mundo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009. p.12

⁷⁷ Ibidem., p.14.

⁷⁸ Ibidem., p.16

abrangentes que formam a economia-mundo capitalista⁷⁹. É possível conceber a economia-mundo como a unidade de análise e as suas unidades particulares de observação. As unidades de observação podem ser as relações sociais, econômicas, políticas ou culturais com dimensões espaciais e temporais variáveis. Essas são entendidas como parte de uma totalidade mais complexa e interpretadas como referência aos processos mais abrangentes da economia-mundo⁸⁰. Nesta perspectiva, o Atlântico ou os Atlânticos (britânico, espanhol, francês, holandês, português) ou ainda no nível sócio cultural (o Atlântico Iorubá ou Bantu), constituem as unidades de observação, enquanto que a economia-mundo é a unidade de análise⁸¹. A abordagem, enfim, enfatiza a inter-relação, a integração e dependência mútua das zonas geográficas do Atlântico marítimo⁸².

David Armitage propõe uma outra abordagem, demonstrando as possibilidades do campo da História Atlântica. Esse autor propõe três conceitos de história atlântica. A história circum-atlântica, ou seja, a história atlântica como uma zona particular de trocas e intercâmbios, circulação e transmissão. É a história das pessoas que cruzaram o Atlântico, viveram em seu litoral e participaram das comunidades; é também a do comércio realizado por essas pessoas, suas ideias, as doenças que carregavam, a flora que transplantaram e da fauna que transportaram⁸³. Em segundo, a história transatlântica é a história do mundo atlântico contada através de comparações. A história circum-atlântica torna a história trans-atlântica possível. A história trans-atlântica se concentra na região costeira do oceano e admite a existência de nações e Estados, sociedades e formações econômicas ao redor do litoral atlântico⁸⁴. Em terceiro e por fim, a história cis-atlântica estuda os lugares concretos e tenta definir essa singularidade como resultado da interação entre a especificidade local e uma rede mais ampla de conexões e comparações. Para o autor, a história da Cis-Atlântica é a história de qualquer lugar, seja uma nação, um Estado, uma região e, até mesmo, uma instituição concreta – colocada em relação com o mundo atlântico em que se encontra⁸⁵. Dale Tomich reitera que os três conceitos não são excludentes, na verdade, a história atlântica é um campo fluido, em constante movimento e, potencialmente, sem fronteiras. A história atlântica – seja circum atlântica, trans-atlântica ou

⁷⁹ TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço histórico. **Estudos Afro-Asiáticos**, Ano 26, n.2, 2004, pp 221-240. p.224-225.

⁸⁰ Ibidem., p.226.

⁸¹ Ibidem., p.227-228.

⁸² Ibidem., p.230.

⁸³ ARMITAGE, David. Três conceitos de história atlântica. **História Unisinos**, 18, 206, p. 206-217, mai./ago., 2014.p.209.

⁸⁴Ibidem., p.211.

⁸⁵Ibidem., p.212-214.

cis-atlântica – impulsiona os historiadores em direção a um pluralismo metodológico e horizontes mais amplos⁸⁶.

Acreditamos que nossa proposta dialoga com a história circum-atlântica e a história cis-atlântica. Primeiramente, porque partimos do entendimento de que o porto de Paranaguá partilhou de muitas trocas e conexões. Vindo de distintos portos muitas pessoas atravessaram o Atlântico e o Pacífico Sul e se fixaram na vila de Paranaguá. Podemos pensar nos negociantes que se estabelecem em Paranaguá, oriundos do Rio da Prata e do Chile. Esses negociantes, além de se estabelecerem no Litoral do Paraná, partilharam de conhecimentos acerca do beneficiamento da erva-mate, o que por sua vez, trouxe outra lógica à produção desse gênero. Ao mesmo tempo, nossa proposta dialoga com o conceito de história cis-atlântica, uma vez que se percebe que a partir da década de 1820, as localidades de Paranaguá, Curitiba, Morretes e Antonina se especializam na produção e escoamento de erva-mate, de modo a atender as demandas dos mercados platinos. Aliás, não apenas aos mercados platinos, mas também aos mercados chilenos, situados no Oceano Pacífico. Em suma, o diálogo com a História Atlântica é fundamental, uma vez que permite pensar o porto de Paranaguá através de sua conexão e inter-relação com o mundo atlântico em que se encontra.

Nossa proposta, contudo, consiste principalmente em pensar a cidade portuária de Paranaguá através de suas conexões com a sua hinterlândia e com o mercado mundial. Em *O tempo Saquarema*, Ilmar Mattos propõe um debate interessante para pensar que uma região não deve ser reduzida a determinados limites administrativos, como os das capitânias⁸⁷. Para Mattos, a região é uma construção que se efetua a partir da vida social dos homens, dos processos adaptativos e associativos que vivem, além das formas de consciência social que lhes correspondem⁸⁸. Da mesma forma, o espaço contextualiza-se em uma localização temporal, e tal tempo não se distingue por sua localização meramente cronológica, antes trata-se de um tempo histórico. Dessa forma, a delimitação espaço-tempo de uma região existe, enquanto materialização de limites dados, a partir das relações que se estabelecem entre os agentes, isto é, a partir de relações sociais⁸⁹.

Utilizando dessa proposição, Thiago Dias apresenta uma análise bastante pertinente do porto do Recife⁹⁰. De acordo com o autor, desde o início da ocupação da América

⁸⁶ Ibidem., p.215.

⁸⁷ MATTOS, Ilmar. *O tempo saquarema*. São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1987. p. 24.

⁸⁸ Ibidem, p. 25.

⁸⁹ Loc. cit.,

⁹⁰ DIAS, Thiago Alves. *Monopólio indireto: Colonização mercantil no Norte do Estado do Brasil (1710-1780)*. 2017. 383f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.p.16.

Portuguesa, os colonizadores buscaram utilizar as áreas que ofereciam melhores condições geográficas. Com a expansão das atividades econômicas para áreas mais afastadas, buscou-se resolver o problema do transporte aproveitando-se dos rios para o escoamento da produção até os grandes portos, tais como Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Inicialmente, conduzindo pau-brasil e açúcar, esses ancoradouros conectavam feitorias e engenhos aos portos de movimentação externa⁹¹. No século XVIII, com o adensamento do comércio sertanejo, formaram-se no litoral outros pequenos portos que transportavam drogas, couros e algodão aos portos marítimos. Esses portos são denominados pelo autor de *Portos Continentais*. Esses portos eram constituídos por pequenas faixas de terra, junto ao mar ou aos rios, com profundidade para atracar pequenas e médias embarcações. O que caracterizou esses portos foi a coadunação, em um mesmo espaço, da ausência de estrutura alfandegária ou casa de arrecadação, de arranjos portuários e de rotas de navegação direta para Portugal⁹².

Por outro lado, durante todo o período colonial manteve-se uma estrutura portuária de externalidade a partir de grandes portos, designados pelo autor como *Portos Atlânticos*. Porto Atlântico é uma larga faixa de terra com profundidade suficiente para naus de grande porte e protegida por águas abrigadas⁹³. O que caracterizou o Recife como o único porto atlântico do Norte do Brasil foi conjugar, no mesmo espaço, um complexo sistema alfandegário para o comércio externo, excelente estrutura portuária para naus de grande porte e rotas de navegação direta para Portugal e portos do continente africano⁹⁴. Desde o século XVI, e, sobretudo, após 1711, com a elevação da povoação a condição de vila, o porto de Recife foi exercendo a função de porto de interligação (*gateway*) com uma região (*hinterland*). A intensa conexão da região do porto de Recife, seu comércio e tráfico, constituiu intensas redes mercantis, compostas de escalas mais ou menos distantes. Os efeitos das redes e múltiplas escalas levaram o Recife a se assemelhar a um tipo comum de cidade portuária de escala global⁹⁵.

Ressaltamos o quanto os conceitos elaborados pelo autor são frutíferos e pertinentes para pensar o nosso objeto de estudo, sobretudo no período colonial. Podemos refletir que o porto do Rio Itiberê durante os séculos XVIII e início do século XIX, se configurou como um porto continental, já que se tratava de um ancoradouro no qual atracavam embarcações de pequeno e médio porte. Paranaguá e outros portos da Capitania de São Paulo, tais como Iguape e Cananéia, destacavam-se pela produção e exportação, ainda que pequena, de gêneros de

⁹¹ Ibidem., p. 82.

⁹² Ibidem, p. 82-83.

⁹³ Ibidem, p. 83.

⁹⁴ Loc. Cit.,

⁹⁵ Ibidem, p. 84-85.

abastecimento. Por Paranaguá também se exportavam os gêneros produzidos nas vilas de Curitiba e Antonina. A importação de mercadorias era dependente e subordinada a portos maiores, principalmente, aos portos atlânticos do Rio de Janeiro e de Santos. Foi, sobretudo, a partir da década de 1820, como já destacamos, que esse porto começou a se entreter na navegação de longo curso e manteve relações contínuas com os portos do Rio da Prata e do Chile⁹⁶. Essa situação se complexificou ainda mais, quando a ferrovia foi concluída, em 1885; e quando os trapiches e as firmas começaram a se instalar no Porto Dom Pedro II. Todas essas conexões, relações de dependência com portos maiores, a relação com as vilas e freguesias situadas na hinterlândia e a inserção no comércio de exportação são questões que merecem ser consideradas ao se pensar na necessidade de se construir uma nova infraestrutura portuária. Assim, como reflete Thiago Dias, o mais significativo não é o jogo duplo entre espaço regional e espaço internacional, mas a maneira como a vida internacional afeta uma cidade, seus padrões de produção e o comércio de exportação⁹⁷.

O conceito de espaço se tornou fundamental para pensar no processo de transferência e delimitação de um porto Dom Pedro II. Milton Santos reflete que o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações. Para o autor, no começo era a natureza selvagem formada por objetos naturais e que, ao longo da história, vão sendo substituídos por objetos fabricados, técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina⁹⁸. Através da presença desses objetos técnicos, por exemplo, hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro e cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico. Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, por outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma⁹⁹. Milton Santos reitera que no contexto atual, cada vez mais, os objetos tomam o lugar das coisas. No início de tudo eram coisas, atualmente tudo tende a ser objeto. As coisas, quando utilizadas pelos seres humanos, a partir de um conjunto de interações sociais, passam também a ser objetos. *Assim a natureza se transforma em um verdadeiro sistema de objetos e não mais de coisas*¹⁰⁰.

⁹⁶ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 359.

⁹⁷ Ibidem., p.260.

⁹⁸ SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: EDUSP, 2002.p.62-63

⁹⁹ Ibidem., p.63.

¹⁰⁰ Ibidem., p.65.

O trabalho com as fontes tem possibilitado perceber diversos grupos e indivíduos que animam a vida portuária, tais como, camaristas, negociantes, pescadores, lavradores, marinheiros, trabalhadores livres, libertos, escravos, entre outros. Considerando a especificidade de cada fonte, e na tentativa de compreender e vislumbrar as relações entre os indivíduos que habitavam e que foram fundamentais para que o porto funcionasse, utiliza-se neste trabalho do conceito figuração social elaborada por Norbert Elias. De acordo com Elias, conceitos como família e escola referem-se a grupos de seres humanos interdependentes e a configurações específicas que as pessoas formam umas com as outras¹⁰¹. A concepção tradicional de sociedade, tida como algo externo ao indivíduo, deve ser substituída por uma visão mais realista na qual as pessoas, através de suas disposições e inclinações básicas, são orientadas umas para as outras, das mais diversas maneiras. Essas pessoas constituem teias de interdependência ou configurações de muitos tipos, tais como famílias, escolas, cidades, estratos sociais ou estados¹⁰².

A obra de Elias também traz uma reflexão importante acerca do conceito de desenvolvimento social. Para esse autor, o desenvolvimento surge como uma atividade levada a cabo por seres humanos interdependentes. É, sobretudo, executada por aqueles que detêm cargos governamentais e por seus ajudantes. Aos olhos destes, o desenvolvimento aparece como um problema econômico. Dessa forma, tentam impulsionar o potencial econômico, procuram aumentar os estoques de capitais, constroem centrais de energia, estradas, portos e ferrovias. Planos puramente econômicos podem falhar, porque outros aspectos não econômicos e interdependentes de uma sociedade atuam como uma trava, empurrando-os na direção contrária¹⁰³. Consequências não planejadas, de ações humanas planejadas, surgem como suas repercussões de uma teia tecida pelas ações de muitos indivíduos. Dessa forma, para o autor ao invés de falarmos de indivíduos que atuam para desenvolver uma sociedade, devemos falar, de forma mais impessoal, de um processo de desenvolvimento. Reiteramos a discussão de Elias, pois a palavra desenvolvimento deve ser utilizada de forma consciente para se referir às obras planejadas do Porto Dom Pedro II. Na verdade, ao pensar em um processo de desenvolvimento, compreendemos algumas das consequências inesperadas ocorridas na construção e instalação dessa nova infraestrutura, ou seja, consequências não planejadas, mas resultado de outros aspectos interdependentes.

¹⁰¹ ELIAS, Norbert. **Introdução a Sociologia**. São Paulo: Edições 70, 2008. p. 13-14.

¹⁰² Ibidem, p. 15.

¹⁰³ ELIAS., Norbert. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. p.145-147.

FONTES

Na Câmara Municipal de Paranaguá foram obtidos os livros com as atas manuscritas das sessões da câmara, entre os períodos de 1879-1891 e de 1907 a 1935.

Na Prefeitura Municipal de Paranaguá foram consultadas as cartas de aforamento de terrenos de marinha entre o período de 1888 a 1935.

No Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá, IHGP, foram consultados periódicos e documentos tais como, o jornal *Commercio do Paraná* (1862-1864); *Diário do Comércio* (1912-1928); *O Relatório do trecho inicial da ferrovia, de 1880*, e a *Mensagem dirigida à Câmara Municipal de Paranaguá* de 1915. Dessas fontes, ressaltamos que o jornal *Diário do Comercio* está bem desgastado, devido ao seu estado de deterioração avançado, não foi possível consultá-lo e folheá-lo por completo.

Do acervo do Departamento do Arquivo Público do Paraná foram selecionados livros de ofícios e correspondências; destaca-se desse acervo também os Relatórios dos Presidentes da Província do Paraná (1854-1889), Relatórios e Mensagens de Governo (1892-1930), além de relatórios de secretarias específicas que trazem documentos sobre as distintas fases da construção do porto, dentre os quais, os relatórios da Comissão de Sindicância das obras do Porto de Paranaguá (1931) e o Relatório de Fiscalização das obras do porto de Paranaguá (1933).

Do acervo do Museu da Justiça do Estado do Paraná foram selecionados cinco processos judiciais envolvendo as obras iniciais da ferrovia e do Porto Dom Pedro II. Constituem-se de autos de protesto, autos de embargo de obra, petição e ação sumária¹⁰⁴.

No Arquivo Nacional foram analisadas as seguintes plantas: Planta do projetado porto de Paranaguá, na Enseada do Gato e Porto D'Água, com a praia e cidade de Paranaguá (1873), Planta da Estrada de Ferro do Paraná: 1ª seção Paranaguá a Morretes (1880); *Chemin de Fer* de Paranaguá a Curitiba (1880); Traço definitivo da linha férrea de Paranaguá a Curitiba, 2ª parte da 1ª seção (1880)¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Os cinco processos estão discriminados por número de registro, caixa, ano e partes, conforme consta a seguir: **Petição de embargo de obra**, n.2351. Cx. 91. 1880. Partes: Francisco José de Souza e Mathias Luiz da Rocha; **Autos de petição**, n. 4941, Cx. 198. 1881, Partes: *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens* (suplicante), Câmara Municipal (suplicado) Manoel Eufrásio Corrêa (advogado); Cesário José Chavantes (juiz de direito); **Requerimento**, n. 2520. Cx.99. 1882. Partes: Manoel Lobo de Andrade, Cia. da Estrada de ferro; **Ação de obra Nova**, n. 2552. Cx.100. 1882. Partes: Bernardo Pinto de Oliveira e Cia. Construtora da Estrada de Ferro; **Autos de ação sumária**, n. 3343. Cx:135. 1907. Dr. Arsênio Gonçalves Marques e Câmara Municipal.

¹⁰⁵ Além das plantas citadas, na plataforma do Sistema de Informação do Arquivo Nacional-SIAN foram encontradas plantas digitalizadas, decretos imperiais.

Outro corpo documental refere-se aos documentos do Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate); da coletânea *Documentos interessantes para a História de São Paulo*; das Listas de Habitantes da vila de Paranaguá disponibilizadas pelo Arquivo Público do Estado de São Paulo (1808-1817); os periódicos disponibilizados na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Além disso, também analisamos as obras de memorialistas e viajantes do século XIX. Trata-se das obras escritas por Auguste Saint-Hilaire (1820); Daniel Pedro Müller (1835), Antônio Vieira dos Santos (1850); Demétrio Acácio da Cruz (1863) e Julius Platzmann (1873). Por fim, utilizamos de leis e decretos relacionados ao porto¹⁰⁶.

Em relação ao período anterior à elevação da Província do Paraná, ou seja, de 1830-1853, a documentação encontra-se fragmentada e dispersa em diversos arquivos. A pandemia do Covid-19 dificultou um pouco o trabalho. Não foi possível consultar os livros de ofícios e de correspondências do Arquivo Público do Estado de São Paulo. Desde o início da pandemia, o arquivo ficou fechado, tentamos realizar a consulta em dezembro de 2020. Entretanto, devido à alta procura e demanda, o arquivo respondeu que só seria possível agendar em março de 2021, período esse no qual a pandemia se agravou. Para realizar um balanço referente a esse período, utilizou-se, sobretudo, do trabalho de Cecília Westphalen.

Na busca por dados referentes ao movimento do porto de Paranaguá realizamos a consulta nos periódicos *Dezenove de Dezembro* e *Commercio do Paraná*. Do jornal *Dezenove de Dezembro* conseguimos dados mais detalhados para a movimentação do porto, nos intervalos de 1854 a 1858 e de 1865 a 1867. Do jornal *Commercio do Paraná* consultamos os anos de 1862 a 1864. Apesar de encontrarmos anos incompletos e lacunas, foi possível construir um banco de dados com informações sobre entradas e saídas de embarcações do porto de Paranaguá, tipos de cargas transportadas, principais consignatários e tipos de embarcações. Esses dados foram importantes para ampliar nosso entendimento sobre o porto.

ESTRUTURA DOS CAPÍTULOS

O primeiro capítulo do trabalho tem por objetivo analisar as funções desempenhadas pelo porto do Rio Itiberê. A primeira seção apresenta algumas reflexões sobre a gênese e formação desse porto, ao longo dos séculos XVII e início do XIX. Na segunda seção, investigamos algumas tensões no tocante à jurisdição do porto ao longo do século XVIII e início

¹⁰⁶ Os decretos foram encontrados em diversos arquivos, muitos encontram-se compilados na *Coleção de Leis do Império do Brasil* que está disponível no site da Câmara dos Deputados. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis>. Acesso em: 10 jan. 2020.

do século XIX. Nosso intuito foi explorar, através da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, as restrições e coerções impostas ao comércio da vila de Paranaguá. Acreditamos que as restrições ao comércio, na medida que demonstram as tensões entre os negociantes de Paranaguá e os governadores da Capitania de São Paulo, revelam também os fortes vínculos comerciais entre o porto do Rio Itiberê e o porto do Rio de Janeiro. Na terceira seção, o objetivo foi o de refletir sobre a instalação da alfândega no porto do Rio Itiberê, no ano de 1827, e como essa repartição imprimiu dinâmicas específicas ao comércio. Na quarta seção, analisamos quais os tipos de embarcações que movimentaram o porto de Paranaguá. Nosso enfoque é demonstrar quem eram os principais proprietários, quais os tipos de embarcações que trafegavam nesse porto, seus destinos e origens e, sobretudo, refletir o quanto a especialização em torno do principal produto de exportação, a erva-mate, trouxe um fluxo contínuo de embarcações oriundas do Rio da Prata e do Chile.

O segundo capítulo tem por objetivo elencar as principais mercadorias exportadas e importadas pelo porto de Paranaguá, ao longo dos séculos XVIII e as primeiras décadas do século XX. Na primeira seção, nosso foco foi analisar as demandas em torno da exportação de erva-mate. Na segunda seção, examinamos a inserção de madeiras e dos cipós de imbé no comércio exportador, demonstrando as flutuações na exportação desses gêneros. Na terceira seção, analisamos a importação de mercadorias tais como, açúcar, sal, fazendas e bebidas. Por fim, na quarta seção, trazemos alguns dados a respeito do tráfico de escravos realizado no porto de Paranaguá, durante o século XIX. No porto do Rio Itiberê, muitos africanos e afrodescendentes foram negociados como mercadorias. Na conjuntura de proibição do tráfico de escravos, a partir de 1831, autoridades e homens de negócio de Paranaguá continuaram a realizar esse tipo de comércio. A análise da documentação e dos dados levantados pela historiografia demonstram que negociantes e indivíduos ligados à fiscalização do porto foram coniventes com o tráfico ilegal de escravos. Na vila de Paranaguá e nas vilas situadas no seu interior, esses seres humanos foram a principal mão de obra utilizada nas lavouras, nos engenhos de erva-mate, sobretudo, nos trabalhos de embarque e desembarque de gêneros e mercadorias do porto.

No terceiro capítulo o objetivo foi vislumbrar a dimensão humana do porto, nossa tentativa é contemplar os negociantes e aos trabalhadores livres, libertos e escravos. Iniciamos o capítulo identificando os principais negociantes do porto de Paranaguá. Na segunda seção, o intuito foi vislumbrar os agricultores, pescadores e extrativistas, grupos responsáveis pelo abastecimento da vila e pela extração de madeiras e cipós de imbé, principais recursos

exportados entre o século XVIII e início do século XIX. Na terceira seção, vislumbramos os marinheiros e calafates que trabalhavam a bordo das embarcações e desempenhavam o conserto e a construção de navios. A última seção vislumbra os estivadores que trabalhavam nos serviços de carga e descarga dos navios.

O quarto capítulo tem por objetivo investigar como se processou a delimitação da ferrovia no Porto Dom Pedro II. A primeira seção apresenta algumas informações sobre os antigos caminhos que conectavam o planalto curitibano aos portos situados à beira mar. Verifica-se que desde o final do século XVIII, as câmaras de Paranaguá e Curitiba exigiam o melhoramento dos caminhos existentes entre o planalto e o litoral. Analisamos, mais detidamente, os caminhos do Itupava e da Graciosa, principais vias utilizadas durante os séculos XVIII e XIX. Com a emancipação da Província do Paraná, em 1853, além das tensões decorrentes das obras de melhoramentos desses caminhos, o presidente da Província do Paraná foi autorizado a contratar a construção de uma estrada de rodagem e de uma via férrea. Na segunda seção, especificamente, analisamos a conjuntura na qual são construídas e planejadas as primeiras estradas de ferro no Brasil. Na terceira seção, debatemos os projetos para a construção de uma ferrovia na Província do Paraná. Na quarta seção, analisamos os debates entre grupos de políticos, engenheiros e empresários ligados aos portos de Paranaguá, Antonina e a produção de erva-mate. Durante a década de 1870, esses grupos travaram debates para delimitar em qual porto seria localizado o início da ferrovia. Na quinta seção, examinamos com mais vagar os conflitos que eclodiram durante a execução das obras do trecho inicial da ferrovia. Através de processos coletados no arquivo do Museu da Justiça, o intuito é demonstrar os conflitos entre a Companhia Construtora da Estrada de Ferro, engenheiros e moradores que residiam naquele espaço tinham como pano de fundo a desagregação dos modos de vida e a imposição de uma ideologia baseada no “desenvolvimento”.

O quinto capítulo tem por objetivo verificar os melhoramentos e mudanças realizadas na infraestrutura do porto de Paranaguá. Iniciamos o capítulo analisando a antiga infraestrutura existente no porto do Rio Itiberê. Na segunda seção, o objetivo foi analisar os relatos a respeito do estado do porto. Esses relatos começam a aparecer durante a década de 1850, inicialmente se referindo aos dispêndios e inconvenientes causados à alfândega. Nosso intuito é discutir, através do cruzamento das fontes, que o processo que levou a delimitação do Porto D'Água esteve também atrelado a outros fatores, tais como, o intenso comércio e circulação de mercadorias realizados nos portos do litoral, sobretudo, a articulação política das elites locais e de empresários que angariaram recursos e capital necessário para estudar e contratar as obras

para o novo porto. Em seguida, na terceira seção o objetivo é de analisar o projeto de melhoramento do porto de Paranaguá de modo comparativo, examinando-o vis-à-vis com outros projetos que estavam sendo pensados e executados em outras províncias do império. Na quarta seção, o intento é identificar quais as empresas e trapiches se instalam no Porto Dom Pedro II, entre 1879 a 1935. A tentativa é elucidar a influência das elites que atuavam no porto do Rio Itiberê na aquisição de diversos terrenos no Dom Pedro II. Na quinta seção, analisamos os projetos e as obras executadas durante o período de 1900 a 1933. Por fim, a sexta seção discute as obras finais do porto Dom Pedro II, ocorridas entre os anos de 1933 a 1935.

O último capítulo se volta às dinâmicas entre cidade e porto, ao longo do recorte analisado. A primeira seção traz a reflexão sobre as relações do porto do Rio Itiberê com a cidade de Paranaguá, durante o século XIX. Pretende-se demonstrar que durante todo o século XIX, havia uma forte dependência entre a vila e o antigo porto, ao mesmo tempo havia uma dependência entre o porto e os bairros e quarteirões mais distantes da vila. Na segunda seção, analisamos os “melhoramentos urbanos” planejados para os bairros Rocio e Porto Dom Pedro II. Com a instalação de diversas empresas, trapiches particulares e, posteriormente, da nova alfândega, no ano de 1911, a municipalidade apresentou diversos projetos de melhorias para os bairros portuários. Nesse contexto, são apresentados projetos para se construir novos arruamentos, a instalação de uma linha de *bonde*, chafarizes e avenidas; todos esses projetos são discutidos e legitimados como uma tentativa de trazer “modernidade” e preencher o vazio existente entre a cidade e o porto Dom Pedro II. Na terceira seção, examinamos as sociabilidades que surgiram no entorno dos bairros Rocio e porto D. Pedro II. Na quarta seção, pretende-se analisar a organização de greves e movimentos de trabalhadores, no porto Dom Pedro II. Nessa seção final demonstramos que esses trabalhadores eram constantemente alvos da repressão e violência policial.

1. UMA BAÍA, UM PORTO, UM MUNDO: A CONSTITUIÇÃO DO ANTIGO PORTO DE PARANAGUÁ

1.1 O PORTO DO RIO DE ITIBERÊ ENTRE OS SÉCULOS XVIII E XIX

A vila e o antigo porto de Paranaguá se desenvolveram no mesmo espaço, ambos situados próximos à margem do Rio Taguaré, na Baía de Paranaguá. Cabe destacar que antes do processo de colonização e povoamento, ocorrido a partir do século XVI, a Baía de Paranaguá era habitada por indígenas de diferentes etnias. De acordo com John Monteiro, grande parte do litoral e interior do Brasil encontrava-se ocupado por sociedades que compartilhavam certas características básicas, comuns à chamada cultura tupi-guarani. Contudo, qualquer tentativa de síntese da situação etnográfica do Brasil quinhentista, esbarra em dois problemas. De acordo com Monteiro, em primeiro lugar, a sociedade tupi permanecia radicalmente segmentada, sendo que as relações entre unidades locais, frequentemente, resumiam-se a ações bélicas. Em segundo lugar, o autor destaca que, grande parte do Brasil também era habitado por sociedades não tupi, representando dezenas de famílias linguísticas distintas. Os europeus do século XVI reduziram e homogeneizaram o vasto panorama etnográfico a duas categorias genéricas: Tupi e Tapuia¹⁰⁷. A parte tupi englobava as sociedades litorâneas em contato direto com os europeus, desde o Maranhão a Santa Catarina, incluindo os Guarani. A denominação Tapuia referia-se a grupos diferenciados do padrão tupi e eram pouco conhecidos dos europeus¹⁰⁸. Os povos classificados como tupi na documentação quinhentista pertenciam à família linguística tupi-guarani (tronco tupi), ao passo que as línguas dos chamados Tapuia, na sua maioria, pertenciam à família jê (tronco macro jê). No âmbito do colonialismo português do século XVI, foram os grupos de língua tupi-guarani os principais interlocutores indígenas nas relações com os europeus. Um grande número de grupos locais, demonstrando notável proximidade em língua e organização social, ocupava um imenso território que se estendia por mais de 4000 km. Desde a Amazônia à bacia do Prata. Na faixa litorânea, entre a foz do Amazonas até a Capitania de São Vicente, habitavam vários grupos conhecidos coletivamente como os Tupinambá. Mas para o Sul, entre o litoral brasileiro e o complexo Paraná-Paraguai viviam os Guarani¹⁰⁹.

¹⁰⁷ MONTEIRO, John Manuel. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p.19.

¹⁰⁸ Ibidem., p. 20.

¹⁰⁹ MONTEIRO, John Manuel. As populações indígenas do litoral brasileiro no século XVI: transformação e resistência. In: PAULINO, Francisco Faria (Org.). **Nas vésperas do mundo moderno: Brasil**. Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1992. p.123-124.

Paranaguá é um topônimo Guarani oriundo de Pernaguá ou Parnaguá que significa grande mar redondo ou grande lagoa redonda. Os Guaranis construíram uma relação de dependência com os recursos naturais encontrados na baía de Paranaguá, eram agricultores, pescadores, caçadores e coletores. Conheciam os ciclos naturais de diversas espécies de peixes, as oscilações das marés e os rios que ligavam uma ponta a outra da baía¹¹⁰. A partir de 1550, a baía de Paranaguá foi sendo explorada por europeus e colonos vindos de São Vicente e Cananéia. Após sucessivos ataques contra as aldeias Guarani e o apresamento dessa população, esses primeiros colonos estabeleceram um povoado na Ilha Cotinga.

Em princípios do século XVII, a exploração das minas de ouro de aluvião, no interior da baía, atraiu mais colonos e mineradores. A partir de 1640, o bandeirante Gabriel de Lara, após ter participado das bandeiras de André Fernandes e Antônio Pedroso, estabeleceu um povoado no continente, próximo às margens do Rio Taguaré¹¹¹. No ano de 1648, Paranaguá foi elevada à condição de vila¹¹².

Durante todo o século XVII, foi, sobretudo, em função da mineração de ouro de aluvião que a vila de Paranaguá passou a ser mais frequentada por embarcações. Desde essa época, embarcações à vela atracavam próximas às margens do Rio Taguaré trazendo administradores e responsáveis por mapear, explorar e fiscalizar as minas de Paranaguá¹¹³. Há notícias também de embarcações que vinham para trazer ferramentas tais como peneiras¹¹⁴ e foices¹¹⁵ necessárias à mineração. Muitas canoas conduzidas pelos pescadores traziam pescados, farinhas e demais víveres¹¹⁶. Assim, mais ou menos, nas margens daquele rio criou-se um porto improvisado, um local onde era possível atracar as embarcações e se abastecer com água doce e com mantimentos.

¹¹⁰CHMYZ, Igor. A tradição Tupi-guarani no Litoral do Estado do Paraná. **Revista do Círculo de Estudos Bandeirantes**, Curitiba, v. 16, p. 71-96. 2002. p. 84-93

¹¹¹ MAACK, Reinhardt. **Geografia Física do Estado do Paraná**. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2017. p.90.

¹¹² LEÃO, op. cit., 1330-1340.

¹¹³ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.1, doc.15. São Paulo 13 jun. de 1651. Informação dada pelo comissário das minas Eleodoro Ébano Pereira e assinada por ele e pelos oficiais da Câmara de Paranaguá[...]. Fl.1-4

¹¹⁴AHU, São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 1, doc. 28, Lisboa. 21 de nov. de 1654. Consulta (minuta) do Conselho Ultramarino na qual se diz que por resolução do de 17 de novembro de 1674[...] determinou que os jogos de ferro necessários para as minas de Paranaguá fl.1

¹¹⁵ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 1, doc. 45, Lisboa, 27 set. de 1654. Consulta do Conselho Ultramarino feita por Decreto de D. Pedro II, sobre a petição do soldado do Terço da Armada, Diogo Macedo Soares[...] diz que indo as minas de Paranaguá com D. Rodrigo de Castel Branco lhe entregaram vários materiais para o trabalho daquelas minas e deles faltaram cem foices. fl.1-2

¹¹⁶ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.1, doc. 25, Lisboa, 28 jan. de 1655. n. 9. Regimento e memória (traslado) dos dados pelo dito Barbalho Bezerra pelo licenciado Clemente Martins de Matos, no qual se recomenda que chegue a Santos e trate com oficiais dessa vila[...] até chegar a Paranaguá onde se prestará de um patacho e uma sumaca e mandará farinha e outros gêneros, que parta depois para as minas[...]

Ademais, observa-se que os rios eram um dos principais meios para se transportar e explorar o ouro, pois as minas de Paranaguá situavam-se em rios, muitos deles com presença de corredeiras, cachoeiras e pedras. Pode-se afirmar que a apropriação do conhecimento Guarani foi algo fundamental durante o processo de ocupação e exploração da baía de Paranaguá. Na América Portuguesa, a utilização dos rios foi um aspecto central na ocupação e expansão territorial. Como trabalhou detidamente Sérgio Buarque de Holanda, o aproveitamento dos rios brasileiros para a navegação andou sempre muito aquém das possibilidades que à primeira vista oferecia a rede hidrográfica. A tanto se contrapunham estorvos de toda ordem, que os indígenas já estavam habituados. À influência indígena foi decisiva até nesse particular, ao uso em larga escala das canoas indígenas, bem como, o conhecimento prévio das condições de navegação dos rios¹¹⁷.

Não por acaso, muitos dos topônimos indígenas que denominavam os cursos d'água foram apropriados pelos colonos. As principais minas de Paranaguá estavam situadas nos Rios Cubatão, Cacatu, Curitibaíba, Cachoeira e Faisqueira¹¹⁸. Outros rios próximos da vila de Paranaguá, a exemplo, do Emboguaçu e o Embocuí eram utilizados para a pesca e como atalho para se acessar o interior da baía. No que diz respeito aos topônimos, observa-se que em São Paulo também havia um rio denominado de Cubatão. Há várias origens e significados para a palavra, podendo derivar do tupi Cui-pai-ta-ã, que significa rio que cai do alto. No século XVIII, Frei Gaspar da Madre de Deus mencionou que Cubatão era a designação comum de portos fluviais, sendo esse rio um dos principais para o acesso a Santos¹¹⁹. No Litoral do Paraná, o Rio Cubatão era um local de referência para os colonos, um ponto delimitando a passagem entre a Serra do Mar e o litoral. Em algum momento, a partir da segunda metade do século XIX, o Rio Cubatão começou a ser denominado de Rio Nhundiaquara.

Cacatu, por sua vez, advém de ca-á-catu. Pode ser traduzido para pouco mato ou como mato bom e fácil de penetrar¹²⁰. Curitibaíba é originário de Curi, que se refere a árvore da espécie araucária e tiba que significa grande quantidade. Pode ser traduzido também como lugar com muitas araucárias¹²¹. No período colonial, o Rio Curitibaíba era referenciado como

¹¹⁷HOLANDA, Sérgio Buarque. **Monções: capítulos de exploração paulista**. São Paulo: Companhia das letras. 2014. p. 247.

¹¹⁸PICANÇO, Jeferson. A pesquisa mineral no século XVII: O mapa da baía de Paranaguá, Pedro de Souza Pereira (1653) In: **Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico da UFMG**, 20 (2), Ouro Preto: UFMG, 2011.p.203-218.

¹¹⁹ FERREIRA, Cesar Cunha et. Al. **Cubatão caminhos da história**. - Cubatão, SP: Ed. do Autor (Apoio do Ministério da Cultura) 2007. p.12.

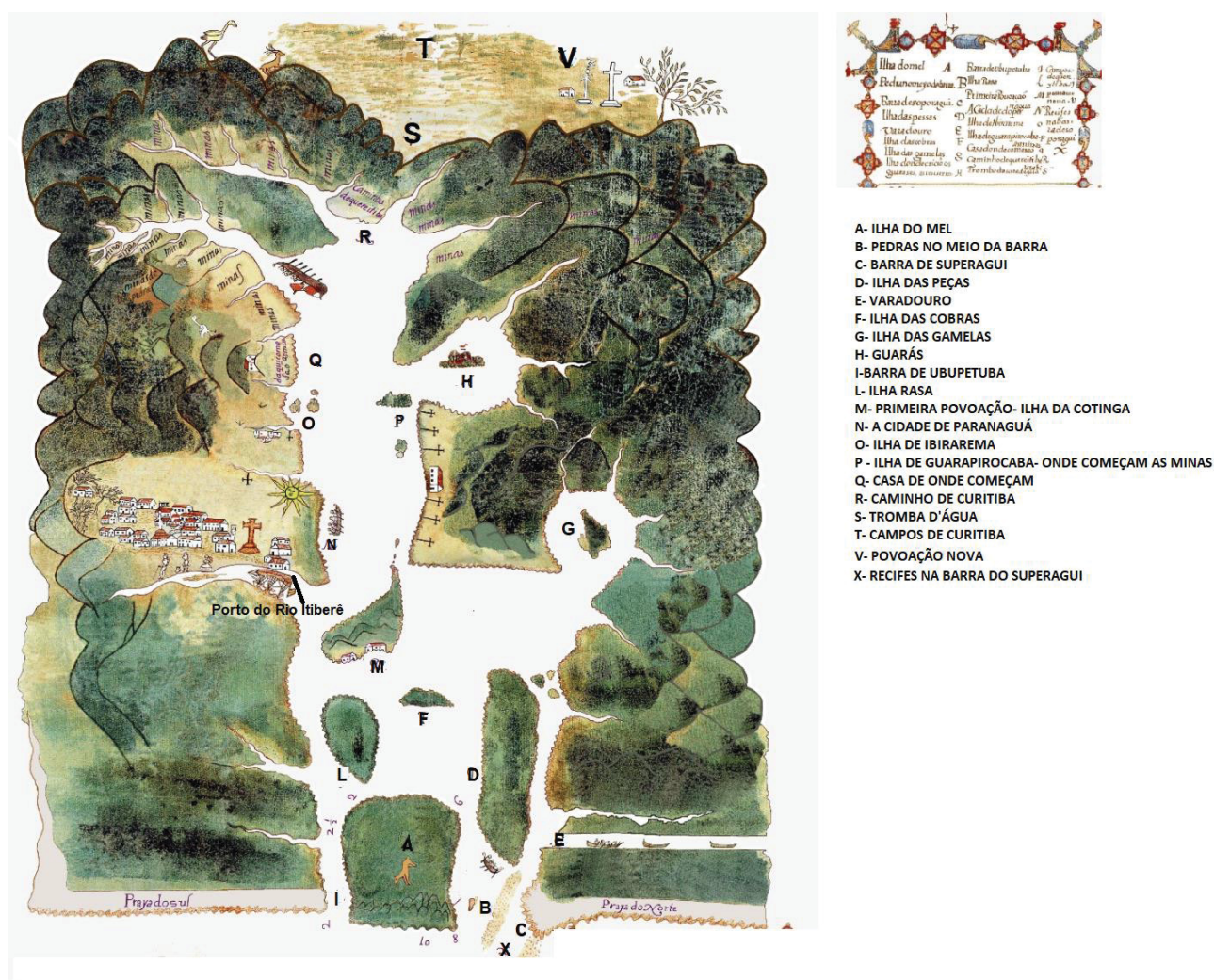
¹²⁰ Cf. TIBIRIÇA., op. cit., p.36;46; Verbete Cacatu. In: Dicionário ilustrado tupi-guarani. Disponível em: <https://www.dicionariotupiguarani.com.br/dicionario/cacatu/> Acesso em jul./2022.

¹²¹ TIBIRIÇA., op. cit., p.52; 167.

Rio Graciosa. Emboguaçu, por seu turno, pode ter sido originado da junção de mbo- î- guassu, que significa próximo do rio grande¹²². Embocuí pode ter sido originado da junção entre Mbo- cui que significa próximo da farinha ou ainda, próximo do lugar de moer e fazer farinha¹²³.

Cabe destacar que, em virtude da mineração, não apenas a vila de Paranaguá se desenvolveu, mas também outros povoados se formaram. Na Serra do Mar e no primeiro planalto, por volta de 1650, outras minas foram evidenciadas¹²⁴. No ano de 1653, o administrador das minas de Paranaguá Pedro de Souza Pereira fez uma planta bastante detalhada da baía de Paranaguá. Nessa planta é possível ver a representação dos campos de Curitiba (Figura 4).

FIGURA 4- PLANTA DA BAÍA DE PARANAGUÁ COM A REPRESENTAÇÃO DO PORTO, DA VILA DE PARANAGUÁ, DOS CAMPOS DE CURITIBA E DO TRAJETO ATÉ AS PRINCIPAIS MINAS (1653)



¹²² Ibidem., p.57; 71; 102.

¹²³ Ibidem., p. 57;5 0.

¹²⁴ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.1, doc.15, São Paulo, 13 junho de 1651. Informação dada pelo comissário das minas Eleodoro Ébano [...]. op. cit., fl.2.

FONTE: Adaptado de: Planta da baía de Paranaguá de 1653 de Pedro de Souza Pereira in: MARCONDES, Moyses. **Documentos para a história do Paraná recolhidos e anotados por Moyses Marcondes**, Rio de Janeiro: Tipografia do Anuário do Brasil, 1922. p. 160 A

Legendas: As legendas foram feitas com base nas legendas originais. **Observação:** Fizemos inserções por cima das legendas originais, destacando as letras. Um destaque também delimita o porto do Rio Itiberê.

A planta representa também as barras de entrada, a primeira povoação na Ilha da Cotinga, a vila de Paranaguá e o trajeto para acessar as minas¹²⁵. Como é possível observar na Figura 4, Pedro Pereira representou as barras de entrada de Superagui, de Ibopetuba e do Varadouro. Os navios que se dirigiam ao porto de Paranaguá teriam que adentrar a baía. Logo na entrada, a Ilha do Mel servia de referência. Ressaltamos que a grande maioria das embarcações de cabotagem utilizavam a Barra de Ibopetuba ou Ubupetuba, posteriormente denominada de Barra Norte¹²⁶. Ao adentrar a essa barra, os navios faziam o percurso perpassando pela Ilha Rasa, Ilha das Cobras e a Ilha da Cotinga, local da primeira povoação. Da Ilha da Cotinga, seguia-se por um canal, o canal do Furado. Passando pelo canal, era possível avistar a vila de Paranaguá e o porto, situados nas margens do Rio Taguaré (Rio Itiberê). Arrisca-se dizer que essa planta traz uma das primeiras representações do porto, na qual é possível ver uma embarcação à vela adentrando o Taguaré. Observa-se também a representação dos campos de Curitiba e a povoação nova, futura vila de Curitiba.

Em 1668, o bandeirante e capitão-mor Gabriel de Lara chegou ao primeiro planalto de Curitiba, onde fundou a vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, Curitiba. Entretanto, Curitiba só foi elevada à categoria de vila em 1693. São José dos Pinhais, cujo povoamento remonta a fins do século XVII, foi freguesia ligada a Curitiba até o ano de 1757¹²⁷. Deve-se citar, ainda, as povoações situadas ao pé da Serra do Mar tais como Morretes e Antonina que eram também pequenos núcleos mineradores no século XVII, mas cuja fundação foi realizada mais tardiamente¹²⁸. Durante o século XVII, os vínculos e relações entre a vila de Paranaguá com as vilas e freguesias mencionadas se estreitaram. Sobretudo, porque todo o ouro explorado nesses povoados deveria ser encaminhado à vila de Paranaguá e dali ser enviado às casas de fundição em Iguape ou ao Rio de Janeiro. Contudo, devido às distâncias e ao extravio, no ano de 1697, foi levantada a Real Casa da Fundição dos Quintos do Ouro de Paranaguá. Nela devia ser quintado todo o ouro extraído nos campos de Curitiba, nos Campos Gerais e na baía de

¹²⁵PICANÇO, op. cit, p.203-218.

¹²⁶ VIEIRA DOS SANTOS., **Memória histórica cronológica, topográfica e descritiva da cidade de paranaguá e seu município**, v. II. Op. cit., p.251-255.

¹²⁷ Ibidem. 38.

¹²⁸ **Espiraís do Tempo. Bens Tombados do Paraná**. Governo do Estado do Paraná/Secretaria de Estado da Cultura (Textos de Rosina Coeli Parchen e José La Pastina Filho), 2006. p. 50-296.

Paranaguá¹²⁹. Essa era também uma relação de dependência, pois era através do porto do Rio Itiberê que a vila de Curitiba e os demais povoados no interior tinham acesso às mercadorias e aos condimentos básicos tais como o sal, o açúcar e as fazendas.

Em fins do século XVII, as grandes descobertas auríferas pelo Vale do Paraíba paulista e pelos pequenos núcleos de Guaratinguetá, Jacareí e Taubaté viriam a se mostrar verídicas¹³⁰. A exploração dessas minas levou a migração da população de mineradores instalados em Paranaguá e Curitiba para esses novos núcleos mineradores¹³¹. Por outro lado, a necessidade de abastecimento desses arraiais, impulsionou a demanda por gêneros de abastecimento em toda a Capitania¹³². Vale lembrar, ainda, que em 1709, a Capitania de São Vicente foi adquirida pela Coroa e passou a se chamar Capitania de São Paulo e Minas do Ouro. Por provisão régia de 9 de novembro de 1709, foi nomeado para governador da Capitania Antônio de Albuquerque Coelho. Esse governador, tão logo foi empossado, prosseguiu viagem para as Gerais e lá fez sua assistência¹³³. Os seus sucessores D. Brás Baltazar da Silveira (1713-1717) e D. Pedro de Almeida Portugal, Conde de Assumar (1717-1720), também se ocuparam daquela região. Em 1720, quando foi considerada necessária a criação de uma capitania em Minas Gerais, autônoma em relação à Capitania de São Paulo, esta foi governada sucessivamente por Rodrigo César de Meneses, Antônio da Silva Caldeira Pimentel, D. Antônio de Távora e Dom Luís de Mascarenhas.

Nessa época, por volta de 1719 e 1721, o Ouvidor Geral da Capitania de São Paulo, Rafael Pires Pardinho, fez correição nas vilas de Laguna, Desterro, São Francisco, Curitiba e Paranaguá¹³⁴. Durante sua correição, destacou que, dentre todas as vilas, a de Paranaguá era a mais povoada e a de maior comércio. Salientou que o porto de Paranaguá era bastante frequentado por embarcações que ali ancoravam em busca de farinha de mandioca:

Para esta vila de Paranaguá voltei em meado de fevereiro e nela tenho gasto estes meses em fazer correição, pois sendo de todas estas vilas a mais povoada, e de maior comércio, foi preciso todo este tempo para, em parte, poder reparar os erros e abusos passados, por não ter havido nela correição de Ouvidor desde o ano de 1682 [...]. Tratam aqui, mais do que nas circunvizinhanças, da lavoura de mandioca, de que fazem farinhas, que bastantes embarcações vem aqui carregar e com que se provê a Vila de Santos; e muita vai para o Rio de Janeiro e em alguns anos também à Bahia¹³⁵.

¹²⁹ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá*. v. I. op. cit., p. 61

¹³⁰ SILVA, 2009, op. cit., posição 1624.

¹³¹ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 206.

¹³² SILVA, 2009, op. cit., posição 1708.

¹³³ Ibidem, posição 1492.

¹³⁴ Carta do Ouvidor Geral Rafael Pires Pardinho, de 30 de agosto de 1721. In: MARCONDES, Moyses., op. cit., p. 18-23.

¹³⁵ Ibidem., p.22-23.

O Ouvidor Rafael Pires Pardinho observou que além das embarcações oriundas dos portos de Santos, Rio de Janeiro e Bahia, embarcações estrangeiras andavam frequentando a baía de Paranaguá¹³⁶. Essa preocupação, como veremos adiante, foi detalhada em suas correspondências dirigidas ao rei e redigidas em provimentos voltados à regulação do porto. Por ora, cabe mencionar que o Ouvidor foi um dos primeiros a estabelecer uma forma de regulação ao comércio e foi um dos primeiros a pensar na destinação de terrenos, próximos às margens do rio, para a construção de um cais¹³⁷.

Ao longo do século XVIII, os rendimentos decorrentes das minas de Paranaguá entraram em declínio. Em 1725, Dom João V enviou uma provisão ao governador e capitão general Rodrigo César de Meneses perguntando sobre os rendimentos da vila de Paranaguá¹³⁸. Em resposta, o governador informou que as minas de Paranaguá davam pouco rendimento¹³⁹. Se por um lado, os rendimentos decorrentes da exploração das minas diminuíram, o comércio realizado através do ancoradouro de Paranaguá começa a despontar como uma das principais atividades. Os víveres produzidos na vila passam a ser demandados por embarcações oriundas de praças próximas, tais como de Santos e do Rio de Janeiro, mas também por embarcações oriundas da Bahia e da nova Colônia do Sacramento.

Seria a partir de 1765, que outros gêneros começaram a ser introduzidos ao comércio de exportação. Como analisa Maria Beatriz Nizza da Silva, com o restabelecimento da Capitania de São Paulo, em 1765, diversos capitães-generais tentam estabelecer medidas e ordenações no sentido de incrementar a lavoura da Capitania¹⁴⁰. Na vila de Paranaguá, o governador e capitão general Dom Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão destacou que a exploração de pinheiros e de cordames de imbé poderiam trazer grandes rendimentos à Fazenda¹⁴¹. Outras ordenações estimularam a população a cultivar o arroz e o trigo¹⁴². Nesse

¹³⁶ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx. 3. doc.242. Lisboa Ocidental, 26 de maio de 1722. Carta do ouvidor geral de São Paulo, Rafael Pires Pardinho para Dom João V, na qual diz que tendo ido em correição as últimas povoações do Sul do Estado do Brasil, lhe pareceram útil dar conta de alguns navios estrangeiros que ali tem entrado.

¹³⁷ Provimento 87. Que não se deem chãos para quintais junto ao mar. In: MARCONDES, Moyses. **Documentos para a História do Paraná recolhidos e anotados por Moyses Marcondes**. Op. cit., p.76.

¹³⁸ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx.5, doc. 554, Lisboa Ocidental, 12 de out. de 1726. Carta do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Rodrigo César de Meneses dizendo que se tinha informado que as minas de Paranaguá davam pouco rendimento. fl.1.

¹³⁹ Ibidem., fl. 2-3.

¹⁴⁰ SILVA, 2009, op. cit., posição 2733-2738.

¹⁴¹ Cartas para Francisco Xavier Mendonça. Carta n.7. Sobre a lavoura e produtos naturais do solo da Capitania. In: **Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo, v. 23, Correspondência do Capitão Geral Dom Luís Antônio de Souza Botelho Mourão**, São Paulo: Tipografia Aurora, 1896. p. 193-194.

¹⁴² **Documentos Interessantes para a história e costumes de São Paulo. v. 46. Ofícios do General Bernardo**

aspecto, Marcos Micheli demonstra que o porto de Paranaguá se configurava como um importante fornecedor de gêneros para o mercado regional, bem como, supria as necessidades de alimentação da população civil e militar da capitania¹⁴³.

Deve-se mencionar que nesse período, outras duas vilas foram fundadas no litoral. Em 1768, a povoação de Guaratuba foi fundada e, em 1770, elevada à condição de vila¹⁴⁴. Em 1797, durante o governo de Antônio Manuel de Melo e Castro e Mendonça, foi fundada a vila de Antonina¹⁴⁵.

No ano de 1797, o governador da Capitania de São Paulo Bernardo José de Lorena e Silveira informou ao seu sucessor que a agricultura da Capitania se encontrava em estado de progresso. Destacou que nas vilas de marinha, sobretudo, na vila de Paranaguá, havia a produção do melhor arroz, farinha de mandioca e goma¹⁴⁶. Nos campos de Curitiba outro grande ramo de comércio era o dos muares, equinos e bovinos que passavam pelo Registro de Curitiba¹⁴⁷. Outra observação diz respeito às exportações de madeiras. O comércio de madeiras cresceu substancialmente. Acreditamos que esse tipo comércio, impulsionado a partir de 1765, incentivou a formação de engenhos de serrar madeira na baía de Paranaguá¹⁴⁸, bem como, o desenvolvimento de estaleiros ao longo da orla do porto do Rio Itiberê.

De acordo com Cecília Westphalen, no final do século XVIII, sobretudo depois da perda da Colônia do Sacramento e das expedições militares de conquista, o movimento comercial do porto de Paranaguá continuou fraco, desentrosado das grandes rotas do comércio atlântico e sem função maior na vida econômica da Colônia¹⁴⁹. A autora também observa que ao abrir-se a segunda década do século XIX, a situação do comércio era ainda de estagnação¹⁵⁰. Contudo, contrapondo-nos a essa observação, acreditamos que nesse período houve um aumento das exportações de madeiras, cordames, arroz e couros.

José de Lorena aos diversos funcionários da capitania. 1788-1795. São Paulo: Duprat e Comp. 1924. p.145

¹⁴³ MICHELI., op. cit., p. 165-167.

¹⁴⁴ **Documentos Interessantes para a História e costumes de São Paulo. v. 19. Correspondência do Cap. General Dom Luiz Antônio de Souza 1767-1770.** São Paulo: Tipografia da companhia industrial de São Paulo, 1896. p. 9-10.

¹⁴⁵ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 45, doc. 3518, São Paulo, 22 de nov. de 1797. Ofícios do governador e capitão general da Capitania de São Paulo Antônio Manuel de Melo e Castro e Mendonça.fl.2.

¹⁴⁶ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.43, doc. 3502, São Paulo, 28 jun. 1797. Ofício do governador e capitão general, Bernardo José de Lorena e Silveira para seu sucessor. Fl. 7.

¹⁴⁷ Ibidem., fl.9.

¹⁴⁸ AHU. Rio de Janeiro avulsos. Cx.81, doc.7262, Rio de Janeiro.6 de julho de 1767. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, [...] mencionando a partida da nau São Sebastião para Lisboa levando a bordo os cabedais reais e um carregamento de tabuado e toras de pinheiros vindos de Paranaguá, próprios para a fabricação de mastros. Fl.1.

¹⁴⁹ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 219.

¹⁵⁰ Ibidem., p.233.

José Jobson Arruda discute que o período de 1780-1830 é vital para que se possa compreender a trajetória histórica da colônia brasileira. Por muito tempo, esse período foi ofuscado pela experiência do açúcar, do ouro e do café, relegando a um segundo plano, a produção de subsistência, a complexidade do abastecimento interno e a diversificação econômica¹⁵¹. Marcos Micheli, por seu turno, demonstra que ao final do século XVIII, a vila de Paranaguá apresentava uma grande diversificação na sua produção agrícola, com a produção de farinha de mandioca, aguardente, café, feijão e madeiras. O produto de exportação por excelência era a farinha de mandioca, cujo destino era, via de regra, a vila de Santos¹⁵².

André Cavazzani também destaca que em fins do setecentos, Paranaguá não estava totalmente entregue à carestia. Em 1798, a vila de Paranaguá destinou à exportação 40 arrobas de café, e em 1799, cerca de 25 arrobas, sendo 88% delas colocadas no mercado externo. Em termos comparativos, o autor demonstra que em 1802, a localidade de Bananal, que, posteriormente, viria a se tornar um tradicional reduto cafeeiro, respondia com uma produção de 40 arrobas de café. Entretanto, essa produção era menor quando comparada a Santos, que em 1798 contabilizou 240 arrobas¹⁵³. André Cavazzani considera que em fins do século XVIII, observa-se em Paranaguá uma produção bastante organizada, com certa expressão diante de outras localidades da capitania paulista, o que em si, não pode ser ignorada dentro das dinâmicas de abastecimento interno¹⁵⁴.

Concordamos com os autores, pois observa-se que em 1801, o mapa das embarcações que saíram de Paranaguá demonstra que foram exportados por Paranaguá 726 alqueires de farinha. Desses 726 alqueires, 400 foram encaminhados à vila de Santos, 138 alqueires ao Rio de Janeiro e 188 à Bahia. Nesse ano, foram exportados também 3.794 alqueires de arroz dos quais, 2744 alqueires foram destinados ao porto de Rio de Janeiro e 1050 alqueires ao porto da Bahia. Como podemos observar na Tabela 1, em 1801, uma diversificada produção foi encaminhada aos portos de Santos, Bahia, Rio de Janeiro e Santa Catarina:

¹⁵¹ ARRUDA, José Jobson. A Colônia Brasil: História e historiografia. **Travesia**, v. 17, n. 1, 2015, pp. 7-29. p.23.

¹⁵² MICHELI, Marcos Volpini. Diversificação econômica na capitania de São Paulo: o perfil econômico das vilas do litoral norte e sul (1798-1821). **Faces da história**, Assis-SP, v.5, nº1, p. 198-224, jan.-jun., 2018. P.204-206.

¹⁵³ CAVAZZANI., op. cit, p.54.

¹⁵⁴ Ibidem., p. 56.

TABELA 1- MAPA GERAL DAS EMBARCAÇÕES QUE SAÍRAM DE PARANAGUÁ E DA CARGA QUE EXPORTARAM (1801)

		GÊNEROS																
				Farinha de Mandioca	Feijão	Arroz	Ervamate	Tábuas	Estopa de varrer	Ripas	Cabos de imbé	Betas	Dúzias Aparelho	Ilegível	Viradores	Couros		
Portos	Navios																	TOTAL
RJ	10	34 arrobas	-	138 alq.		2744 alq.	850 alq.	594 dúzias.	50 arr.	94 dúzias.	139	1108 unidades	195	310	9	30		R\$ 5.937.290
BA	4	-	-	188 alq.	62 alq.	1050 alq.	-	202 dúzias	-	-	-	710 unidades	100	-	-	-		R\$ 2.395.680
Santos	1	-	800 arrobas	400 alq.	-	-	700 alq.	-	-	-	-	300 unidades	-	-	-	-		R\$ 1.612.000
SC	1	-	-	-	-	-	70 alq.	-	-	-	-	-	-	-	-	-		R\$ 36.400
																		R\$ 9.981.370

FONTE: AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 50, doc.3914, São Paulo, 31 mar. 1802. N.4. Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Paranaguá, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido ano.

Abreviações: alq.: Alqueires

Nos anos de 1815 e 1817, os mapas de produção e consumo da vila de Paranaguá demonstram que eram produzidos uma variedade de víveres e matérias-primas, tais como farinha de mandioca, vigas, tábuas de madeira, caibros, ripas de juçara¹⁵⁵, betas, cabos de imbé, feijão, milho, café, aguardente e cal de ostras: (Tabela 2 e Tabela 3):

TABELA 2- MAPA DA PRODUÇÃO E CONSUMO DA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1815

GÊNERO	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
Farinha de mandioca	24.180 alqueires	26.131 alqueires	0	1951 alqueires
Peixe	24.613 centos	24.613 centos	0	0
Peixe	427 arrobas	427 arrobas	0	0
Arroz*	8587 alqueires	-	-	-
Aguardente	30 pipas	30 pipas	0	0
Café	8 arrobas	0	8 arrobas	0
Milho	400 mãos	400 mãos	0	0
Betas	6879 peças	0	6879 peças	0
cabos de imbé	314 unidades	12 unidades	302 unidades	0
Tabuado	1352 dúzias	52 dúzias	1300	0
Caibros	127 unidades	0	127	0
Vigas	390 unidades	0	390 unidades	0
Azeite de peixe	1 pipa	13 pipas	0	12 pipas

FONTE: Adaptado de APESP: Mapa da produção e consumo da vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, no ano de 1815. In: APESP. Lista geral dos habitantes existentes na baía de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira, seus nomes, empregos, naturalidade, estados, ocupações e naturalidades, no ano de 1815. fl.14-15. **Observação: *O mapa original não informa se o arroz foi consumido ou destinado à exportação.**

TABELA 3-MAPA DA PRODUÇÃO E CONSUMO DA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1817

GÊNERO	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
Farinha de mandioca	40528 alqueires	42213 alqueires	0	1685 alqueires
Tabuado	2080 dúzias	46 dúzias	2034 dúzias	0
Ripa de juçara serrada	2395 dúzias	0	2395 dúzias	0
Betas	7082 peças	0	7082 peças	0
cabos de imbé	175 unidades	0	175 unidades	0
Peixes	12725 centos	12725 centos	0	0
peixe	236 arrobas	236 arrobas	0	0
Arroz	12.500 alqueires	200 alqueires	12300 alqueires	0
Milho	128 alqueires	128 alqueires	0	0
Feijão	134 alqueires	134 alqueires	0	0
Cal	166 "moios"	0	166 moios	-
Vigas	420 unidades	0	420 unidades	0
Caibros	35 unidades	-	35 unidades	0
Azeite de peixe	186 "med."	186 med.	0	0
Aguardente	18 pipas	38 pipas	0	20 pipas
Café	142 arrobas	40 arrobas	102 arrobas	0

¹⁵⁵ Acredita-se se tratar da palmeira juçara, também chamado de içara e jiçara. A palmeira juçara é uma árvore nativa da Mata Atlântica.

FONTE: Adaptado de APESP. Mapa da produção e consumo da vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, no ano de 1817. In: APESP. Lista geral dos habitantes existentes na baía de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira, seus nomes, empregos, naturalidade, estados, ocupações e naturalidades, no ano de 1817. fl.14-15.

Nas tabelas 2 e 3 é possível observar que alguns gêneros, produzidos na vila de Paranaguá, foram destinados ao consumo. Nos anos de 1815 e 1817, a farinha de mandioca produzida não supriu a demanda de consumo interno. Caso semelhante é observado com o azeite de peixe, aguardente, feijão, pescado e milho. Nas tabelas 2 e 3 é possível observar também que algumas produções eram destinadas, em sua grande maioria, à exportação tal como o arroz, cal de ostras, cabos e peças de imbé, tabuado, caibros, vigas, ripas de juçara e café.

Outras informações relativas às exportações também podem ser observadas nos mapas de exportação do porto de Paranaguá dos anos de 1815 e de 1817: (Ver Tabela 4 e 5):

TABELA 4-MAPA DA EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1815

GENERO	QUANTIDADE	TOTAL	%
Taboado sortido	1582 dúzias	4.333.060,00	13,93%
Ripas sortidas	1842 dúzias	204.080,00	0,66%
Caibros sortidos	127 dúzias	122.510,00	0,39%
Vigas sortidas	390 paus	225.880,00	0,73%
"Portadas"	90 paus	62.000,00	0,20%
Curvas	368 paus	63.640,00	0,20%
Solas, baquetas	230 meios	164.000,00	0,53%
couro em cabelos	1024 couros	613.520,00	1,97%
Cabos de imbé	1200 peças	2.371.040,00	7,62%
Betas de imbé	10020 peças	4.210.320,00	13,54%
Café	116 arrobas	150.600,00	0,48%
Toucinho	169 arrobas	283.660,00	0,91%
Fumo de pito	4 arrobas	8.000,00	0,03%
Farinha de trigo	733 arrobas	854.800,00	2,75%
Erva-mate	515 alqueires	158.000,00	0,51%
Feijão	215 alqueires	195.200,00	0,63%
Cal	71 moios	232.000,00	0,75%
Arroz socado	3664 sacas	16.846.000,00	54,17%
TOTAL		31.098.310,00	100,00%

FONTE: Mapa da exportação que se exportou no presente ano de 1815, em 34 embarcações, para os diferentes portos deste continente do Brasil, carregados no distrito da vila de Paranaguá. In: APESP. Lista geral dos habitantes [...] da vila de Paranaguá no ano de 1815.op. cit., fl. 10-11.

TABELA 5-MAPA DA EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1817

GÊNERO	QUANTIDADE	VALORES EM RÉIS	%
Tabuado serrado	2034 dúzias	R\$ 6.086.280,00	18,16%
Ripa de juçara	2350 dúzias	R\$ 248.800,00	0,74%
Ripa serrada	45 dúzias	R\$ 22.800,00	0,07%
Betas de imbé	7082 peças	R\$ 3.015.220,00	9,00%
Cabos de imbé	175 peças	R\$ 294.320,00	0,88%
Couros em *cabelo*	3627 couros	R\$ 3.562.060,00	10,63%
Erva-mate	1345 alqueires	R\$ 478.120,00	1,43%
Feijão	1673 alqueires	R\$ 1.414.200,00	4,22%
Trigo em grão	857 alqueires	R\$ 1.447.760,00	4,32%
Milho	1157 alqueires	R\$ 936.600,00	2,80%
Pinhão	28 alqueires	R\$ 14.960,00	0,04%
Arroz pilado	7958 sacas	R\$ 9.611.400,00	28,69%
Sola	394 *moios*	R\$ 299.200,00	0,89%
Toucinho	628 arrobas	R\$ 1.024.480,00	3,06%
Carne seca	273 arrobas	R\$ 383.120,00	1,14%
Farinha de trigo	725 arrobas	R\$ 1.325.800,00	3,96%
Café	102 arrobas	R\$ 132.440,00	0,40%
Bacalhau	30 arrobas	R\$ 48.000,00	0,14%
Sebo	15 arrobas	R\$ 28.800,00	0,09%
Farinha de guerra	1137 alqueires	R\$ 1.109.920,00	3,31%
Arroz em casca	410 alqueires	R\$ 229.600,00	0,69%
Cal	166 *moios*	R\$ 627.880,00	1,87%
Vinho	62 pipas	R\$ 735.000,00	2,19%
Lenha	45125 “apas”	R\$ 142.200,00	0,42%
Vigas	420 vigas	R\$ 228.060,00	0,68%
Caibros	35 dúzias	R\$ 28.000,00	0,08%
Curvas	126 curvas	R\$ 31.360,00	0,09%
TOTAL		R\$ 33.506.380,00	100,00%

FONTE: Mapa da exportação que se exportou no presente ano de 1815, em 34 embarcações, para os diferentes portos deste continente do Brasil, carregados no distrito da vila de Paranaguá. In: Lista geral dos habitantes [...] da vila de Paranaguá no ano de 1817. Op. cit., fl.12-13.

Nas Tabelas 4 e 5 é possível vislumbrar também a exportação de gêneros oriundos das vilas de Serra Acima e dos Campos Gerais, tais como os couros, toucinho, trigo e erva-mate. Observa-se que as exportações, escoadas pelo porto do Rio Itiberê, tiveram como destino diversos portos brasileiros¹⁵⁶. Entretanto, atenta-se que Cecília Westphalen demonstra que, desde 1810, existiam relações entre Paranaguá e Montevideu e, desde 1812, com a Argentina¹⁵⁷.

Denota-se também nas Tabelas 4 e 5 que a exportação de arroz se sobressaiu como

¹⁵⁶ Esses mapas não trazem informações mais detalhadas sobre as embarcações e destino das exportações realizadas.

¹⁵⁷ WESTPHALEN, 1998, op. cit, p. 37.

uma das principais realizadas nos anos de 1815 e de 1817. Na Tabela 4, atenta-se que em 1815, foram exportadas 3664 sacas de arroz que renderam R\$ 16.846.000,00 réis. Nesse ano, as exportações realizadas por Paranaguá atingiram o total de R\$ de 31.098.310,00. Em 1815, apenas a exportação de arroz equivaleu a 54% das exportações realizadas. Em 1817, foram exportadas 7958 sacas de arroz, o que equivaleu a R\$ 9.611.400,00 réis. Nesse ano, as exportações em Paranaguá atingiram o total de R\$33.506.380,00. Desse modo, apesar de se observar um acréscimo na quantidade produzida de arroz, os valores atingidos com a exportação corresponderam a apenas 28,69% do total exportado no ano de 1817. Essa variação, ao que tudo indica, demonstra alterações no preço desse gênero.

Ricardo Felipe Di Carlo analisa que o arroz era um dos principais gêneros agrícolas exportados na vila de Santos. Em 1830, as exportações de arroz representavam quase dez contos de réis, o que correspondeu a 67% do montante deste ano. Era muito considerável a valorização do preço do arroz, sendo ele o produto mais cobiçado da produção santista. Seu preço que era de \$640 réis em 1816, passou a 3\$000 réis em 1830-36, crescendo mais que 468%¹⁵⁸.

Ademais, observa-se que foi justamente nessa conjuntura, entre o fim do século XVIII e décadas iniciais do século XIX, que houve um aumento das exportações de madeiras. Desse modo, com base nos dados elencados pela historiografia e nos dados observados nos mapas de exportação, observa-se que não há uma estagnação do comércio, pelo contrário, observa-se um crescimento e diversificação da produção agrícola escoada por Paranaguá. Sobretudo, observa-se que em princípios do século XIX, já havia uma produção e exploração de gêneros voltados à exportação. Ao mesmo tempo, observamos que, justamente, nesse período, outro porto situado na baía de Paranaguá passa a se desenvolver. Desde o fim do século XVIII, o porto de Antonina começou a ser utilizado para escoamento da produção de madeiras, bem como, de couros e toucinhos oriundos do planalto. Apesar de não termos analisado a documentação a respeito desse outro porto, o mapa de exportação do ano de 1801, demonstra que o porto de Antonina exportou couros, madeiras e arroz com destino ao Rio de Janeiro, Bahia e Santos¹⁵⁹. Mesmo com essa movimentação, o porto do Rio Itiberê ainda era predominante em relação a esse. Contudo, não se pode ignorar que é nesse contexto que algumas mudanças nas relações e dinâmicas entre o porto do Rio Itiberê e das vilas situadas na sua hinterlândia começam a se processar.

¹⁵⁸ DI CARLO, Ricardo Felipe. **Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836**. 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011, p.46-47.

¹⁵⁹ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 50, doc.3914. São Paulo, 31 mar. 1802. N.8 Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Guaratuba, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido ano de 1801. fl.141.

A seguir, nosso intento é tentar compreender e direcionar um olhar mais atento às relações humanas entrelaçadas ao redor dos trapiches, embarcações, sobretudo, considerar as relações entre os grupos que se moviam, movimentavam e regulavam esse porto.

1.2 AS FORMAS DE JURISDIÇÃO

Durante o período colonial, o controle na entrada e saída de embarcações e a organização do porto do Rio Itiberê ficavam a cargo da câmara municipal. Como analisa Graça Salgado, no Brasil Colônia, as câmaras poderiam atuar em funções político-administrativas, judiciais, fazendárias e de polícia¹⁶⁰. Dentre as várias instituições portuguesas transplantadas, a municipalidade deveria ser regida pelas mesmas leis metropolitanas, as Ordenações, que regulamentavam legalmente os Concelhos em seu funcionamento no Reino. Contudo, as câmaras tiveram uma prática muito diferente daquelas determinadas pelas Ordenações. A realidade que aqui se impunha levou a adaptações, muitas vezes baseadas nos costumes locais¹⁶¹.

Seria em meados do século XVIII que o Ouvidor Rafael Pires Pardinho implementou provimentos voltados aos oficiais da câmara. Durante sua correição, esse ouvidor relatou ao rei a presença de navios estrangeiros trafegando nas vilas de Paranaguá, Desterro (Florianópolis) e Rio São Francisco¹⁶². Em Paranaguá, especificamente, relatou ao rei sobre o caso do navio pirata que afundou no porto dessa vila.

Por volta de 1717, o navio pirata *La Louise*, comandando pelo capitão Olivier Levasseur, saqueou diversas embarcações no Canadá. Após o saque, o navio fugiu em direção à América Portuguesa. Nesse mesmo ano, dois navios não identificados foram avistados próximos ao Cabo de Santo Agostinho. Logo que soube, o vice-rei Pedro António de Menezes Noronha de Albuquerque ordenou que seus marinheiros e soldados fiscalizassem a costa. Sem que ele soubesse, o navio pirata evitou aquela região e navegou em direção ao Sul¹⁶³. Em fevereiro de 1718, o *La Louise* navegou por Cananéia e logo após, seguiu em direção à vila de

¹⁶⁰ SALGADO, Graça (Coord.). **Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985. p. 69.

¹⁶¹ Ibidem, p. 71.

¹⁶² AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx. 3. doc.242. Lisboa Ocidental, 26 de maio de 1722. Carta do Ouvidor Geral de São Paulo, Rafael Pires Pardinho, para Dom João V, na qual diz que tendo ido em correição as últimas povoações do sul do Estado do Brasil, parece útil lhe dar conta de alguns navios estrangeiros que ali tem entrado. fl. 4-5.

¹⁶³ HOSTIN, Geraldo. The Pirate of Cotinga Island (1718): The History and Archaeology of a Mysterious Shipwreck in the South of Brazil. In: **Maritime archeological and historical News**, v. 32, n.2, fall 2021. P.7-11.

Paranaguá. Ao entrar na baía de Paranaguá, o navio pirata avistou o navio mercante *Sainte Rose*. Na tentativa de saquear o navio mercante, o *La Loïuse* acabou naufragando na Ilha Cotinga, com cerca de duzentos mil cruzados em prata e ouro, em moeda e em pó, roubados das Índias de Castela¹⁶⁴.

Em 1719, um ano após o naufrágio, o Ouvidor Rafael Pires Pardinho presenciou outros dois navios suspeitos singrando as águas de Paranaguá. A nau *Caçadora* e a nau *S. Francisco*, oriundas de *Saint-Malo*, na França, ancoraram próximas ao porto com a intenção de se abastecer com água e víveres. No entanto, após um interrogatório, os dois capitães *Monsieur* Lamot Conchir e *Le Chevalier* Der Quercorce informaram que vieram também com a intenção de tomar a carga do navio naufragado¹⁶⁵. Após o interrogatório, o Ouvidor, através de protesto, ordenou que os capitães abandonassem imediatamente aquele porto, a fim de não contrariar o que estava estabelecido entre as coroas de Portugal e da França¹⁶⁶. Os capitães responderam com um pedido de socorro, reiterando que necessitavam de mantimentos para prosseguir viagem. Pediam, assim, autorização para negociar com os moradores da vila os víveres que necessitavam, pois não tinham moeda em prata. O Ouvidor não autorizou a negociação e nem a comunicação com os moradores da vila, contudo, em virtude das palavras e boa disciplina, enviou 6 reses para que os capitães pudessem prosseguir viagem¹⁶⁷. Em agradecimento, os capitães ofereceram duas armas e dois barris de vinho. O Ouvidor, assim que recebeu as embarcações carregadas, distribui o vinho aos sacerdotes da vila¹⁶⁸.

Durante a sua correição e atuação no decorrer da entrada dos dois navios franceses, o Ouvidor Rafael Pires Pardinho deixou escrito uma lista com 177 provimentos. Fica evidente que ao presenciar as embarcações francesas e ao ter conhecimento do navio pirata afundado, deixou escrito provimentos específicos para evitar o comércio com navios oriundos de nações estrangeiras, corsos e navios piratas¹⁶⁹. Os provimentos versavam sobre a proibição da entrada de navios estrangeiros, sobretudo daqueles de nações inimigas da coroa. Ordenava também que era proibido fazer com essas embarcações qualquer forma de troca ou negócio, pois além de ser

¹⁶⁴ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx. 3. doc.242. Lisboa Ocidental, 26 de maio de 1722. Op. cit, Fl.5-6

¹⁶⁵ Ibidem., fl.8-9

¹⁶⁶ Carta dos capitães franceses ao ouvidor geral, no qual lhe pedem socorro de mantimentos... In: AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx. 3. doc.242. Lisboa Ocidental, 26 de maio de 1722. Ibidem., f.19-20.

¹⁶⁷ Carta do ouvidor para os referidos capitães franceses, na qual lhes faz fazer a impossibilidade de atender o pedido.... Ibidem., fl. 20-21

¹⁶⁸ Certidão do escrivão da câmara, Antônio Esteves Freire. In: AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx. 3. doc.242. Lisboa Ocidental, 26 de maio de 1722. Ibidem., Fl.25-26

¹⁶⁹ Treslado dos capítulos de correição desta vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá., Provimento 117. Que se não consinta entrar os estrangeiros neste porto, nem examinem suas barras e baías. In: MARCONDES, Moyses. **Documentos para a História do Paraná...**op. cit., p. 92.

proibido por lei em todo o Estado, era proibido pela lei de Sua Majestade¹⁷⁰. Os juízes ordinários e oficiais da câmara deveriam informar sobre todas as notícias que houvessem, em especial, da entrada de naus estrangeiras que chegassem ao porto; e sobre todos os novos descobrimentos de minas ouro¹⁷¹. Ordenava que nas praias da vila e em todo o seu termo, caso viesse alguma embarcação ou saísse a elas infiéis e corsários que trouxessem gêneros, os juízes ordinários deveriam fazer a arrecadação e fazer o registro em inventários; em seguida, deveriam informar imediatamente os Ouvidores Gerais da Comarca e aos Provedores da Fazenda Real da Vila de Santos, porque a estes pertenciam os gêneros por lei¹⁷².

Analisando o conteúdo dos provimentos e as correspondências escritas, percebemos a postura do Ouvidor em disciplinar as relações comerciais, sublinhando que era proibido qualquer tipo de comércio ou negociação com navios estrangeiros, sobretudo com aqueles de nações inimigas da Coroa. Como demonstra o historiador Fernando Novais, as relações coloniais podem ser apreendidas em dois níveis, primeiro na extensa legislação ultramarina, e em segundo, no movimento concreto de circulação de umas para outras, isto é, no comércio que faziam entre si e nas vinculações político-administrativas que envolviam. A legislação colonial procurava disciplinar as relações concretas, políticas e sobretudo, econômicas. Nessas normas se cristalizam os objetivos da empresa colonizadora, aquilo que se visava com a colonização¹⁷³. Assim, por exemplo, podemos pensar nos provimentos que vetavam a entrada de navios estrangeiros, uma vez que esse e outros dos seus provimentos foram baseados nas Ordenações.

Atenta-se também que o início do século XVIII, se caracterizou pela rivalidade franco-britânica. Maria Fernanda Bicalho analisa que nesse período, a Inglaterra conquistava uma maior preponderância nos mares ultramarinos, a França, por sua vez, presenciava um declínio de seu poderio. Os conflitos e paz entre esses dois países marcaram a instabilidade, e ao mesmo tempo, a sobrevivência dos aliados menores. Diante disso, Portugal permaneceu aliando-se aos interesses britânicos. Com a entrada de Portugal na coligação contra a França, seus domínios foram sistematicamente assediados pela guerra do curso, promovida por aquela nação. Em 1705, corsários franceses queimaram a cidade de Benguela, em 1706, saquearam a Ilha do Príncipe, entretanto esses ataques não foram tão lucrativos quanto a invasão e saque ao Rio de Janeiro, em 1711¹⁷⁴. A autora conclui que até o início do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro

¹⁷⁰ Loc. Cit.,

¹⁷¹ Provimento 114. Que a câmara dê conta de todas as novidades houver. Ibidem., op. cit., p. 90.

¹⁷² Provimento 118. Que pertence a Fazenda Real o que se der conta a costa de infiéis e corsários. Ibidem., p. 93

¹⁷³ NOVAIS, op. cit, p. 57-58.

¹⁷⁴ BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2003. p.52-53

viveu em estado de sítio. O medo diante da proximidade de navios estrangeiros marcou o cotidiano daqueles habitantes e alimentou uma abundância de ordens, alvarás e uma extensa correspondência¹⁷⁵. Assim, podemos refletir que os provimentos e correspondências redigidas pelo Ouvidor refletiam também esse estado de sítio, uma vez que enfatizavam e proibiam a entrada de navios estrangeiros.

O Ouvidor reiterou, enfim, que tentou corrigir os erros e abusos do passado. Rafael Pires Pardini afirmou que havia encontrado uma grande confusão na câmara de Paranaguá, pois não encontrou os provimentos anteriores e nenhum registro das entradas de embarcações e a carga que traziam¹⁷⁶. Por fim, podemos pensar que observando as práticas e costumes existentes no porto da vila Paranaguá, esse ouvidor escreveu procedimentos regulamentando como os oficiais da câmara deveriam proceder, reiterando que esses oficiais observassem os provimentos deixados como lei¹⁷⁷.

Outra restrição ao comércio foi expedida em 1746. Nesse ano, os oficiais da Câmara de São Paulo receberam três ordens reais e a mando do Capitão General D. Luiz Mascarenhas, remeteram essas ordens à câmara de Paranaguá. Uma das ordens, em especial, mandava que os mestres de embarcações que faziam comércio com o Rio de Janeiro seriam obrigados a ir primeiro à vila de Santos¹⁷⁸. A ordem, portanto, fixava que as embarcações deveriam oferecer seus gêneros primeiro na vila de Santos para depois, prosseguirem ao porto do Rio de Janeiro. Em 29 de abril de 1746, os oficiais da câmara de Paranaguá fizeram uma representação ao Rei Dom João V, informando os prejuízos que a ordenação havia provocado. Pediam ao rei uma providência, pois a ordem, além de prejudicar a liberdade de comércio, afetava a vila e seu porto com a diminuição da frequência de embarcações¹⁷⁹. Em resposta à representação, os camaristas receberam uma carta régia. Nessa carta, o rei observou que não cabia à jurisdição do capitão-general proibir a liberdade de navegação e de comércio nos portos que não eram vedados por sua Majestade¹⁸⁰. Uma cópia dessa carta foi encaminhada ao capitão general D. Luiz Mascarenhas. Essa carta régia, datada de 1746, ao que parece anulou a ordenação anterior e o porto de Paranaguá voltou a estabelecer comércio com o porto do Rio de Janeiro.

¹⁷⁵ Ibidem., p.397.

¹⁷⁶ Provimento 136, op. cit., p. 104-105.

¹⁷⁷ Consulta do Conselho Ultramarino e aprovação régia mandando observar como lei os regimentos ou capítulos deixados pelo ouvidor Pardini para a vila de Paranaguá. In: MARCONDES, op. cit., p. 17-18.

¹⁷⁸ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 17, doc. 1622. Paranaguá. 3 de set. 1746. Certidão dos oficiais da Câmara de São Paulo atestando que da vila e praça de Santos lhes foram enviadas três ordens reais expedidas pelo Conselho Ultramarino e remetidas pelo governador e capitão general D. Luiz de Mascarenhas. Fl. 1.

¹⁷⁹ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.58, doc.4371. Lisboa. 8 de julho de 1805. Certidão cópia da passada pelo mesmo tabelião da Provisão de Dom João V, de 29 de abril de 1746. Fl. 11-13.

¹⁸⁰ Loc. Cit.,

A subordinação às ordens de capitães gerais e ao porto de Santos, como veremos, foram contestadas por diversas vezes; por sinal, a carta régia datada de 1746 foi utilizada por tantas outras vezes pela municipalidade de Paranaguá.

Nas décadas seguintes, outras restrições e ordenações seriam novamente encaminhadas a todos os portos da Capitania de São Paulo. Assim que assumiu o governo da recém-instalada Capitania de São Paulo, D. Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão implementou diversas ordens¹⁸¹. No ano de 1765, esse governador encaminhou um ofício ao ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, Conde Oeiras, no qual informava o estado de pobreza da capitania, pois os habitantes necessitavam de tudo, tendo que inclusive importar os víveres que necessitavam¹⁸². Seus esforços, naquele momento, concentravam-se em incentivar os habitantes a aumentar as lavouras de algodão. Sugeriu instalar naquela capitania uma fábrica de algodão e de louça¹⁸³. Em resposta ao ofício, Conde Oeiras emitiu um parecer dizendo que a principal riqueza daquela capitania consistia na lavoura e no comércio. Lembrava ao governador que o alvará de 10 de setembro de 1765¹⁸⁴, tornava o comércio livre e desembaraçado, permitindo que navios do Reino fossem em direção a Santos¹⁸⁵.

No ano de 1767, o Governador D. Luiz Antônio de Souza encaminhou outra carta ao ministro demonstrando o que havia feito para melhorar o estado da Capitania, contudo, pedia auxílio para enfrentar um problema observado no principal porto da Capitania, o porto de Santos. Naquele ano, o mestre de embarcação João Ferreira de Oliveira, oriundo do Reino, informou ao Governador o tempo despendido para carregar um único navio. O mestre de embarcação relatou que seu navio conseguiu carregar apenas algumas caixas de açúcar e uma pequena quantia de madeiras, portanto, não conseguiu preencher o total da carga comportada do navio. Sugeriu ao Governador que ordenasse, se possível, para que os lavradores e serradores antecipassem e encaminhassem sua produção a aquele porto, pois, do contrário, uma embarcação que viesse do Reino e quisesse carregar os frutos da terra, demoraria cerca de um ano para ter carga suficiente¹⁸⁶. O governador, ao observar o problema e as dificuldades que

¹⁸¹ SILVA, Maria Beatriz, op. cit. posição., 3318-3224.

¹⁸² AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.23, doc. 2241. Vila de Santos. 19 de ago. de 1765. Ofício 5-1 do governador e capitão general para o ministro e secretário dos Negócios do Reino, Fl.1.

¹⁸³ Ibidem., fl.2.

¹⁸⁴ **Alvará de 10 de setembro de 1765. Em que Sua Majestade há por bem abolir inteiramente as Frotas, e Esquadras que até agora foram aos Portos da Baía, e Rio de Janeiro[...]** In: Sistema ou coleção dos regimentos reais. Tomo II. Lisboa: Francisco Borges Soifa, 1783, p.121. Disponível em: www.governodosoutros.ics.ul.pt/ Acesso em: jul. 2021

¹⁸⁵ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.23, doc. 2241, op. cit, fl.6-7.

¹⁸⁶ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.24, doc. 2335, São Paulo 4 jul. de 1767. Carta de João Ferreira de Oliveira, mestre de um navio chegado ao porto de Santos, ao governador e capitão general, D. Luiz Antônio de Souza. Fl. 4-5

foram elencadas pelo mestre de embarcação, pediu ao ministro providências sobre o tema. Achava conveniente que os navios da capitania levassem diretamente a Santos os gêneros mais importantes¹⁸⁷. Os gêneros mais importantes mencionados eram as madeiras e o imbé de Paranaguá; no Rio Piracicaba a salsaparrilha e, por toda a capitania, a erva de anil e arroz¹⁸⁸. Por fim, informou que havia publicado o alvará de 2 de junho de 1766¹⁸⁹.

O alvará de 2 de junho de 1766, estabelecia que os navios que saíssem dos portos do Reino fossem proibidos de passar as fazendas secas entre os portos do Brasil. Seria lícito, portanto, passar as fazendas secas entre os portos permitidos, levando as guias das alfândegas dos portos de onde saíssem, para dar conta nos que entrarem se pagaram ou não os direitos¹⁹⁰.

Foi justamente na inobservância do alvará citado, que, no ano de 1768, o provedor da Fazenda Real José Honório de Valadares e Aboim encaminhou um ofício, ao ministro e secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. O ofício exigia providências relativas à arrecadação. Na vila de Paranaguá, todas as embarcações que viessem da Capitania do Espírito Santo e da Bahia deveriam trazer a carta de guia da alfândega de Santos, comprovando o pagamento dos dízimos relativos ao algodão e às louças. O provedor observou que o foral de Sua Majestade determinava que as fazendas antes de serem vendidas, deveriam ir em direitura às respectivas alfândegas e pagar os direitos relativos aos gêneros transportados¹⁹¹. Por fim, o provedor reiterou o alvará de 2 de junho de 1766, que instituía que qualquer embarcação que viesse a vender fazendas secas, antes pagasse os direitos nas alfândegas, no caso da Capitania de São Paulo, na alfândega de Santos¹⁹².

Na primeira metade do século XVIII, era através do porto do Rio de Janeiro que Paranaguá tinha acesso aos escravos africanos e afrodescendentes utilizados nas lavouras e engenhos de pilar arroz, de serrar madeiras e nos campos de criar animais, situados no planalto curitibano. De acordo com Eulália Lobo, na primeira metade do século XVIII, o porto do Rio de Janeiro era abastecido de mantimentos oriundos de diversas praças e portos menores. Esse porto recebia farinha de mandioca de Paranaguá e de Laguna¹⁹³. Além da farinha de mandioca,

¹⁸⁷ Ibidem., fl.1.

¹⁸⁸ Ibidem., fl. 1-2.

¹⁸⁹ Ibidem., fl. 2.

¹⁹⁰ **Alvará de 2 de junho de 1766, para os navios poderem ir aos portos que lhes parecer fazer negócio.** In: **Sistema ou coleção dos regimentos reais.** Tomo II. Op. cit., p. 125-126. Disponível em: www.governodosoutros.ics.ul.pt/ Acesso em: jul. 2021.

¹⁹¹ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 25, doc.2427, São Paulo, 20 jul. 1768. Ofício do provedor da Fazenda Real mostrando a necessidade de providenciar na vila de Paranaguá se não descarregue nenhuma embarcação se não trazer a carta de guia da alfândega de Santos. Fl.1

¹⁹² Ibidem., fl.1.

¹⁹³ LOBO. Op. cit., p. 477.

a partir da segunda metade do século XVIII, o porto de Paranaguá passou a exportar ao Rio de Janeiro, arroz, madeiras e cordames de imbé, cal de ostras e outros itens. Os homens de negócio de Paranaguá atravessavam os gêneros locais e, em troca, adiantavam mercadorias importadas que necessitavam, para que fossem revendidas na própria vila e na sua hinterlândia. Esse sistema de adiantamento de mercadorias subordinava os comerciantes de Paranaguá aos negociantes sediados no Rio de Janeiro.

Como analisa João Fragoso, desde o início do século XVIII, o porto do Rio de Janeiro desempenhou um papel fundamental no tráfico atlântico de escravos. Esse porto funcionava como o principal polo de importação e de redistribuição de escravos africanos para o Sudeste e Sul da Colônia¹⁹⁴. Mais do que isso, as grandes *plantations* fluminenses, entre outros mercados da Colônia, se abasteciam dos gêneros alimentícios provenientes do interior do Rio de Janeiro, do sudeste da Bahia, de Santa Catarina, do charque do Rio Grande do Sul, dos muares de São Paulo dos porcos e reses de Minas Gerais¹⁹⁵. Acrescentamos, que a partir de 1765 eram também encaminhados ao porto do Rio de Janeiro arroz, madeiras, cordames e couros exportados pelo porto de Paranaguá. Grandes negociantes, de cada setor, eram igualmente aqueles que financiavam as operações realizadas, isto considerando que tais atividades se faziam por meio do adiantamento de mercadorias e de créditos. Esse sistema de adiantamento aprisionava os negociantes menores numa cadeia de dívidas¹⁹⁶.

Foram justamente as dívidas e a prática de se adiantar as mercadorias através do Rio de Janeiro que apareceram como as principais reclamações enviadas ao Governo da Capitania de São Paulo. Durante o governo de Bernardo José de Lorena e Silveira (1788-1797), foram implantadas medidas mais restritivas. No ano de 1789, esse governador ordenou que todas as embarcações carregadas com gêneros alimentícios fossem direcionadas, obrigatoriamente, ao porto de Santos para naquela alfândega pagar os dízimos dos gêneros e dali levar a carta de guia para o Rio de Janeiro¹⁹⁷.

Protestando contra essa medida, negociantes de Paranaguá enviaram um requerimento à Rainha Dona Maria I, solicitando uma provisão para a prática da livre navegação. Os comerciantes afirmavam que possuíam casas de negócios em Paranaguá, em Curitiba e no Rio

¹⁹⁴ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992. p. 79.

¹⁹⁵ Ibidem, p. 87.

¹⁹⁶ Ibidem, p. 203.

¹⁹⁷ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx. 39 doc. 3255, São Paulo, 3 de setembro de 1789. Ofício n. 10. Do governador e do capitão-general Bernardo José de Lorena para o ministro e secretário de Estado dos negócios de marinha. . . Fl. 49.

de Janeiro. Obrigados a parar no porto de Santos, além de pagar o fisco, tinham que vender os seus gêneros para os moradores daquela vila por um preço menor do que o habitual¹⁹⁸. Isso era prejudicial porque, além de não poderem desviar os gêneros que as suas casas de negócios mandavam para o Rio de Janeiro, não conseguiam importar as fazendas que necessitavam¹⁹⁹. Esses negociantes de Curitiba e de Paranaguá utilizavam como base para protestar, a mesma carta régia escrita por Dom João V, de 29 de abril de 1746²⁰⁰.

Renato de Mattos demonstra que os habitantes do litoral norte paulista também se manifestaram contra as ordens do governador Bernardo José de Lorena. Se, por um lado, o recorrente descumprimento das disposições adotadas revela a solidez dos vínculos mercantis preservados entre a praça do Rio de Janeiro e os grupos mercantis sediados nas vilas de Itu, Ubatuba, São Sebastião e Paranaguá, por outro, as manifestações favoráveis à iniciativa do capitão-general permitiam, igualmente, reconhecer quais eram os interesses radicados dentro e fora da capitania que compunham a base de apoio daquele governador²⁰¹.

Em 28 de junho de 1797, Bernardo José de Lorena informou ao seu sucessor que a navegação da capitania era ainda de cabotagem, embora tivesse iniciado a navegação de longo curso e direta com a Europa. Sua tentativa era evitar a saída de embarcações com efeitos de comércio da Europa, para o porto do Rio de Janeiro²⁰². Antes de seu governo, os gêneros que iam para o Rio de Janeiro deveriam pagar a dízima naquela alfândega, e para Santos traziam apenas as cartas de guia. No seu governo, se fazia o contrário, ficando o dinheiro na alfândega de Santos e indo o papel para o Rio de Janeiro. Como deixou escrito para seu sucessor, Antônio Manuel de Mello e Castro:

Está em costume não saírem efeitos de comércio com a Europa, para outro porto da América, sem autorização do Capitão General, a fim de se facilitar mais a carga dos navios. O mesmo general há de se alterar alguns casos de necessidade de outras Capitánias²⁰³.

Apesar das reclamações, no início do século XIX, o governador Antônio José da Franca e Horta voltou a enviar instruções relativas ao comércio. Franca e Horta ordenava que

¹⁹⁸ AHU. Rio de Janeiro avulsos. cx.153, doc. 11.639, Rio de Janeiro, 24 de abril de 1795. Requerimentos de Antônio dos Santos Amaral, João Gonçalves dos Santos, Manoel Antônio Pereira de Lima e Manoel Gonçalves Guimarães como homens de negócios, de Paranaguá, Curitiba e Rio de Janeiro, solicitando à rainha a provisão de que as embarcações dos suplicantes não sejam obrigadas a parar no porto de Santos. Fl. 2-3.

¹⁹⁹ Ibidem, fl. 3.

²⁰⁰ Ibidem., fl.2-3

²⁰¹ MATTOS, Renato de. Op. cit., p. 45

²⁰² AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.43, doc. 3502, São Paulo, 28 jun. 1797. Ofício do governador e capitão general, Bernardo José de Lorena e Silveira para seu sucessor. Fl.8.

²⁰³ Ibidem., fl.8

devido à carestia de farinha para fornecer às tropas, não se poderia embarcar e nem sair do porto de Paranaguá farinha de mandioca que não fosse diretamente ao porto de Santos²⁰⁴. Expediu outra restrição, em 22 de junho de 1803, proibindo a exportação dos gêneros entre os portos da Capitania, sendo uma obrigação a de que todas as embarcações fossem levadas diretamente ao Reino ou com escala por Santos²⁰⁵. Além disso, todos os portos de marinha foram ordenados para que evitassem a embarcar aguardente, café, arroz, cacau, baunilha, mandioca, anil, algodão e couros que não fossem diretamente ao Reino ou à vila de Santos, incorrendo aos transgressores o pagamento do dobro dos direitos. Eram excetuados dessa determinação os lavradores que quisessem exportar sua produção, por sua conta e risco, para qualquer porto, ficando, no entanto, sujeitos às mesmas penalidades caso emprestassem seus nomes a fraude²⁰⁶. No ano de 1804, uma nova restrição foi encaminhada aos capitães-mores de Cananéia, Iguape e Paranaguá, proibindo a exportação de arroz para outros portos²⁰⁷.

Novamente, os negociantes de Paranaguá, através da ouvidoria, enviaram uma carta direcionada ao príncipe regente. A carta expunha o quanto as restrições vinham prejudicando os comerciantes, sobretudo, porque estes tinham o costume de vender seus gêneros e comprar fazendas no porto do Rio de Janeiro. Além disso, a provisão teria diminuído a frequência das embarcações, pois interferia na liberdade de navegação²⁰⁸. Novamente, citavam a carta régia de 1746. Sobre a consulta, o príncipe regente ordenou que tudo voltasse ao normal, e que o governador explicitasse as razões que o levaram a ditar tais proibições²⁰⁹. Em resposta, o governador escreveu que a capitania estava passando por um momento de abatimento e que as representações de Paranaguá tomavam por base justificativas sem fundamento:

Dizem-me que Bernardo José de Lorena arruinara o comércio e a agricultura, sendo isto pouco verdade [...]. A impossibilidade de pagamento das suas dívidas no Rio é também arrastada e fantástica, porque sem tratar do numerário que circula em moeda, havendo-lhes deixado livre o açúcar, como o artigo mais essencial, o tabuado e outras produções que não foram vedadas, nelas tem suficiente capital para o seu desempenho, ficando livres aos lavradores de exportarem por sua conta e risco os frutos que realmente colhem das lavouras. É destituído ainda de todo o fundamento, como coisa ainda não sucedida, o dizerem que recebem as fazendas mais cômodas pelo Rio de Janeiro do que em Santos, porque uma vez estabelecida ali o comércio direto, deve por nulas razões pender a balança a favor desta última praça, uma vez que haja das

²⁰⁴ **Documentos Interessantes para História e Costumes de São Paulo. v. 55. Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca Horta**, São Paulo: IHGSP, 1937. p. 40-41.

²⁰⁵ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia.cx. 58, doc. 4371. Lisboa, 08 de julho de 1805. Consulta do Conselho Ultramarino sobre a carta do ouvidor de Paranaguá, relativa à ordem do governador Bernardo José de Lorena expedida em 22 de junho de 1803, proibindo a exportação de gêneros da capitania, sendo apenas levados para o reino ou com escala por Santos. Fl. 7-10.

²⁰⁶ **Documentos Interessantes...**, v. 55, op. cit., p. 105-107.

²⁰⁷ *Ibidem*, p. 250-251.

²⁰⁸ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 58, doc. 4371. Lisboa, 8 de julho de 1805. op. cit., Fl. 1.

²⁰⁹ *Ibidem*, fl. 10-11.

primeiras mãos, gêneros foram vendidos com abatimentos consideráveis a favor dos compradores²¹⁰.

O governador advertia, ainda, que o dever da câmara de Paranaguá era zelar pelo bem público e, dessa forma, deveria se abster de representações fundadas no interesse de particulares²¹¹.

Renato de Mattos argumenta que, nos meses que se seguiram à publicação das ordens de 22 de junho de 1803, diversas representações foram articuladas pelos habitantes do litoral norte e sul da Capitania. De acordo com o autor, os protestos articulados pelos habitantes do litoral norte e do vale do Rio Paraíba tiveram um impacto limitado. Por outro lado, as manifestações enunciadas pelos oficiais e negociantes da vila de Paranaguá tiveram grande repercussão. Da vila de Paranaguá partiram algumas das mais importantes representações contrárias às ordens expedidas pelo capitão-general paulista, seja pelo alcance que tiveram perante as autoridades de Lisboa, seja pelo intenso embate de interesses envolvidos²¹².

Devemos ressaltar também, que os governadores que expediram as restrições tinham interesses e ao mesmo tempo, refletiam o projeto da Coroa em fortalecer os vínculos com Santos. Denise Santos Moura argumenta que a imposição de restrições ao comércio aos portos menores da Capitania de São Paulo, coincidiu com a presença de governadores que não somente tiveram vínculos mercantis com portos portugueses, como também expressaram o projeto da de fortalecer as relações mercantis entre a Coroa e a Capitania de São Paulo. De acordo com a autora, desde o governo de Antônio Luís de Souza Botelho Mourão haviam esforços políticos e mercantis para implementar o comércio direto entre Santos e Lisboa. Entretanto, pressões movidas por negociantes e agentes relacionados ao comércio interno, fizeram malograr o projeto desse governador²¹³. Nos anos seguintes, os interesses ligados ao comércio interno sempre persistiram. Para Denise Moura, as manifestações contrárias, tais como as de Paranaguá, tiravam proveito de uma conjuntura em que os governadores escalados para a capitania de São Paulo aplicavam políticas favorecendo o porto de Santos, de modo a ser um centro receptor de mercadorias coloniais na costa. Entretanto, a chegada da família real, em 1808, modificou essas relações. Os negócios fixados na relação Santos-Portos do Reino, que até então eram favorecidos pelas pressões aos portos menores, não encontraram mais justificativa nas políticas

²¹⁰ **Documentos Interessantes...**, v. 55, op. cit., p. 174-176.

²¹¹ *Ibidem.*, p.176.

²¹² MATTOS, Renato de. Op. cit., p. 101-103.

²¹³ MOURA, Denise Aparecida. Entre o Atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822). **Revista Tempo**. V. 19, n. 34, jan.-jun de 2013, 95-116. p.114.

régias. Os portos, antes submetidos às pressões de Santos, passam a negociar livremente com o porto do Rio de Janeiro²¹⁴.

A determinação de que as exportações fossem realizadas através do porto de Santos vigorou até 1807. Neste ano, o capitão-general Antônio José da Franca e Horta enviou ao Juiz da alfândega de Santos uma ordem circular permitindo que todos os comandantes dos portos de marinha praticassem a livre exportação. Contudo, como nos ditos portos não havia alfândegas e nem pessoas para fiscalizar a arrecadação dos direitos, ordenou que os mestres das embarcações dessem um dos mapas de suas cargas a Vossa Majestade, fazendo na alfândega de Santos os competentes assentos aos fiadores²¹⁵. No ano de 1808, o governador da capitania encaminhou uma carta aos capitães-mores informando sobre a guerra que estava ocorrendo no Reino e da vinda da Corte para o Rio de Janeiro. Pelas circunstâncias, era necessário socorrer e auxiliar a capital do Estado com mantimentos²¹⁶. Da vila de Curitiba, o governador solicitou farinha de trigo, milho e feijão. De Paranaguá, Cananéia, Iguape, Antonina e Guaratuba, solicitou víveres, madeiras e tábuas próprias para a construção de edifícios²¹⁷.

As representações e protestos encaminhadas pela vila de Paranaguá, permitem observar os fortes vínculos entre Paranaguá e o porto do Rio de Janeiro. Por sua vez, a partir de 1808, esses vínculos são reforçados, uma vez que, as ordenações e coerções de Santos deixaram de vigorar. Ao mesmo tempo, acreditamos que durante todo o período colonial, Paranaguá se configurou como um porto continental, pois dependia de portos maiores e mais bem estruturados para a importação de mercadorias²¹⁸.

Em 1808, a carta de abertura dos portos às nações amigas impactaria diretamente o comércio. A carta permitia que fossem admissíveis nas alfândegas do Brasil, todos, e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportados em navios estrangeiros das potências que se conservavam em paz e harmonia com a Coroa. Ficando permitindo que não apenas os portos brasileiros, mas também os, sobreditos estrangeiros pudessem exportar para os portos que bem lhes parecer o benefício do comércio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaisquer gêneros e produções coloniais, com exceção do Pau-Brasil e outros notoriamente estancados²¹⁹.

²¹⁴ Ibidem., p.115.

²¹⁵ **Documentos Interessantes para a história e costumes. Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca Horta. v. 57.** São Paulo: IHGSP, 1937. p. 146-147.

²¹⁶ Ibidem., p.235-236

²¹⁷ Ibidem., p. 238.

²¹⁸ DIAS, op. cit., p. 82.

²¹⁹ Carta ao Conde de Ponte, op. cit., fl.1-2.

No porto do Rio Itiberê, logo após a abertura dos portos, embarcações oriundas do Rio da Prata, do Chile, do continente europeu e da África começaram a realizar comércio com Paranaguá. Nessas condições, e em virtude do aumento das exportações de erva-mate e madeiras, sobretudo pela distância em relação à alfândega de Santos, que, em 1827, foi estabelecida uma alfândega no porto de Paranaguá.

1.3 A ALFÂNDEGA

Ao contrário de outros portos que tiveram suas alfândegas instaladas durante o século XVI, tais como Bahia, Rio de Janeiro, Recife e Santos, a alfândega de Paranaguá foi criada apenas em 1827. Antes da instalação dessa repartição, existiam algumas formas de tributação sobre os gêneros e mercadorias. A primeira notícia sobre o pagamento de um tributo, data de 27 de dezembro de 1666, quando o capitão-mor Gabriel de Lara requereu à câmara, na qualidade de arrematante, o estaque de aguardente da terra por 40 mil réis²²⁰. Contudo, em 1667, a câmara concordou que, os lavradores que fabricavam aguardente poderiam também vendê-la pelo preço do estaque, e que os compradores que viessem de fora, seriam obrigados a comprá-la por R\$ 15.000 a pipa, sendo R\$ 14.000 para o dono da aguardente e R\$ 1.000 para as despesas da câmara²²¹.

No século XVIII, como analisado anteriormente, o Ouvidor Rafael Pires Pardini também observou os descuidos e erros no tocante à cobrança dos subsídios. Esse Ouvidor estabeleceu que fossem cobrados os impostos sobre todas as bebidas, peças de pano de algodão, vinagres e azeite doce que viessem de fora. As bebidas e demais molhados pagariam R\$4.000 réis de subsídios que serviriam para as despesas da câmara²²². Para a boa arrecadação, todos os mestres de embarcações que chegassem ao ancoradouro deveriam declarar a origem das suas fazendas²²³. Estabeleceu, ainda, que os lavradores de aguardentes seriam obrigados a informar, em todos os meses, a sua produção de aguardente e venda, bem como, pagarem os subsídios equivalentes. Quem burlasse esse provimento pagaria seis mil réis à cadeia do Conselho e perderia toda a aguardente que não fizesse manifesto²²⁴.

²²⁰ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá*, v. I. op. cit., p. 46.

²²¹ Ibidem., p. 47.

²²² Provimento 72. Que se cobrem os subsídios nesta vila. Ibidem., p. 67.

²²³ Provimento 76. Que os mestres das embarcações deem entrada das rendas que trouxeram. Ibidem., p. 69.

²²⁴ Provimento 77. Que os lavradores de aguardente façam manifesto das que tiverem. Ibidem., p. 70

Além desses subsídios mencionados, Dom Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão instituiu um novo imposto durante seu governo. Tal imposto cumpria a ordem real de 22 de março de 1766, que determinava que para os corpos de milícias deveria haver sargentos-mores e ajudantes pagos, e que o esse pagamento seria feito à custa das câmaras²²⁵. Esse governador lançou o imposto de R\$200.000 réis sobre o alqueire de sal que entrasse em cada vila. Contudo, a câmara de Paranaguá tentou recorrer, afirmando que não podia arcar com esse gasto. O governador foi informado que os sargentos-mores e ajudantes da vila de Paranaguá estavam há três anos sem receber seus soldos²²⁶. Tendo conhecimento do ocorrido, o governador, através de um termo da Junta Real da Fazenda de São Paulo, estabeleceu que as câmaras pertencentes à Comarca de Paranaguá pagariam o imposto sob o sal e aplicariam parte dos rendimentos das bebidas para o pagamento²²⁷. Através de representação, os oficiais da câmara declararam à rainha Dona Maria I, o quanto as atitudes do governo e da Junta da Real Fazenda de São Paulo causavam vexações, prejuízos e violências ao povo²²⁸. Reiteravam que por doze anos, estiveram subordinados ao governo de D. Luiz Antônio de Souza e aos mandos da Junta da Real Fazenda e ambos estavam oprimindo o povo com o imposto. O sal era o condimento essencial a Paranaguá, sobretudo, a vila de Curitiba, onde havia criações de animais essenciais àquela vila e ao Rio de Janeiro²²⁹. Pediam à rainha consternação e que fossem lançados os impostos sob outros gêneros, e não sob o sal²³⁰.

Mesmo com as constantes reclamações, foi durante o governo de D. Luiz de Souza que houve uma primeira tentativa de implementar uma alfândega em Paranaguá. No ano de 1771, D. Luiz Antônio de Souza afirmava que a confirmação da existência de ouro e diamantes no sertão do Rio Tibagi, havia provocado um incremento no número de embarcações do porto de Paranaguá. O governador informava que cerca de vinte embarcações haviam entrado para

²²⁵ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.24, doc. 2354, São Paulo, 14 nov. 1767. Carta circular do governador e capitão general D. Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão às câmaras da Capitania de São Paulo dizendo que para dar satisfação a ordem de D. José I ao pagamento dos soldos dos sargentos mores e seus ajudantes. Fl. 5

²²⁶ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 24, doc. 2362. São Paulo, 5 de dez. de 1767. Ofício n. 4 do governador e capitão general Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão [...] para o ministro Conde Oeiras no qual informava que a câmara de Paranaguá tinha dificuldade de pagar o soldo dos sargento-mores e ajudantes, porquanto não aceitava o novo imposto, nem o pagava, [...]. Fl.1

²²⁷ Ibidem., fl. 3-4.

²²⁸ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.33, doc. 2846. Paranaguá, 18 de jul. de 1778. Representação dos oficiais da câmara da vila de Paranaguá a dona Maria I expondo os prejuízos que o povo da vila tem tido, anteriormente contara ao governador sem que este tivesse resolvido. Fl.1

²²⁹ Ibidem., fl.1.

²³⁰ Ibidem., fl.5-6.

fazer negócio em Paranaguá, sugeriu, assim, instalar uma alfândega naquele porto²³¹. No entanto, não houve nenhum manifesto favorável à instalação de uma alfândega nesse contexto.

Seria apenas, durante a década de 1820, em razão do aumento das exportações de erva-mate e aumento do tráfego de embarcações nos portos de Paranaguá e de Antonina que se mandou instalar uma alfândega em Paranaguá. Em 18 de junho de 1827, através da provisão da Real Junta da Fazenda de São Paulo, instalou-se uma alfândega em Paranaguá para despacho das fazendas e arrecadação dos subsídios de exportação e importação. Em 6 de agosto do mesmo ano, essa repartição foi instalada no antigo colégio dos jesuítas²³².

A alfândega era composta por uma Mesa de Alfândega que cobrava os direitos de importação e pela Mesa do Consulado que cobrava os rendimentos referentes à exportação²³³. Os rendimentos da repartição eram provenientes dos direitos de consumo, reexportação, baldeação e expediente, além de armazenagem, multas por infração do regulamento ou leis da alfândega, emolumento de certidões, entre outros²³⁴. Já os rendimentos do Consulado eram oriundos dos direitos de exportação para fora do Império, venda e compra de embarcações, taxas sobre escravos, expediente de capatazias e outros²³⁵.

Os funcionários da alfândega eram inicialmente um juiz, um tesoureiro, um escrivão e um meirinho. Os primeiros indivíduos a ocupar esses cargos foram, respectivamente, o Capitão Francisco Alves de Paula, Capitão e negociante Manuel Francisco Correia, José Luiz Pereira e Tomé Mariano da Rocha. A lei de, 20 de setembro de 1834, instituiu a reforma do regulamento das Alfândegas. Ocorreu, assim, uma reestruturação, e a alfândega ficou então constituída por um inspetor, um escrivão, um escriturário, um porteiro e seis guardas²³⁶.

O prédio onde foi instalada a alfândega tinha muitos problemas; além dos problemas de infraestrutura e do carecimento de equipamentos adequados para içar as mercadorias, contava com poucos funcionários para atuar na fiscalização. No ano de 1841, o inspetor Francisco José Correia reclamou que sua repartição necessitava de um guindaste apropriado e

²³¹ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx, 27. doc. 2567. São Paulo, 03 de set. de 1771. Ofício do governador e capitão general D. Luiz Antônio de Souza informando ao Marquês de Pombal informando sobre os valiosos descobrimentos no sertão do Tibagi...fl.1.

²³² SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município**, vol. I. op. cit., p. 247.

²³³ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 93.

²³⁴ BRASIL. Regulamento das alfândegas do Império e regulamento das mesas de renda 1836. p. 13-14. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000415&m=791&n=00129 Acesso em: 10 abr. 2021.

²³⁵ Ibidem.,

²³⁶ NEGRÃO, Francisco. A alfândega de Paranaguá: Antigo colégio dos jesuítas. **Revista o Itiberê: Centenário de instalação da alfândega (1827-1927)**. Paranaguá, 1927. p. 79-80.

de um escaler²³⁷. Na falta de um escaler próprio, a alfândega ficava dependente dos escaleres dos navios mercantes, o que dificultava o serviço de visita e de reconhecimento de navios²³⁸. No ano de 1844, pela falta de segurança, o cofre da alfândega foi roubado. O inspetor João Crisóstomo Pupo, ao certificar-se do furto, ficou com sua saúde debilitada e pediu demissão do cargo²³⁹. Outro problema bastante grave era a dificuldade de fiscalizar os navios que entravam e saíam da baía de Paranaguá e a carga que traziam em seu interior. A falta de guardas para fiscalizar todos os navios dava margem ao contrabando e ao extravio dos direitos. Devido às constantes reclamações, no ano de 1846, algumas reformas e melhorias foram feitas, tais como a construção de um trapiche para embarque e desembarque de cargas. Em 1847, foi autorizada a construção de um armazém²⁴⁰.

Além dos navios que vinham com destino ao porto de Paranaguá, a alfândega era também responsável por autorizar o despacho de mercadorias com destino ao porto de Antonina. Aqui, torna-se importante explicitar que embarcações de longo curso também iam a Antonina²⁴¹. Desde o início do século XIX, negociantes de Curitiba passaram a escoar a produção através do porto de Antonina. Entretanto, desde a criação da alfândega em Paranaguá, camaristas de Curitiba e Antonina passaram a contestar a subordinação a Paranaguá. No ano de 1840, por exemplo, os camaristas de Curitiba enviaram uma representação alegando a necessidade de se instalar uma alfândega em Antonina²⁴². No dia 8 de abril de 1841, novamente, aquela câmara enviou uma representação à repartição da Fazenda da Província de São Paulo, suplicando pela criação de uma alfândega ou mesa de rendas no porto de Antonina, para que nesse porto se pudesse despachar para os portos estrangeiros e do Império²⁴³. No dia 3 de dezembro de 1844, o presidente da Província de São Paulo informou que encaminhou a representação das câmaras a consideração imperial²⁴⁴. Analisando o conteúdo dessas representações, é possível observar que nessa conjuntura, ervateiros e negociantes de Curitiba

²³⁷ Embarcação pequena movida a remo ou a vela utilizada para prestar pequenos serviços de transporte e reconhecimento de navios

²³⁸ Correspondência datada de 1841, do inspetor Francisco José Correia dirigida ao Ministro da Fazenda. **Revista O Itiberê. Centenário de instalação da alfândega (1827-1927)**. Paranaguá, 1927. p. 34.

²³⁹ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município*, v. I, op. cit., p. 324-325.

²⁴⁰ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município* v. II, op. cit., p. 219.

²⁴¹ PEREIRA, op. cit., p. 2-4.

²⁴² **Boletim do Arquivo Municipal da Câmara de Curitiba. Documentos para a história do Paraná**. v. 51. Atas da sessão da câmara. Curitiba: Imprensa paranaense, 1930. p. 86.

²⁴³ APP. **Boletim do Arquivo Municipal da Câmara de Curitiba. Documentos para a história do Paraná**. v. 53. Imprensa paranaense, 1981. p.40.

²⁴⁴ APP. **Boletim do Arquivo Municipal da Câmara de Curitiba. Documentos para a história do Paraná**. v. 54. Atas da sessão da câmara. Curitiba: Imprensa paranaense, 1931. p.99-100.

passaram a utilizar o porto de Antonina para o escoamento da produção de erva-mate. Dessa forma, se durante todo o século XVIII, havia uma predominância de Paranaguá e de seu porto para que as vilas de Antonina e Curitiba acessassem mercadorias importadas e exportassem sua produção, verifica-se que nesse momento, diversas tensões começam a ser percebidas na documentação.

As tensões não eram apenas para se criar uma nova alfândega, mas também para o melhoramento dos caminhos que conectavam a vila de Curitiba à de Antonina²⁴⁵. Durante as décadas de 1840 e 1850, essas tensões se refletiram nos debates para a emancipação política do Paraná e seu desmembramento da Província de São Paulo²⁴⁶. A escolha para definir qual cidade seria a capital da nova Província seria acompanhada de interesses opostos, sobretudo, entre o grupo que enriqueceu com o comércio ervateiro, ligado a Curitiba e Antonina, e os negociantes e ervateiros de Paranaguá e Morretes, ligados à exportação e importação de mercadorias. No ano de 1853, com a elevação da Quinta Comarca à categoria de Província, Curitiba foi escolhida como a capital²⁴⁷. Observa-se que no primeiro relatório da Província do Paraná, publicado no ano de 1854, o presidente Zacarias Góes e Vasconcelos expôs que o porto de Antonina sofria constantes vexações, pois dependia da alfândega de Paranaguá para despachar suas mercadorias para portos estrangeiros e para importar as mercadorias que necessitava. O presidente de Província deveria estudar acuradamente a questão dos portos, de modo a representar o poder competente e indicar uma solução que fosse para o bem da maioria²⁴⁸. Após diversos debates, no ano de 1856, foi criada uma Mesa de Rendas em Antonina²⁴⁹.

Quanto à alfândega de Paranaguá, a partir de 1850, um problema estava dificultando o trabalho dos inspetores e demais funcionários. A formação de bancos de areia no Rio Itiberê começou a atingir o cais dessa repartição.

Por fim, destaca-se que a alfândega continuou a funcionar no porto do Rio Itiberê até a primeira década do século XX (Imagem 1). O novo prédio da alfândega, desenhado pelo arquiteto Rudolf Lange, foi inaugurado em 1911, no porto Dom Pedro II (Imagem 2).

²⁴⁵ Trataremos da questão dos caminhos no capítulo 4.

²⁴⁶ PRIORI, op. cit., p. 18-19.

²⁴⁷ APP. **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.9-12.

²⁴⁸ Ibidem., p.80-82.

²⁴⁹ APP. **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. 188-189.

IMAGEM 1- PRÉDIO ONDE FUNCIONAVA A ANTIGA ALFÂNDEGA DE PARANAGUÁ



FONTE: Autor desconhecido. Vista do colégio jesuíta em frente ao rio Itiberê, quando ainda não era aterrado. Autor e data da foto desconhecidos – aproximadamente início do século XX. Fotografia. Disponível em: http://www.mae.ufpr.br/?page_id=28 Acesso em: 10 maio 2021.

IMAGEM 2- ALFÂNDEGA DO PORTO DOM PEDRO II



FONTE: IBGE. Autor desconhecido. Vista aérea do Cais do Porto, Alfândega. Sem data. A fotografia foi tirada aproximadamente na primeira década do século XX. Fotografia. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=449758> Acesso em: 10 maio 2021.

1.4 AS EMBARCAÇÕES

Durante os séculos XVIII e XIX, as embarcações que trafegavam no porto do Rio Itiberê eram as do tipo sumacas, bergantins, galeras, escunas, patachos, corvetas, polacas, barcas, galeotas, palhabotes, entre outras. Eram embarcações à vela, cuja classificação era realizada em função do número de mastros²⁵⁰.

As sumacas eram embarcações de dois mastros usadas na América do Sul, especialmente no Brasil e no Rio da Prata²⁵¹. Os bergantins, também com dois mastros, podiam possuir de 16 a 20 peças de artilharia. No século XVIII, o comércio português utilizava uma embarcação semelhante ao bergantim, o brigue. No século XIX, é comum as denominações brigue e bergantim se fundirem ou confundirem²⁵². As sumacas eram empregadas no comércio de cabotagem. A redistribuição de mercadorias estrangeiras importadas pelo porto do Rio de Janeiro era realizada através dessas embarcações. Observa-se também que em princípios do século XIX, as sumacas eram também empregadas na navegação de longo curso com destino aos portos de Buenos Aires e Montevideu. No entanto, a grande maioria das embarcações empregadas na navegação de longo curso eram os bergantins, barcas, brigues, galeras e patachos.

As galeras, por seu turno, são embarcações de três mastros redondos com dois mastaréis²⁵³ em cada um. Entretanto, haviam galeras de até 5 mastros²⁵⁴. As escunas também possuíam dois mastros cruzados no traquete²⁵⁵, velacho²⁵⁶ e joanete, e no mastro grande, apenas latinos quadrangulares e gave trope²⁵⁷.

As corvetas eram navios semelhantes às fragatas quanto a mastreação. Possuíam três mastros e uma bateria de peças de artilharia comportando entre 20 a 28 canhões. As corvetas apareceram no final do século XVIII, para substituir as fragatas e os brigues em missões de reconhecimento ofensivo²⁵⁸. As polacas eram navios à vela, de mastreação constituída de gurupés e três mastros inteiriços, os dois de vante com velas redondas e o da ré com vela

²⁵⁰ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 68.

²⁵¹ GODOY, José Eduardo P. de Melo. **Naus no Brasil Colônia. Brasília: Senado Federal**, 2007. p.679.

²⁵² Ibidem., p.662.

²⁵³ Peça linear de madeira (gávea, joanete e sobrejoanete) que completa para cima o mastro real.

²⁵⁴ GODOY., op. cit., p.671

²⁵⁵ É a vela de maior dimensão do mastro de vante

²⁵⁶ Designa-se por velacho uma das velas que se encontra no mastro de proa. Fica situada entre o traquete e o joanete. É uma vela auxiliar normalmente utilizada em vento forte e favorável.

²⁵⁷ Ibidem., p. 668-669

²⁵⁸ Ibidem., p.667-669.

latina²⁵⁹. As barcas são embarcações de três mastros e aparelho próprio para virar de querena o navio.

Devemos citar também os iates, lanchas, canoas, escaleres e faluas. Os iates eram navios de dois mastros latinos com varas de combate, tendo o mastro um grande caimento²⁶⁰. Os iates foram empregados na navegação de cabotagem, em especial, para portos mais próximos tais como os portos do Rio São Francisco, Porto Belo, Laguna, Penha (Itapocoroy) e para os portos do próprio Paraná (Antonina, Guaraqueçaba, Guaratuba).

As lanchas, por sua vez, eram as maiores embarcações encontradas a bordo de um navio e movidas a remos ou a vela. Nos primitivos navios à vela, as lanchas andavam sempre a reboque pela popa²⁶¹. As lanchas também eram utilizadas na cabotagem com destino a Santos, Iguape, Cananéia e Rio de Janeiro.

As canoas, muitas delas esculpidas de um único tronco, eram o principal meio de locomoção dos habitantes da baía de Paranaguá. Esse tipo de embarcação era também utilizado na condução de mercadorias de Morretes até Paranaguá, ou vice-versa, através do Rio Nhundiaquara.

O escaler é um pequeno barco a serviço de um navio, era munido de vela, remos e um toldo, utilizado para estabelecer comunicação entre diversos navios ou em terra firme²⁶². O escaler era utilizado no serviço de fiscalização e reconhecimento das embarcações pelos funcionários da alfândega. A falua era uma embarcação semelhante a fragata em casco e velame. Era uma embarcação de vela e remos utilizada para recreio pelos Reis de Portugal, no século XVIII²⁶³.

Ao longo do século XIX, as embarcações evoluíram quanto ao tamanho, capacidade suportada e material de construção. Os bergantins e sumacas foram sendo substituídos pelos brigues (brigues, brigues-barcas, brigues-escunas) e pelos patachos, sobretudo em relação à navegação de longo curso²⁶⁴.

A partir do século XIX, verifica-se também o aumento dos navios a vapor trafegando na baía de Paranaguá. De acordo com Thiago Mantuano da Fonseca, mudanças tecnológicas e socioeconômicas, ocorridas desde a Revolução Industrial e a expansão do capitalismo, implicaram em transformações na navegação. Destaca-se a invenção e generalização do uso

²⁵⁹ Ibid., p.667.

²⁶⁰ Ibid., p.672.

²⁶¹ Ibid., p. 673.

²⁶² Ibid., p.668

²⁶³ Ibid., p.669.

²⁶⁴ Ibidem., p. 68.

dos motores movidos a vapor nas embarcações, dos cascos de ferro, do carvão mineral de pedra do tipo *coke* e do guindaste de bordo²⁶⁵. A adoção generalizada do ferro na parte mais substantiva das embarcações, o casco, foi ocorrer apenas na segunda metade do século XIX, sendo substituída pelo aço. Mantuano da Fonseca também destaca o desenvolvimento dos motores de expansão tripla e quádrupla que só puderam ser construídos, graças à adoção da propulsão por hélice, substituindo as rodas de pás. Para o autor, as máquinas de hélices eram de movimento direto, o que permitiu uma economia de espaço e equipamentos e viabilizou o acréscimo da expansão já no final da década de 1850. A expansão dupla teve uma adoção maior nas embarcações, sua usina de força tinha de ser maior e mais potente e economizar combustível. Destaca-se ainda, a verdadeira revolução que foi a introdução dos guindastes a vapor no convés dos transatlânticos²⁶⁶. As embarcações transoceânicas a vapor completaram, na navegação marítima, o ciclo da industrialização necessária para o pleno desenvolvimento das forças produtivas nos transportes em longa distância. O autor observa que os portos do mundo inteiro não acompanharam esse desenvolvimento e, rapidamente, suas infraestruturas se tornaram defasadas diante do impressionante porte das embarcações, além do movimento de mercadorias e pessoas²⁶⁷. Em consonância ao movimento de proliferação do uso da energia a vapor, medidas foram tomadas pelo governo imperial para o melhoramento nos meios de transportes. A navegação representava o principal meio de transporte e circulação das mercadorias entre as Capitânicas e posteriormente, entre as Províncias²⁶⁸.

Na vila de Paranaguá, os primeiros registros de entrada de embarcação a vapor datam de 1839, quando veio a Paranaguá um vapor procedente de Santa Catarina para levar doze marinheiros²⁶⁹. A presença de barcos a vapor passou a ficar mais evidente, a partir de 1855 (Tabela 6):

²⁶⁵ FONSECA, Thiago Vinicius Mantuano da. a revolução dos vapores na navegação marítima. **História Econômica & História de Empresas**, v. 21, n. 2, pp. 479-517, 27 dez. 2018. P.481.

²⁶⁶ Ibidem., p.495.

²⁶⁷ Ibidem, p.514.

²⁶⁸ DOURADO, Bruna. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. **XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**, 2017, Niterói/Rio de Janeiro, 2017. p.3.

²⁶⁹ VIEIRA DOS SANTOS., **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município**, v. II, op. cit., p. 339.

TABELA 6- TIPOS DE EMBARCAÇÕES QUE TRAFEGAVAM PELO PORTO DE PARANAGUÁ (1822-1899)

Anos	Vapor	Barca	Berg.	Escuna	Galera	Iate	Lancha	Patachos	Polacas	Sumacas	Outras à vela	Total
1822	-	-	24	8	10	2	33	-	-	27	2	106
1825	-	-	40	2	13		46	1	-	52	5	159
1826	-	-	26	2	4	2	34	4	2	47	5	126
1830	-	-	64	3	14	2	36	2	-	21	15	157
1854	-	26	63	19	8	74	20	41	12	9	105	377
1855	24	21	58	13	0	89	22	52	13	7	20	319
1856	82	4	63	20	1	138	7	69	13	14	10	421
1857	86	25	55	13	2	95	9	54	10	5	15	369
1858	82	29	44	1	-	60	12	50	7	10	8	303
1859	81	-	30	4	2	70	13	50	7	2	14	273
1863	15	40	32	14	3	42	-	39	6	9	5	205
1865	70	27	72	10	2	27	-	51	6	1	6	272
1866	37	26	82	27	0	63	0	90	10	0	35	370
1867	31	55	86	38	0	83	0	92	4	0	22	411
1873	194	35	65	15	0	165	4	57	4	7	21	567
1876	174	19	56	9	0	92	-	69	8	6	30	463
1880	257	-	-	-	-	-	-	-	-	-	313	570
1885	540	-	-	-	-	-	-	-	-	-	489	1029
1899	673	12	-	2	-	71	-	23	-	8	-	789

FONTE: WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 70

Além dos dados transcritos na tabela 6, através dos periódicos *Dezenove de Dezembro* e *Commercio do Paraná* foi possível montar um quadro referente aos tipos de embarcações que entraram e saíram do porto de Paranaguá. Apesar do jornal *Dezenove de Dezembro* ter sido publicado entre 1854 a 1899, nem todos os anos trazem os dados acerca do movimento do porto. Situação diferente, mas igualmente difícil, foi encontrada com o periódico *Commercio do Paraná* (1862-1864), publicado em Paranaguá. Apesar das lacunas encontradas, foi possível encontrar dados sobre os tipos de embarcações para os intervalos de 1854-1855; 1857-1858; 1862-1867. Destacamos ainda que, os anos de 1854 e 1857, estão incompletos. Realizando o levantamento dessas informações montamos a Tabela 7:

TABELA 7-TIPOS DE EMBARCAÇÕES NOS ANOS DE 1854;1855;1857;1858;1862;1863;1864;1865;1866;1867.

Anos	Vapor	Vapor de Guerra		Barca	Bergantim	Brigue	Corveta	Escuna	Galera	Galeota	Iate	Lancha	Lugar	Palhabote	Patacho	Polaca	Sumaca	Total
1854	4	-	-	3	-	9	-	3	-	-	13	3	-	-	5	-	1	41
1855	11	-	-	13	16	19	-	20	-	-	49	12	-	3	32	10	4	189
1857	12	-	-	4	-	6	-	1	-	-	11	-	-	-	6	-	1	41
1858	22	-	-	10	2	12	-	-	-	-	16	2	-	2	18	3	1	88
1862	89	-	-	34	-	60	-	27	10	-	91	-	-	-	50	4	9	374
1863	100	-	-	60	-	37	-	20	-	-	89	-	-	-	49	6	9	370
1864	121	-	-	36	-	47	-	11	4	-	35	-	3	-	52	12	6	327
1865	44	3	-	23	-	42	3	5	1	1	21	-	-	-	40	6	1	190
1866	31	3	-	24	2	71	-	17	-	3	51	2	-	-	69	4	5	282
1867	25	4	-	19	-	24	-	8	-	1	31	-	2	-	46	2	3	165

FONTE: HEMEROTECA DIGITAL. **Dezenove de Dezembro**, Curitiba (1854-1855;1857-1858; 1865-1867); IHGP. **Commercio do Paraná**, Paranaguá (1862-1864).
Observação: * Os anos de 1854 e 1857 estão incompletos. Na categoria brigue foram adicionados os brigues escunas.

Tendo por objetivo organizar a apresentação dos dados encontrados, subdividimos esta seção conforme o tipo de navegação, como tratamos a seguir.

1.4.1 Navegação de longo curso

Durante o século XVIII, com exceção das embarcações que se abasteciam em Paranaguá e dali partiam à Colônia do Sacramento²⁷⁰, poucas embarcações de longo curso trafegaram nesse porto. Exceção, porém, que deve ser lembrada, é o caso do navio pirata e das duas naus oriundas de *Saint-Malo* que também estiveram no porto entre os anos de 1718 e 1719²⁷¹. É, sobretudo para o século XIX, que encontramos mais dados sobre a presença de navios de longo curso ancorando no porto do Rio Itiberê, bem como, dados sobre embarcações oriundas desse porto que navegaram com destino a portos estrangeiros.

Durante o contexto de proibição do tráfico de escravos, a partir de 1831, é certo e comprovável que embarcações envolvidas com o tráfico ilegal de escravos faziam escala em Paranaguá para dali, partirem ao porto do Rio de Janeiro²⁷². Além de Paranaguá ser um porto de escala para navios negreiros, muitos escravos desembarcaram nesse porto. A exploração de erva-mate, a produção de arroz e os serviços essenciais ao funcionamento do porto eram realizados por escravos africanos e por afrodescendentes livres e libertos. Trataremos desse tema no capítulo 2. Por ora, é relevante citar que na passagem de 1849 e 1850, registrou-se em Paranaguá entradas de navios oriundos da Califórnia, *Cobija*, Malta, Nova York, Ilha do Sal, *Bombay*, Açores, Portugal e Cabo Verde²⁷³. Além desses indícios, o movimento do porto, encontrado nos periódicos *Dezenove de Dezembro* e *Commercio do Paraná*, traz registros mais detalhados. Com base nesses dados elaboramos a Tabela 8:

²⁷⁰ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 14, doc. 1334. Lisboa Ocidental. 30 de janeiro de 1741. Consulta do Conselho Ultramarino sobre a carta do governador e capitão general D. Luiz Mascarenhas como consta na carta inclusa, na qual informa que se achava vago o posto de capitão dos Dragões[...]. Fl.3-4.

²⁷¹ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx. 3. doc.242. Lisboa Ocidental, 26 de maio de 1722. Carta do Ouvidor Geral de São Paulo, Rafael Pires Pardino, op. cit.,

²⁷² FONTE: ELTIS, David et al. **The Transatlantic slave trade**. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 06 abr. 2021. Ver no capítulo 2.

²⁷³ Mapa de exportação dos gêneros nacionais para fora do império do 1º de julho de 1849 a 31 de março de 1850. In: VIEIRA DOS SANTOS., **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município, v. II**. Op. cit., p. 217;317.

TABELA 8- ENTRADAS E SAÍDAS DE EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO NO PORTO DE PARANAGUÁ

ANOS	BUE	MON	VAL	Rio da Prata*	Mon e Ros.	Rosário	Corrientes	Mercedes	Ilha do Sal	Málaga	Lisboa	Liverpool	Cabo Verde	Total
1854	5	1	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
1855	31	29	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64
1857	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
1858	6	5	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	15
1862	32	31	8	12	-	-	-	-	1	-	-	-	-	84
1863	32	26	13	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76
1864	34	26	17	6	-	-	-	-	-	1	-	-	-	84
1865	25	29	7	7	-	-	-	1	-	-	-	-	-	69
1866	41	45	3	13	2	-	-	-	1	-	1	1	-	107
1867	23	21	4	6	-	1	1	-	1	-	-	1	1	59

FONTE: HEMEROTECA DIGITAL. **Dezenove de Dezembro**, Curitiba (1854-1855; 1857-1858; 1865-1867); IHGP. **Comercio do Paraná**, Paranaguá (1862-1864). Anos completos

Observações: Os anos de 1854-1857 estão incompletos.

A coluna **Mon e Ros.** Refere-se as entradas e saídas descritas como Montevidéu 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-Montevidéu

O movimento do porto, esboçado na Tabela 8, permite vislumbrar a predominância das relações com os portos de Buenos Aires, Montevidéu e Valparaíso. Ao mesmo tempo, esses dados trazem informações sobre os gêneros exportados, bem como, as mercadorias importadas, o que nos permite tecer algumas considerações.

Em primeiro lugar, é possível observar que os navios que saíam de Paranaguá com destino aos portos platinos, além de erva-mate, saíam carregados com madeiras, arroz, aguardente e fumo. Observa-se também que alguns navios, oriundos do Rio da Prata, entraram em Paranaguá trazendo sal, carne seca, couros, sebo, trigo, farinha de trigo carneiros e ovelhas.

Por outro lado, observa-se que todas as embarcações vindas do porto de Valparaíso entraram em lastro no porto do Rio Itiberê. A grande maioria das embarcações que saíram de Paranaguá com destino a Valparaíso, partiram carregadas, unicamente, com erva-mate. Apenas para se ter uma ideia, durante o ano de 1862, 8 navios partiram de Paranaguá com destino ao porto de Valparaíso. Todos os navios saíram carregados de erva-mate²⁷⁴. No ano de 1863, 13 embarcações saíram de Paranaguá com destino ao porto de Valparaíso. De modo similar ao ano anterior, 12 embarcações saíram carregadas de erva-mate. A única exceção foi a galera chilena *Elena Saber* que saiu carregada de erva-mate, madeiras, café e parte com lastro de pedra.

Em menor quantidade, observa-se entradas e saídas de navios oriundos do continente

²⁷⁴ IHGP. Movimento do porto. **Comercio do Paraná**. Paranaguá, 1862. Ano completo.

europeu. Em 1864, a galera espanhola *Isabel*, oriunda de Málaga, entrou no porto de Paranaguá carregada de diversos gêneros, entre os quais os conhecidos vinhos dessa localidade.

Da costa africana, observa-se também que entre 1866 e 1867, dois navios oriundos da Ilha do Sal, localizada em Cabo Verde, entraram com cargas de sal. Destaca-se que no período elencado, a grande maioria das importações vinham por intermédio do porto do Rio de Janeiro, como iremos tratar adiante²⁷⁵.

Além do movimento do porto encontrado nos periódicos, existem os dados apresentados por Cecília Westphalen. O *Fichário de viagens* elaborado por essa autora, traz dados elencados no *Archivo General de La Nación* na Argentina, *Archivo General de La Nación Uruguai* e no *Archivo Nacional Chile*. O *Fichário de viagens* apresenta, portanto, o registro e a organização dos dados analisados por Westphalen a respeito de entradas e saídas de embarcações oriundas de Paranaguá que deram entradas nos portos de Buenos Aires, Montevideu e Valparaíso; e de embarcações que saíram dos referidos portos com destino a Paranaguá, durante o século XIX.

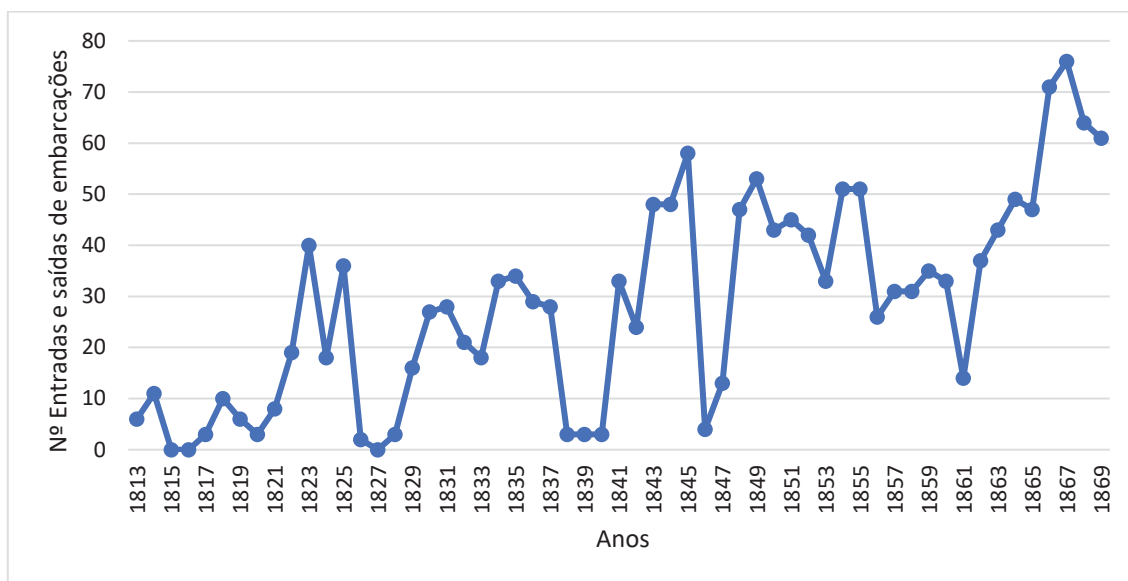
Cecília Westphalen aponta que desde 1810, já existiam relações entre Paranaguá e Montevideu. No ano de 1812, a sumaca espanhola *Nossa Senhora D. Dolores* partiu de Montevideu, com destino a Paranaguá, carregada de sal. Naquele mesmo ano, essa embarcação teria saído de Paranaguá carregada de erva-mate²⁷⁶. Quanto a Buenos Aires, o primeiro registro de entrada data do ano de 1813²⁷⁷. Com base nos dados levantados por Westphalen, elaboramos o Gráfico 1, que tem como objetivo demonstrar as relações entre o porto do Rio Itiberê com o porto de Buenos Aires:

²⁷⁵ Ver no capítulo 2, seção 2.3

²⁷⁶ WESTPHALEN, 1998, *Fichário de viagens*, op. cit., p. 562-565

²⁷⁷ Ibidem., p. 542.

GRÁFICO 1- RELAÇÕES COM O PORTO DE BUENOS AIRES (1813-1869)



FONTE: WESTPHALEN., *Fichário de viagens*, op. cit., 531-561. Ver em ANEXO 1.

Como é possível observar no Gráfico 1, embora existissem relações com o porto de Buenos Aires, desde 1813, foi a partir da década de 1820 que se iniciou uma alta no número de embarcações. Sobretudo, é nesse contexto que se observa um fluxo maior de embarcações oriundas de proprietários e negociantes de Paranaguá indo com destino a esse porto. O Gráfico 1 também demonstra as oscilações no número de embarcações. Observa-se que entre os anos de 1826 e 1828, houve uma queda do número de entradas e saídas. De acordo com Westphalen, essa queda evidenciou os impactos decorrentes do bloqueio brasileiro ao porto de Buenos Aires e da Guerra Cisplatina²⁷⁸.

Desde o século XVII, a Coroa portuguesa se instalou na margem oriental do Rio da Prata. Esse espaço foi objeto de disputas diplomáticas e militares entre Portugal e Espanha, que se alternaram em sua posse. Em 1777, a coroa espanhola obteve a posse daquele território pelo Tratado de Santo Ildefonso²⁷⁹. As condições da independência do Vice-Reino do Rio da Prata criaram a circunstância favorável para Dom João ordenar, em junho de 1811, a ocupação da Banda Oriental do Uruguai. Com a independência do Brasil, em 1822, houve divisão do Exército luso-brasileiro que ocupava a Cisplatina, pois as tropas de origem europeia permaneceram leais a Dom João. Posicionaram-se a favor de Pedro I, as forças que contavam com aqueles nascidos no Brasil e a elas se incorporaram o General Carlos Frederico Lecor,

²⁷⁸ WESTPHALEN, 1998, Op. cit., p. 64. Citado em nota.

²⁷⁹ DORATIATO, Francisco. Poder naval e política externa do Império do Brasil no Rio da Prata (1822-1852). In: *Navigator*, v.12, n.6, 2010. p.11-13.

Barão de Laguna, nomeado comandante militar do território. As tropas leais às Cortes de Lisboa se concentravam em Montevideu, que foi sitiada pelas tropas brasileiras. O Cabildo dessa cidade apelou à Assembleia Constituinte do Brasil para que fossem retiradas as tropas brasileiras, e para que houvesse liberdade de decisão quanto à nova situação.

Em novembro de 1822, a primeira força naval do Império do Brasil partiu com destino ao sul, para o bloqueio de Montevideu. A vitória do Império sobre os portugueses não significou, porém, a incorporação definitiva da Cisplatina. Em abril de 1825, Juan Antonio Lavalleja, que pertencia ao Exército português, desembarcou às margens do Rio Uruguai. Lavalleja se uniu alguns moradores locais, o que deu início a um movimento que obteve a adesão de mais moradores. Em 14 de junho de 1825, os revolucionários orientais estabeleceram uma Junta de Governo que declarou assumir o comando político e administrativo da província oriental. Em 25 de outubro de 1825, após receber os documentos do Congresso de Florida, o Congresso argentino sancionou uma lei incorporando a Cisplatina às Províncias Unidas do Rio da Prata e promoveu Lavalleja e Rivera a generais. Como resposta, em 10 de dezembro de 1825, Dom Pedro I declarou guerra às Províncias Unidas²⁸⁰. Entre dezembro de 1825 a agosto de 1826, ocorreu o bloqueio brasileiro ao porto de Buenos Aires. Por sua vez, a proclamação de Lavalleja, em favor da reunião da Banda Oriental do Uruguai com as demais províncias argentinas, motivou a declaração de guerra pelo Brasil às Províncias Unidas e, em 1825, o bloqueio do Rio da Prata.

As perturbações decorrentes da guerra tiveram repercussão no comércio do porto de Paranaguá. Como destacamos, observa-se que entre 1826 e 1828, não foram registradas no movimento do porto, nem entradas e nem saídas de embarcações no porto de Buenos Aires. Na década seguinte, novas perturbações foram registradas entre 1845 e 1848. A partir de 1848, novamente há uma alta, embora existam oscilações.

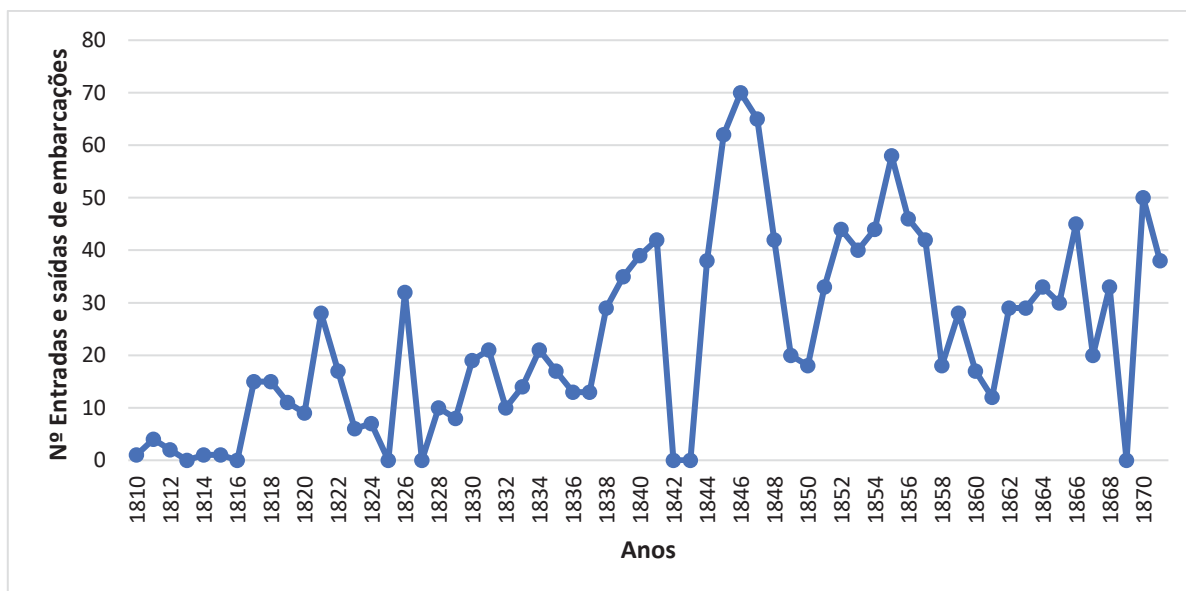
Se as guerras e conflitos civis no Rio da Prata impactaram de modo negativo o comércio e o movimento de embarcações, o mesmo não se observa com a Guerra do Paraguai. Essa guerra, ocorrida entre 1864 e 1870, favoreceu o comércio do porto do Rio Itiberê, sobretudo, com o porto de Buenos Aires. As exportações de erva-mate cresceram nessa conjuntura, pois o Paraguai era um dos principais produtores. Foi justamente, ante o contexto de guerra que a erva-mate exportada pelo porto do Rio Itiberê teve aumento em sua procura.

De modo semelhante, são evidentes as oscilações durante os momentos de conflito e perturbações políticas no Uruguai, o que também se refletiu nas relações comerciais entre os

²⁸⁰ Ibidem., p.13.

portos de Montevideu e o de Paranaguá (Gráfico 2):

GRÁFICO 2- RELAÇÕES COM O PORTO DE MONTEVIDÉU (1810-1872)

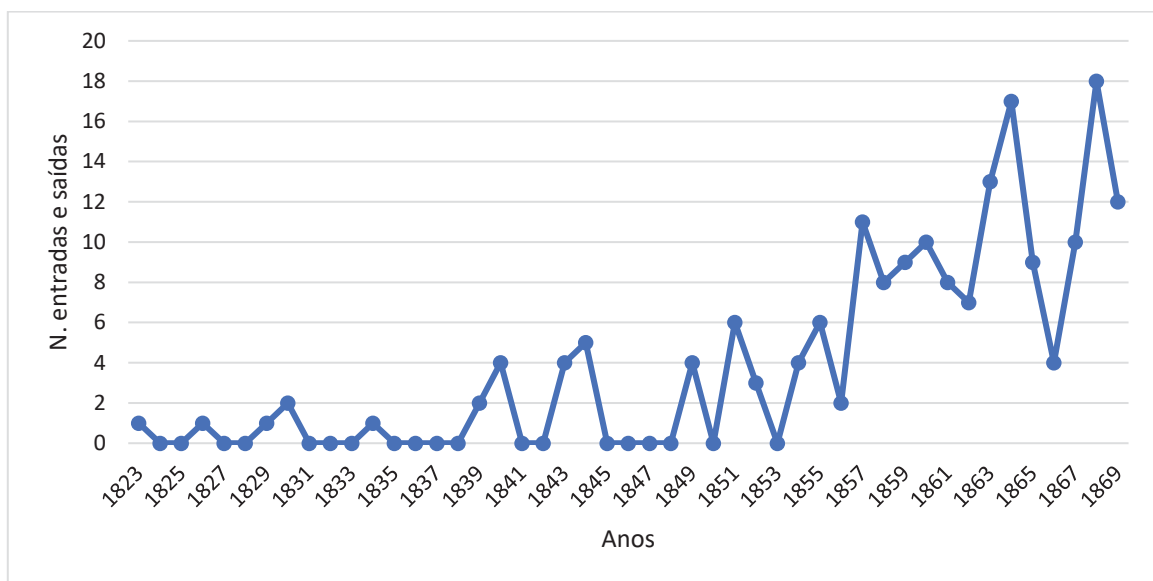


FONTE: WESTPHALEN., Fichário de viagens, op. cit., p.562-590. Ver em ANEXO 2.

Nos anos de 1825 e de 1827, não foram registradas nem entradas e nem saídas de embarcações no porto de Montevideu. Ao passo que, em 1826, 32 entradas foram registradas nesse porto. Entre 1842 e 1843, durante o cerco de Montevideu, observa-se que foram nulas as entradas e saídas. Entre 1844 e 1846, é registrada uma alta, atingindo o total de 70 embarcações, em 1846.

Quanto a Valparaíso, embora existissem relações com esse porto desde 1820, o número de embarcações oriundas desse ou com destino a esse porto, atingiu uma numeração pequena, em especial, quando comparada com, Buenos Aires e Montevideu (Gráfico 3):

GRÁFICO 3-RELAÇÕES COM O PORTO DE VALPARAÍSO (1823-1869)



FONTE: WESTPHALEN, *Fichário de viagens*, op. cit., p.591-595.
Ver ANEXO 3.

Os relatórios dos Presidentes da Província do Paraná também trazem algumas informações acerca da movimentação do porto de Paranaguá. São informações de cunho geral, portanto, não trazem detalhes dos destinos e procedência das embarcações de longo curso. São, na sua grande maioria, dados gerais indicando as entradas e saídas dos principais portos; outros apresentam apenas se as embarcações eram de portos nacionais ou estrangeiros, sem, contudo, indicar detalhes. Ao mesmo tempo, existem anos que só apresentam o total de entradas e saídas de embarcações de longo curso. Organizando os dados que traziam mais similaridade e atendiam ao que estávamos procurando, elaboramos a Tabela 9:

TABELA 9- ENTRADAS E SAÍDAS DE EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO NO PORTO DE PARANAGUÁ (1843-1877)

ANOS	NAVIOS	TONELAGEM	EQUIPAGEM
1853-1854	109	31729	1215
1855-1856	120	28163	1168
1856-1857	114	29642	1124
1857-1858	93	31037	970
1858-1859	75	20280	760
1868-1869	148	47920	1217
1877	62	18764	1240

FONTE: Para 1852-1853: APP. **Relatório do Presidente da Província [...] em 15 de julho de 1854.** Op. cit.,

p.76

Para 1853-1854. APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias de Góes e Vasconcellos na abertura da assembleia legislativa em 8 de fevereiro de 1855**. Curitiba: Tip. Paranaense C. Martins Lopes, 1855. p.54-55.

Para 1855 a 1859: APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura pelo presidente José Francisco Cardoso, no dia 1 de março de 1860**. Curitiba: Tip. Candido Martins Lopes, 1860. p. 83.

Para 1868-1869: APP. **Relatório do Presidente da Província, 1870**, op. cit., p.115.

Para 1877: APP. **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. p. 133-134

Devemos destacar que os relatórios dos presidentes apresentam algumas inconsistências sobre o número de entradas e saídas. Definir quantas embarcações de longo curso trafegaram no Porto do Rio Itiberê torna-se uma tarefa um pouco difícil, visto que cada conjunto de fontes traz informações diferentes. Nesse ponto, acreditamos que os dados do *Fichário de viagens*, levantado por Cecília Westphalen, traz um conjunto mais completo e coeso de informações.

Mesmo com as disparidades observadas, a tabela 9 traz dados relevantes acerca da tonelagem geral das embarcações. Na década de 1850, a tonelagem total das embarcações variou entre a média de, aproximadamente, 20000 a 30000 toneladas. Na passagem de 1868-1869, a tonelagem total atingiu 47920. Esse é um dado que pode indicar que os acontecimentos da Guerra do Paraguai (1864-1870) influíram na vida econômica e na movimentação do porto. Acreditamos que esses dados demonstram a inter-relação, troca, mas também dependência entre Paranaguá com os mercados platinos e chilenos.

1.4.2 Navegação de cabotagem

Durante o século XVIII, a grande maioria das embarcações que entravam no porto do Rio Itiberê eram oriundas dos portos do Rio de Janeiro, Santos, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Bahia, Pernambuco e Vitória. Como abordamos anteriormente, a partir da segunda metade do século XVIII, as exportações e o pagamento do fisco foram concentrados, coercitivamente, no porto de Santos. Contudo, mesmo com essas restrições, por diversas vezes a câmara e os negociantes de Paranaguá reclamaram a liberdade do comércio, sobretudo, a liberdade de realizar o comércio com o porto do Rio de Janeiro. Os vínculos comerciais entre o porto continental de Paranaguá e o porto atlântico do Rio de Janeiro ficam evidentes na análise do movimento de entradas e saídas de embarcações do porto de Paranaguá.

Ao longo do século XIX, é expressivo observar a predominância das relações com o porto do Rio de Janeiro. Através dos dados encontrados nos mapas do porto e nos relatórios de Província elaboramos a Tabela 10:

TABELA 10- ENTRADAS E SAÍDAS- NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM (1801-1877)

ANOS	PR	RJ	SC	RS	PE	BA	RN	SP	ES	TOTAL
1801	-	17	3	-	1	4	-	2	-	27
1826	1	31	31	9	1	-	-	18	-	91
1830	-	53	21	25	-	-	-	10	-	109
1843-1844	23	59	28	1	-	20	-	-	-	131
1846-1847	-	84	34	31	2	-	-	-	-	151
1849-1850	27	134	64	16	1	2	-	57	1	302
1852-1853	49	78	133	3	1	1	3	-	-	268
1856-1857	6	88	68	1	-	-	-	29	-	192
1857-1858	3	84	44	2	1	-	-	12	-	146
1864-1865	6	79	23	2	-	16	-	10	-	136
1865-1866	25	86	37	1	-	-	-	9	-	158
1868-1869	25	153	124	4	1	-	-	7	-	314
1876	-	101	7	-	-	1	-	7	-	116

FONTE: Para 1801: AHU, São Paulo Mendes Gouveia. Cx. 50, doc.3914, São Paulo, 31 mar. 1802 N.4. Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Paranaguá, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido. Op. cit., fl.138.

Para 1826 a 1830: WESTPHALEN, 1998. Op. cit., p. 35.

Para 1849-1850- VIEIRA DOS SANTOS., **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município, v. II**, op. cit., p. 217.

Para os anos de 1852-1853: APP. **Relatório do Presidente da Província [...] em 15 de julho de 1854**. Op. cit., p.76.

Para 1853-1854: APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias de Góes e Vasconcelos na Abertura da Assembleia Legislativa em 8 de fevereiro de 1855**. Op. cit., p.54-55.

Para 1856 a 1858: APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Francisco Liberato de Mattos no dia 7 de janeiro de 1859**. Op. cit., p.3.

Para 1864-1865 e 1865-1866: APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de março de 1867, pelo Presidente da Província Polidoro Cezar Bulamarque**. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1867. p.57.

Para 1868-1869: APP. **Relatório do Presidente da Província, 1870**. Op. cit., p.115.

Para 1877: APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa do Paraná, no dia 15 de fevereiro de 1877**. Op. cit., p. 134-135.

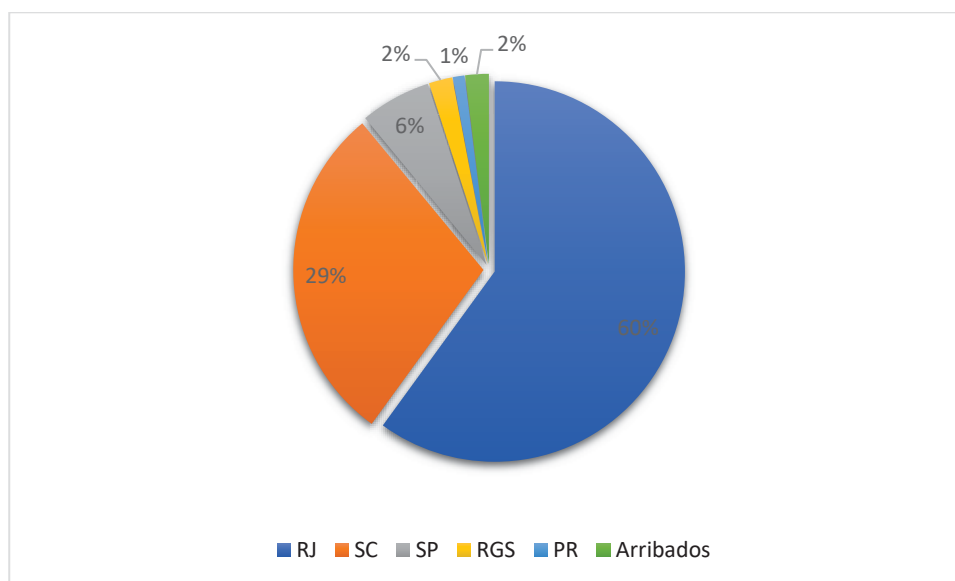
Com base nos dados compilados na Tabela 10, observa-se que mesmo após a década de 1820, Paranaguá continuou a depender do porto do Rio de Janeiro para a importação de mercadorias. Com os dados extraídos do movimento do porto, encontrado nos periódicos *Dezenove de dezembro* e *Commercio do Paraná*, elaboramos a Tabela 11:

De imediato, destacamos a diversidade das entradas e saídas. Como é possível observar na Tabela 11, as relações com os portos de Santa Catarina eram constantes. Ficam evidente as relações estabelecidas com os portos de Florianópolis, São Francisco, Itajaí, Penha, Porto Belo, Camboriú, Desterro, Tijucas e Laguna.

Ao mesmo tempo, ressaltamos a discrepância entre os dados da Tabela 10 e da Tabela 11. A Tabela 10 indica que na passagem de 1864-1865, ocorreram 79 entradas do porto do Rio de Janeiro e 16 do porto da Bahia²⁸¹. Os dados da tabela 11, pelo contrário, indicam que em 1864 houve 167 entradas e saídas de embarcações do porto do Rio de Janeiro e, em 1865, 105 entradas e saídas. Ao mesmo tempo, em 1864 registrou-se nos periódicos apenas 1 entrada da Bahia.

Apesar da diferença entre os dados, os bancos de dados demonstram a predominância das relações com o porto do Rio de Janeiro. Com base nos dados extraídos dos periódicos, elencados na Tabela 11, montamos o Gráfico 4, que traz a percentual geral de entradas e saídas de cabotagem nos anos de 1854,1855,1857 e de 1862 a 1867:

GRÁFICO 4- ENTRADAS E SAÍDAS DE CABOTAGEM NOS ANOS DE 1854;1855;1857;1858;1862-1867



FONTE: HEMEROTECA DIGITAL. **Dezenove de dezembro** (1854;1855;1857;1865;1866;1867); IHGP. **Commercio do Paraná** (1862-1864).

Olhando de modo mais atento, o Gráfico 4 demonstra que, nos intervalos de tempo levantados, as relações com o Rio de Janeiro equivaleram a 60%. As embarcações oriundas

²⁸¹ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de março de 1867, pelo Presidente da Província Polidoro Cezar Bulamarque. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1867. p.57.

dos portos de Santa Catarina corresponderam a 29% do movimento do porto. Dos portos de Santa Catarina importavam farinha de mandioca, goma, carne seca, feijão, mas também exportava a essas localidades telhas, carne seca e madeiras. Atenta-se que Paranaguá reexportava aos portos catarinenses sal, farinha de trigo e sabão. Observamos também, que telhas eram exportadas com frequência aos portos de Santa Catarina, como demonstramos na Tabela 12:

TABELA 12-EXPORTAÇÃO DE TELHAS E OUTROS GÊNEROS (1862-1864)

ANO	EMBARCAÇÃO	NOME	DESTINO	CARGA
1862	Iate	São Sebastião	Itajaí	Telhas
1862	Iate	Monteiro	Santa Catarina	Telhas
1862	Iate	Saudade	São Francisco	Carne seca e telhas
1862	Escuna	Nova Providência	Laguna	Telhas
1862	Iate	Guilhermina	Itajaí	Telhas
1862	Iate	Amizade	Santa Catarina	Telhas
1862	Iate	São João Batista	Penha	telhas e cal
1862	Iate	S. Thomaz	Tijucas Grande	Telhas e café
1862	Iate	Lucio	Penha	Telhas e carne seca
1862	Iate	Itacolomi	São Francisco	Telhas
1862	Iate	Desempenho	Santa Catarina	Telhas e madeira
1862	Iate	Lucio	Penha	Telhas e carne seca
1862	Iate	Bom Jesus	Tijucas Grande	Telhas
1863	Iate	Três amigos	Rio de Janeiro	Telhas e madeiras
1863	Iate	Desempenho	Santa Catarina	Telhas e ripas de juçara
1863	Iate	Rosinha	Itajaí	Telhas e carne seca
1863	Iate	Pallas	Tijucas Grande	Telhas
1863	Iate	Annibal	Laguna	Telhas
1863	Iate	Sete de setembro	Tijucas Grande	Telhas
1863	Iate	Lucio	Itajaí	Telhas
1863	Iate	N. S. Penha	Tijucas Grande	Telhas
1863	Iate	S. João Batista	Penha	Telhas
1863	Iate	Lucio	Penha	Telhas
1863	Iate	Lucio	Penha	Carne seca e telhas
1863	Patacho	Flor da Verdade	Santa Catarina	Telhas
1863	Iate	Lucio	Penha	Telhas
1863	Iate	Annibal	Santos	Telhas
1864	Iate	Lúcio	Penha	Telhas

FONTE: IHGP. *Commercio do Paraná* (1862-1864). Anos completos

Com relação ao porto Santos, observa-se que Paranaguá importava desse açúcar, café e sal. Ao passo que se exportava a Santos cordas de imbé, madeiras e erva-mate.

Outros dados com os quais contamos são relativos ao crescimento da navegação de

cabotagem e a tonelagem total das embarcações. Nesse caso, utilizamos do mapa de exportação do ano de 1801, de dados elencados por Cecília Westphalen e dos relatórios dos Presidentes da Província do Paraná (Tabela 13):

TABELA 13- ENTRADAS E SAÍDAS/CABOTAGEM- TONELAGEM E EQUIPAGEM

Anos	Entradas e saídas	Tonelagem	Equipagem
1771	20	-	-
1801	27	-	-
1826	91	-	-
1843-1844	131	5370	-
1844-1845	125	12805	-
1845-1846	240	21400	-
1846-1847	186	13369	-
1847-1848	151	10468	-
1849-1850	302	14243	1467
1852-1853	268	14483	1490
1853-1854	260	21281	1497
1855-1856	289	21880	1901
1856-1857	183	47995	3049
1864-1865	136	25963	2031
1865-1866	158	26626	763
1868-1869	314	40658	2952
1876	116	27498	2075
1880	395	-	-
1886	462	-	-

FONTE: Para a estimativa do ano de 1771, nos baseamos no relato do Capitão General D. Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão. Ver em: AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx, 27, doc. 2567, São Paulo. 03 de setembro de 1771. Ofício do governador e capitão general D. Luiz Antônio de Souza informando ao Marquês de Pombal, informando sobre os valiosos descobrimentos no sertão do Tibagi...fl.1.

Para 1801: AHU. São Paulo Mendes Gouveia. Cx. 50, doc.3914, São Paulo, 31 mar. 1802. N.4. Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Paranaguá, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido ano, op. cit, fl.138.

Para 1843 a 1848: WESTPHALEN., 1969. Op. cit., p. 486-487.

Para 1849-1850: VIEIRA DOS SANTOS., **Memória Histórica**, v. II. Op. cit., p. 217.

Para 1852-1853: APP. Relatório do Presidente da Província [...] em 15 de julho de 1854. Op. cit., p.76

Para 1853-1854: APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias de Góes e Vasconcelos na abertura da assembleia legislativa em 8 de fevereiro de 1855**. Curitiba: Tip. Paranaense C. Martins Lopes, 1855. p.54-55.

Para os anos de 1856 a 1858: APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Francisco Liberato de Mattos no dia 7 de janeiro de 1859**. Op. cit., p.3.

Para os anos de 1868-1869: APP. **Relatório de Província, 1870**, op. cit., p.115.

Para 1876:APP. **Relatório da Província [...] 1877**. Op. cit., p. 134-135.

Para 1880: APP. **Relatório da Província 1880**. Op. cit., p. 63.

Para 1886:APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa pelo presidente da Província Joaquim de Almeida Faria Sobrinho no dia 17 de fevereiro de 1887**. Curitiba: Tipografia Gazeta Paranaense, 1887. p. 132.

No início do século XIX, aproximadamente, 27 embarcações trafegaram no porto de Paranaguá. Em 1822, registrou-se, entre entradas e saídas, 103 embarcações de portos nacionais. Aliás, semelhante ao que observamos no movimento da navegação de longo curso,

verifica-se também na navegação de cabotagem um crescimento, em especial, a partir da década de 1840.

Observa-se que essa movimentação é pequena, quando comparada a outros portos provinciais do período. Nesse contexto, no que concerne à passagem de 1848 a 1849, o porto do Rio de Janeiro registrou uma movimentação de 3691 embarcações; o porto de Salvador de 1191 embarcações, o porto do Recife de 623 e o porto de Santos de 221 embarcações²⁸².

Para os anos de 1847-1848, Paranaguá registrou a movimentação de 151 embarcações empregadas na cabotagem e de 163 empregadas na navegação de longo curso²⁸³, totalizando, assim, 314 embarcações. Dessa forma, em termos comparativos, a movimentação para esse período só superou a movimentação do porto de Santos. Contudo, deve-se observar que desde o século XVIII, Santos havia iniciado ensaios de navegação direta com o Reino. Outro fator a ser ressaltado é que, a partir da década de 1830, com o crescimento vertiginoso do cultivo do café no Vale do Paraíba e, mais tarde, com a expansão para o Oeste paulista, o porto de Santos conheceria um aumento do número de embarcações. Para Marcos Micheli, nesse momento, Santos tornar-se-ia um porto global²⁸⁴.

Por fim, observa-se que o porto do Rio Itiberê também experimentaria um aumento no número de embarcações de longo curso, contudo, como demonstramos, ainda dependia do porto do Rio de Janeiro para a importação da grande maioria das mercadorias consumidas pela população, sobretudo dos escravos africanos e afrodescendentes. Acreditamos que essa situação começaria a se transformar apenas no século seguinte, sobretudo, na conjuntura da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando o Governo do Estado do Paraná começou a exportar madeiras aos países europeus.

1.4.3 Os proprietários

Os proprietários de embarcações de Paranaguá, via de regra, empregavam suas embarcações na navegação no interior da baía de Paranaguá, na navegação de cabotagem e na de longo curso. Apesar de as informações sobre o número as embarcações e de seus

²⁸² CRUZ, Maria Cecília Velasco. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. In: **Tempo**, n. 8, pp. 1-18, 1999. p.3.

²⁸³ WESTPHALEN., 1969. Op. cit., p. 486-487.

²⁸⁴ MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago Alves. Portos coloniais e perspectivas transnacionais no século XVIII: Entre o norte e o sul do Estado do Brasil. In: MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago Alves. (orgs) **Portos coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis. Séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020. op. cit., p. 78.

proprietários serem escassas, sabe-se que em 1780, o negociante e arrematante do contrato de passagens do Rio Cubatão, Manoel Gonçalves Guimarães aloca 9 canoas no trajeto entre Paranaguá e Morretes²⁸⁵.

Para o século XIX, é possível mapear alguns dos principais proprietários das embarcações na vila de Paranaguá, Tabela 14:

TABELA 14- PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES DA CIDADE DE PARANAGUÁ

Proprietários	Nome	Tipo	Tonelagem	Emprego
Manoel Guimarães e Joaquim Américo Guimarães (1817-1870)	Águia do Prata	Barca	202	Longo curso
	Cascudo	Bergantim	227	Longo curso
	Califórnia	Bergantim	182	Longo curso/Cabotagem
	Mariana	Sumaca	51	Cabotagem
	Sociedade	Lancha	37	Cabotagem
	S. Joaquim	Lancha	18	Cabotagem
	Squarema	Lancha	29	Cabotagem
	Caipira	Lancha	21	Cabotagem
	Nova Providência	Lancha	37	Cabotagem
Manoel Antônio Pereira	Campeadora a	-----	366	-----
	Aurora	Sumaca		Longo curso/Cabotagem
	Flor do Pilar	Fragata	150	Longo curso/Cabotagem
	Orestes	Brigue	220	Longo curso
	Jacintha	-----	-----	-----
	S. Cruz	Sumaca	124	Longo curso
Manoel Francisco Correia (1817-1850)	Brasileiro	brigue-escuna	118	Longo curso/cabotagem
	Lourença	Patacho	134	Cabotagem
	Paranaguá	Lancha	-	
	S. Antônio e Almas	Sumaca	90	Longo curso/Cabotagem
Hipólito José Alves	Laurinda	Lancha	-	Cabotagem
	Rufina	Barca	385	Longo curso
	Belizário	Bergantim	232	Longo curso
Manoel Leocádio de Oliveira	Maria Rosa	Bergantim	126	Longo curso
	Entre Riana	Barca	257	-----
	Inocente	Iate	-	Cabotagem
João Leandro da Costa e João Antônio dos Santos	Carijó	Barca	245	Longo curso
José Ferreira da Costa	Legalidade	Patacho	61	-----
	Pedro II	Bergantim	248	Longo curso
José Joaquim de Oliveira e herdeiros	Cacique	Bergantim	184	Longo curso

²⁸⁵ AHU. São Paulo Mendes Gouveia. Cx. 34, doc. 2939, São Paulo, abril de 1780. Ofício do governador Martim Lopes de Saldanha[...] participando da arrematação geral do contrato de passagens do Cubatão de Curitiba, do posto do Pinto aos dois rios de Paranaguá. 14 de março de 1780. fl.1; VIEIRA DOS SANTOS., *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município*, v. I. Op. cit., p. 177.

José Antônio Pereira Alves	Pereira	Bergantim	166	Longo curso
Francisco Alves de Paula	Cabocla	Brigue-escuna	104	Longo curso
Manoel da Silva Marques	Constante	Brigue-escuna	63	Cabotagem
José Antônio Pereira da Silva Maia	Maia	Patacho	40	-----
Genoveva Nascimento	Felix Conceição	Patacho	75	Cabotagem
João Gonçalves Guimarães	Estrela Brilhante	Sumaca	88	Longo curso
Manoel José da Rosa	Ana Maria	Escuna	48	
Domingo Tadeu Ferreira	Espadarte	Escuna	51	Cabotagem
José Alves de Lima	Ana Rosa	iate	24	-----
Antônio Pereira da Costa	Isabel	Lancha	20	Cabotagem/interna
Antônio José de Araújo	Marmelo	Lancha	20	Cabotagem/interna
Ricardo Cordeiro	Guimarães e cordeiro	Lancha	26	Cabotagem/interna
Antônio Luiz do Nascimento	Maria Luiza	Lancha	18	Cabotagem/interna
José Francisco Correia	Robalinho	Lancha	23	Cabotagem/interna
Antônio Goulart da Silveira	Sociedade Feliz	Lancha	30	Cabotagem
Antônio Gomes	Ana Luiza	Lancha	20	Cabotagem/interna
José Antônio Pereira Porto	Dois amigos	Lancha	14	Cabotagem/interna

FONTE: VIEIRA DOS SANTOS., **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município, v. II.** Op. cit., p. 305-306

WESTPHALEN, 1998. *Fichário de viagens*. Op. cit., p. 531-595

HEMEROTECA DIGITAL. Artigos de ofício. Império do Brasil, **Diário Fluminense**. Rio de Janeiro, n. 15, v. 19 de janeiro de 1826. p. 1; Ministério da fazenda. Império do Brasil, **Diário Fluminense**. Rio de Janeiro, n. 103, v. 18, 2 de novembro de 1831. p. 2.; Parte Comercial - Embarcações despachadas no dia 15. **Jornal do Comércio**. Rio de Janeiro, ano 13, n. 257, 16 de novembro de 1838. p. 3.; Parte Comercial - Embarcações despachadas no dia 15. **Jornal do Comércio**. Rio de Janeiro, ano. 14, n.246, 16 de outubro de 1839. p. 4. Avisos marítimos. **Diário do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, ano 23, n. 3, 4 de janeiro de 1853. p. 3. Importação- cabotagem. **Revista comercial monitor dos negociantes santistas**. Santos, Ano 2, n. 12, 25 de novembro de 1850. p.2.

Nas quatro primeiras décadas do século XIX, os principais proprietários de embarcações eram Manoel Antônio Pereira, Manuel Francisco Correia, Leandro José da Costa e Joaquim Antônio Guimarães. O principal deles era o Capitão-mor Manoel Antônio Pereira. Durante as décadas de 1820 e 1840, Manoel Pereira possuía as embarcações *Orestes*, *Flor do Pilar* e *Brasileiro*, essas eram utilizadas no comércio com os portos de Buenos Aires e Montevideu.

Nos anos de 1848 e 1849, os principais proprietários seriam os irmãos Manoel Antônio Guimarães e Joaquim Américo Guimarães. As embarcações *Águia do Prata* e *Califórnia* realizavam viagens frequentes a Montevideu e a Buenos Aires²⁸⁶. Ao mesmo tempo, essas embarcações eram utilizadas na importação de mercadorias através do porto do Rio de Janeiro. Por sua vez, as embarcações *Mariana*, *São Joaquim*, *Squarema*, *Caipira* e *Nova Providência*

²⁸⁶ WESTPHALEN, 1998. *Fichário de viagens*. Op. cit., p. 531, *passim*.

eram empregadas na cabotagem entre os portos do Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Como trataremos adiante, esses negociantes também estavam envolvidos no incidente *Cormorant*, ocorrido em 1850. A galera *Campeadora* foi apreendida por ser empregada no tráfico ilegal de escravos. Na década de 1860, esses irmãos eram também acionistas da Companhia Progressista que operava os vapores *Marumby* e *Iguaçu*. Os vapores citados realizavam viagens periódicas nos entornos de Paranaguá, Antonina, Morretes e Guaratuba²⁸⁷.

Atenta-se ao fato de que muitas das embarcações listadas na Tabela 14 foram construídas em Paranaguá, no estaleiro pertencente ao tenente-coronel Ricardo Carneiro dos Santos. Nesse estaleiro foram construídas a barca *Rufina*, os bergantins *Cacique* e *Cascudo* e a escuna *Felix Conceição*. Entre o período de 1780 e 1850, construíram-se, nesse estaleiro, aproximadamente 22 embarcações. A barca *Rufina*, a maior delas, possuía três mastros e suportava 385 toneladas²⁸⁸. Além dessas, foi também construído nesse estaleiro o navio *São Caetano Augusto Constância Valerossa*²⁸⁹.

Com base nos dados extraídos dos periódicos, pode afirmar que na década de 1860, os principais consignatários eram Manoel Antônio Guimarães, Joaquim Américo Guimarães, Manoel Leocádio de Oliveira, Caetano Gomes Henrique, José Francisco Correia e a firma *Miró irmãos e Oliveira*, composta por Manoel Miró, José Miró, Bernardo Pinto de Oliveira e, posteriormente, por José Gonçalves Pêcego Júnior. Observa-se que além das embarcações que possuíam, esses proprietários consignavam embarcações com mercadorias e, da mesma forma, exportavam gêneros. Muitas vezes, as embarcações consignadas entravam em lastro, se abasteciam em Paranaguá e, em seguida, iam carregadas ao porto de destino. Para demonstrar essas informações de modo mais detalhado, criamos as tabelas 15 e 16:

²⁸⁷ Pedido de informação para uma linha de navegação a vapor na baía de Paranaguá. **Comércio do Paraná**. Paranaguá, 31 de maio de 1862; HEMEROTECA DIGITAL. Anúncios, Companhia Progressista de navegação à vapor na baía de Paranaguá. **Dezenove de Dezembro**. Curitiba, ed. 556, 18 de janeiro de 1865, p.4.

²⁸⁸ VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município... v. II**. Op. cit., p. 264.

²⁸⁹ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia, Cx. 50, doc.3914. 31 mar. 1802. Ofício n. 20. Do governador e capitão general Antônio Manuel de Melo Castro e Almeida [...] dizendo que envia o mapa da caga transportada pelo navio São Caetano Augusto Valerossa [...]. Esse navio foi construído na vila de Paranaguá. Op. cit, p. 110-11

TABELA 15- CONSIGNATÁRIOS DE PARANAGUÁ E AS EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA EXPORTAÇÃO DO PORTO NO ANO DE 1862

Consignatários	Regiões	Nº de navios	Carga	Nomes dos navios consignados
Manoel A. Guimarães e Joaquim A. Guimarães	Buenos Aires	5	Erva-mate	Virgen de Misericordia, Juanito, Johanne, Califórnia, Águia do Prata
	Montevideú	2	Madeiras	Clara C. Bell, Whentrop
	Rio da Prata	1	Erva-mate	Califórnia
	Rio de Janeiro	5	Vários Gêneros	Congonha, águia do Prata, Califórnia, Mendonza, Restaurador
		1	Madeiras	Astro paranaense
	Itajaí	1	Telhas	Guilhermina
	Rio Grande	1	Vários Gêneros	Astro paranaense
Manoel Leocádio de Oliveira	Buenos Aires	1	Erva-mate	Amália
	Valparaíso	2	Erva-mate	Conrandine, Anne Logan
	Montevideú	1	Erva-mate	Felicidade
		1	Madeiras	Wihelmine
	Rio da Prata	1	Erva-mate	Augusta
	Rio de Janeiro	1	Vários gêneros	City of Candy
Caetano Gomes Henrique	Rio de Janeiro	5	Vários gêneros	Infância
		2	Madeiras	Infância
		1	Madeiras e betas	Infância
Manoel Miró, José Miró e Bernardo Pinto de Oliveira	Buenos Aires	2	Erva-mate	Belisário, De Rayter
	Montevideú	1	Madeiras	Águila
	Valparaíso	1	Erva-mate	Vidal
	Rio da Prata	2	Erva-mate	Emilie, Jeneke Henderika
José Francisco Correia	Buenos Aires	1	Erva-mate	Ninfa del Plata
	Valparaíso	1	Erva-mate	Caroline

FONTE: IHGP. *Commercio do Paraná* (1862). Ano completo

TABELA 16-CONSIGNATÁRIOS DE PARANAGUÁ E AS EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA IMPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ, NO ANO DE 1862

Consignatários	Regiões	Nº de navios	Carga	Nomes dos navios consignados
Manoel A. Guimarães e Joaquim A. Guimarães	Buenos Aires	1	Sal e carne seca	Águia do Prata
	Rio de Janeiro	9	Vários Gêneros	Congonha, Águia do Prata, Mendonza
	Itajaí	1	Farinha, feijão e couros	Guilhermina
	Rio Grande do Sul	1	Couros	Astro paranaense
Manoel Leocádio de Oliveira	Rio de Janeiro	9	Vários gêneros	Imperador, Imperatriz, Cardoso
	Santa Catarina e São Francisco	5	Vários gêneros	Imperador, Imperatriz, Cardoso
	Santos	1	Vários gêneros	Encantadora
Caetano Gomes Henrique	Rio de Janeiro	7	Vários gêneros	Nossa senhora da Penha, três amigos e infância
	Santos	1	Toucinho	Infância
Miró irmãos e Oliveira	Rio de Janeiro	1	Vários gêneros	Paulina
José Francisco Correia	Montevideú	1	Carne e Sal	Pedro II
	Rio de Janeiro	4	Vários gêneros	Clementina, Pedro II, dois amigos, Constante, Cardoso
		1	Sabão e lastro	Argonauta
	São Francisco	2	Farinha de mandioca e feijão	Saudade
	Santa Catarina	1	Farinha de mandioca	Isabel
	Barra Velha	1	Farinha de mandioca	Saudade
Francisco José de Souza	Buenos Aires	1	Carne, sal e sebo	Albano
	Montevideú	1	Carne seca	Albano
	Rio de Janeiro	8	Vários gêneros	Maria das Dores, S. J. Batista, Constante, Astro Paranaense, Nova Providência
	Buenos Aires	1	Carne seca	Penguin
	Rio de Janeiro	1	Vários gêneros	Penguin
	Rio de Janeiro	2	Vários gêneros	Camponeza

FONTE: IHGP. *Commercio do Paraná* (1862). Ano completo

A partir de 1854, com a instalação da Capitania dos portos, os relatórios de província passam a trazer alguns mapas das embarcações arroladas no porto de Paranaguá. Esses mapas, contudo, não trazem dados sobre os proprietários das embarcações (Tabela 17):

TABELA 17-EMBARCAÇÕES DE PARANAGUÁ EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E DE LONGO CURSO (1856-1873)

Anos	Tipo	Nº	Tonelagem	Equipagem	TOTAL
1856	Brigue-barca	1	305	12	26
	Brigue	10	2036	123	
	Polaca	1	201	12	
	Brigue-escuna	1	101	9	
	Patachos	3	199	24	
	Escuna	2	54	10	
	Iates	7	231	35	
	Sumaca	1	51	7	
1857	Brigue-barca	1	305	12	29
	Brigue	10	2036	123	
	Brigue-escuna	1	101	9	
	Patachos	3	199	24	
	Escuna	1	24	5	
	Sumacas	1	51	7	
	Iates	10	279	44	
	Lanchas	2	65	11	
1863	Brigues	9	1688	101	23
	Barca	4	1422	53	
	Galera	1	658	21	
	Patachos	3	215	22	
	Iate	3	127	12	
	Escuna	2	74	13	
	Sumaca	1	47	8	
1873	Patachos	1	-	-	14
	Sumaca	1	-	-	
	Iates	8	-	-	
	Brigues	4	-	-	

FONTE: Para o ano de 1856: Mapa das embarcações empregadas no tráfico do porto e nos rios navegáveis. In: APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 1 de março de 1856.** p.12.

Para 1857: Mapa das embarcações empregadas no tráfico do porto e nos rios navegáveis. In: APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 7 de janeiro de 1857.**p.26.

Para 1873: APP. **Relatório que Manoel Antônio Guimarães Apresentou a Frederico José de Araújo Abranches [...] em 13 de junho de 1873.** Op. cit., p. 9.

Para 1886. Ver em: APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa pelo presidente da Província Joaquim de Almeida Faria Sobrinho no dia 17 de fevereiro de 1887.** Op. cit., p. 132.

É interessante observar a diminuição do número de embarcações na década de 1870. Aliás, observamos isso também, pois na década de 1860, fica visível que muitos negociantes passam a consignar embarcações estrangeiras para transportar cargas. Cecília Westphalen analisa que a concorrência de embarcações estrangeiras foi bem acirrada entre os anos de 1862

e 1892, quando o Governo Imperial permitiu que as mesmas também exercessem a navegação de cabotagem. Pelo artigo 23 da lei n. 1177, de 9 de setembro de 1862, foi permitido ao governo a alteração das disposições vigentes acerca da navegação, permitindo às embarcações estrangeiras o serviço de transporte costeiro entre os portos do Império em que houvesse alfândegas²⁹⁰.

Outras informações dizem respeito às embarcações empregadas na navegação interna ou no tráfico do porto. Na Tabela 18, tentamos agrupar as informações sobre os tipos de embarcações empregadas nesse tipo de navegação:

TABELA 18- EMBARCAÇÕES DE PARANAGUÁ EMPREGADAS NO TRÁFICO DO PORTO/NAVEGAÇÃO INTERNA (1787-1886)

Anos	Canoas	Iates	Lanchas	Botes	Faluas	Patachos	Vapores	Total
1856	19	9	6	-	-	-	-	34
1857	23	12	12	-	-	1	-	48
1863	25	6	12	-	-	-	2	45
1873	42	-	13	7	-	-	2	64
1876	46	-	14	3	3	-	2	68

Fonte: Para 1856: Mapa das embarcações empregadas no tráfico do porto e nos rios navegáveis. In: APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 1 de março de 1856**. Op. cit., p.12.

Para 1857: Mapa das embarcações empregadas no tráfico do porto e nos rios navegáveis. In: APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 7 de janeiro de 1857**. Op. cit., p.26.

Para 1863: Mapa das embarcações pertencentes à Província do Paraná, com designação do valor, casco e aparelho de cada uma, navegação em que se empregam, tonelagem e tripulação. In: APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa da Província do Paraná, pelo presidente Antônio Barbosa Gomes Nogueira, em 15 de fevereiro de 1863**. Op. cit., p. 131.

Para 1873: APP. **Relatório que Manoel Antônio Guimarães Apresentou a Frederico José de Araújo Abranches por ocasião de lhe passar a administração da Província do Paraná em 13 de junho de 1873**. Curitiba: Tipografia Viúva Lopes, 1873.Op. cit., p. 9.

Para 1876: APP. **Relatório de Província 1877**. Op. cit., p.42.

Destaca-se que a navegação interna sempre teve importância na dinâmica do porto do Rio Itiberê. Era através dessa navegação que as mercadorias que chegavam ao porto do Rio Itiberê eram encaminhadas a Morretes. Pelas condições de navegação do Rio Nhundiaquara, o trajeto era realizado, sobretudo através de canoas. Como é possível ver na Tabela 18, muitas canoas foram registradas e acredita-se, que a grande maioria delas eram empregadas no trajeto entre Paranaguá e Morretes. Eram também através das lanchas e das demais embarcações de pequeno porte que se conduziam mercadorias em todo o interior da Baía de Paranaguá. Entretanto, a partir de 1862, os vapores *Marumby* e *Iguaçu* começam a operar no tráfico interno,

²⁹⁰ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 77-78.

em especial, no trecho entre Paranaguá e Morretes. Tratavam-se dos vapores operados pela Companhia Progressista, já mencionada anteriormente.

Na década de 1850, quando as embarcações de maior tonelagem enfrentavam dificuldades para atracar no cais do Rio Itiberê, as embarcações utilizadas na navegação interna continuaram a trafegar nesse porto. Mesmo durante o século XX, quando a alfândega e os trapiches foram transferidos para o porto Dom Pedro II, o porto do Rio Itiberê continuou a ser frequentado pelas embarcações de médio porte, pelos vapores que transportavam passageiros e cargas e pelas canoas de pescadores. Concluimos que o porto do Rio Itiberê, de fato, nunca deixou de ser porto, apenas não comportava mais as embarcações de maior tonelagem e calado, as modernas embarcações de carga movidas a vapor.

Obviamente, o ancoradouro, situado às margens do Rio Itiberê, é bem mais complexo do que se apresentou nas linhas escritas acima. No capítulo a seguir, nosso intuito é analisar e entender quais eram as mercadorias exportadas e importadas.

ILUSTRAÇÃO 1- VISTA DO PORTO DE PARANAGUÁ, SITUADA NO RIO ITIBERÊ, POR VOLTA DA DÉCADA DE 1870



FONTE: Acervo IHGP-Paranaguá. Autor desconhecido. Aquarela, medidas 60 cm x 35 cm, 1870.

2. AS MERCADORIAS IMPORTADAS E EXPORTADAS

2.1 DAS FOLHAS DA FLORESTA: A ERVA-MATE

O consumo das folhas de erva-mate é bem antigo.²⁹¹ Na mata de araucária encontrada no planalto curitibano, as populações indígenas Kaingang denominavam a erva-mate de kóg-wuin, kógunh ou *congoin*. A coleta desempenhava um papel importante na economia Kaingang. A erva-mate, em especial, era utilizada de diferentes formas. Os Kaingang consumiam as folhas *in natura* para fins medicinais, secavam e moíam para preparar uma bebida utilizada em ritos de adivinhação, entre outros usos²⁹².

No século XVII, durante o processo de colonização, os portugueses e colonos adotaram o costume de beber a infusão das folhas de erva-mate. Mesmo sendo consumida pela população que habitava o planalto curitibano, a primeira tentativa de introduzir a erva-mate no mercado externo foi realizada, apenas em 1722. O Ouvidor Geral de São Paulo, Rafael Pires Pardinho, também observou que os habitantes da vila de Curitiba preparavam as folhas de erva-mate e a consumiam como uma bebida. Observando o consumo existente, esse Ouvidor enviou uma carta ao rei demonstrando a forma como os colonos preparavam a bebida, chegando a descrever as propriedades medicinais do consumo. Uma caixa com as folhas de erva foi encaminhada, junto com uma receita de como prepará-la. Por fim, esse ouvidor também sugeriu que o rei permitisse aos habitantes exportar esse gênero no mercado externo²⁹³. Ao receber a caixa e as correspondências, Dom João V fez uma resolução permitindo que os comerciantes de Paranaguá e de Serra acima pudessem comercializar a erva-mate, em especial com a Colônia do Sacramento²⁹⁴.

No ano de 1726, o capitão da Fortaleza de Montserrat, da vila de Santos, observou que as folhas de erva-mate eram consumidas também pelos moradores das vilas de São Francisco e de Nossa Senhora da Conceição. Como aquelas terras pertenciam ao rei, sugeriu que fosse permitido a exploração comercial da erva-mate, pois era um negócio que poderia dar lucros à

²⁹¹ NAVAJAS, Pau. **Caá Porã- El espíritu de la yerba mate: Uma história del Plata**. Gobernador Virasoro, Establecimiento Las Marías, 2013. p. 19. Tradução livre.

²⁹² HAVERROTH, Moacir. **Kaingang um estudo etnobotânico: O Uso e a Classificação das Plantas na Área Indígena Xapecó (oeste de SC)**. 1997. 182 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997. p.45-46

²⁹³ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 3, doc. 283, São Paulo, 04 de outubro de 1722. Carta do governador Rodrigo Cesar de Meneses para Dom João V, informando que em cumprimento de uma ordem recebida daquele monarca envia um caixão com a erva chamada congonha. fl.1-2.

²⁹⁴ VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município**, v. I, op. cit., p. 125-126.

Real Fazenda A carta e as recomendações receberam despacho favorável²⁹⁵.

Apesar das permissões e animosidade, ao longo do século XVIII, a erva-mate foi exportada em pequenas quantidades, encontrando mercado apenas nas vilas próximas, sobretudo, em São Paulo e nas vilas de Santa Catarina, lugares onde já existia a prática de se consumir a infusão. No início do século XIX, a situação pouco mudou. O mapa de exportação do porto de Paranaguá, de 1801, aponta que 1620 alqueires de erva-mate foram exportados aos portos de Santa Catarina, Santos e Rio de Janeiro²⁹⁶. Em 1817, foram exportados 515 alqueires de erva-mate²⁹⁷ e, em de 1817, foram exportados 1345 alqueires²⁹⁸.

No de 1826, a erva-mate aparece como o principal gênero exportado. Nesse ano, foram exportados 7059 terços, 66 sextos, 1050 alqueires e 12743 cargas²⁹⁹. A grande maioria dessa carga teve como destino os portos de Buenos Aires e Montevideu. Nos anos seguintes, a erva-mate passou a dominar as pautas de exportação. As demandas de erva-mate nos mercados platinos e chilenos provocaram uma transformação na vida econômica da figuração social analisada. Entretanto, antes de prosseguir, precisamos mencionar, ainda que de forma breve, qual a dimensão do consumo de erva-mate em Buenos Aires, Montevideu e Valparaíso.

Em meados do século XVI, os espanhóis aportaram às margens do Rio da Prata, tendo como propósito iniciar o processo de colonização da região e chegar à lendária *Sierra de la Plata*. A lenda difundida desde o século XVI, contava sobre uma grande montanha onde era possível encontrar uma fonte abundante de prata. A popularidade da lenda fez com que Sebastião Caboto e outros europeus passassem a denominar, a partir de 1525, o rio encontrado na área montanhosa de Rio da Prata³⁰⁰. Em 1554, os espanhóis fundaram um povoado chamado de *Villa de Ontiveros*, situado à margem do Rio Paraná, também conhecido como *Salto del Guairá*³⁰¹. Entretanto, esse povoado não prosperou. Diante da situação, em 1557, Ruy Díaz de Melgarejo comandou o traslado da população local para outro lugar, localizado na confluência do Rio Paraná com o Rio Piquiri, o povoado de *Ciudad Real del Guayrá*³⁰². Nesse povoado, os

²⁹⁵ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 5, doc. 516, São Paulo, 28 de mar de 1726. Carta do capitão da fortaleza de Monteserrat, Miguel Antônio Sobral. fl. 3.

²⁹⁶ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 50, doc.3914. São Paulo, 31 mar. 1802 N.4. Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Paranaguá, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido ano. Op. cit., fl.138.

²⁹⁷ APESP. Lista de habitantes do ano de 1815. Op. cit., fl. 10-11.

²⁹⁸ APESP. Lista de habitantes.... 1817. op. cit., fl. 12-13.

²⁹⁹ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 118-121.

³⁰⁰ EREMITES DE OLIVEIRA, Jorge; ESSELIN, Paulo Marcos. Uma Breve história indígena da erva-mate na região platina: Da província do Guairá ao Antigo sul de Mato Grosso. **Espaço Ameríndio**, Porto Alegre, v. 9, n. 3, p. 278- 318, 2015. p. 281.

³⁰¹ Ibidem, p. 283.

³⁰² Ibidem, p. 284.

indígenas consumiam a bebida feita das folhas de erva-mate. Logo, os espanhóis e seus descendentes aprenderam a preparar a bebida e a consumi-la³⁰³.

No começo do século XVII, comerciantes de diversas regiões da América se deslocavam ao Guairá em busca da erva-mate. A rápida difusão do consumo dessa erva, em amplos setores da população colonial, exigiu a organização da produção para atender o mercado. No princípio, os colonos não encontraram grandes dificuldades para implementar a exploração, pois contavam com a mão de obra de mais de 4 mil indígenas³⁰⁴. Com a organização da produção em moldes comerciais, o consumo se estendeu às margens do Prata, transpôs os Andes e se disseminou às regiões mineiras de Potosí, Chile, Peru e Equador. A exploração de erva-mate tornou-se a atividade econômica colonial mais importante na Província do Guairá, bem como, uma fonte de recursos à Real Fazenda. Posteriormente, em 1767, com a expulsão dos jesuítas dos domínios da Espanha, houve o desmantelamento das reduções. Consequentemente, foi registrada a diminuição da produção ervateira no Guairá e em outras regiões onde os jesuítas atuavam. Mesmo assim, durante todo o século XVIII, o Paraguai continuou sendo o principal produtor de erva-mate na região platina.

Em 1811, ocorreu a independência do Paraguai. O governante José Gaspar Rodríguez de Francia (1811-1840), adotou uma política de monopolização dos principais produtos exportados pelo Paraguai, entre eles a erva-mate, a madeira e o tabaco³⁰⁵. Nesse quadro, sobretudo a partir de 1820, a erva-mate exportada por Paranaguá tornou-se um dos principais gêneros procurados pelos mercados do Rio da Prata e do Chile.

Em conjunto a isso, atenta-se ao fato de que, a abertura dos portos às nações amigas, em 1808, foi fundamental para essa integração. Renato de Mattos demonstra que, durante o período joanino, Santos se integrou em uma ampla rede mercantil costeira que se estendia desde o estuário do Rio da Prata até o Ceará³⁰⁶. De acordo com o autor, o porto do Rio de Janeiro era o principal fornecedor de artigos de origem europeia e de cativos africanos, em Santos. Na mesma época, a cidade do Porto sobressaiu-se como importante fornecedora de artigos ingleses, além de ser a principal compradora dos gêneros embarcados no porto paulista³⁰⁷. Em Paranaguá, verifica-se que desde a primeira década do século XIX, foram esboçadas algumas relações com os portos de Buenos Aires, Montevideu e Valparaíso. Os gêneros procurados eram arroz, madeiras e pequenas quantidades de erva-mate. Contudo, a partir de 1820, operou-se uma

³⁰³ Ibidem, p. 286.

³⁰⁴ Ibidem, p.288.

³⁰⁵ JARDIM, op. cit., p.90-92.

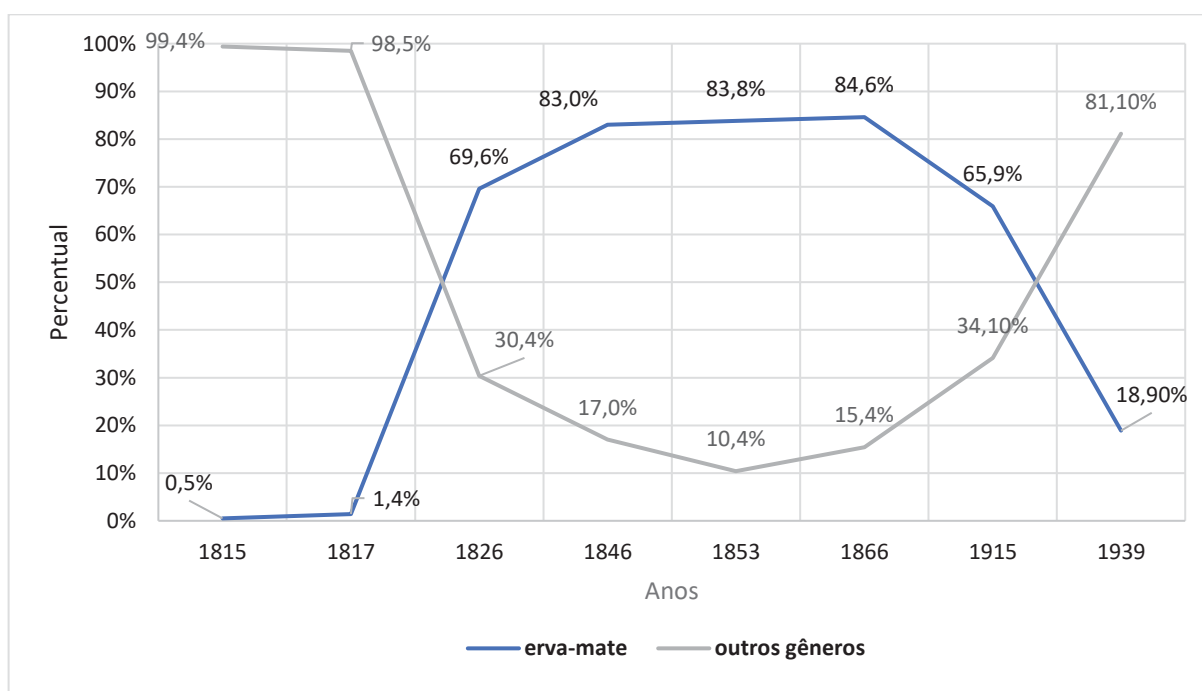
³⁰⁶ MATTOS, Renato de, op. cit., p.253.

³⁰⁷ Ibidem., p .254.

especialização crescente em torno da exportação de erva-mate.

Com base nos mapas de exportação do porto de Paranaguá, elencados para diferentes anos, elaboramos o Gráfico 5. O objetivo desse gráfico é demonstrar o crescimento das exportações de erva-mate pelo porto de Paranaguá. Pela diversidade de gêneros exportados, ao longo dos anos elencados, o gráfico também demonstra que, a partir de 1826, a exportação de erva-mate passou a dominar as pautas de exportação do porto de Paranaguá. O descritivo outros gêneros, referenciado no gráfico, se refere, sobretudo as exportações de arroz, madeira, cordames de imbé e outros³⁰⁸.

GRÁFICO 5- EXPORTAÇÕES DE ERVA-MATE ENTRE OS ANOS DE 1815, 1817, 1826, 1846, 1853, 1866, 1915 E 1939*



FONTE: Os dados referentes aos anos de 1815 e 1817 foram adaptados de: APESP. Mapas da exportação do porto de Paranaguá entre os anos de 1815 e 1817[...]. Para os anos de 1826 e 1846, adaptado de: WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 118;121.

Para 1854: APP. **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; p. 144.

Para 1866: APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa provincial, no dia 15 de março de 1867**. Op. cit., p. 53.

Para 1915: APP. **Relatório apresentado ao excl. Dr. Affonso Alves de Camargo... no ano de 1916**. op. cit., p. 194.

Para 1939: APP. **Relatório apresentado à excl. Senhor Getúlio Vargas M. D. Presidente da República pelo senhor Manoel Ribas, interventor federal no Estado do Paraná, exercício de 1932 a 1939**. p.7.

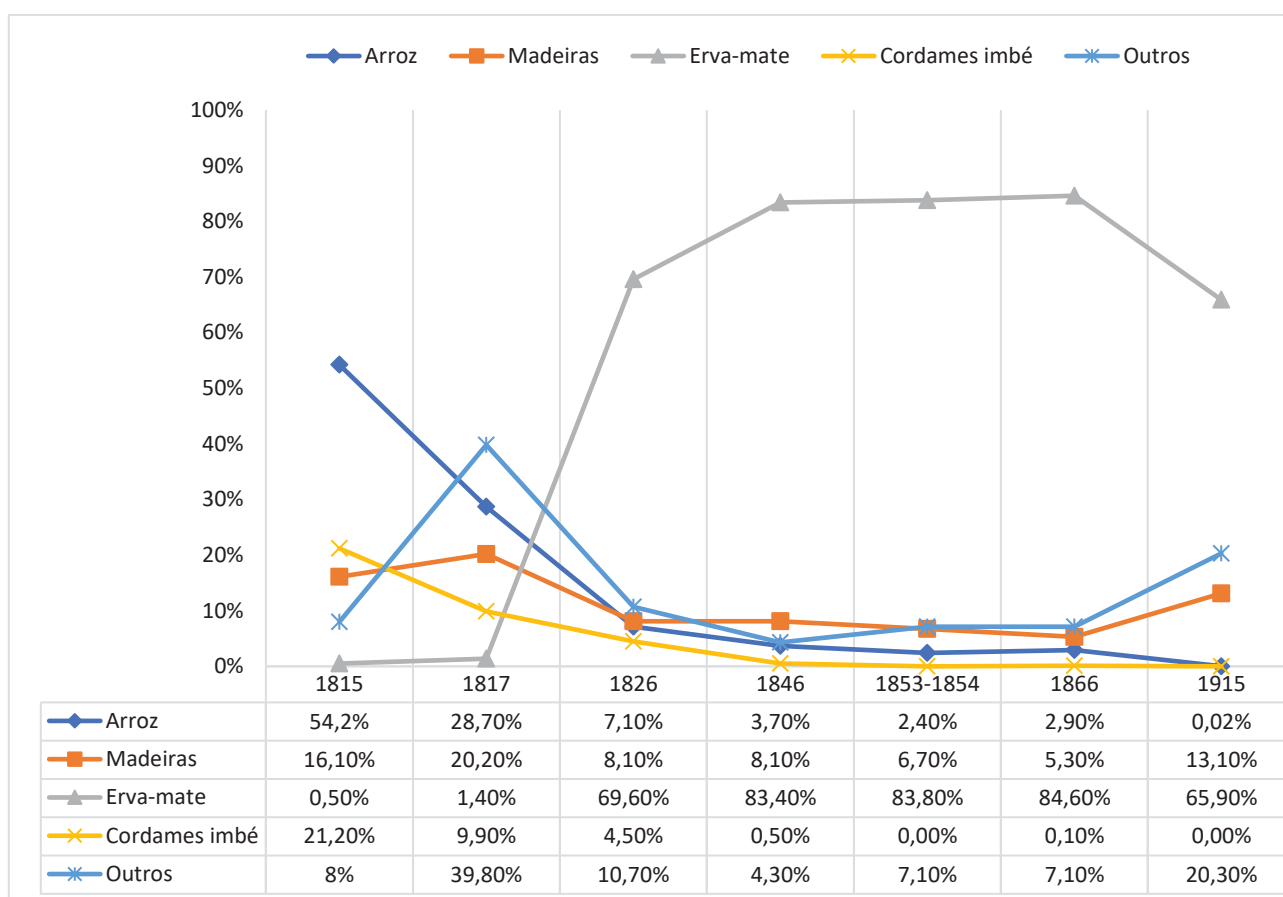
Os dados com as porcentagens de “outros gêneros” podem ser consultados no APÊNDICE 1.

³⁰⁸ Ver no APÊNDICE 1

Como é possível analisar no Gráfico 5, no ano de 1815, a erva-mate equivalia a 0,51% das exportações realizadas por Paranaguá³⁰⁹. Em 1817, equivaliu a 1,43% das exportações³¹⁰. Em 1826, equivaliu a, aproximadamente, 70% das exportações realizadas³¹¹. Na passagem de 1915 a 1916, correspondeu a quase 66% do valor das exportações do Estado do Paraná³¹².

O descritivo outros gêneros, referenciado no Gráfico 5, refere-se, sobretudo, as exportações de arroz, madeiras, cordames de imbé e outros³¹³. Elaboramos o Gráfico 6 para demonstrar um quadro comparativo entre os valores percentuais de exportação da erva-mate em relação aos valores percentuais das exportações de arroz, madeiras e cordames de imbé:

GRÁFICO 6- COMPARAÇÃO ENTRE AS EXPORTAÇÕES DE ERVA-MATE E AS EXPORTAÇÕES DE ARROZ, MADEIRAS, IMBÉ NOS ANOS DE 1815, 1817, 1826, 1846, 1853, 1866 E 1915



³⁰⁹ APESP. Lista de habitantes existentes no distrito da primeira companhia de ordenanças da Villa de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira. Seus nomes, empregos, naturalidades, estados, ocupações e aplicações das casualidades que aconteceram neste ano de 1815. fl. 10-11.

³¹⁰ APESP. Lista de habitantes.... 1817. Op. cit., fl. 12-13.

³¹¹ WESTPHALEN, 1998. Op. cit., p. 118.

³¹² APP. Relatório apresentado ao excl. Dr. Affonso Alves de Camargo, presidente do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha. Secretário dos negócios da Fazenda e Obras Públicas em 31 de dezembro de 1916. Curitiba: Tipografia A República, 1917. p. 194.

³¹³ Ver no APÊNDICE 1

FONTE: Os dados referentes aos anos de 1815 e 1817 foram adaptados de: APESP. Mapas da exportação do porto de Paranaguá entre os anos de 1815 e 1817[...]. Para os anos de 1826 e 1846, adaptado de: WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 118-121. Para 1853-1854: APP. **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. Para 1866: APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa provincial, no dia 15 de março de 1867**. Op. cit., p. 54.

Para 1915: APP. **Relatório apresentado ao excl. Dr. Affonso Alves de Camargo... no ano de 1916**. op. cit., p. 194.

Os dados com os valores de exportação para cada ano podem ser consultados no APÊNDICE 1.

O trabalho de Cecília Westphalen é fundamental ao demonstrar a especialização que ocorre em torno da exportação de erva-mate. O porto de Paranaguá, partilhando de destinos comuns com Buenos Aires e Montevideu, compartilhou também os ritmos de pulsar da economia ocidental. Conjunturas de crise e de guerras influenciaram nas exportações, nos preços, bem como no fluxo de embarcações do porto do Rio Itiberê. A conjuntura da Guerra do Paraguai de 1864/1865 e de 1870/1871 favoreceu o comércio do Paraná, possibilitando maiores carregamentos de erva-mate para o Prata e o Chile. Nessa conjuntura, o preço médio da arroba do mate que era de, aproximadamente, R\$ 2.000 réis, chegou a dobrar. De 1865 a 1870, o preço variou de R\$ 4.000 a R\$4.500³¹⁴.

O crescimento das exportações fez crescer também o número de engenhos e fábricas de erva-mate situadas no sopé da Serra e nos campos de Curitiba. Essas instalações eram destinadas a secar, triturar, preparar e acondicionar a erva-mate. De acordo com Magnus Pereira, as palavras engenho e fábrica, muitas vezes, eram utilizadas de modo equivalente e, ao mesmo tempo, confuso na documentação oitocentista. Cabe destacar que, os engenhos de erva-mate vincularam, desde o início, a tração hidráulica com a utilização de mão-de-obra livre assalariada e escrava³¹⁵. No início do século XIX, a palavra fábrica ainda não tinha assumido a sua significação moderna. No Paraná, a palavra fábrica poderia designar um conjunto de trabalhadores escravizados. Por sua vez, o domínio dos canais de comercialização da erva-mate poderia também caracterizar uma fábrica. Porém, na medida em que os exportadores passaram a se envolver no beneficiamento, a fábrica foi, progressivamente, ganhando um lugar adequado, um lugar concreto. Este lugar foi, inicialmente, a casa de soque manual e, posteriormente, o engenho hidráulico. Para Magnus Pereira, a partir da segunda metade do século XIX, já utilizavam um vocabulário similar ao contemporâneo para se referir à produção do mate. Nesse momento, a fábrica passou a abranger, além das práticas sociais específicas que a

³¹⁴ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 258.

³¹⁵ PEREIRA, Magnus., op. cit., p. 44.

caracterizavam, um lugar materialmente concreto para abrigá-las³¹⁶.

Temístocles Linhares analisa que a partir de 1875, com o deslocamento dos engenhos de erva-mate para o planalto de Curitiba, foram introduzidas a produção de erva-mate novas técnicas de mecanização, tais como o emprego da força hidráulica e a vapor³¹⁷. O acondicionamento era feito em surrões, feitos com couro de boi amolecido, cortado em quadrado e costurado. Em seguida, feitos os sacos, a erva era acondicionada com força, de modo a formar um fardo grosso. Cada surrão continha, em média, 5 arrobas³¹⁸. A partir de 1870, em Antonina e Morretes já se usavam as barricas feitas de madeira³¹⁹. O mais penoso ao findar da produção era o transporte, geralmente, feito no lombo de muares, em carretas e nas costas dos escravos. Do planalto até o litoral, o itinerário obedecia a muitas escalas até chegar aos portos de embarque.

Entre 1836 e 1837, o estudo estatístico de Daniel Pedro Müller indicou a existência de um engenho de soque de erva-mate, situado na Vila de Antonina³²⁰. Entre as décadas de 1830 a 1850, Antônio Vieira dos Santos descreveu que existiam de 70 engenhos de erva-mate movidas a força hidráulica e animal³²¹. Em 1854, o presidente da Província do Paraná Zacarias de Vasconcellos relatou a existência de mais de 90 fábricas de erva-mate³²². Essas fábricas ou engenhos, onde se beneficiava a erva-mate, estavam concentradas em Morretes, nos campos de Curitiba e, em menor número, nas cidades de Paranaguá e de Antonina. Contudo, já em fins do século XIX, a extração e o beneficiamento do gênero foram disseminados por toda a Província do Paraná.

Quanto à produção, por volta de 1836, se produziram, aproximadamente, 1243 toneladas de erva-mate³²³. Entre 1849 e 1850, 5389 toneladas³²⁴. Em 1881, a produção chegou a quase 13 mil toneladas e, em 1917, a quase 39 mil toneladas. Essa exportação era destinada à Argentina, ao Chile e ao Uruguai³²⁵.

³¹⁶ Ibidem, p.44-45.

³¹⁷ LINHARES., op. cit., p.172-173

³¹⁸ Cada arroba poderia equivaler a, aproximadamente 15 quilos.

³¹⁹ LINHARES, op.cit, p.165-170.

³²⁰ MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d'um quadro estatístico da Provincia de S. Paulo, ordenado pelas leis provinciais de 11 de abril de 1836, e 10 de março de 1837**. São Paulo: Tipografia de Costa Silveira, 1838. p. 25-26.

³²¹ VIEIRA DOS SANTOS, Antônio. **Memória Histórica de Morretes**, op. cit, p. 329.

³²² APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854**. op. cit., p. 73.

³²³ SAINT-HILAIRE, op. cit., p.141. Observa-se que Saint-Hilaire informa a quantidade produzida em arrobas, para simplificar os dados, convertemos o número de arrobas para toneladas.

³²⁴ VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município v. II**, op. cit., p. 11.

³²⁵ WESTPHALEN,1998, op. cit., p. 128.

Cabe aqui trazer uma breve reflexão acerca do quanto a especialização na exportação de erva-mate impactou a figuração analisada. Foi devido a essa especialização que houve um aumento no fluxo de embarcações trafegando nos portos de Paranaguá e Antonina. Embora não fosse o único gênero exportado, podemos refletir que a grande demanda por erva-mate influenciou nas melhorias realizadas na infraestrutura do porto do Rio Itiberê. Referimo-nos aqui à construção de armazéns para acomodar o gênero, mas também às melhorias realizadas na alfândega e nos trapiches particulares³²⁶. No entanto, mesmo com as reformas e melhorias, esse porto não tinha uma infraestrutura adequada para atender o fluxo de embarcações, ou seja, não tinha armazéns suficientes, nem profundidade para comportar o calado, cada vez mais profundo, e a tonelagem das embarcações.

Aliás, de modo geral, não era apenas o porto que não se adequava, as estradas da Província eram extremamente rudimentares. Tudo isso, tencionou, de forma direta e indireta, a urgência para o melhoramento dos portos, mas também dos caminhos que conectavam as áreas de beneficiamento de erva-mate aos portos de Paranaguá e de Antonina. A questão dos caminhos, até o culminar da escolha do local a receber a estrada de ferro, será analisada com mais detalhe adiante. Por ora, cabe destacar que a delimitação da estrada de ferro e a sua conclusão, em 1885, atendeu ao plano de escoar a produção de erva-mate de modo mais rápido e eficiente.

Por fim, durante mais de um século houve uma especialização em torno da extração, beneficiamento e exportação da erva-mate. Essa preponderância só começou a entrar em declínio a partir da década de 1930. Sobretudo, a partir de 1933, quando a exportação de madeiras e de café foram crescendo nas pautas de exportação e se tornando os principais produtos exportados pelo porto de Paranaguá³²⁷.

2.2 DAS ÁRVORES E CIPÓS DA MATA ATLÂNTICA: AS MADEIRAS E CORDAMES DE IMBÉ

O primeiro incentivo à exploração comercial de madeiras e de cordames de imbé remonta ao século XVIII, quando capitães-gerais da Capitania de São Paulo passam a incentivar a exploração desses recursos. Embora, as madeiras e cordames de cipó fossem explorados desde o século XVII, foi a partir de 1765, que a Secretaria da Marinha e Domínios

³²⁶ Ver no capítulo 5.

³²⁷ APP. Relatório apresentado a excl. Senhor Getúlio Vargas M. D. Presidente da República pelo senhor Manoel Ribas, interventor federal no Estado do Paraná, exercício de 1932 a 1939. p. 4.

Ultramarinos começa a demonstrar interesse na utilização dos pinheiros encontrados (araucárias) no planalto curitibano.

Em 3 de fevereiro de 1765, um ofício do vice-rei do Estado do Brasil, o Conde da Cunha, informava que a construção da nau *São Sebastião* estava atrasada, em virtude da dificuldade de se encontrar madeiras apropriadas para os cavarnames e mastros. O Conde da Cunha também informou que amostras de araucária, oriundas de Paranaguá, se mostraram apropriadas para tal fim e tinham a vantagem de estarem localizadas bem mais próximas, quando comparadas aos pinheiros encontrados em Viamão³²⁸. Dois anos depois, em 6 de julho de 1767, Conde da Cunha, novamente, ressaltou que as amostras do pinheiro de Paranaguá eram de boa qualidade, desse modo, ordenou que tábuas e quatro toras fossem encaminhadas para Lisboa através da nau *São Sebastião*³²⁹.

Em 7 de julho de 1767, o capitão-general Luiz Afonso de Botelho Mourão enviou um ofício à Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos. Nesse ofício, o governador descreveu que, de fato, as araucárias eram próprias para se fazer mastros de navios. Da mesma forma, denotou a utilidade do cipó imbé, muito útil para produzir cordas e cabos utilizados nas embarcações³³⁰. Em 5 de fevereiro de 1768, Dom Luiz Antônio de Souza demonstrou uma preocupação em relação ao transporte dos pinheiros. Os troncos das araucárias eram pesados e não havia uma estrada adequada para o transporte desse material. A extração e transporte custaria muito à Real Fazenda. Dom Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão indicou que *a extração dos pinheiros se pode fazer com mais comodidade largando-se ao povo para que os tire por sua conta*³³¹.

Outra preocupação, como abordamos anteriormente, era determinar que as exportações de madeiras fossem concentradas, obrigatoriamente, no porto de Santos. Desde essa época, Paranaguá encaminhava madeiras e cordames ao porto do Rio de Janeiro, à Colônia do Sacramento e a Portugal³³². No entanto, apesar do incentivo do vice-rei do Estado do Brasil

³²⁸ AHU. Rio de Janeiro avulsos. Cx. 74, doc. 6702, Rio de Janeiro, 3 de fev. de 1765. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando que as guarnições que fornecem o Rio de Janeiro estão preparadas para a sua defesa. fl.2-3.

³²⁹ AHU. Rio de Janeiro avulsos. Cx.81, doc. 7262, Rio de Janeiro, 6 de jul. de 1767. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando o atraso da nau *São Sebastião*. fl.1.

³³⁰ AHU. São Paulo. Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 24, doc. 2335. São Paulo, 7 de julho de 1767 Ofício do governador e capitão general D. Luiz Antônio Botelho de Mourão ao secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos Francisco Xavier Mendonça. Fl. 1

³³¹ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.25, doc. 2387. São Paulo, 5 de fev. de 1768. Ofício de D. Luiz Antônio de Souza para o ministro [...] informando a existência de muitos pinheiros na comarca de Paranaguá. Fl. 1.

³³² MICHELI, 1998, op. cit., p. 167.

e do governador da Capitania de São Paulo, o impulso às exportações das araucárias esbarrou na questão do transporte.

Na Baía de Paranaguá abundava uma grande diversidade de espécies de árvores tais como angelim, araribá, cabriúva, caburé, canela, canjurana, cauvi, guanandi, garuva, ipê, piunã, óleo preto, maçaranduba, tarumã, peroba, urucurana, entre outras³³³. Além da diversidade de árvores, abundavam espécies de cipós, entre os quais, o cipó-imbé utilizado na confecção de cabos e cordas.

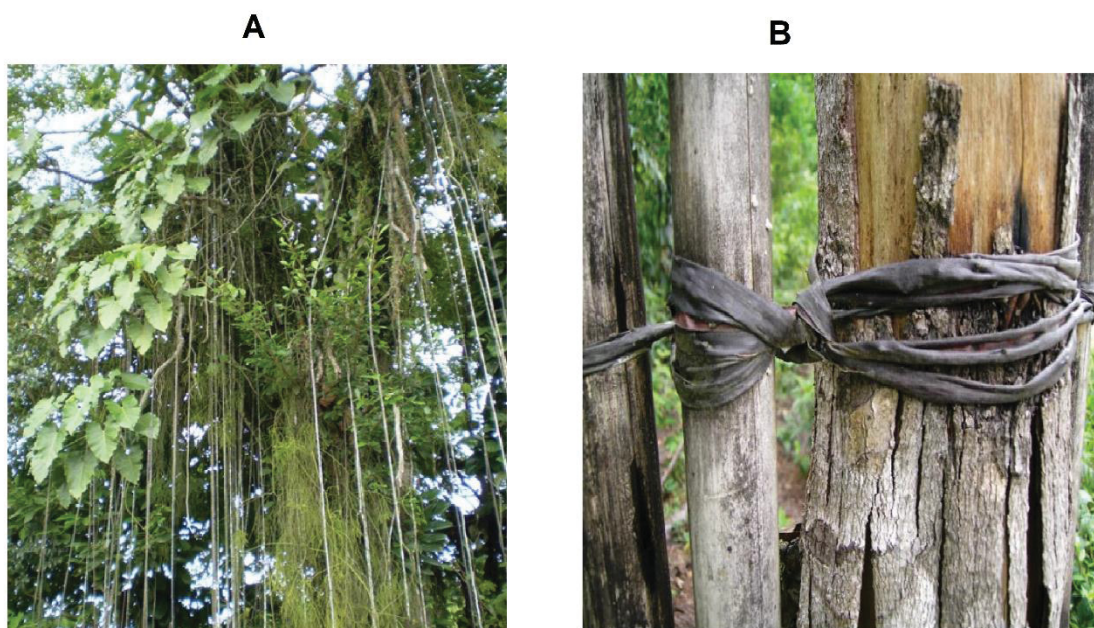
Philodendron corcovadense é popularmente conhecido como cipó-preto, cipó-imbé, imbé-rana, guimbé-rana. É encontrado no território brasileiro de Pernambuco até Santa Catarina, predominantemente, nas matas de Restinga. A origem deste nome significa amante (philo) das árvores (dendron), com base em seu hábito epifítico. Este gênero é um importante componente da flora da maioria das florestas tropicais úmidas, principalmente em elevações baixas e médias e raramente em altitudes acima de 1500 metros³³⁴. No Brasil, este gênero distribui-se por todo o território nacional, apresentando aproximadamente 70 espécies atualmente descritas. No Litoral do Paraná, o cipó imbé é encontrado na Floresta Ombrófila Densa³³⁵. O cipó-imbé possui fibra longa, com alto poder de tração e resistência, era utilizado também em amarras para cercas, cordas e cabos utilizados na navegação, construção de casas, chapéus e cestos para atividades pesqueiras³³⁶ (Ver Imagem 3)

³³³ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 1 de março de 1856 pelo vice-presidente Henrique de Beaurepaire Rohan, op. cit., p. 179-181.

³³⁴ VALENTE, Thiago Piazzetta. **Subsídios ao uso sustentável do cipó preto *Philodendron corcovadense* Kunth (Araceae)**. 2009, 114 f. Dissertação (Mestrado em Ciências agrárias) Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Agrárias, Curitiba, 2009. p.25.

³³⁵ Ver em: BUTURI Et. al. O gênero *Philodendron* (Araceae) no estado do Paraná. **Rodriguésia** v. 67, n.3, pp.795-814. 2016. p. 802; ver também em: **Reflora - Herbário Virtual**. Disponível em: <http://reflora.jbrj.gov.br/reflora/herbarioVirtual/ConsultaPublicoHVUC/ConsultaPublicoHVUC.do?idTestemunho=4479096> Acesso em 22/10/2020.

³³⁶ VALENTE, op. cit, p. 42.

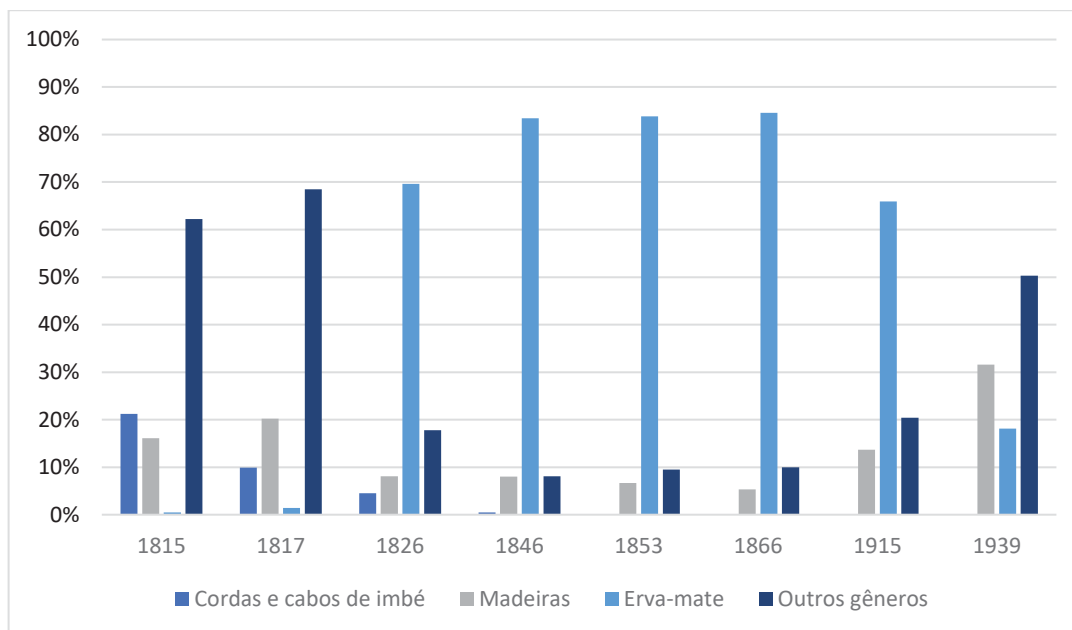
IMAGEM 3- ASPECTOS DO CIPÓ-IMBÉ *PHILODENDRON CORCOVADENSE* KUNTH (ARACEAE).

FONTE: **A:** Fotografia do Cipó-imbé *Philodendron corcovadense* (Araceae) encontrado junto a árvore, no município de Garuva-Santa Catarina. In: RAMOS, Roberta; HURMUS, Marcelino; et. Al. A tradição extrativista do cipó-imbé (*Philodendron corcovadense* Kunth – Araceae) nas comunidades tradicionais de cipozeiros na mata atlântica em Garuva, Santa Catarina. *Acta Biológica Catarinense*, 4(1), pp. 62-70, jan.-jun 2017. p.63; **B:** VALENTE, Thiago Piazzetta. Fotografia. Amarra de cerca feita com a casca de cipó em Guaratuba- Paraná, 2007. In: VALENTE, Thiago Piazzetta. *Subsídios ao uso sustentável do cipó preto Philodendron corcovadense Kunth (Araceae)*. 2009, 114 f. Dissertação (Mestrado em Ciências agrárias) Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Agrárias, Curitiba, 2009. p.43.

Desde o fim do século XVIII, cabos e cordas do cipó-imbé eram exportados, sobretudo com destino aos portos de Santos e Rio de Janeiro. Nas duas primeiras décadas do século XIX, as madeiras e as cordas e cabos feitos de imbé estavam entre os principais gêneros exportados pelo porto do Rio Itiberê, perdendo apenas para o arroz.

Em 1815, foram exportadas 1568 dúzias de tabuado, 1842 dúzias de ripas, 127 dúzias de caibros entre outras peças de madeira. Somadas, as peças de madeiras equivaliam a R\$5.011.170,00, ou seja, a 16,10% do total das exportações. Nesse ano foram exportados 1200 cabos de imbé e 10020 betas de imbé, somando o total de R\$ 6.581.360,00, equivalendo a 21,2 % das exportações realizadas. O Gráfico abaixo foi realizado com base nos percentuais exportados de madeira e cabos e peças de imbé. Para efeito comparativo, inserimos também os valores percentuais da erva-mate (Gráfico 7):

GRÁFICO 7- PERCENTUAL DOS VALORES DE EXPORTAÇÃO DE MADEIRAS E IMBÉ NO PORTO DE PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1815, 1817, 1826, 1854, 1866, 1915, 1939.



FONTE: Os dados referentes aos anos de 1815 e 1817 foram adaptados de: APESP. Mapas da exportação do porto de Paranaguá entre os anos de 1815 e 1817[...]. Para os anos de 1826 e 1846, adaptado de: WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 118;121. Para 1854: APP. **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.

Para 1867: APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa provincial, no dia 15 de março de 1867**. Op. cit., p. 54.

Para 1915: APP. **Relatório apresentado ao excl. Dr. Affonso Alves de Camargo... no ano de 1916**. op. cit., p. 194.

Para 1939: APP. **Relatório apresentado à excl. Senhor Getúlio Vargas M. D. Presidente da República pelo senhor Manoel Ribas, interventor federal no Estado do Paraná, exercício de 1932 a 1939**. p.7.

Observação: Outros gêneros se referem às exportações de erva-mate, arroz, café, que oscilaram em quantidade e valor no grosso das exportações. Os dados com as porcentagens de “outros gêneros” podem ser consultados no APÊNDICE 1.

No Gráfico 7 é possível conferir que, durante a década de 1820, houve um decréscimo nas exportações desses gêneros, sobretudo em relação ao imbé. No ano de 1846, as exportações de imbé somadas não totalizavam nem 1% das exportações. Mesmo assim, entre os anos de 1835 e de 1836, Daniel Pedro Müller mencionou que as madeiras de construção e as cordas de imbé se encontravam entre os principais gêneros exportados por Paranaguá³³⁷.

Em relação às madeiras, mesmo observando-se que houve um decréscimo nos percentuais exportados após 1817, os mapas de exportação dos anos de 1826 e 1846 demonstram que a exportação de madeiras correspondia a 8% das exportações. Nesse contexto,

³³⁷ MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d’um quadro estatístico da província de São Paulo: ordenado pelas leis municipais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837**. 3. ed., fac-similada / introdução de Honório de Sylos. São Paulo: Governo do Estado, 1978. p. 19.

sobretudo, após a década de 1810, as madeiras além de serem encaminhadas aos portos nacionais de Santos, Rio de Janeiro, Bahia e Santa Catarina, tinham também os portos de Buenos Aires e Montevideu como mercado.

Com a emancipação política da Província do Paraná, em 1853, fica claro que a exportação de madeiras trazia algum rendimento aos cofres provinciais. No ano de 1854, o presidente da Província do Paraná relatou que os principais itens de exportação eram a erva-mate, as madeiras e o arroz³³⁸. No ano de 1856, o vice-presidente da Província do Paraná Henrique de Beaurepaire Rohan alertou que o corte de madeiras próprias à construção naval deveria ser evitado, sobretudo no litoral da Província. O relatório, em si, traz uma descrição bastante detalhada das espécies de madeiras utilizadas na construção naval e onde eram encontradas³³⁹. Em Morretes, Antonina e Paranaguá 39 espécies de árvore foram listadas³⁴⁰. Por fim, o relatório traz denúncias indicando às irregularidades realizadas na extração e venda de madeiras³⁴¹. Apesar de não tratarmos desse tema, José Augusto Leandro argumenta que o contrabando de madeiras pode ter distorcido os dados contidos nos mapas de exportação. Por consequência de seu caráter ilegal, o lucro obtido pela exportação de madeiras pode ter ficado, em sua maior parte, concentrado na mão de poucos contrabandistas³⁴².

No final do século XIX, a conclusão da ferrovia Paranaguá-Curitiba traria condições mais favoráveis ao transporte de mercadorias e, assim, facilitaria a exploração, o transporte e a comercialização das araucárias. Aliás, as araucárias e outras espécies de árvores foram utilizadas como dormentes para os trilhos da ferrovia. Das tábuas de araucária eram feitas as barricas de erva-mate.

No ano de 1886, o presidente da Província Joaquim Faria Sobrinho demonstrou animosidade em relação ao transporte e exploração das araucárias. Esse presidente mencionou que algumas serrarias estavam se instalando próximas ao traçado da ferrovia³⁴³. Faria Sobrinho também observou que graças à tarifa reduzida da ferrovia, em conjunto a isenção de impostos provinciais e municipais, a exportação de madeiras havia tido seus primeiros ensaios³⁴⁴.

³³⁸ APP. Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854. Op. cit., p.74.

³³⁹ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 1 de março de 1856 pelo vice-presidente Henrique de Beaurepaire Rohan. Op. cit., p. 179.

³⁴⁰ Ibidem., p.181.

³⁴¹ Ibidem., p.182-186.

³⁴² LEANDRO, op. cit., p.70-76.

³⁴³ APP. Relatório apresentado à assembleia legislativa do Paraná no dia 30 de outubro de 1886, pelo presidente da Província Joaquim de Almeida Faria Sobrinho. Curitiba: Tipografia Gazeta Paranaense, 1886. p.39-40

³⁴⁴ Ibidem., p. 39.

Amostras de araucária foram enviadas à Europa às custas da companhia *Dyle e Bacalan*. Também foi feita uma tentativa de introduzir esse gênero no porto do Rio de Janeiro, contudo, essa praça se fornecia dos pinheiros oriundos do Báltico e da América do Norte³⁴⁵. Apesar das condições favoráveis de transporte, Faria Sobrinho expôs o quanto era dispendioso o embarque de madeiras no porto D. Pedro II, pois nesse porto não haviam pontes onde os navios pudessem atracar e receber os carros carregados de madeiras³⁴⁶.

Em 1911, o principal produto de exportação era a erva-mate que totalizou em quantidade 45.227,747 quilos, e em valores R\$ 22.613.873,00 réis. As madeiras figuraram o segundo lugar, com 602.082 peças de madeira exportadas, totalizando o valor de R\$1.729.813,286 réis. Os fósforos ocupavam o terceiro lugar, 31.705 latas foram exportadas, no valor de R\$ 157.813,000 réis. Em quarto lugar, na ordem de valores, estava o café. Foram exportados 510.690 quilos de café, totalizando R\$ 240.280,000 réis³⁴⁷.

Na primeira década do século XIX, além do trapiche da ferrovia, outros trapiches particulares tais como o Progresso³⁴⁸ da firma *Guimarães filho e Cia*, e o Rocha³⁴⁹. Em 1912, a *Southern Lumber Company* construiu depósitos no porto Dom Pedro II. O primeiro carregamento de madeira realizado por essa companhia teve com destino ao Rio da Prata³⁵⁰.

³⁴⁵ Ibidem, p. 39-40.

³⁴⁶ Ibidem, p. 40

³⁴⁷ APP. Relatório apresentado ao excl. Senhor Francisco Xavier da Silva, presidente do Estado do Paraná, em 31 de dezembro de 1910. Pelo Secretário de Finanças, Comércio e Indústria, Joaquim P. P. Chichorro Júnior. Curitiba: Tipografia A República, 1911. p. 17-18.

³⁴⁸ HEMEROTECA DIGITAL. Anúncios. **Diário da Tarde**. Curitiba, ano 13, ed. 3050, 22 de julho de 1909. p 2.

³⁴⁹ HEMEROTECA DIGITAL, Anúncios. **Diário da Tarde**, Curitiba, ed. 2602, 1907. fl.2; Idem. A praça. **Diário da Tarde**, Curitiba, ed. 2920, 1908. Fl. 2

³⁵⁰ A Southern Lumber já tem madeira para lotar dois navios. **Diário do Commercio**. Paranaguá, 1912; A Southern Lumber Company se compromete a construir um grande depósito no Porto Dom Pedro II. **Diário do Commercio**. Paranaguá, 1913.

IMAGEM 4- ESTOQUE DE MADEIRA NO PORTO DOM PEDRO II- PRIMEIRA DÉCADA DO SÉCULO XX



Fonte: Museu Paranaense. Sem autor. Estoques de Madeiras de João Eugênio e Cia, Paranaguá (PR). Fotografia, sem data. Disponível em: http://www.memoria.pr.gov.br/biblioteca/fotos.php?cod_acervo=49660 Acesso em: fev. 2019.

IMAGEM 5- TREM TRANSPORTANDO MADEIRAS NA SERRA DO MAR, KM. 61.



Fonte: WISCHRAL, Arthur; WISCHRAL, J. J. **Álbum de fotografias da Estrada de Ferro Curitiba- Paranaguá**, 1928. p. 105

IMAGEM 6- FLORESTA DE ARAUCÁRIA (1880)



FERREZ, Marc, Fotógrafo. Araucaria angustifolia, um pinheiro do Paraná ou brasileiro. Brasil Paraná, 1880. Fotografia. Disponível em: <https://www.loc.gov/item/2021670530/>.

A conjuntura da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) favoreceu ainda mais as exportações de araucária e das madeiras encontradas no litoral. Em 1914, o secretário dos Negócios da Indústria, Comércio e Agricultura do Paraná, Ernesto Luiz de Oliveira declarou que a ocasião da Guerra era propícia à exportação de pinho. Esse secretário observou que as dificuldades de navegação enfrentadas na Europa impediam que a Rússia, a Suécia e a Noruega exportassem o pinho de Riga. Após a guerra, as cidades europeias teriam que ser reconstruídas. Os industriais madeireiros do Paraná deveriam aproveitar o momento e promover uma propaganda intensa nos escritórios e consulados europeus³⁵¹. Além do pinho, destacava que no Paraná existiam outras madeiras de lei que poderiam ser reputadas na Europa³⁵².

No exercício de 1939, o relatório do governo do Estado do Paraná trazia os dados das exportações realizadas e os seus respectivos valores. Nesse ano, a exportação de madeira ocupou o primeiro lugar das exportações (Tabela 19):

³⁵¹ APP. Relatório apresentado ao excl., senhor Carlos Cavalcanti presidente do Estado do Paraná pelo DR. Ernesto Luiz de Oliveira, secretários dos negócios da indústria, comércio e agricultura do Paraná. Curitiba: Tipografia livraria mundial, 1915. p.63.

³⁵² Loc. Cit.,

TABELA 19-EXPORTAÇÃO GERAL DO PORTO DE PARANAGUÁ EM 1939

GÊNERO	VALORES EM RÉIS	%
Madeiras	R\$ 3.726.020.600,00	31,6%
Café	R\$ 2.801.543.200,00	23,7%
Erva-mate	R\$ 2.226.176.500,00	18,9%
Diversos	R\$ 1.905.871.700,00	16,1%
Produtos agrícolas	R\$ 737.542.300,00	6,2%
Gado	R\$ 374.183.800,00	3,2%
Algodão	R\$ 31.325.400,00	0,3%
TOTAL	R\$ 11.802.663.500,00	100,0%

FONTE: APP. Relatório apresentado a excl. Senhor Getúlio Vargas M. D. Presidente da República pelo senhor Manoel Ribas, interventor federal no Estado do Paraná, exercício de 1932 a 1939. p.7.

Por fim, em fins da década de 1930, a exportação de madeiras, descidas através da ferrovia, se tornou tão avultada que passou a tomar, em volume e valor, o lugar da erva-mate.

2.3 AS MERCADORIAS IMPORTADAS

O Ouvidor Pardinho foi um dos primeiros a observar os gêneros importados pelo porto de Paranaguá. Nos seus provimentos estabeleceu a cobrança de subsídios, em especial, aos panos de algodão, aguardente, vinhos do Reino, vinagre e azeite doce³⁵³.

De acordo com Cecília Westphalen, em fins do século XVIII, os tecidos de algodão, seda, panos coloridos diversos e chapéus, ou seja, as fazendas em geral, correspondiam a maior parcela das importações. Além das fazendas, o sal, vinhos, animais, couros, toucinho, milho, farinha de mandioca e feijão eram os principais gêneros importados. Constan também, entre as miudezas importadas, peças em ouro e prata, ferragens, pólvora e chumbo³⁵⁴. De acordo com

³⁵³ Provimentos do Ouvidor Pardinho à Vila de Paranaguá. Op. cit., p.67-69.

³⁵⁴ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p.112.

a autora, os vinhos, panos de lã, linho, algodão, chita, ferragens e miudezas eram importados da Bahia, o algodão, sal, açúcar e café de São Paulo, feijão e farinha de mandioca dos portos de Santa Catarina e carne seca e couros do Rio Grande do Sul³⁵⁵.

Nos anos de 1815 e 1817, os mapas de importação do porto de Paranaguá apontam a variedade de mercadorias importadas (Tabelas 20 e 21):

TABELA 20-MAPA DA IMPORTAÇÃO DO ANO DE 1815

GÊNERO	QUANTIDADE	TOTAL	%
Baetas de cores	157 peças	R\$ 7.049.160,00	9,0%
Panos azuis	128 peças	R\$ 5.516.020,00	7,0%
Panos de linho	42 peças	R\$ 415.770,00	0,5%
Baetas	48 peças	R\$ 1.859.980,00	2,4%
Capas	1389 peças	R\$ 4.292.280,00	5,5%
Paninhos	566 peças	R\$ 2.247.340,00	2,9%
Chitas	447 peças	R\$ 3.378.430,00	4,3%
Riscados Ingleses	48 peças	R\$ 338.000,00	0,4%
Gangas	1354 peças	R\$ 1.517.300,00	1,9%
Bertanhas	135 peças	R\$ 216.080,00	0,3%
Pano de algodão	3596*	R\$ 4.740.160,00	6,0%
Chapéu sortido	1793 peças	R\$ 2.599.680,00	3,3%
Pipas de molhados sortidos	32 pipas	R\$ 2.855.160,00	3,6%
Azeite de peixe	não está	R\$ 495.680,00	0,6%
Sal	8054 alqueires	R\$ 7.919.000,00	10,1%
Farinha de mandioca	1951 alqueires	R\$ 767.580,00	1,0%
Açúcar	556 arrobas	R\$ 1.390.260,00	1,8%
Fumo	80 arrobas	R\$ 197.940,00	0,3%
Escravos novos	35	R\$ 4.049.600,00	5,2%
Massames de embarcação	Sem informação	R\$ 562.420,00	0,7%
Louça sortida	Sem informação	R\$ 982.400,00	1,3%
Várias mercadorias	Sem informação	R\$ 25.122.421,00	32,0%
TOTAL		R\$ 78.512.661,00	100%

FONTE: APESP. Mapa geral dos habitantes existentes na vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, no ano de 1815. fl.12-13.

³⁵⁵ Ibidem., p. 112.

TABELA 21- MAPA DE IMPORTAÇÃO DO ANO DE 1817

GÊNERO	QUANTIDADE	TOTAL	%
Miudezas	Não consta	R\$ 11.370.415,00	20,65%
Massames para embarcações	Não consta	R\$ 1.379.000,00	2,50%
Louça	Não consta	R\$ 414.300,00	0,75%
Ferragem	Não consta	R\$ 4.210.410,00	7,64%
Azeite de peixe	5 pipas	R\$ 180.000,00	0,33%
Aguardente de cana	20 pipas	R\$ 998.720,00	1,81%
Vinho de vinagre	22 pipas	R\$ 2.320.280,00	4,21%
Fumo	146 arrobas	R\$ 313.690,00	0,57%
Toucinho	116 arrobas	R\$ 164.520,00	0,30%
Bacalhau	80 arrobas	R\$ 128.000,00	0,23%
Açúcar	72 arrobas	R\$ 1.424.905,00	2,59%
Pano de algodão	34074 varas	R\$ 5.136.637,00	9,33%
Sal	15856 alqueires	R\$ 12.432.000,00	22,57%
Farinha de guerra	2822 alqueires	R\$ 2.462.430,00	4,47%
Baetas de cores	71 peças	R\$ 2.967.240,00	5,39%
Panos sortidos	47 peças	R\$ 2.536.405,00	4,61%
Baetas sant.	32 peças	R\$ 1.170.916,00	2,13%
Gangas de cores	870 peças	R\$ 1.111.140,00	2,02%
Capas e paninhos	1110 peças	R\$ 3.670.860,00	6,67%
Chitas sunt.	218 peças	R\$ 141.115,00	0,26%
Riscados	22 peças	R\$ 240.230,00	0,44%
Chapéus	216 unidades	R\$ 301.650,00	0,55%
TOTAL		R\$ 55.074.863,00	100,00%

FONTE: Adaptado de: APESP. Lista de habitantes da Vila de Paranaguá do ano de 1817. fl.10-11.

Como é possível observar, no ano de 1815, as fazendas (panos de algodão, baetas, chitas, capas, paninhos, gangas, riscados) e chapéus corresponderam a, aproximadamente, 43% das importações. Em segundo lugar, foram importados 15856 alqueires de sal, correspondendo a, aproximadamente, 23% das importações. As miudezas tratavam-se de joias, velas, objetos litúrgicos, bijuterias, charutos, entre outros. No ano de 1817, as fazendas e chapéus correspondiam a, aproximadamente, 31 % das importações realizadas. De modo geral, a partir da década de 1820, as fazendas passam a ocupar a mais da metade das importações (Tabela 22):

TABELA 22- PRINCIPAIS GÊNEROS IMPORTADOS PELO PORTO DE PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1815;1817;1826;1847.

Ano	Importações	Valor	%
1815	Fazendas, chapéus e panos	R\$ 33.954.120,00	43%
	Sal	R\$ 7.919.000,00	10%
	Pipas de molhados	R\$ 2.855.160,00	4%
	Açúcar	R\$ 1.390.260,00	2%
	Outras	R\$ 32.394.121,00	41%
	Total	R\$ 78.512.661,00	100%
Ano	Importações	Valor	%
1817	Fazendas, chapéus e panos	R\$ 17.276.193,00	31%
	Sal	R\$ 12.432.000,00	23%
	Ferragem	R\$ 4.210.410,00	8%
	Vinho de vinagre	R\$ 2.320.280,00	4%
	Outras	R\$ 18.835.980,00	34%
	Total	R\$ 55.074.863,00	100%
Ano	Importações	Valor	%
1826	Fazendas, chapéus e panos	R\$ 129.706.750,00	71%
	Farinha de mandioca	R\$ 11.340.000,00	6%
	Açúcar	R\$ 6.265.910,00	3%
	Fumo	R\$ 4.724.835,00	3%
	Outros	R\$ 31.492.920,00	17%
	Total	R\$ 183.530.415,00	100%
Ano	Importações	Valor	%
1846	Fazendas, chapéus e panos	R\$ 501.361.100,00	63%
	Ferragens	R\$ 51.061.000,00	6%
	Couros	R\$ 42.870.900,00	5%
	Farinha de trigo	R\$ 20.124.000,00	3%
	Outras	R\$ 179.523.465,00	23%
	Total	R\$ 794.940.465,00	100%

FONTE: Para os anos de 1815 e 1817, utilizamos das Listas de Habitantes.
Para o ano de 1826 e 1846: WESTPHALEN., 1998, op. cit., p. 117;122.

Os dados extraídos da movimentação do porto, elencados nos periódicos, nos permitiram esboçar um panorama geral das mercadorias importadas. A grande maioria dos dados não trazem informações acerca da quantidade importada, salvo raras exceções. De modo similar, não temos os dados dos valores das mercadorias importadas. Mesmo com essas limitações, foi possível montar uma tabela demonstrando algumas das mercadorias que entraram no porto do Rio Itiberê (Tabela 23):

TABELA 23-MERCADORIAS ENTRADAS NO PORTO DE PARANAGUÁ, NÚMERO DE NAVIOS E LOCALIDADES (1854-1855; 1862-1867)

Ano	Regiões	Nº de navios	Cargas	Ano	Regiões	Nº de navios	Cargas
1854	Buenos-Aires	1	Sal	1865	Buenos-Aires	2	Carne seca
	Rio de Janeiro	8	Café e vários gêneros		Buenos-Aires	1	161 ovelhas
	Santos	4	Açúcar, fumo, toucinho e café			1	108 carneiros e sal
	Porto Belo	2	Farinha e goma e diversos		Montevideu	2	carne seca
	Laguna	1	Farinha e aguaderdente			1	218 ovelhas
1855	Guaratuba	1	Madeira			1	Lastro de sal
	Buenos-Aires	2	Sal			1	Erva-mate
	Montevideu	2	Trigo e vinho		Mercedes-Banda Oriental	1	Erva-mate
	Rio de Janeiro	37	Açúcar, encomendas, artigos bélicos e diversos			39	Vários gêneros
	Santos	9	Açúcar ,couros e diversos			4	Lastro de sal
	Iguape	4	Arroz e farinha		Rio de Janeiro	2	Sal
	Itapocoroy	3	Farinha,couros e diversos			1	Carne e couros
	Porto Belo	6	Farinha, goma, couros e diversos			1	Lastro de carvão e farinha de trigo
	St. Catarina	3	Goma, mobilia e diversos		Santos	3	Vários gêneros
	São Francisco	5	Farinha, arroz, goma, couros e colonos			1	Lastro e couros
1862	Laguna	1	Farinha e couros			1	Lastro de pedra e café
	Guaratuba	2	Madeira e arroz		Santa Catarina e SF	9	Vários gêneros
	Buenos-Aires	6	Carne seca, sal, sebo		São Francisco	1	Farinha de mandioca, milho e feijão
	Montevideu	3	Carne, carne seca e sal			1	Farinha de mandioca e couros
	Rio de Janeiro	91	Sal, carne, sabão e diversos		Santa Catarina	2	Vários gêneros
	Santos	6	Toucinho e diversos		Penha	1	Farinha de mandioca e couros
	São Francisco	8	Farinha de mandioca, milho, feijão e couros	1866		1	Carne seca
	SC e SF	41	Vários gêneros		Buenos-Aires	1	Carne seca e couros
	Santa Catarina	4	Farinha de mandioca, feijão, cebolas, cal e diversos			1	Lastro e carneiros
	Itajai	4	Farinha de mandioca, feijão e couros			2	Lastro de carne seca
	Laguna	2	Diversos e telhas		Montevideu	1	Lastro de carne seca
	Camboriu	2	Farinha, feijão e diversos		Ilha do Sal (Cabo Verde)	1	Sal
	Barra velha	1	Farinha de mandioca		Lisboa	1	Sal e gêneros
	Tijucas	3	Farinha de mandioca, feijão e diversos		Liverpool	1	Fazendas
1863	Buenos-Aires	2	Carne seca e sal			43	Vários gêneros
	Montevideu	5	Carne seca e couros			1	Sal
	Rio de Janeiro	76	Café, sal, vinhos e diversos		Rio de Janeiro	1	Sal e açúcar
	Santos	2	Café, couros, feijão e farinha de trigo			1	Carvão em pedra
	São Francisco	5	Farinha de mandioca, feijão, goma e madeira			5	Lastro de Sal
	SC e SF	24	Vários gêneros			3	Vários gêneros
	Itajai	6	Açúcar, aguardente e diversos		Santos	1	Café
	Penha	4	Farinha de mandioca, arroz e feijão			1	Couros e café
	Laguna	3	Vários gêneros		Iguape	2	Vários gêneros
	Tijucas	4	vários gêneros		Santa Catarina e SF	4	Vários gêneros
1864	Rio Grande do S	1	Carne seca e couros		São Francisco	1	Sola e diversos
	Rio Grande	1	Vários gêneros			1	Vários gêneros
	Buenos-Aires	3	Farinha de trigo, sal e carne seca		Laguna	1	Farinha de milho e goma
	Montevideu	1	Carne seca			1	Couros e
	Málaga	1	Vários gêneros		Penha	2	Farinha de mandioca
	Bahia	1	Vinho e diversos			2	Diversos
	Rio de Janeiro	69	Vários gêneros	1867	Buenos-Aires	2	Lastro de sal
		3	2275 alqueires de Sal		Montevideu	1	Lastro de sal
	Santos	3	Couros e diversos		Cabo verde	1	Sal
	Morretes	1	411 terços de erva-mate		Ilha do Sal (Cabo Verde)	1	Sal
	Santa Catarina e	21	Vários gêneros			27	Vários gêneros
	São Francisco	1	Vários gêneros			1	Sal e aguardente
	Laguna	2	Vários gêneros		Rio de Janeiro	1	Sal e vários gêneros
	Rio Grande do S	2	Carne seca e couros			1	Farinha de trigo e lastro
	Rio Grande	1	Carne seca e couros			1	Lastro de sal
					Santos	1	Vários gêneros
						5	Vários gêneros
					Santa Catarina	1	Barricas e couro
						1	Farinha de mandioca e milho
					Itajai	1	Diversos
					Penha	1	Diversos

FONTE: HEMEROTECA DIGITAL. Dezenove de dezembro (1854;1855;1857;1865;1866;1867); IHGP. Comércio do Paraná (1862-1864).

Como é possível observar na Tabela 23, dos portos de platinos importava-se sal, carne seca, farinha de trigo, vinhos, couros e animais. No ano de 1865, a título de exemplo, 165 ovelhas foram trazidas de Buenos-Aires e 218 ovelhas de Montevideu³⁵⁶. No ano de 1866, o brigue inglês *Queen of the Plym*, oriundo de Liverpool, entrou no porto de Paranaguá carregado de fazendas. No entanto, reiteramos que o grosso das importações continuavam a ser feitas através do porto do Rio de Janeiro.

Diversos gêneros e mercadorias eram importados dos mais diversos portos nacionais. Dos portos catarinenses de Nossa Senhora do Desterro (Florianópolis), Porto Belo, São Francisco, Itapocoroy (Penha), Itajaí e Tijucas importava-se farinha de mandioca, goma, feijão e milho. Dos portos do Rio Grande do Sul importava-se carne seca e couros. Embarcações oriundas de Santos traziam café, sal, açúcar e couros. O descritivo *vários gêneros*, que aparece tantas vezes no movimento do porto, não traz detalhes dos tipos de mercadorias importadas. Entretanto, tomando por base um descritivo das mercadorias anunciadas nos jornais e nos relatórios dos Presidentes da Província do Paraná, podemos supor que se tratavam champanhes, charutos, cigarros³⁵⁷, cervejas³⁵⁸, queijos do reino³⁵⁹, manteiga, chá verde³⁶⁰; fogos de artifício, sapatos, querosene, instrumentos musicais, ferramentas, tintas específicas para pintura, pincéis, velas, louças, joias, bijuterias, flores artificiais entre outros³⁶¹. Os itens importados demonstram a diversificação no rol das importações, o consumo da população e um refinamento dos costumes.

Por fim, deve-se ressaltar que, apenas uma parcela muito pequena da população tinha condições financeiras de consumir algumas dessas mercadorias. Um exemplo claro do consumo dos itens refinados se refletiu em uma das principais festas da vila de Paranaguá, a festa de Nossa Senhora do Rocio. Nessa festa, particularmente, enquanto que a grande maioria da população ia descalça, as mulheres da elite desfilavam com chapéus enfeitados com flores de tecido, plumas e vestidos feitos das fazendas mais caras (Imagem 6). Ao longo dos anos foram se incorporando naquela festividade fogos de artifício e a venda de cervejas importadas. Em

³⁵⁶ HEMEROTECA DIGITAL. Movimento do porto. **Dezenove de dezembro**, Curitiba, ano 11, ed. 612, 9 ago. de 1865.p.4.

³⁵⁷ APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854**. Op. cit., p. 144; APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 1 de março de 1856**. Op. cit., p.14.

³⁵⁸ Vende-se cerveja Bass. **Commercio do Paraná**. Paranaguá, ano 3, ed. 147, 5 de novembro de 1864. fl.4.

³⁵⁹ Ibidem, fl. 3.

³⁶⁰ Vende-se chá superior Hysson. **Commercio do Paraná**. Paranaguá, ano 1, ed. 6, 8 de fevereiro de 1862. fl. 4.

³⁶¹ APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854**. Op. cit., p. 144.

meados da década de 1860, o alemão Julius Platzmann relatou as impressões que teve da festa do Rocio:

Pessoas sem recursos, os pobres não hesitam em ir. Claros e escuros, sem calçados, de cor, livres e negros descalços chegam cheios de expectativa. [...]. Dos lados da igreja, com largos xales jogados sobre os ombros, conversando animadamente encontravam-se as africanas. Eram postos à venda, tortas e confeitos de coco e *Cidra*. [...] Se no interior da igreja, durante as festividades, nos alegramos vendo numerosas nobres fisionomias, principalmente dos brasileiros de posição destacada, com suas vestimentas sempre elegantes, também dos mais pobres, surpreende ainda mais, fora desse espaço consagrado, o admirável comportamento que livres e escravos mantêm intimamente uns com os outros. [...] Mesmo o fumar é pouco e bebe-se moderadamente, embora eu deva confessar que a mim, anglo-saxão, a cerveja inglesa agradou³⁶².

Julius Platzmann descreveu que as pessoas iam muito bem arrumadas à festividade. Platzmann resolveu encomendar roupas e botas para participar das novenas e do evento, as encomendas lhe custaram uma boa quantidade de dinheiro, de acordo com Julius Platzmann: “Ananás e laranjas são baratos no Brasil, muito baratos, mas roupa custa dinheiro, horivelmente dinheiro”³⁶³. Fato é que, a partir de 1885, com a finalização da ferrovia Paranaguá-Curitiba e com o início das obras do porto Dom Pedro II, passou a ser maior o movimento de navios, ao passo que a instalação de trapiches particulares e de empresas modificou o bairro Rocio e a cidade como um todo.

IMAGEM 7- FESTA DO ROCIO NO ANO DE 1904



Fonte: IHGP-Paranaguá, sem autoria, 1908.

³⁶² PLATZMANN, Julius. **Da baía de Paranaguá**. Texto traduzido, comentado e ilustrado por Francisco Lothar Paulo Lange. Curitiba: Edição do tradutor, 2010. p. 241-242.

³⁶³ Ibidem., p.237.

2.4 O TRÁFICO DE ESCRAVOS

A demanda por mão de obra escrava africana e afrodescendente ocorreu de forma mais tardia na Capitania de São Paulo. John Monteiro analisa que, ao longo do século XVII, as atividades econômicas dos colonos da região de São Paulo assentaram-se numa ampla e sólida base de escravos índios. Entretanto, a partir da segunda metade do século XVII, a aquisição da mão-de-obra indígena tornou-se mais difícil, devido às distâncias maiores, aos sertões desconhecidos e a crescente resistência indígena³⁶⁴. Em fins do século XVII, a corrida e a migração para as Gerais aprofundaram a crise da escravidão indígena em diversos sentidos. Muitos paulistas, sobretudo aqueles que tinham poucos escravos, migraram para aqueles novos núcleos mineradores. Ao mesmo tempo, o declínio na rentabilidade das expedições de apresamento provocou uma crise na economia paulista. De acordo com Monteiro, muitos produtores rurais se afastaram da produção comercial, enquanto que outros começaram a investir seus recursos em outras atividades. Os proprietários que dispunham de mais recursos, introduziram escravos africanos em suas fazendas, procurando substituir a população cativa indígena³⁶⁵.

No início do século XVIII, o processo de dominação que havia caracterizado as relações luso-indígenas deixou marcas profundas na sociedade paulista. Em primeiro lugar, John Monteiro destaca que as relações entre senhores e índios definiram os extremos da estrutura de dominação, estabelecendo os fundamentos de uma sociedade escravista bem caracterizada. Em segundo lugar, a distribuição desigual dos cativos africanos determinou diferenças significativas entre alguns poucos colonos ricos, que dispunham de cativos, e a grande maioria daquela população *a qual se achava cada vez mais submersa num estado de pobreza rural*³⁶⁶.

Durante o século XVII e parte do XVIII, o apresamento de indígenas e a exploração das minas de ouro de aluvião foram atividades econômicas predominantes na formação das vilas de Curitiba e Paranaguá. Bruna Portela examina que durante todo o século XVII e parte do XVIII, a grande maioria da mão de obra utilizada na exploração aurífera e nas pequenas lavouras voltadas ao abastecimento interno, tratavam-se de indígenas administrados. Alguns poucos escravos africanos e afrodescendentes, pertencentes às pessoas mais ricas, trabalhavam lado a lado com os indígenas. O processo de transição do uso da mão de obra escrava indígena

³⁶⁴ MONTEIRO, 1994, op. cit., p.209-210.

³⁶⁵ Ibidem., p.210

³⁶⁶ Loc. Cit.,

pela africana ocorreu, de fato, a partir da segunda metade do século XVIII. Nesse contexto, é que os africanos e afrodescendentes passaram a ser a maioria das pessoas escravizadas³⁶⁷.

Em termos estatísticos, cabe apontar que no final do século XVIII, 902 escravos de origem africana foram listados na vila de Paranaguá. Em Curitiba, por sua vez, foram listados 958 escravos e em Antonina 479³⁶⁸.

Em princípios do século XIX, as listas de habitantes da vila de Paranaguá (1808 - 1817) trazem dados mais sólidos sobre os números de escravos africanos e afrodescendentes que habitavam a vila de Paranaguá (Tabela 24 e Gráfico 8):

TABELA 24-ESTATÍSTICA GERAL DOS HABITANTES DE PARANAGUÁ (1808-1817).

Ano	Branços	%	Escravos	%	Livres e libertos	%	Total de habitantes
1808	3289	78%	759	18%	148	4%	4196
1809	4075	75%	720	13%	655	12%	5450
1810	3655	68%	1128	21%	622	12%	5405
1811	3630	67%	1092	20%	672	12%	5394
1812	4165	70%	1216	21%	540	9%	5921
1813	4074	70%	1204	21%	507	9%	5785
1815	3825	66%	1071	18%	903	16%	5799
1816	4087	71%	1079	19%	597	10%	5763
1817	3979	70%	1124	20%	574	10%	5677

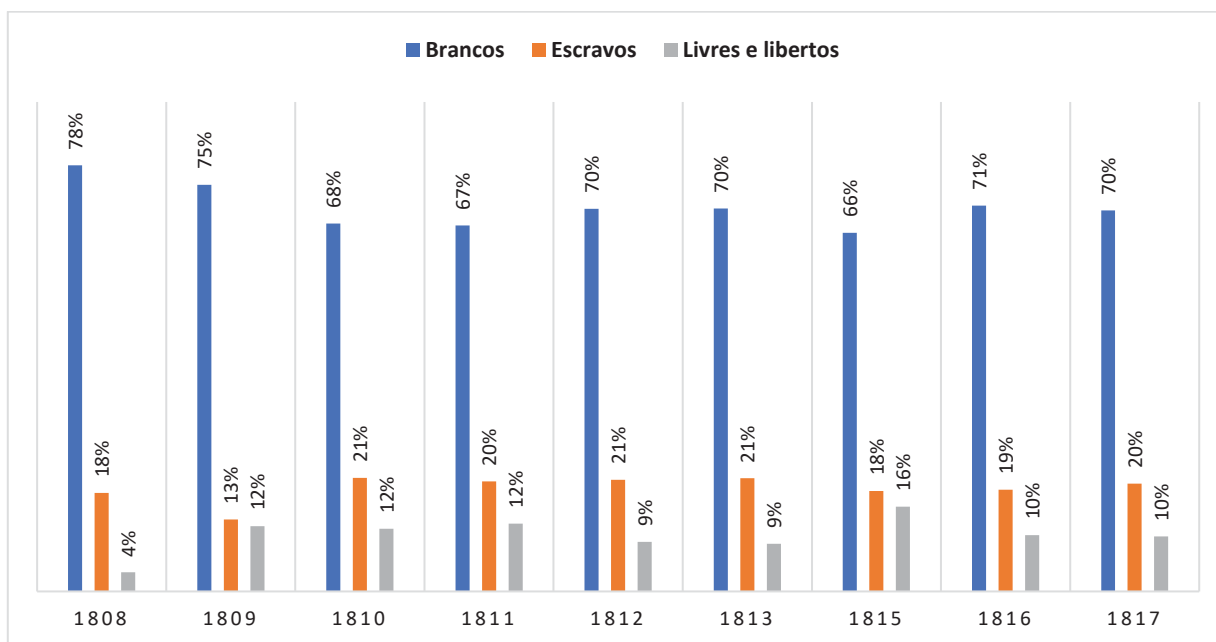
FONTE: Adaptado de: APESP. Lista de habitantes da Vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá (1808-1817). VER APÊNDICE 2.

* Existe uma sequência de 1808 a 1813 e de 1815 a 1817. Portanto, existe uma lacuna quanto aos dados de 1814. Para o acesso às informações extraídas da documentação ver no APÊNDICE 2

³⁶⁷ PORTELA, Bruna Marina. Realidades conectadas: as relações entre indígenas e negros na Comarca de Paranaguá no século XVIII. **História**, São Paulo, v. 40, p.1-34, 2021; p.2-3. Ver também a tese da autora: PORTELA, Bruna Marina. **Gentio da terra, gentio da Guiné: a transição da mão de obra escrava e administrada indígena para a escravidão africana**. (Capitania de São Paulo, 1697-1780). 2014. 387f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

³⁶⁸ AHU. São Paulo avulsos. cx.5, doc. 338, São Paulo, 27 de julho de 1768. Relação das cartas de serviço do governador e capitão general Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão [...] Anexo 10. Lista de escravos. Fl. 12.

GRÁFICO 8 – COMPOSIÇÃO DA POPULAÇÃO DA VILA DE PARANAGUÁ (1808-1817)



FONTE: Adaptado de: APESP. Lista de habitantes da Vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá (1808-1817). VER APÊNDICE 2.

* Existe uma sequência de 1808 a 1813 e de 1815 a 1817. Portanto, existe uma lacuna quanto aos dados de 1814. Para o acesso às informações extraídas da documentação ver no APÊNDICE 2

Algumas ressalvas devem ser acrescentadas sobre os dados da população listada. Destaca-se que no período de 1808-1817, a vila de Paranaguá compreendia uma extensão que começava na barra de entrada e costa marítima (canal do Varadouro, Superagui, Guaraqueçaba, Ilha do Mel e Barra do Sul), abrangendo quarteirões e ilhas no interior da baía de Paranaguá. A população que habitava o quarteirão de Guaraqueçaba, a exemplo, foi listada e compõe os números apresentados na Tabela 24 e no Gráfico 8. Em 1854, Guaraqueçaba foi elevada à categoria de freguesia, situada no município de Paranaguá³⁶⁹. Posteriormente, através da lei provincial n. 557, de 11 de março de 1880, Guaraqueçaba foi elevada à categoria de vila³⁷⁰. As listas de habitantes, portanto, retratam os números da população que habitava uma grande extensão. As listas de habitantes também compreendem o levantamento da população que habitava o quarteirão conhecido como Ponta Grossa ou Ilha da Ponta Grossa, essa localidade, atualmente faz parte do município de Antonina.

Outra questão pertinente de ser discutida refere-se as categorias utilizadas nas listas de

³⁶⁹ APP. Paraná, Lei n.5, de 1 de agosto de 1854. In: **Leis, decretos, regulamentos e deliberações do governo da Província do Paraná Tomo I**. Curitiba: Tipografia paranaense, 1855. p.7-8.

³⁷⁰ APP. PARANÁ. Lei n. 557, de 11 de março de 1880. In: **Coleção das leis da Província do Paraná, Tomo XXVII**. Curitiba: Tipografia Perseverança, 1880. p. 3.

habitantes. As categorias brancos, pretos, mulatos, pardos e caboclos são utilizadas para classificar a população nas listas de habitantes e no censo de 1872. As listas, portanto, trazem uma hierarquia na classificação da população, diferenciando a população composta por brancos e a população escrava, livre e forra. Ao mesmo tempo, as listas trazem um completo silêncio sobre a população indígena que habitava a baía de Paranaguá. Fátima Martins Lopes, em sua tese, discute sobre o desaparecimento dos indígenas nos censos do século XIX. Para a autora, nos censos do século XIX, o processo de homogeneização da população livre considerada não-branca fica evidente nas categorias utilizadas³⁷¹. A autora demonstra que nas Vilas de Índios do Rio Grande do Norte, durante a segunda metade do século XVIII e início do XIX, ocorreu um processo de esvaziamento populacional indígena que deve ser entendido, devido ao processo demográfico-cultural que envolveu dispersão, baixas taxas de crescimento populacional vegetativo e miscigenação. A autora também reflete que, ao mesmo tempo, ocorreu um processo caboclicização, ou seja, a perda da visibilidade do indígena como categoria étnica³⁷².

O desaparecimento da população indígena nas listas, na verdade, deveu-se a condições materiais e ideológicas formadas pela colonização que levaram o indígena à condição de inferioridade social, econômica e política, que foi traduzida como “desaparecimento”. De acordo com Fátima Martins Lopes “o índio tornou-se uma categoria “ausente”, submersa no interior da sociedade, de menor importância, quase equiparado ao escravo, porém com agravante de não ter um dono que o cuidasse como sua propriedade”³⁷³. Assim como discute a autora, acreditamos que esse desaparecimento da população indígena deve ser questionado, pois ao contrário do que a documentação sugere, haviam muitos indígenas e seus descendentes habitando a baía de Paranaguá.

Voltando aos dados extraídos das listas de habitantes, sintetizados no Gráfico 8, observa-se que no período de 1808 a 1817, os escravos correspondiam a média de 19 % da população de Paranaguá. No ano de 1809, por exemplo, 709 escravos foram declarados em toda a vila. Mesmo com as oscilações, é evidente que esse número só aumentou nos anos seguintes.

No ano de 1836, o estudo estatístico de Pedro Müller apresentou o total de 8891 habitantes para Paranaguá; desse total, 7262 eram livres e 1629 escravos³⁷⁴. Significa dizer que, em 1836, os escravos compunham 18% da população.

³⁷¹ MARTINS LOPES, Fátima. **Em nome da liberdade: as vilas de índios no Rio Grande do Norte sob o diretório pombalino no século XVIII**. 2005, 699 f. Tese (Doutorado em História) Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005. p. 443-444.

³⁷² Ibidem., p. 450.

³⁷³ Ibidem., p. 488.

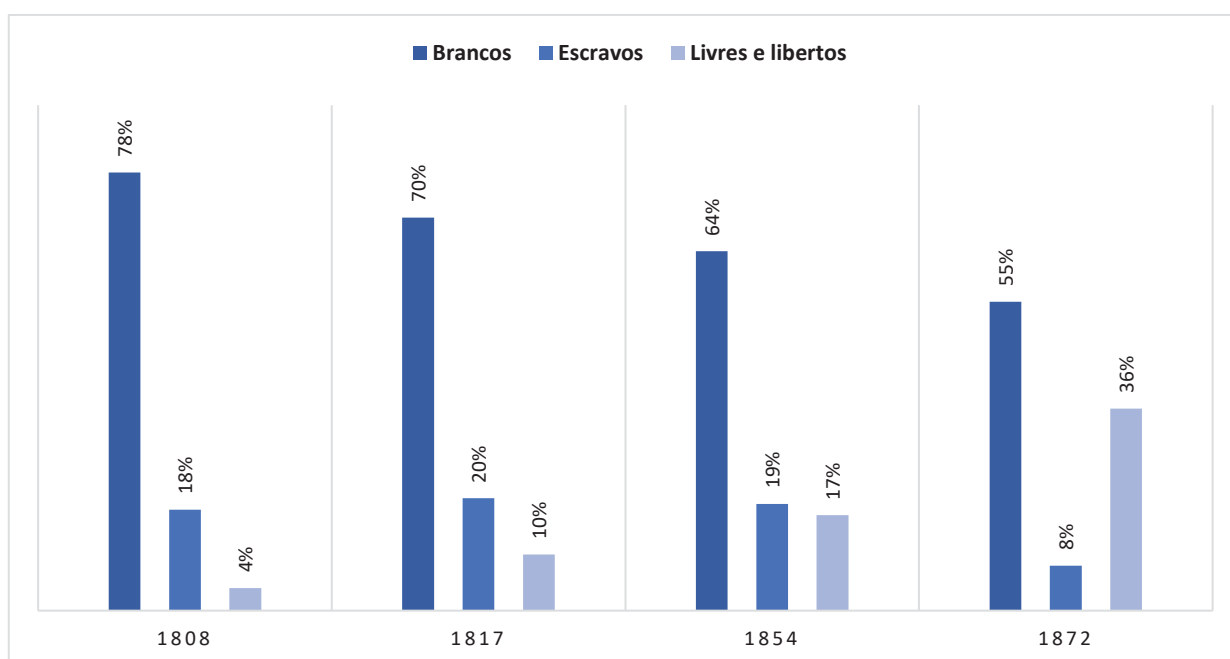
³⁷⁴ MÜLLER, op. cit, p. 144.

Analizando os dados para a freguesia de Morretes, Antônio Vieira dos Santos descreve que por volta de 1830, haviam 2.454 habitantes, desse total 1783 eram escravos e escravas. O que equivale dizer que, 72% da população da freguesia de Morretes, nesse período, era composta por escravos africanos e afrodescendentes³⁷⁵. Observa-se que na década de 1830, muitos engenhos de erva-mate estavam concentrados em Morretes, o que, pode indicar que o beneficiamento da erva-mate utilizou veemente da mão de obra escrava africana.

No ano de 1854, foram contabilizados 6513 habitantes em toda a vila de Paranaguá. Desse total, 4150 eram brancos, 1254 eram escravos e 1109 foram classificados como mulatos livres. Em termos percentuais, significa apontar que a população de Paranaguá era composta por 64% de brancos, 19% de escravos e 17% de livres e libertos³⁷⁶.

Em 1872, o recenseamento indicou um total de 8228 habitantes em Paranaguá, dos quais, 4555 eram brancos, 709 escravos e 2964 livre e libertos³⁷⁷. Na tentativa de apresentar um panorama da composição dessa população, montamos o Gráfico 9:

GRÁFICO 9 – COMPOSIÇÃO DA POPULAÇÃO DE PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1808, 1817, 1854 E 1872



FONTE: Os dados referentes aos anos de 1808 e 1817 foram adaptados de: APESP. Lista de habitantes....1808-1817. Para o ano de 1854: APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na**

³⁷⁵ Em 1830, Morretes compreendia os bairros da Freguesia, Guarumbi, Anhaia, Rio do Pinto, Rio Sagrado, Itapsentanduva, Capituba e Porto de Cima. Ver em: VIEIRA DOS SANTOS, **Memória Histórica de Morretes**, op. cit., p. 333

³⁷⁶ APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854**. Op. cit., p 145.

³⁷⁷ IBGE. **Recenseamento do Brasil em 1872**. v. 9, Rio de Janeiro: Tip. G. Leuzinger, 1874. p.31.

abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854. Op. cit., p 145. Para o ano de 1872: IBGE. **Recenseamento do Brasil em 1872.** v. 9, Rio de Janeiro: Tip. G. Leuzinger, 1874. p.31. No ano de 1872, 190 pessoas, entre a população livre, foram designadas de caboclos. Ver nos APÊNDICES 2 e 3.

Com base nos dados observados, é possível analisar que em 1854, a utilização de mão de obra escrava africana e afrodescendente se manteve estável. Observa-se também um aumento da população livre e liberta. No ano de 1872, observa-se um declínio dos escravos, demonstrando, assim, o decréscimo do número de escravos entre a população e, ao mesmo tempo, o aumento do número de libertos e de livres. Ressaltamos que o gráfico 8, trata-se de um panorama de cunho geral, uma vez que não dispomos de uma série para todos os anos.

O caso observado na cidade de Paranaguá se aproxima de outras realidades. Na Amazônia, de modo semelhante, a transição da mão de obra indígena administrada para a africana ocorreu de forma mais tardia. De acordo com Luiz Felipe Alencastro, no século XVII, o Grão Pará e o Maranhão exportavam cravo trazido dos matos pelos cravistas, ou seja, os empreiteiros do trabalho compulsório indígena. Algum tempo depois, desenvolveu-se o trato da salsa, do anil e de outros vegetais usados no tratamento de doenças e na tintura. De acordo com Alencastro, o caso observado da Amazônia portuguesa, no limite, pode ser comparado ao Canadá francês e inglês dos séculos XVII e XVIII, e mesmo ao vale do Missouri. Nessas áreas, a atividade econômica fundada no comércio de peles trocadas com os índios, de bois canadenses e dos *free trappers* americanos sofria grande instabilidade. Assim como o extrativismo amazônico, o mercado de peles dependia de uma demanda bastante inflexível, pois, muitas vezes, o aumento da oferta derrubava os preços dos produtos e abalava os mercados regionais³⁷⁸. Para Alencastro, uma diferença entre a exploração canadense e a amazônica repousa no uso sistemático do trabalho indígena. Na Amazônia, os indígenas eram submetidos na coleta, no cultivo das drogas e desempenhavam o posto de remadores das canoas. Mal alimentados, forçados a esforços ininterruptos e atingidos por epidemias, os remeiros indígenas pereceram em grande número. No segundo quartel do século XVII, ocorreu uma migração de capitais portugueses investidos no Oriente. No final desse século, sucedem-se algumas tentativas de transferir para a América Portuguesa a cultura das drogas asiáticas. As tentativas de incremento na agricultura da exportação vieram acopladas com as primeiras operações do tráfico negreiro. Plantas orientais e escravos africanos foram introduzidos na Amazônia para capitalizar e aumentar a produtividade da economia regional³⁷⁹.

³⁷⁸ ALENCASTRO, Luiz Felipe. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000. P.139-140.

³⁷⁹ Ibidem., p.140-141.

Rafael Chambouleyron, por sua vez, destaca que no século XVII, a principal força de trabalho no antigo Estado do Maranhão e Pará foi a indígena, livre ou escrava³⁸⁰. Chambouleyron destaca os impactos decorrentes das epidemias de varíola, ocorridas nos anos de 1660 e 1695, acometeu a população indígena. Uma das alternativas, para contornar a falta de mão de obra, foi importar escravos africanos. Atenta-se ao fato também de que, a partir de 1688, a prática de autorizar a distribuição de índios livres a moradores, e a escravização de indígenas do sertão se tornou mais frequente, em conjunto, aos descimentos de indígenas privados. De acordo com o autor, em conjunto a essas alternativas locais, em vários momentos, a importação de escravos africanos foi uma solução para a falta de mão de obra indígena³⁸¹. Além disso, o tráfico que se realizou no final do século XVII, atendia aos interesses da Fazenda Real na região. Neste último quesito, o autor também demonstra que a organização do tráfico se fez fundamentalmente por intervenção e iniciativa da própria Coroa portuguesa. Por fim, Chambouleyron destaca que a inexistência de um tráfico regular e volumoso de escravos no antigo Estado do Maranhão e Pará, não pode servir de empecilho, nem de modelo, para se entender os significados e as implicações da presença africana na região³⁸².

A introdução de escravos de origem africana na região amazônica ganhou maior impulso na segunda metade do XVIII, no âmbito das políticas pombalinas e, sobretudo, da atuação monopolista da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)³⁸³. Entre os anos 1774 e de 1823, a população de escravos no Grão-Pará manteve uma média de 24%. Esse incremento do contingente de escravos africanos e afrodescendentes deveu-se, entre outras coisas, ao aumento das exportações de cacau³⁸⁴.

O caso de Paranaguá também se aproxima com a da capitania de Santa Catarina. Após o fim da guerra de reconquista do Rio Grande e a retomada da Ilha de Santa Catarina, invadida pelos espanhóis em 1777, iniciou-se uma época de estabilidade política e da reorganização das unidades produtivas³⁸⁵. Houve a intensificação da produção de alimentos destinados ao mercado local e à praça do Rio de Janeiro. Entre o período de 1786 e 1826, a população escrava

³⁸⁰ CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). **Revista Brasileira de História**, v. 26, n. 52, dez./ 2006, pp. 79-114. p.79-81.

³⁸¹ Ibidem., p.82-84.

³⁸² Ibidem., p.104-105.

³⁸³ BEZERRA NETO, José Maia. Alguns vêm de lá, outros vêm de cá: A Amazônia no tráfico interno brasileiro de escravos (século XIX). **História**, São Paulo, v. 37, p. 1-30, 2018. p. 30-31.

³⁸⁴ BARROSO, Daniel Souza; LAURINDO JÚNIOR, Luiz Carlos. À margem da segunda escravidão: A dinâmica da escravidão no vale amazônico nos quadros da economia-mundo capitalista. **Tempo**, v. 23, n. 3, p. 568-588, 2017. p. 569.

³⁸⁵ GOMES, Luciano Costa. Livres, libertos e escravos na história de Santa Catarina (1786-1836). **Revista brasileira de estudos da população**, Belo Horizonte, v.34, n.3, p.593-615, 2017. p. 595.

de Santa Catarina, com exceção do ano de 1811, nunca foi inferior a 20%³⁸⁶.

Na região amazônica, assim como na Capitania de São Paulo, o processo de transição do uso da mão de obra escrava indígena pela africana ocorreu de forma mais tardia. Ao mesmo tempo, de modo semelhante a Paranaguá, em Santa Catarina a importação de escravos era realizada em sua grande maioria através do porto do Rio de Janeiro. 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 Paulo³⁸⁷.

E aqui, um ponto fundamental ao nosso trabalho é pensar que, a partir da segunda metade do século XVIII, muitos africanos e afrodescendentes desembarcaram na vila de Paranaguá, foram negociados como mercadorias, desembarcados nos trapiches, e dali revendidos e destinados ao trabalho forçado e ininterrupto de carga e descarga dos navios e nos pequenos plantéis de arroz. Sobretudo, há de se pensar que, a partir da segunda década do século XIX, muitos desses seres humanos quando chegavam a Paranaguá eram revendidos e reconduzidos à freguesia de Morretes e ao planalto curitibano onde constituíram a principal mão de obra nos engenhos de erva-mate. Durante o período de proibição do tráfico de escravos, muitos outros africanos foram introduzidos no porto de Paranaguá.

2.4.1 O tráfico ilegal de escravos no porto de Paranaguá

A lei brasileira de 7 de novembro de 1831, declarou livres todos os escravos vindos de fora do Império, e determinava penas a todos os importadores. A exceção, eram os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes ao país³⁸⁸. Essa lei também impunha penas àqueles que importassem ou fossem cúmplices de envolvimento com o tráfico³⁸⁹. De acordo com Leslie Bethell, quando essa lei passou a vigorar, o comércio de escravos ficou virtualmente paralisado. No entanto, poucos anos depois, a procura por novos escravos foi

³⁸⁶ Ibidem, p. 601.

³⁸⁷ FLORENTINO, Manolo. **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. p. 37-38.

³⁸⁸ BRASIL. **Lei de 7 de novembro de 1831**. Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM-7-11-1831.htm> Acesso em 19 fev. 2021.

³⁸⁹ Loc. Cit.

retomada rapidamente³⁹⁰. De acordo com o autor, sucessivos governos brasileiros mostraram-se incapazes de fazer cumprir a lei e, assim, de evitar o ressurgimento e expansão do comércio de escravos³⁹¹. Uma série de ordens foram expedidas pelo Ministério da Justiça do Rio de Janeiro e encaminhadas aos presidentes das províncias, exigindo os esforços para impedir o desembarque de africanos, punir os importadores e aqueles que os ajudavam. A administração da justiça e a aplicação da lei a nível local estavam, entretanto, nas mãos de juízes de paz eleitos e de oficiais da guarda nacional, poucos eram aqueles que não se deixavam subornar. Com raras exceções, eles estavam dispostos a ser coniventes com os desembarques de escravos³⁹².

Dale Tomich analisa que a abolição do tráfico de escravos e da escravidão no Hemisfério Ocidental está entre as ocorrências mais significativas e dramáticas do século XIX. No final do século XVIII, a indústria açucareira do Caribe, particularmente, nos impérios coloniais britânico e francês, estava no cerne da produção escravista mundial. Por outro lado, a escravidão nas áreas não açucareiras estava em decadência³⁹³. Todavia, no decorrer do século XIX, a escravidão expandiu-se numa escala crescente nas áreas relativamente atrasadas, de modo a atender à crescente demanda mundial de algodão, café e açúcar. Ao mesmo tempo, os antigos centros de produção escravista declinaram. Esse segundo ciclo de escravidão iniciou-se com o advento da hegemonia britânica e declinou com o desafio que lhe foi lançado quando a preeminência econômica e política dos Estados Unidos aumentou no Hemisfério Ocidental³⁹⁴. Dale Tomich analisa que o efeito desses desenvolvimentos não destruiu as formas arcaicas de organização social. Em vez disso, as relações sociais foram refundidas na nova constelação das forças políticas e econômicas³⁹⁵. O advento da hegemonia britânica e da Revolução Industrial reestruturaram a divisão mundial do trabalho e estimularam a expansão material da economia mundial. Esses desenvolvimentos não apenas criaram as condições para a extinção da escravidão dentro do Império britânico, mas também encorajaram a expansão e a intensificação da escravidão fora dele. De acordo com o autor, essa “segunda escravidão” se desenvolveu não como uma premissa histórica do capital produtivo, mas pressupondo sua existência como condição para a sua reprodução. O significado e o caráter sistêmicos da escravidão foram transformados. Os centros emergentes de produção escrava viam-se, cada vez mais, integrados

³⁹⁰ BETHELL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos**. Trad. Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. p. 96.

³⁹¹ Ibidem., p. 100.

³⁹² Ibidem, p. 101.

³⁹³ TOMICH, Dale. **Pelo prisma da escravidão: Trabalho, capital e economia mundial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011. p.81-83.

³⁹⁴ Ibidem., p.83.

³⁹⁵ Ibidem., p.84-85.

na produção industrial e impelidos pela sede ilimitada de riqueza do capital³⁹⁶.

Ricardo Salles também analisa que entre 1776 e 1848, grandes transformações socioeconômicas reconfiguraram o mundo moderno. Revoluções políticas puseram abaixo o Antigo Regime europeu e seu análogo americano, o Antigo Sistema Colonial. No Caribe, multiplicaram-se as rebeliões de escravos. A escravidão foi abolida nas colônias europeias remanescentes na América, em diferentes estados dos Estados Unidos e em diversas repúblicas ibero-americanas. Entretanto, na maioria dos estados sul dos Estados Unidos e no Império do Brasil, a escravidão foi mantida e teve uma notável expansão. Para o autor, nesses dois casos, assistiu-se à ascensão do escravismo nacional. Essa ascensão se deu em íntima conexão com o desenvolvimento do mercado mundial capitalista e com a construção dos Estados nacionais nessas regiões³⁹⁷.

Na Baía de Paranaguá, o tráfico ilegal de africanos perdurou por muitos anos. Entre as décadas de 1830 e 1860 existem denúncias e evidências que corroboram a presença de navios negreiros singrando a baía de Paranaguá. Examinando as informações disponíveis na base de dados *Slave Voyages*, observa-se que, durante os anos de 1837 a 1839, 4253 africanos desembarcaram ilegalmente em Paranaguá. A grande maioria dos navios negreiros partiu de portos situados na região Sudeste do Brasil. Esses navios conseguiram adquirir 4706 africanos em Quelimane, Benguela, Luanda e Moçambique. No trajeto morreram 453 pessoas (Tabela 25):

TABELA 25- NAVIOS QUE DESEMBARCARAM AFRICANOS EM PARANAGUÁ NOS ANOS DE 1837 E 1839

Identidade	Nome do navio	Onde a viagem começou	Local de aquisição	Ano	Escravos	Capitão
1613	Harmonia	Sudeste Brasil	África., n. i	1837	614	-
1646	Florinda da África	Sudeste Brasil	Luanda	1837	327	-
1649	Aperceira	Sudeste Brasil	Luanda	1837	437	-
2038	Ligeira	Sudeste Brasil	Benguela	1839	321	Antônio da Silveira
1889	Isabel	Sudeste Brasil.	Luanda	1839	779	-
1890	Resolução	Rio de Janeiro	Moçambique	1839	753	-
1899	Carolina	Sudeste Brasil	Quelimane	1839	698	-
1924	Florinda da África	Sudeste Brasil	Benguela	1839	324	Luís dos Reis Castro
Total					4253	

FONTE: ELTIS, David et al. **The Transatlantic slave trade**. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 06 abr. 2021.

³⁹⁶ Ibidem., p. 86-87.

³⁹⁷ SALLES, Ricardo. **E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p.43.

A base de dados também demonstra as embarcações ligadas ao tráfico ilegal de escravos que partiram do porto de Paranaguá. A grande maioria das embarcações foram levadas a tribunais, com exceção do brigue *sagaz* que conseguiu desembarcar 600 africanos em Cabo Frio. Logo após o desembarque, esse brigue naufragou ou foi destruído de forma proposital (Tabela 26).

TABELA 26- EMBARCAÇÕES QUE PARTIRAM INICIALMENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ ENVOLVIDAS COM O TRÁFICO ILEGAL DE ESCRAVOS (1840-1850).

Identidade	Nome do navio	Ton.	Local de aquisição	Desembarque	Ano	Escravos	Capitão
3162	Rápido	188	-	-	1840	-	Felipe de Arias
3179	Eugênia	130	Luanda	-	1842	461	Luís dos Reis Castro
3196	Princ. D. Francisca	140	-	-	1842	-	Não identificado
		692					Antônio Rodrigues Chaves
3192	Progresso		Quelimane	-	1843	270	
4647	Revoama	352	-	-	1849	-	José Lopes da Silva
4632	Sagaz	n. i	Cabinda	Cabo Frio	1850	600	Não identificado
4067	Campeadora	366	-	-	1850	-	Manoel A. Guimarães
4068	Sereia	298	-	-	1850	-	Não identificado
4069	Leônidas	356	-	-	1850	-	Giovani Batista Rossi
4070	Rival	350	-	-	1850	-	Joaquim Neto
4075	Astro	320	-	-	1850	-	Não identificado

FONTE: ELTIS et al. (2021), op. cit.

A possibilidade é de que muitos dos navios negreiros se dirigiam a Paranaguá, já que os tradicionais portos brasileiros que traficavam africanos, tais como o Rio de Janeiro e Salvador, passaram a ser mais controlados pelas autoridades, após a lei de 7 de novembro de 1831³⁹⁸. Quantos aos mais de 4253 africanos desembarcados na baía Paranaguá, pode-se refletir que muitos deles tiveram como destino a própria vila de Paranaguá e os engenhos de erva-mate, situados no sopé da Serra do Mar. No entanto, acredita-se que a grande maioria deles ficaram em depósitos escuros e improvisados, aguardando os compradores e contrabandistas os levarem a outros portos.

Apesar de não termos mais dados quantitativos, através da historiografia³⁹⁹ e da documentação do Arquivo Público do Paraná conseguimos apontar mais alguns indícios e denúncias envolvendo o tráfico ilegal de escravos africanos.

No ano de 1833, o navio *Feliz Independente* foi denunciado de ter desembarcado

³⁹⁸ LEANDRO, op. cit., p. 31

³⁹⁹ Infelizmente não foi possível consultar os livros de ofícios e de correspondências do Arquivo Público do Estado de São Paulo. Tentamos realizar a consulta na reabertura do arquivo em janeiro de 2021, mas devido à alta procura e demanda, o arquivo respondeu que só seria possível agendar em março, período esse no qual a pandemia se agravou.

africanos entre a costa de Paranaguá e Cananéia⁴⁰⁰. Apesar dos juízes e autoridades serem inquiridas, o caso não foi levado adiante⁴⁰¹. Em 1834, outra denúncia foi feita por Ezequiel Antônio, morador da Ilha do Mel. Ante o Juiz de Paz de Paranaguá, Ezequiel relatou que nas proximidades do Morro das Conchas, na Ilha do Mel, estava ancorando um navio suspeito de ter desembarcado africanos. Embora houvessem denúncias e interesse das autoridades provinciais, não se pode conduzir na identificação daqueles que realizavam a introdução de escravos⁴⁰². Na verdade, em 8 de março de 1834, o juiz de paz Cipriano Custódio de Araújo foi afastado de seu cargo, sob a acusação de ter introduzido escravos africanos na vila de Paranaguá⁴⁰³. Sobre o caso e afastamento desse juiz, em 14 de maio de 1834, o Conselho da Província de São Paulo destacou que em todas as comarcas da Província, exceto na comarca de Paranaguá, estavam realizando seus deveres contra o infame comércio de escravos. Os conselheiros declararam que na referida comarca havia muitos criminosos que se aproveitavam da morosidade da antiga administração da justiça. Observava, enfim, que em alguns lugares da Província tentava-se perpetuar o infame tráfico de carne humana. O governo se esforçava para punir os seus autores⁴⁰⁴.

Apesar do afastamento do Juiz de Paz Cipriano Custódio de Araújo, a partir de 1848, outras denúncias indicavam o aumento do tráfico de escravos. Em 1849, o inspetor da alfândega Antônio Pedro de Alencastro relatou ao Governo da Província que o tráfico de escravos havia aumentado em Paranaguá. Esse inspetor acusava o delegado de polícia e negociante Manoel Antônio Guimarães como responsável pelo aumento do tráfico ilegal⁴⁰⁵. Ao mesmo tempo, o inspetor relatou que diversas embarcações consignadas pelo delegado estavam envolvidas no tráfico de carne humana. Entre as embarcações, o inspetor mencionou a galera americana *Herald*, a barca americana *Luísa*, os brigues *Sereia* e *Desengano* e a barca a vapor *Providência*⁴⁰⁶.

Devido às denúncias, o presidente da Província de São Paulo solicitou uma explicação por parte do delegado. Em relação à sua acusação, o delegado indagou acerca do conhecimento do inspetor, que caso soubesse da existência do tráfico de escravos, deveria ter realizado a

⁴⁰⁰ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 139.

⁴⁰¹ Ibidem., p. 139.

⁴⁰² Ibidem., p. 140.

⁴⁰³ 23ª sessão ordinária em 8 de março de 1834. **Boletim atas do Conselho da Presidência da Província de Paulo São Paulo (1832-1834). V.16.** São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1962. p.292.

⁴⁰⁴ 28ª sessão extraordinária em 14 de maio de 1834. Ibidem., p.308-310.

⁴⁰⁵ É curioso que a obra de Cecília Westphalen não menciona o nome de Manoel Antônio Guimarães.

⁴⁰⁶ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 142.

denúncia antes⁴⁰⁷. Em resposta, o inspetor continuava a afirmar que o delegado era conivente com o comércio infame e que, diversas vezes, solicitou dessa autoridade as relações dos escravos que entraram e saíram do município. Contudo, nesse mesmo ano, o inspetor seria impedido de continuar em seu cargo, por uma denúncia de suposto contrabando de erva-mate⁴⁰⁸.

Cruzando os dados levantados por Cecília Westphalen com a base de dados do *Slave Voyages*, verifica-se que embarcações com o nome de *Herald* e *Providência* estavam envolvidas com o tráfico ilegal de escravos.

Encontramos duas ou mais embarcações com os nomes *Herald* e *Providência*, nesse caso, utilizou-se dos filtros relativos à bandeira, equipagem e tonelagem. No entanto, mesmo assim, no caso do vapor *Providência*, encontrou-se duas embarcações, de mesmo nome, mas com tonelagens suportadas diferentes (Tabela 27).

TABELA 27- VIAGENS FEITAS PELOS NAVIOS HERALD E PROVIDÊNCIA ENTRE OS ANOS DE 1848 E 1849

Identidade	Nome do navio	Bandeira/equipagem	Ton.	Onde a viagem começou	Porto de aquisição	Desembarque	Ano	Escravos
3996	Herald	EUA/	242	RJ	Ambriz	Cabo Frio	1848	1110
4132	Herald	EUA/	242	RJ	África.,	RJ, SP, SC	1849	900
3768	Providência	BR/vapor	150	RJ	África.,	Rio de Janeiro	1848	990
3973	Providência	BR/vapor	302	RJ	Ambriz	RJ, SP, SC	1848	1250
4127	Providência	BR/vapor	150	Sudeste	África.	RJ, SP, SC	1849	1250
TOTAL								5500

FONTE: Eltis et al. (2021), op. cit.

A galera *Herald* teria realizado duas viagens entre 1848 e 1849, justamente, no período em que foram feitas as acusações contra o delegado Manoel Antônio Guimarães. Nas duas viagens a nau *Herald* teria adquirido 2010 africanos em Ambriz e em outro porto do continente africano. As viagens tiveram como ponto de partida o Rio de Janeiro.

A embarcação *Herald* também foi apontada pelo historiador José Augusto Leandro e, de acordo com o autor, no ano de 1842, o vapor *Herald* foi fretado pelo negociante Manuel Francisco Correia Júnior, junto ao proprietário S. E. Burroôs para levar madeiras da região de Guaraqueçaba para a praça de Montevidéu⁴⁰⁹. Quanto ao vapor *Providência*, duas embarcações com o mesmo nome andaram trafegando pela região Sudeste, tendo como destino o Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina.

⁴⁰⁷ Ibidem, p. 143-144.

⁴⁰⁸ Ibidem, p.144.

⁴⁰⁹ LEANDRO, op. cit., p. 41.

Voltando à discussão anterior, as denúncias feitas pelo inspetor da alfândega Antônio Pedro de Alencastro foram provisoriamente arquivadas. Entretanto, no ano de 1850, novamente, todos os rumores e acusações seriam trazidos à tona

No dia 29 de junho de 1850, o vapor de guerra de inglês *Cormorant* adentrou a barra de Paranaguá com o objetivo de apreender embarcações envolvidas com o tráfico ilegal de escravos. Com a ajuda do pescador Manuel Filipe Santiago, natural de Paranaguá, o vapor de guerra *Cormorant* atracou próximo à Ilha da Cotinga, local onde estavam ancoradas 8 embarcações. O comandante Hubert Schomberg seguiu até a Ilha, onde estavam ancorados o bergantim brasileiro *Dona Ana*, o brigue *Sereia*, o bergantim *astro*, a galera *Conclusão*, a barca *Fugina*, a barca portuguesa *Flor do Douro*, a barca americana *Murckengum* e a galera *Campeadora*. De imediato, foram apreendidos o bergantim *Dona Ana*, o brigue *Sereia* e a galera *Campeadora*. Ao ter notícia do que estava ocorrendo, o mestre do *Astro* fez um rombo no navio, levando-o a naufragar propositalmente. Após apreender as embarcações, o vapor de guerra *Cormorant* seguiu em direção à barra de Paranaguá, quando foi alvejado com um tiro de pólvora seca e outro de canhão disparados da fortaleza, na Ilha do Mel. Após a troca de tiros, o comandante do *Cormorant* mandou queimar duas das embarcações apreendidas, restando apenas uma que foi levada para julgamento⁴¹⁰. O incidente travado nas águas da baía de Paranaguá teve repercussão na capital do Império. Na capital do Império, um grupo de brasileiros, revoltados com a notícia, insultaram alguns oficiais ingleses no cais do Pharoux, no porto do Rio de Janeiro⁴¹¹.

Logo após o incidente, o bergantim *Astro* foi içado, a mando do Presidente da Província de São Paulo. O inspetor da alfândega Caetano de Souza Pinto realizou o exame, já que o brigue estava com despacho e deveria sair com destino às Ilhas Canárias. Ao proceder a vistoria, constatou que a embarcação se empregava do tráfico ilícito de africanos, e que continha em seu interior mantimentos, água doce e caldeiras. O seu consignatário era um súdito português e sócio de uma casa de negócios junto ao antigo delegado de Paranaguá, Manoel Antônio Guimarães. Terminado o exame e com receio que a embarcação se evadisse, o inspetor avisou a Fortaleza para impedir que a embarcação saísse. Apesar dos avisos, o *Astro* conseguiu se evadir, soltando fogos em comemoração ao seu feito⁴¹².

⁴¹⁰ VIEIRA DOS SANTOS. *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município*. v. II, op. cit., p. 235.

⁴¹¹ Loc. Cit,

⁴¹² WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 148.

Foi realizada também uma inspeção na Ilha do Cotinga, lá o inspetor da alfândega identificou armazéns pertencentes ao negociante Joaquim Américo Guimarães, onde encontrou pipas, tonéis, barris, caldeiras e escotilhas de madeira. Todas essas evidências apontavam que naquela propriedade ocorria o desembarque de escravos. Entretanto, dias depois, o delegado de Paranaguá dizia que era absurda qualquer acusação de que a Ilha da Cotinga pudesse abrigar depósitos para recepção de escravos⁴¹³. Quanto às embarcações envolvidas no incidente, o inspetor afirmou que, embora estivessem no porto de Paranaguá, estas não estavam em despacho. Embora cientes do acontecido, por proteção aos seus consignatários ou por qualquer outro motivo, as autoridades responsáveis, notadamente o Juiz Municipal Filástrio Nunes Pires, alegou desconhecer as suspeitas do tráfico ilícito que gerou o incidente⁴¹⁴.

Além das embarcações citadas anteriormente, José Augusto Leandro demonstrou outras suspeitas de realizar o tráfico de escravos. De acordo com o autor, muitos autos de ratificação de protesto marítimo, efetuados nas décadas de 1830 e 1840, relativos a embarcações arribadas em Paranaguá, foram forjados. Uma das estratégias dos traficantes para arribar foi protestar contra o mar, o vento, a tempestade e, assim, obter respaldo jurídico legal para a chegada do navio no destino inesperado. Vários navios arribados em Paranaguá sequer requisitaram uma avaliação das possíveis avarias das mercadorias transportadas⁴¹⁵.

Entre 1854 e 1862, os presidentes da Província do Paraná continuaram a exigir das autoridades municipais a fiscalização e supressão do comércio infame no porto de Paranaguá. Em 1857, o inspetor da alfândega Antônio José Caetano da Silva informou sobre um naufrágio ocorrido em Superagui. O barco naufragado era suspeito de traficar africanos. No entanto, não se sabia o nome da embarcação e nem do paradeiro de seu mestre⁴¹⁶. Notícias de embarcações envolvidas com o tráfico também foram encaminhadas às autoridades provinciais. Em ofício reservado ao Ministério da Justiça, datado de 17 de outubro de 1857, o vice-cônsul do Império da Ilha da Madeira alertava que havia enviado com destino ao Brasil o patacho americano *W. H. Stuart*, de 260 toneladas e com 9 pessoas na tripulação. Dias depois, circulou o boato de que essa embarcação estaria envolvida com o tráfico de africanos. As autoridades deveriam manter o alerta para que, no caso dessa embarcação vir à Província do Paraná, não permitir que ocorresse o desembarque ilegal de africanos⁴¹⁷. No ano de 1858, outra correspondência foi

⁴¹³ HEMEROTECA DIGITAL. Vapor do sul. **O século**. Rio de Janeiro, ano 3, n. 253, 27 de julho de 1850. P.1

⁴¹⁴ Ibidem, p. 146.

⁴¹⁵ LEANDRO, op. cit., p. 42.

⁴¹⁶ APP. Livro de registro das correspondências reservadas enviadas pela presidência da província do Paraná à diversas autoridades, entre os anos de 1857 e 1864. fl. 1.

⁴¹⁷ APP. Livro de correspondências enviadas pelo Ministério dos Negócios da Justiça para a presidência da

enviada às autoridades alertando sobre o conhecido traficante de escravos chamado Francisco Reciroso, de Montevideu. O mencionado traficante estava em Cananéia combinando com alguns fazendeiros a venda de escravos. Reiterou que as autoridades deveriam redobrar a vigilância na Província do Paraná⁴¹⁸.

No ano de 1859, o presidente da Província do Paraná Francisco de Mattos comunicou que, desde que assumiu a administração, o seu trabalho havia sido estudar e conhecer as medidas tomadas para vigiar os contrabandistas⁴¹⁹. Contudo, nos anos seguintes, outras notícias sobre embarcações suspeitas continuaram a soar. Novamente, foram levantadas denúncias a Manoel Antônio Guimarães. Em 1861, o presidente da Província do Paraná Antônio Barbosa Gomes Nogueira informou ao Ministério da Justiça, as providências que o comandante da Fortaleza estava tomando, em observância às recomendações feitas na carta confidencial. Informou que a barra de Superagui, além de ser navegável, tinha uma fazenda pertencente a Cipriano Custódio Araújo⁴²⁰, cúmplice e tio de Manoel Guimarães na tentativa de desembarcar africanos⁴²¹. As mesmas recomendações foram enviadas ao comandante da fortaleza e ao Juiz de Direito de Paranaguá⁴²². Em 1862, o delegado de polícia afirmava que nenhum desembarque de africanos ocorreu e que continuava vigilante⁴²³.

Nos anos seguintes, quase nada mais foi comentado sobre o tráfico de escravos. Nenhuma denúncia foi levantada e nem mesmo, houve menção àqueles que por diversas vezes foram acusados de praticá-lo.

Concordamos com José Augusto Leandro que uma das estratégias dos traficantes para burlar a fiscalização era atracar os navios em locais mais distantes ou de difícil acesso, tais como as ilhas. Nesses locais, indivíduos envolvidos com o tráfico possuíam fazendas e chácaras, onde poderiam apresar e manter africanos desembarcados de navios negreiros. Deve-se ressaltar também, que a partir da década de 1850, os inspetores da alfândega mencionaram que as embarcações acima de 200 toneladas, não conseguiam mais atracar no cais do porto do Rio Itiberê, ficando, assim, em outros pontos da baía, sobretudo, na Ilha da Cotinga. Cita-se, ainda, a Ilha do Mel e Superagui como locais de desembarque de africanos e, mesmo que estas

província do Paraná no ano de 1857. fl. 163.

⁴¹⁸ APP. Livro de registro das correspondências reservadas enviadas pela presidência da província do Paraná à diversas autoridades, entre os anos de 1857 e 1864. Op.cit, fl. 3.

⁴¹⁹ Ibidem, fl. 21.

⁴²⁰ Tio de Manoel Antônio Guimarães e Joaquim Américo Guimarães.

⁴²¹ APP. Livro de registro das correspondências reservadas enviadas pela presidência da província do Paraná à diversas autoridades, entre os anos de 1857 e 1864. Op. cit, fl. 29

⁴²² Ibidem, fl. 33.

⁴²³ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo senhor Antônio Barbosa Nogueira, no dia 15 de fevereiro de 1862. Op. cit., p. 11.

últimas ficassem à vista da fortaleza, não se pode esquecer que durante o incidente, o comandante, guardas e vigias da fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres, na Ilha do Mel, foram responsáveis pelo ataque realizado ao vapor de guerra *Cormorant*. Ademais, com base nas informações apresentadas, é certo que algumas das autoridades responsáveis por fiscalizar o porto eram tolerantes e envolvidas com o tráfico ilegal de escravos. Outro dado, apenas a critério de curiosidade e que, entre 1854 e 1864, um iate com o nome de *Astro Paranaense* trafegou no porto do Rio Itiberê. Essa embarcação era utilizada no comércio de cabotagem com destino ao Rio de Janeiro e foi consignada pelo negociante Manoel Guimarães, mencionado por tantas vezes ao longo do texto.

Por fim, pensar no tráfico de escravos realizado através do porto, ajuda-nos a pensar que uma parcela muito pequena da população que habitava a cidade de Paranaguá detinha capital e meios para facilitar o tráfico. Um grupo muito seleto dessa população composta por homens brancos, de origem portuguesa, ricos, donos de embarcações e prédios foram os maiores proprietários de escravos africanos. Resta-nos indagar quem eram esses homens envolvidos com o comércio e com o tráfico, sobretudo, é fundamental a nosso ver, entender o papel desses escravos e demais trabalhadores livres e libertos na dinâmica do porto.

3. NOS TRAPICHES, EMBARCAÇÕES, ENGENHOS, RIOS E FLORESTAS: OS NEGOCIANTES, TRABALHADORES LIVRES, LIBERTOS E ESCRAVOS DO PORTO DE PARANAGUÁ

3.1 OS NEGOCIANTES

No terceiro capítulo nosso objetivo foi vislumbrar a dimensão humana do porto, nos referimos aos negociantes e aos trabalhadores livres, libertos e escravos. Iniciamos o presente capítulo identificando alguns dos principais negociantes do porto de Paranaguá, ao longo dos séculos XIX e primeiras décadas do século XX. Não é o nosso intuito aprofundar o tema, pois para isso seria necessário elencar outras fontes, bem como, investir em uma análise mais aprofundada da trajetória e atuação dos indivíduos que atuavam no comércio de exportação, importação e tráfico de escravos. Para construir essa seção, baseamo-nos na historiografia que se debruçou sobre o tema e na documentação previamente elencada para a pesquisa.

Os negociantes de grosso trato ou homens de negócios eram indivíduos que atuavam em diversos ramos de comércio, sobretudo atuavam no comércio de longa distância⁴²⁴. Fernand Braudel demonstra que, a partir do século XV, os historiadores ingleses assinalaram a importância crescente do que eles batizaram de *private market*, o mercado privado. Nesse tipo de mercado, os seus mercadores eram itinerantes. Dos camponeses, eles compravam a lã, o cânhamo, os animais, o couro, a cevada, o trigo, as aves domésticas. Ademais, esses mercadores compravam os produtos com antecedência. Em seguida, eles encaminhavam suas compras para as grandes cidades ou portos⁴²⁵. Nesse tipo de mercado, o comerciante dispunha de duas vantagens: o rompimento das relações diretas entre o produtor e aquele a quem a mercadoria se destinava e, finalmente, a disposição de dinheiro para comprar à vista⁴²⁶. De acordo com Braudel, no século XVI, o comércio interno de Portugal, à primeira vista, parecia superior ao comércio da pimenta, das especiarias e das drogas. O comércio interno estava sob o signo da troca direta e do valor de uso. Pelo contrário, o comércio das especiarias encontrava-se na linha da economia monetária. Apenas os grandes comerciantes conseguiam atuar no comércio de especiarias, um número muito seletivo. O que significa pensar que os lucros se concentravam em poucas mãos. Não por acaso, em todos os países do mundo é possível encontrar um grupo de

⁴²⁴ FRAGOSO. Op. cit., p. 266.

⁴²⁵ BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo** / Fernand Braudel; tradução Álvaro Cabral. – Rio de Janeiro: Rocco, 1987. p.36

⁴²⁶ Ibidem., p.37.

grandes negociantes que se destaca, nitidamente, da massa dos comerciantes⁴²⁷. Ao mesmo tempo, esse grupo de negociantes é reduzido e, muitas vezes, está ligado ao comércio de longa distância. Como exemplifica Braudel:

O tayir, no Islã, mesmo antes do aparecimento dos primeiros negociantes ocidentais, era um importador-exportador que, de sua casa dirigia agentes e comissionários. Ele nada tem em comum com o hawanti, o pequeno comerciante com sua loja no soukh [mercado]. Na Índia, em Agra, ainda uma grande cidade, por volta de 1640, um viajante descreve o que se designa pelo nome de *sogador*, “aquele a quem chamaríamos na Espanha um mercader, mas alguns ornem-se com o nome especial de katari, o título mais eminente entre aqueles que professam, nesses países; a arte mercantil e que significa mercador riquíssimo e de grande crédito”. No Ocidente, o vocabulário assinala diferenças análogas. O negociante o katari francês; a palavra aparece no século XVII. Na Itália, a distância e enorme entre o mercante a taglio [comerciante retalhista] e o negoziante; o mesmo ocorre na Inglaterra entre o tradesman e o merchant que, nos portos ingleses, ocupa-se sobretudo da exportação e do comércio a distância; na Alemanha, entre os Krämer, por uma parte, e o Kaufmann ou o Kaufherr, por outra. Será necessário dizer que esses capitalistas, tanto no Islã quanto na cristandade, são os amigos do príncipe, aliados ou exploradores do Estado?⁴²⁸

Braudel ressalta que esses negociantes, desde sempre, ultrapassam os limites nacionais. Procurando esses negociantes nas fontes elencadas, analisamos a lista de habitantes da vila de Paranaguá de 1817. Essa fonte traz um levantamento detalhado de todos os chefes de domicílio, suas ocupações, números de escravos e naturalidade. No ano de 1817 foram contabilizados 5677 habitantes em toda a vila de Paranaguá⁴²⁹. Deste total, apenas 29 chefes de domicílio foram descritos como: *negociantes de fazendas secas, negociante de fazendas molhadas, negociantes de embarcações e vive dos negócios de seus armazéns e de suas lojas*. Com base nessas designações coevas, elaboramos a Tabela 28:

⁴²⁷ Ibidem., p.38.

⁴²⁸ Ibidem., p.39.

⁴²⁹ APESP. Lista de habitantes existentes no distrito da primeira companhia de ordenanças da Vila de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira. Seus nomes, empregos, naturalidades, estados, ocupações e aplicações das casualidades que aconteceram neste ano de 1817. fl. 5.

TABELA 28- NEGOCIANTES LISTADOS EM PARANAGUÁ, NO ANO DE 1817

Naturalidade	Nome	Ocupação	Escravos
Bispado de Braga	Capitão-mor Manoel Antônio Pereira	Negociante de fazendas e embarcações	36
Paranaguá	Sargento-mor Francisco Goz Rocha	Negociante de fazenda seca	1
Braga	Capitão Antônio José da Costa	Negociante de fazenda seca	2
Paranaguá	Ten-coronel Ricardo Carneiro dos Santos	Negociante de embarcações	43
Porto	Manoel José de Britos	Vive do negócio de fazenda seca e de seus armazéns	3
Paranaguá	Dona Córdula	Vive de seu negócio	8
Porto	Capitão Manoel Francisco Correia	Negociante de fazendas e embarcações	42
Paranaguá	Manoel de Araújo Franca	Vive do negócio de sua embarcação	8
Paranaguá	Thomé Penixe	Negociante de fazenda seca	10
Paranaguá	Alferes de milícia Francisco Alves de Paula	Negociante de fazenda seca	2
São Paulo	Cap. Reformado Joaquim Antônio Guimarães	Vive dos negócios de seu armazém	13
Paranaguá	Tenente Joaquim Antônio Munhoz	Negociante de fazenda seca	2
Ilhas	Ten. Antônio Francisco Mendonça	Negócio de fazenda seca	18
Paranaguá	Cap. José Rosário Branco	Negociante de fazenda seca	4
Paranaguá	Tenente Antônio Gonçalves Rocha	Negociante de fazenda seca	4
Caittos*	Francisco José de Almeida	Vive do negócio de sua loja	2
Porto	Miguel Francisco. Braga	vive do negócio de fazenda seca	8
Paranaguá	Cipriano Custódio de Araújo	Vive do negócio de sua loja e armazém	5
Paranaguá	Sargento de mil. José Lustosa de Andrade	Vive do negócio de sua embarcação	2
Pampilhosa	Manoel Francisco	Negociante de fazenda seca	2
Espanha	Adriano de Men Chaga	Vive de seu negócio	0
Porto Alegre	Leandro José da Costa	Vive do negócio de sua embarcação	6
Curitiba	Ignacio Lustosa de Andrade	Vive do negócio de sua embarcação e se sítio	9
Porto	Capitão Antônio José Pereira	vive do negócio de fazenda seca	8
Cananéia	Alferes Higino Antônio	vive do negócio de molhados e de jornais dos seus escravos	6
Paranaguá	Sargento Bento José	Vive do negócio de molhados	8
Paranaguá	Antônio José Leite Bastos	vive de seus negócios e planta	8
Sem informação	Cap. Bento Antônio da Costa	Vive de seu negócio	1
Sem informação	2º Sargento Manoel Miz	Vive de seu negócio	1

FONTE: APESP. Lista de habitantes existentes no distrito da primeira companhia de ordenanças da Vila de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira. Seus nomes, empregos, naturalidades, estados, ocupações e aplicações das casualidades que aconteceram neste ano de 1817.fl. 21-200

Do estrito rol de *negociantes* elencados na tabela acima, o que impressiona, num primeiro momento, é a grande propriedade escrava. Como analisou André Cavazzani, no sistema que ordenava a posição das pessoas naquela sociedade *um dos caminhos para se chegar ao topo da hierarquia condicionava-se à possibilidade de se auferir a posse de outros homens*⁴³⁰. Entre os indivíduos com propriedade superior a 10 escravos, destaca-se o tenente-

⁴³⁰ CAVAZZANI, op. cit., p.125.

coronel Ricardo Carneiro dos Santos, o Capitão Manuel Francisco Correia, o Capitão-Mor Manoel Antônio Pereira, o tenente Antônio Francisco Mendonça e o capitão reformado Joaquim Antônio Guimarães.

Deste rol de escravocratas, destaca-se o capitão-mor Manoel Antônio Pereira que além de ser negociante de embarcações, possuía um engenho de soque de arroz, localizado em Guaraqueçaba⁴³¹. De modo similar, o capitão Manuel Francisco Correia também possuía um engenho de soque, localizado no Itaquí⁴³².

Como é possível observar na tabela 28, muitos desses indivíduos eram naturais de Paranaguá, em menor quantidade, eram provenientes de outras vilas, tais como Cananéia, Porto Alegre e Curitiba. Ao mesmo tempo, observa-se que muitos desses *negociantes* eram naturais de Portugal (Bispado de Braga, Porto, Pampilhosa). A tese de André Cavazzani traz dados relevantes para se entender as hierarquias e as distintas posições ocupadas pela população portuguesa que se fixou em Paranaguá, no período de 1750 a 1830. Cavazzani destaca o papel das ordenanças. Os oficiais de ordenança, subordinados ao capitão-mor, detinham funções fundamentais, eles atuavam na manutenção da ordem, na cobrança de impostos, na realização das obras públicas e na representação de queixas da população local⁴³³. Outro ponto destacado pelo autor é a força do simbolismo implicado na ostentação das patentes. Tratava-se de um cargo público outorgado pelo Rei⁴³⁴. Além disso, a liderança da maioria das companhias de ordenanças também era ocupada por portugueses. Ao mesmo tempo, esse autor também analisa a predileção dos lusitanos por determinadas atividades. No que tange as ocupações voltadas ao comércio e ao trato marítimo, o autor demonstra uma expressiva participação de portugueses. Observamos, assim como analisa Cavazzani, que os mais ricos negociantes de Paranaguá, entre os quais, o capitão-mor Manoel Antônio Pereira e o capitão Manuel Francisco Correia tinham origem portuguesa e também ostentavam altas patentes.

George Cabral de Souza também analisa que a grande maioria dos negociantes e comerciantes radicados na praça do Recife eram reinóis, oriundos da região compreendida entre o vale do Douro e o vale do Minho, ou seja, o extremo norte do Reino⁴³⁵.

⁴³¹ APESP. Lista de habitantes existentes no distrito da primeira companhia de ordenanças da Vila de Paranaguá [...] no ano de 1817. Op. cit., fl.144

⁴³² Ibidem., fl.120.

⁴³³ CAVAZZANI, op. cit., p.117.

⁴³⁴ Ibidem., p.120-121.

⁴³⁵ SOUZA, George Cabral. **Tratos e Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c.1654-c.1759)**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p.268.

Os dados extraídos da lista de habitantes de 1817, indica um número seletivo de pessoas que *viviam de seus negócios*, como veremos a seguir, esse número fica ainda mais restrito ao destacarmos os indivíduos que atuavam no comércio de longo curso.

Entretanto, antes de prosseguir, cabe salientar que a partir de 1820, negociantes oriundos da Argentina, Catalunha e Chile se fixaram em Paranaguá, justamente, devido à presença do porto e ao aumento das demandas por erva-mate.

No ano de 1820, o negociante argentino Francisco Alzararay foi autorizado por Dom João VI a se fixar no Brasil e introduzir uma nova técnica no preparo da erva-mate⁴³⁶. Francisco Alzararay residiu em Paranaguá, onde estabeleceu o primeiro engenho de soque de erva-mate. O sistema produtivo, idealizado por esse negociante, atraiu outros comerciantes. Em 1821, o negociante espanhol Manoel Miró fundou o segundo engenho de erva-mate. Manuel Miró nasceu na Catalunha e viveu parte de sua vida no Paraguai, onde fez as suas primeiras experiências no ramo ervateiro. Em 1821, Miró se mudou para Morretes e após, se fixou em Paranaguá. Em 1841, esse negociante instalou o primeiro engenho de soque movido a tração animal⁴³⁷. Em 5 de dezembro de 1842, uma correspondência publicada no *Jornal do Comércio* (RJ) dava uma ideia dos lucros obtidos por esse negociante. Manoel Miró, no decurso de 16 meses, havia acumulado um capital de R\$ 10.000.00 réis⁴³⁸. O triunfo de seu negócio dava-se pelo seu conhecimento naquele ramo, sobretudo, pela rede que estabeleceu com negociantes fixados no Rio da Prata e no Chile.

Durante as décadas de 1850 e 1860, os filhos de Miró, Manoel Miró⁴³⁹ e José Miró de Freitas, junto a Bernardo Pinto de Oliveira eram sócios da firma *Miró Irmãos e Oliveira*. A firma exportava erva-mate, madeiras e arroz com destino ao Rio da Prata e ao Chile e atuava na importação de mercadorias. Em 5 de dezembro de 1864, a firma *Miró irmãos e Oliveira* foi dissolvida. Em sucessão a esta, em 1865, foi formada a *Miró irmãos e Companhia* tendo por sócios Manoel Miró, José Gonçalves Pêcego Júnior e Bernardo Pinto de Oliveira⁴⁴⁰.

José Gonçalves Pêcego Júnior e Bernardo Pinto de Oliveira, posteriormente, estariam envolvidos no projeto de melhoramento do Porto de Paranaguá, no Porto D'água. Em 1872, José Gonçalves Pêcego Júnior, oriundo do Rio de Janeiro, faria parte da Companhia que se

⁴³⁶ **Documentos interessantes para a história e costumes de São Paulo, v. 36. Correspondência do Governo Geral 1818-1822.** São Paulo: Tipografia do Diário Oficial, 1902. p. 113-115.

⁴³⁷ LINHARES, op. cit., p. 118.

⁴³⁸ HEMEROTECA DIGITAL. Correspondências. **Jornal do Commercio**. Ano.17, n. 324. Rio de Janeiro, 5 de dezembro de 1842. p.3

⁴³⁹ Mesmo nome do pai.

⁴⁴⁰ HEMEROTECA DIGITAL. Anúncios. **Dezenove de Dezembro**, ano 12, n. 594, Curitiba, 5 de junho de 1865. p. 4

propôs a construir um novo porto em Paranaguá. O negociante de Paranaguá Bernardo Pinto de Oliveira, por sua vez, era proprietário dos terrenos onde foram projetadas as plantas do Porto D. Pedro II e da estação marítima da estrada de ferro⁴⁴¹.

É digno de observação também o negociante chileno Dom Isaías D'Elia. Durante as décadas de 1830 e 1840, o nome desse negociante esteve vinculado a exportação de erva-mate e a importação de vinhos⁴⁴². Em 1848, esse negociante queria fazer, à sua custa, 15 braças de cais no porto da Cidade⁴⁴³. Não encontramos mais informações sobre Dom Isaías.

Os negociantes citados cruzaram o Atlântico e o Pacífico, se estabeleceram em Paranaguá e trouxeram consigo conhecimentos e técnicas para produzir e beneficiar a erva-mate. Não por acaso, a partir da década de 1820, negociantes e produtores estabelecidos nas vilas de Paranaguá, Curitiba e Antonina passam a implementar novas técnicas para o beneficiamento da erva-mate, de modo a atender as demandas dos mercados platinos e chilenos. Ao mesmo tempo, esses negociantes estabeleciam relações diretas com negociantes fixados no Prata e no Chile. As trocas e conexões com os mercados platinos e chilenos trouxeram a Paranaguá e as vilas situadas na sua hinterlândia um novo ritmo, uma especialização crescente em torno da produção da erva-mate. Acreditamos que se operou uma especialização não apenas na exportação de erva-mate, mas também na exploração madeireira. Embora as exportações de madeira apresentem um número inferior, quando comparadas às exportações de erva-mate, não podemos ignorar que a madeira explorada no litoral, tinha como destino os mercados de Buenos-Aires e Montevideú. Isso, no entanto, é apenas um indício, que necessita do levantamento de dados mais palpáveis, algo que não podemos oferecer.

Junto a esses negociantes oriundos da Argentina e do Chile, um número muito restrito de indivíduos atuava no comércio de longo curso. No ano de 1850, o comerciante e ervateiro Antônio Vieira dos Santos fez uma lista com os principais negociantes de grosso trato da cidade de Paranaguá. Os negociantes elencados foram: Manuel Francisco Correia e seu filho, Manuel Francisco Correia Júnior; os irmãos Manoel Antônio Guimarães e Joaquim Américo Guimarães, o Capitão-mor Manoel Antônio Pereira, Antônio Pereira da Costa e Manoel Leocádio de Oliveira⁴⁴⁴. Da lista elencada por Vieira dos Santos, observa-se a recorrência de alguns nomes já citados, aliás, a continuidade de algumas famílias ocupando as mais altas

⁴⁴¹ Ver no capítulo 4.

⁴⁴² Cf. VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município. I**, op. cit., p.336; WESTPHALEN, 1998, p.178.

⁴⁴³ VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município. II**. Op. cit., 342-344.

⁴⁴⁴ Ibidem, p. 303-304.

hierarquias de poder, foi um dos pontos debatidos e destacados por André Cavazzani. De acordo com Cavazzani:

A exemplo do que ocorre com as patentes milicianas, esse quadro pode ser explicado – em parte – pela ascensão ao posto de principais comerciantes locais dos filhos, nascidos em Paranaguá, dos grandes negociantes de 1800. Tal caso ocorre com Bento Antônio da Costa, comerciante de fazendas secas e, dono de embarcações. Ele era filho do português Manoel Antônio da Costa importante comerciante da Paranaguá em seu tempo. Os casos dos grandes comerciantes de 1830 Manoel Francisco Correia Júnior, José Antônio Pereira, Francisco Carneiro dos Santos, são exatamente análogos ao que se narrou anteriormente. Essa situação pode indicar um quadro de consolidação das elites locais que passam a privilegiar os filhos, na condução dos negócios, em detrimento da absorção de novos imigrantes chegados de Portugal. Estes novos imigrantes, ao que tudo indica, excluídos das redes clientelares lideradas pelos antigos comerciantes da praça parnanguara passam, a partir de 1830, a se dedicar aos comércios de pequeno porte e miudezas⁴⁴⁵.

Tendo como orientação dar um olhar mais atento a aqueles que se ocupavam do comércio de longa distância, a seguir apresentaremos, de forma breve, a trajetória dos mais ricos negociantes do porto de Paranaguá.

Manoel Antônio Pereira (1782-1857), nasceu em Portugal, no Bispado de Braga. Por volta de 1796, após o falecimento de seu pai, imigrou ao Brasil⁴⁴⁶. Com 12 anos de idade, chegou ao Rio de Janeiro e, depois, se transferiu para a vila de Paranaguá. Em 1803, já desenvolvia suas atividades comerciais de forma autônoma⁴⁴⁷. Em 1814, arrematou, em sociedade com Manuel Francisco Correia, o Contrato das Passagens do Rio Cubatão (Nhundiaquara). No ano de 1815, ocupou o mais alto cargo na hierarquia das ordenanças, o cargo de Capitão-Mor. Foi o último Capitão-mor de Paranaguá (1815-1835), e o primeiro prefeito de Paranaguá, em 1835⁴⁴⁸. De acordo com André Cavazzani, data de 1799, a primeira notícia do envolvimento do último capitão-mor de Paranaguá na carreira mercantil⁴⁴⁹.

Retomando alguns dados apresentados, durante as décadas de 1820 e 1840, Manoel Pereira era um dos maiores proprietários de embarcações da vila de Paranaguá. As suas embarcações *Orestes*, *Flor do Pilar* e *Brasileiro* faziam viagens frequentes ao porto do Rio de Janeiro e atuavam no comércio de longa distância aos portos de Buenos Aires e Montevideu⁴⁵⁰.

⁴⁴⁵ Ibidem., p.135-136.

⁴⁴⁶ COSTA, Samuel Guimarães da. **O último capitão-mor** (1782-1857). Curitiba: Scientia et Labor, 1988. p. 27.

⁴⁴⁷ CAVAZZANI, op. cit., p.79

⁴⁴⁸ COSTA, op. cit., p.42

⁴⁴⁹ Ibidem., p.171.

⁴⁵⁰ HEMEROTECA DIGITAL. Artigos de ofício. **Império do Brasil, Diário Fluminense**. Rio de Janeiro, n. 15, v. 7, 19 de janeiro de 1826. p. 1. HEMEROTECA DIGITAL Ministério da fazenda. **Império do Brasil, Diário Fluminense**. Rio de Janeiro, n. 103, v. 18, 2 de novembro de 1831. p. 2. HEMEROTECA DIGITAL. Parte Comercial - Embarcações despachadas no dia 15. **Jornal do Comércio**. Rio de Janeiro, ano 13, n. 257, 16 de novembro de 1838. p. 3. HEMEROTECA DIGITAL. Parte Comercial - Embarcações despachadas no dia 15. **Jornal do Comércio**. Rio de Janeiro, ano. 14, n.246, 16 de outubro de 1839. p. 4.

De acordo com André Cavazzani, os prédios urbanos pertencentes ao negociante Manoel Pereira também traziam copiosos rendimentos. A casa de sobrado, situada na Rua da Praia, foi avaliada em dez contos de réis. O casal Manoel Antônio Pereira e Leocádia Pereira possuíam, ainda, dezenove casas térreas que, juntas, totalizavam 38:600\$000⁴⁵¹.

Outro traço de atuação desse rico negociante é a sua participação na cadeia de créditos. Manoel Pereira estreitou relações com negociantes estabelecidos no Rio de Janeiro. Além disso, ocupou uma função estratégica no mercado de crédito de Paranaguá, que consistia em cobrar as dívidas contraídas nesse município pelos comerciantes, com os negociantes estabelecidos na capital do Império⁴⁵².

Outro forte negociante a atuar no porto de Paranaguá, ao longo do século XIX, trata-se de Manuel Francisco Correia. Manuel Correia (1776-1864), nasceu na cidade do Porto. Em 1794 imigrou para o Brasil se estabelecendo, inicialmente, na cidade do Rio de Janeiro. Em 1796, mudou-se para Paranaguá⁴⁵³. No ano de 1817, Manuel Correia já se declarava como negociante de fazendas e embarcações e, além disso, era proprietário de um engenho de soque de arroz, localizado no Itaquí⁴⁵⁴. Destaca-se também como um dos principais proprietários de embarcações, na primeira metade do século XIX possuía as embarcações *Lourença*, *Laurinda*, *S. Antônio e Almas e Paranaguá*. As embarcações eram empregadas no comércio de cabotagem, em especial, a sumaca *S. Antônio e Almas* era empregada no comércio com Buenos-Aires⁴⁵⁵.

Os filhos desse negociante, José Francisco Correia, Manoel Francisco Correia Júnior, e Manoel Eufrásio Correia, bem como, os seus descendentes continuaram a atuar e ter um papel decisivo no comércio e no porto de Paranaguá.

José Francisco Correia, assim como seu pai, continuou a atuar no comércio de cabotagem e de longo curso. Na década de 1860, esse negociante atuava na exportação de erva-mate com destino aos portos de Buenos-Aires, Montevideu e Valparaíso. Ao mesmo tempo, atuava na importação de carne seca e sal oriundas de Montevideu⁴⁵⁶.

⁴⁵¹ CAVAZZANI, op. cit., p.176.

⁴⁵² CAVAZZANI, André Moscaleski; GOMES; Sandro Aramis Richter. Imigrantes, vida mercantil e hierarquias sociais: o processo de diferenciação socioeconômica de comerciantes portugueses em duas vilas litorâneas (Morretes e Paranaguá, 1805-1850). **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 19, n. 2, p. 437-456, 2014.p.447.

⁴⁵³ CAVAZZANI, André Moscaleski; GOMES; Sandro Aramis Richter. Elites locais, patrimônio e atividades econômicas no Brasil do século XIX: o epílogo da trajetória do negociante Manuel Francisco Correia (Cidade de Paranaguá, Província do Paraná, 1861-1864). **Revista Dimensões**, Vitória, v. 36, p. 358-376, 2016. p. 361.

⁴⁵⁴ APESP. Lista de habitantes do ano de 1817...op. cit. fls. 21; 120-120

⁴⁵⁵ WESTPHALEN, 1998. *Fichário De viagens*, p.534.

⁴⁵⁶ Movimento do porto. **Commercio do Paraná**, ano 1, ed. 42, 17 de out. de 1862. p.4

Manuel Francisco Correia Júnior, por seu turno, era um grande rentista urbano e ervateiro, possuía 3 casas de sobrado, 10 casas térreas em Morretes e Porto de Cima, 2 engenhos de erva-mate e mais de 30 escravos⁴⁵⁷. Manoel Francisco Correia Júnior casou-se com Francisca Antônia Pereira, filha do negociante e capitão-mor Manoel Antônio Pereira. Aliás, André Cavazzani observou que para os portugueses o casamento consistia, num importante instrumento de formação de alianças com a sociedade local. Era uma parte central no repertório de condutas para integrar os membros estrangeiros naquela sociedade⁴⁵⁸.

Na década de 1880 o filho Manoel Correia Júnior, Ildefonso Pereira Correia (1845-1894) tornou-se o maior exportador de erva-mate paranaense; possuía uma serraria a vapor em Piraquara; montou a Imprensa Paranaense; foi deputado provincial entre 1882 e 1883 e nos anos 1888-1889. Ildefonso Pereira Correia atuou na Câmara de Curitiba. Em 1889, foi vice-presidente da província do Paraná, faleceu em 1894, por ser considerado traidor na Revolução Federalista, defendendo a cidade de Curitiba⁴⁵⁹.

Manoel Eufrásio Correia (1839-1888), também teve uma longa trajetória política. Entre 1869 e 1877, foi eleito seis vezes deputado provincial, em três delas foi presidente da casa⁴⁶⁰.

Por fim, dessa família também destacamos Manoel Francisco Correia, neto de Manuel Correia (1776-1864). Manoel Francisco Correia (1831-1905), iniciou sua trajetória política como presidente da Província de Pernambuco, no ano de 1862. Entre 1869 e 1877, foi deputado federal. De 1871 a 1873, atuou no Ministério das Relações Exteriores, no período em que o Barão do Rio Branco atuou como ministro. De 1872 até 1875 atuou como presidente da Câmara dos Deputados. Foi eleito Senador do Império pela Província do Paraná, permanecendo, assim, por doze anos no cargo, de 1877 a 1889. A atuação desses políticos, como trataremos adiante, teria um peso decisivo nos embates que envolveram a delimitação da ferrovia na Província do Paraná e, conseqüentemente, na delimitação do Porto Dom Pedro II⁴⁶¹.

Devemos citar também a família Guimarães. Iniciamos, citando o negociante Manoel Gonçalves Guimarães. Em 1780, esse negociante era arrematante dos contratos de canoas no

⁴⁵⁷ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica de Paranaguá*, v. II, op. cit, p. 304.

⁴⁵⁸ CAVAZZANI, 2013, op. cit, p.182-183.

⁴⁵⁹ ALVES, Alessandro Cavassin. *A Província do Paraná (1853-1889): A classe política, a parentela no poder*. 2014. 496f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014. P. 387-388

⁴⁶⁰ Cf. ALVES, Alessandro Cavassin. Políticos paranaenses no período provincial (1853-1889). Análise genealógica e prosopográfica. In: *Repocs*, v.13, n.25, jan/jun. 2016. pp.251-276; SILVA, Izabel Pimenta. Verbete, Manoel Eufrásio Correia. Disponível em:

<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/CORREIA,%20Manuel%20Francisco.pdf>

Acesso em: jul./2022.

⁴⁶¹ Ver no capítulo 4.

Rio Cubatão, atual Rio Nhundiaquara⁴⁶². Reiteramos também que Gonçalves Guimarães foi um dos indivíduos a contestar as ordenações do capitão general Bernardo José de Lorena e Silveira⁴⁶³. Esse indivíduo era proprietário de muitas sesmarias de terras em Castro, Ponta Grossa e Curitiba⁴⁶⁴. Consta também que em 1802, Gonçalves Guimarães possuía um armazém de víveres na vila de Paranaguá⁴⁶⁵.

Manoel Gonçalves Guimarães foi pai de Joaquim Antônio Guimarães⁴⁶⁶. Como demonstramos, em 1817, Joaquim Guimarães *vivia do negócio do seu armazém*. Em 1820, atuou como arrematante de impostos da Capitania de São Paulo e, em 1820, foi vereador da Câmara de Paranaguá⁴⁶⁷. Na década de 1830, possuía a sumaca *Marianna* entretida na navegação de longo curso e cabotagem⁴⁶⁸. Joaquim se casou com Anna Maria da Luz e desse casamento tiveram diversos filhos, entre eles, Manoel Antônio Guimarães (1813-1893) e Joaquim Américo Guimarães⁴⁶⁹. Seguindo os passos do pai e do avô, os irmãos Guimarães continuaram nos negócios da família. Na década de 1850, os dois irmãos eram proprietários de diversos prédios, 2 engenhos de erva-mate, chácaras, fazendas e de uma extensa escravaria⁴⁷⁰.

Manoel Antônio Guimarães, assim como seu pai, também atuou na câmara como vereador⁴⁷¹. Entre 1848 e 1849, ele exerceu a função de Delegado da Polícia⁴⁷². Em 1850, foi

⁴⁶² AHU. São Paulo Mendes Gouveia. Cx. 34, do. 2939. São Paulo, 14 de março de 1780. Ofício do governador Martim Lopes de Saldanha[...] participando da arrematação geral do contrato de passagens do Cubatão de Curitiba, do posto do Pinto aos dois rios de Paranaguá. .fl.1.

⁴⁶³ AHU. Rio de Janeiro avulsos. cx.153, doc. 11.639. Rio de Janeiro, 24 de abril de 1795. Requerimentos de Antônio dos Santos Amaral, João Gonçalves dos Santos, Manoel Antônio Pereira de Lima e Manoel Gonçalves Guimarães como homens de negócios, de Paranaguá, Curitiba e Rio de Janeiro.

⁴⁶⁴ NEGRÃO, Francisco. **Genealogia paranaense**, v. 5. Curitiba: Impressora paranaense, 1946. p. 86.

⁴⁶⁵ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx.62, doc.4755, São Paulo, 13 de julho de 1807. Termo de juramento lavrado pelo tabelião Antônio Antunes Rodrigues na presença do juiz ordinário, capitão Manuel Andrade Pereira, foi a este pedido juramento[...] a verdade sobre o requerimento de Manoel Gonçalves Guimarães. Fl. 14.

⁴⁶⁶ No ano de 1817, Joaquim Antônio Guimarães tinha 43 anos de idade, provavelmente, nasceu no ano de 1774, em São Paulo. Ver em: APESP. Lista de habitantes existentes no distrito da primeira companhia de ordenanças da Vila de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira. Seus nomes, empregos, naturalidades, estados, ocupações e aplicações das casualidades que aconteceram neste ano de 1817. fl. 26.

⁴⁶⁷ GOMES, Sandro Aramis Richter. **Parentelas, partidos e transição política: Mudanças na gestão de diretórios partidários e na atuação política de elites regionais na passagem do Império para a República. (Paraná 1853-1926)**. 2017. 631f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017. p. 229.

⁴⁶⁸ HEMEROTECA DIGITAL. Parte comercial. **Jornal do Commercio**. Rio de Janeiro. Ano 11, n. 110. 4 de janeiro de 1837. p. 3.

⁴⁶⁹ Joaquim Américo Guimarães, provavelmente, nasceu em 1802, pois em 1817 consta que tinha 15 anos de idade. Ver em: APESP. Lista de habitantes... op. cit., fl. 26.

⁴⁷⁰ VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município.v. II**, op. cit., p. 303.

⁴⁷¹ GOMES, Sandro, op. cit., p. 303.

⁴⁷² VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município, v. II**, op. cit., p. 31.

nomeado comandante da Guarda Nacional de Paranaguá⁴⁷³. Também mantinha relações comerciais com órgãos da administração pública. Em 1853, ele era o fornecedor do azeite e fio utilizados na iluminação da fortaleza da barra de Paranaguá⁴⁷⁴.

A partir de 1864, Manoel e seu irmão Joaquim eram sócios-proprietários da Companhia Progressista. A Companhia operava os vapores *Marumby* e *Iguaçu* utilizados no trecho entre o Rio Nhundiaquara e Paranaguá. A passagem pelo Rio Nhundiaquara era trecho obrigatório a quem transportava mercadorias entre Morretes e Paranaguá.

Manoel Guimarães foi vice-presidente da província do Paraná em 1873 e, depois, em 1877. Em 1873, assumiu a presidência interinamente. Foi presidente da Câmara de Paranaguá, em 1879.

Outro aspecto conjunto dos irmãos Joaquim e Manoel Guimarães era sua atuação no tráfico ilegal de escravos. Reiteramos que os irmãos Guimarães junto a seu tio, Cipriano Custódio Araújo, foram acusados por diversas vezes de ter recepcionado escravos africanos em suas propriedades, situadas na Ilha da Cotinga e em Superagui. Por fim, Manoel Guimarães terminou a sua carreira política como deputado geral, no Rio de Janeiro, em 1888 e 1889, aliás, substituindo seu genro o deputado geral Manoel Eufrásio Correia⁴⁷⁵.

Pode-se dizer que durante o todo o século XIX, os membros da família Guimarães participaram ativamente nos melhoramentos do porto de Paranaguá. Trataremos da estrutura do porto mais adiante, por ora podemos afirmar que Manoel Guimarães foi um dos primeiros negociantes a construir um trapiche particular no Porto D. Pedro II⁴⁷⁶.

Após o falecimento de Manoel Antônio Guimarães, no ano de 1893, a firma *Visconde de Nácar e Cia*, e depois, *Guimarães filho e Cia* continuou a ser uma das principais exportadoras de erva-mate, despachando cerca de 50% das exportações desse gênero⁴⁷⁷. Seus familiares e descendentes continuaram a desempenhar papéis fundamentais no comércio e na política⁴⁷⁸. Como veremos mais adiante, Joaquim Guilherme Guimarães (1857-1927), filho de Manoel A. Guimarães, foi prefeito de Paranaguá.

⁴⁷³ GOMES, Sandro, op. cit., p. 303.

⁴⁷⁴ Ibidem, p. 232.

⁴⁷⁵ ALVES, op. cit., p.357.

⁴⁷⁶ Ver no capítulo V.

⁴⁷⁷ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p.184-185.

⁴⁷⁸ Para uma análise mais detalhada sobre a atuação política dessa família ver a já mencionada tese de Sandro Aramis Richter Gomes, a tese de Alessandro Cavassin Alves e a obra de Ricardo de Oliveira. OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O silêncio dos vencedores: Genealogia, classe dominante e Estado no Paraná**. Curitiba: Moinho do verbo, 2001.

Por fim, cabe mencionar que Manoel Antônio Guimarães se casou com Maria Clara Correia e, quando sua esposa faleceu, em 1849, casou-se com sua cunhada, Rosa Narcisa Correia⁴⁷⁹. Ambas eram filhas do negociante Manuel Francisco Correia (1776-1864).

Algo em comum aos indivíduos elencados acima era o fato de que atuavam em diversos ramos. Além de atuar no comércio de exportação e importação, alguns deles também estavam envolvidos no tráfico ilegal de escravos africanos. O caso de Manoel Antônio Guimarães é ilustrativo, pois estava envolvido na exportação de erva-mate, na importação de fazendas através do porto do Rio de Janeiro, bem como na produção de gêneros. Pode-se citar ainda as famílias Pereira e Correia, que atuavam simultaneamente no comércio marítimo e na produção de gêneros. João Fragoso analisa que um mesmo negociante poderia atuar em diversos ramos. A multiplicidade de negócios em que um mesmo empresário poderia atuar não se limitava ao comércio, ou seja, o negociante de grosso trato estava presente também em outros setores da economia. O autor aponta o exemplo da atuação dos negociantes na arrematação de impostos. Quando essa atividade era desempenhada por um negociante, a sua função de arrematante lhe permitia reforçar a sua posição monopolista⁴⁸⁰. Nesse caso, também se constatou que os negociantes analisados, notadamente, membros da família Guimarães e Pereira, atuaram na arrematação de impostos.

Outra observação é que os negociantes elencados possuíam armazéns, estaleiros e trapiches situados na rua principal, a rua da Praia. A rua da Praia pode ser considerada como a rua do antigo cais e nela estavam concentrados os principais trapiches. Como iremos elucidar mais adiante, os indivíduos elencados eram os principais donos de trapiches e pontes particulares existentes no porto do Rio Itiberê⁴⁸¹.

Nas três primeiras décadas do século XX, a família Guimarães continuaria a atuar no porto. Além da família Guimarães, despontava-se no comércio, os negociantes Caetano Munhoz da Rocha e Alberto Gomes Veiga. Nessa conjuntura, além das firmas pertencentes às famílias tradicionais de Paranaguá, passam atuar no porto de Paranaguá empresas multinacionais.

Os negociantes entrelaçados à história do porto de Paranaguá estavam em constante movimento e se articulavam às praças mercantis com as quais mantinham relações. Como demonstra José Augusto Leandro, o tráfico ilegal de africanos, além de conectá-los ao outro

⁴⁷⁹ LACERDA, Maria Thereza; POLINARI, Marcelo. **O palacete Visconde de Nácar**. Curitiba: Secretaria da Cultura e Esporte, Curadoria IPHAN, 1984. p. 11.

⁴⁸⁰ FRAGOSO., op. cit, p. 268.

⁴⁸¹ Ver no capítulo 5.

lado do Atlântico, pode ter sido um dos pilares da acumulação de riqueza desse grupo⁴⁸². Como pretendemos elucidar na seção adiante, os escravos pertencentes a esses negociantes, junto aos homens livres e libertos, eram os responsáveis pela produção dos gêneros voltados ao comércio exportador e, ao mesmo tempo, desenvolveram trabalhos essenciais para que o porto funcionasse.

3.2 OS LAVRADORES, PESCADORES E EXTRATIVISTAS

Nas primeiras décadas do século XIX, os dados contidos nas listas de habitantes da vila de Paranaguá apontam que a grande maioria da população vivia da agricultura, da pesca e do extrativismo vegetal (Tabela 29 e 30):

TABELA 29-OCUPAÇÕES DECLARADAS NA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1808

Ocupação	Chefes de domicílios	%
Agricultores	338	56%
Serradores	76	13%
Negociantes	63	10%
Pescadores	56	9%
Artistas	29	5%
Outras	39	6%
TOTAL	601	100%

FONTE: APESP. Lista de habitantes de 1808, op. cit. fl.184.

TABELA 30- OCUPAÇÕES DECLARADAS NA VILA DE PARANAGUÁ NO ANO DE 1817

Ocupação	Chefes de domicílios	%
Agricultura	738	68,6%
Costureira	55	5,1%
Vive de sua venda	33	3,1%
Negociante	30	2,7%
Serrador/serrar madeiras*	21	2,0%
Pescador	14	1,3%
Carpinteiro	14	1,3%
Lavadeira	13	1,2%
Pesca e planta	12	1,1%
Sapateiro	10	0,9%
Homem marítimo	10	0,9%
Marinheiro	9	0,8%
Vive de tirar madeira	9	0,8%
Vive de esmolas/vive pobre	8	0,7%
Vive de agências	8	0,7%
Engenho aguardente	8	0,7%
Alfaiate	6	0,6%

⁴⁸² LEANDRO, op. cit., p. 64.

Vive de fazer betas	4	0,4%
Vive de jornais	4	0,4%
Quitandeira	4	0,4%
Engenho de arroz	4	0,4%
Não identificado	36	3,3%
Ocupações diversificadas*	26	2,5%
TOTAL:	1076	100,0%

FONTE: Adaptado de: APESP. Lista de habitantes do ano de 1817, op. cit., fl. 16-198.

Observação: entre as ocupações diversificadas, podemos citar os padeiros, curtidores de couro, vigário, piloto, ourives entre outros.

Observa-se na tabela 29 que em 1808, aproximadamente, 56% dos chefes de domicílio declararam viver da agricultura, 13% de serrar madeiras e 9% da pesca. A tabela 30, aponta que, aproximadamente, 68% dos chefes de domicílio tinham a agricultura como principal atividade. Uma exceção deve ser observada ao caso dos fazendeiros e proprietários de plantéis de arroz e mandioca, tais como o capitão Manuel Francisco Correia, Manoel Antônio Pereira, e outros indivíduos que possuíam fazendas voltadas à produção de farinha, aguardente e arroz. Essa elite, como trabalhamos, ocupava as mais altas posições na hierarquia dessa figuração. Aliás, um dos traços que, acreditamos diferenciava o pequeno lavrador, do fazendeiro, era o número de escravos que possuía. Geralmente, as famílias mais pobres não possuíam escravos. Na verdade, as categorias coevas *vivem de lavoura, planta para seu gasto e nada produz* revelam um traço dessa população, sobretudo indicam que a grande maioria dependia de uma lavoura de subsistência. A pequena lavoura fornecia o alimento para sustentar uma família e o pouco excedente da produção era revendido. Como é possível observar na Imagem 8, famílias plantavam mandioca para o próprio sustento:

IMAGEM 8- EXCERTO DA LISTA DE HABITANTES DE PARANAGUÁ-BARRA DO SUL NO ANO DE 1815

Joaquim da Triga	55	h	80	Planta mandioca 29.0
Francina Triga	49	h	80	sust. de sua família 2 gal
Maria agregada	22	f	80	ta 2. Alq.
Serafim José	19	h	80	Planta mandioca 29.0
Francina Comandante	13	h	80	v. de sua família 2 gal
Maria filha	1m	f	80	
Marcelina Rita	64	f	80	Planta mandioca 29.0
Francisco J.ª	20	h	80	Planta mandioca 29.0
Anna - J.ª	25	f	80	de sua família 2 gal
Antonio - mto	5	h	80	alg. gasta 2. 1/2 e 1/2
Florantina - Ag.	2	f	80	duas 1/2
Manuel Antonio de Ramos	25	h	80	Planta mandioca 29.0
Antonio. f.ª	11	h	80	v. de sua família 2 gal
Sebastião. f.ª	6	f	80	mandioca 11 Alq.
Maria. f.ª	4	f	80	

FONTE: APESP. Lista de habitantes do ano de 1815, op. cit., fl. 159.

Observação: No excerto constam o nome de 4 chefes de domicílio. Joaquim, de 55 anos, plantava mandioca para o sustento de sua família, gastou 3 alqueires de farinha. Serafim José, 19 anos, plantava mandioca para o sustento de sua família, gastou 2 alqueires e meio de farinha; Marcelina Rita, 64 anos, plantava mandioca para o sustento de sua família, gastou 4 alqueires e meio de farinha, vendeu 11 alqueires de farinha. Manuel Antônio de Ramos, planta mandioca para seu sustento e de sua família gastou 3 alqueires, vendeu 11.

A lista de habitantes também permite vislumbrar o consumo dessa população, geralmente, alguns alqueires de farinha. A mandioca e a farinha de mandioca eram o pão de cada dia para muitas famílias, fossem ricas ou pobres. Não por acaso, nos anos de 1815 e 1817, a produção de farinha não conseguiu suplantar o consumo existente. Retomando alguns dados, no ano de 1815 foram produzidos 24.180 alqueires de farinha de mandioca e consumidos 26.131 alqueires⁴⁸³. No ano de 1817, a produção chegou a 40.458 alqueires, apesar desse aumento da produção, foram consumidos 42.213 alqueires⁴⁸⁴, demonstrando assim, que a produção local não conseguia suplantar o abastecimento local. Esses dados demonstram que a farinha de mandioca era um dos principais alimentos consumidos pela população de Paranaguá.

A pesquisa desenvolvida por Barickman aponta que nos séculos XVIII e XIX, um dos alimentos fundamentais na dieta dos habitantes de Salvador era a farinha de mandioca. A dieta

⁴⁸³ APESP. Lista de habitantes do ano de 1815, op. cit., fl. 14-15

⁴⁸⁴ APESP. Lista de habitantes do ano de 1817, op. cit., fl. 14-15

dos moradores da Bahia, assemelhava-se àquela que era consumida em muitas sociedades⁴⁸⁵. Ao mesmo tempo, a farinha servia como alimento básico nas áreas rurais ao redor de Salvador, e compunha uma parcela significativa da dieta dos escravos que moravam nas fazendas, engenhos e sítios. A farinha de mandioca encontrava-se também na mesa das famílias ricas e era o suplemento alimentar das tropas alimentares⁴⁸⁶.

José Augusto Leandro, por sua vez, constata que no período de 1850 a 1888, a mandioca e a farinha de mandioca eram alimentos fundamentais na dieta das famílias pobres e ricas que habitavam a baía de Paranaguá⁴⁸⁷. Se a farinha de mandioca e a mandioca eram os principais alimentos consumidos, igualmente importantes eram as proteínas oriundas do consumo de peixes, mariscos e moluscos. O peixe se constituía na principal proteína consumida pelas populações pobres. Novamente, retomando alguns dados elencados, no ano de 1815 foram capturados 24.613 centos de peixes e 427 arrobas. Em 1817, constam a produção e consumo de 12752 centos e 236 arrobas de peixes. Toda essa quantidade de peixes capturados foi destinada, exclusivamente, ao abastecimento local⁴⁸⁸.

Além dos peixes, faziam parte da alimentação as proteínas oriundas da captura e coleta de mariscos, crustáceos e da caça; as frutas, tais como laranja, banana, mamão, abacaxi, caju, os tubérculos de inhame, cará, o palmito, enfim, uma infinidade de alimentos encontrados no seio da Mata Atlântica, nos manguezais, restingas e no lagamar como um todo.

Na década de 1850, Antônio Vieira dos Santos dedicou alguns capítulos de sua obra na descrição dos ambientes e dos recursos naturais encontrados na Baía de Paranaguá⁴⁸⁹. Esse autor dedicou parte da sua obra a descrever os moradores que habitavam as ilhas e bairros mais distantes da cidade de Paranaguá:

O homem pobre neste abençoado país possuindo unicamente uma espingarda para caça silvestre e um anzol para sua pescaria, bem pode subsistir com o sustento vegetal que a natureza por toda parte lhe oferece no centro dessas matas; ali acharão madeira para fazerem suas habitações, a palha para as cobrir do tempo; o cipó, a embira, o tucum, o **Caraguatá** e a taquara, uns para fazer atilhos, outros para fiar e fazer cordames, linhas e redes de pescaria, cestos, balaies para o uso de seus misteres. É, portanto, o solo do Município de Paranaguá igual a esse paraíso do Éden, que os

⁴⁸⁵ BARICKMAN, J. B. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo e escravidão no Recôncavo 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2003. p.90-91.

⁴⁸⁶ Ibidem. p.91.

⁴⁸⁷ LEANDRO, op. cit., p.255.

⁴⁸⁸ Adaptado de APESP: Mapa da produção e consumo da vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, no ano de 1815. In: APESP. Lista geral dos habitantes existentes na baía de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira, seus nomes, empregos, naturalidade, estados, ocupações e naturalidades, no ano de 1815. fl.14-15; Mapa da produção e consumo da vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, no ano de 1817. In: APESP. Lista geral dos habitantes existentes na baía de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira, seus nomes, empregos, naturalidade, estados, ocupações e naturalidades, no ano de 1817. fl.14-15.

⁴⁸⁹ Refere-se aqui aos capítulos IV ao VI e X ao XIII da obra: **Memória Histórica de Paranaguá, v. I**, op. cit., p. 73-112.

poetas não pintam, ou outra nova terra da promessa que o Supremo Arbítrio da natureza quis colocar no novo mundo e mostrar o grande poder de sua grandeza⁴⁹⁰.

Na década de 1860, o alemão Julius Platzmann, que viveu na Ilha do Pinheiro, próxima a Superagui, também trouxe inúmeras observações do modo de vida observado na baía de Paranaguá. De acordo com Platzmann, as frutas, as raízes e a pescaria constituíam o pão de cada dia. O ciclo da lua trazia condições favoráveis para o pescador jogar suas redes e pescar grande quantidade de peixes. O principal meio de locomoção era a canoa, estreita e pequena, feita do cerne do tronco de uma única árvore⁴⁹¹.

Através desses relatos e dos dados apresentados, pode-se dizer que a grande maioria da população de Paranaguá sobrevivía da lavoura de subsistência, da pesca e do extrativismo vegetal. Esses moradores constituíam assim um modo de vida intimamente ligado ao mar e a terra. A formação desse modo de vida é analisada por Luiz Geraldo Silva na sua obra *Caiçaras e Jangadeiros*. O autor demonstra que do século XVII ao início do século XIX, verificou-se no Brasil a formação de várias comunidades marítimas e litorâneas cujos membros sobreviviam, sobretudo da pesca e da agricultura. Na região Norte e Sul, para ter havido uma maior ocorrência da produção familiar que combinava pesca e agricultura no espaço costeiro e em ambientes fechados, tais como lagunas e estuários. A pesca era um complemento da produção agrícola. De acordo com o autor, mar e terra constituíam um referencial único, indivisível para o caiçara paulista ou para o caboclo da região Norte, a base sobre a qual se sustentava o seu modo de vida. Dessa forma, o caiçara não era um pescador e sim, um "pescador-agricultor"⁴⁹².

Antônio Carlos Diegues, por sua vez, também destaca que o modo de vida caiçara se caracteriza pela associação entre pesca e agricultura e extrativismo vegetal⁴⁹³.

Ao longo do século XIX e grande parte do século XX, são as famílias de pescadores-agricultores que habitavam os mais distintos espaços da baía de Paranaguá, que abasteciam a vila de Paranaguá. Na figuração analisada, esses grupos habitavam os rocios da vila, as ilhas mais distantes, sobretudo habitavam próximos às margens de rios. Mesmo morando distantes, nunca estiveram isolados, através de suas canoas, frequentemente, vinham à cidade trazendo sua produção de frutas, peixes e legumes, revendendo, assim, o excedente de sua produção.

⁴⁹⁰ Ibidem., p.92

⁴⁹¹ PLATZMANN, op.cit, p..140-141.

⁴⁹² SILVA, Luiz Geraldo Santos da. **Caiçaras e jangadeiros: Cultura marítima e modernização no Brasil**. São Paulo: CEMAR, USP, 1993.p.45-46.

⁴⁹³ DIEGUES, Antônio Carlos. Esboço de história ecológica e social caiçara. DIEGUES, Antônio Carlos. **Enciclopédia caiçara, v.4: história e memória caiçara**, São Paulo. Hucitec: NUPAUB, 2005. p.274.

IMAGEM 9- PESCADORES-AGRICULTORES DESEMBARCANDO LARANJAS NO CAIS DO RIO ITIBERÊ



FONTE: Acervo IHGP, Autor desconhecido. Sem data.

Ressaltamos aqui que mesmo morando nos recôncavos mais distantes, esses grupos nunca estiveram isolados ou a parte do que ocorria na vila. Aliás, observamos que esses grupos eram os principais responsáveis pela extração dos cipós e exploração de madeira exportada pelo porto de Paranaguá. Nas margens dos rios Ribeirão, das Pedras, Medeiros e Maciel, pode-se vislumbrar diversas famílias vivendo do extrativismo de imbé⁴⁹⁴. Não encontramos informações sobre o tratamento que envolvia transformar o cipó de imbé em cordas e cabos, mas provavelmente quem fazia todo esse trabalho eram as famílias de pescadores-agricultores que se deslocavam até os locais de ocorrência dessa planta, coletavam e, através de um trabalho artesanal, transformavam-no em cordas. Da mesma forma, iam até a mata, coletavam lenha, derrubavam as árvores e iam até os engenhos de serrar e depois, encaminhavam as tábuas, vigas, ripas e demais tipos de cortes de madeira aos barcos dos exportadores.

Exemplificando, pode-se citar o caso da parda Escolástica Pereira, natural de Paranaguá, moradora no bairro Rio das Pedras. Escolástica tinha 90 anos de idade e vivia com seus três filhos e três netos⁴⁹⁵. No ano de 1817, ela declarou a venda de 20 betas de imbé e oito dúzias

⁴⁹⁴ Nos mapas de importação os cipós aparecem muitas vezes designados como betas de imbé.

⁴⁹⁵ APESP. Lista geral de habitantes existentes na companhia de ordenanças da vila de Paranaguá, no ano de 1810. fl.52

de tábuas⁴⁹⁶. Pode-se citar também o caso do liberto Benedito, natural de Paranaguá, morador de Superagui, viúvo e pai de uma menina de 2 anos de idade. Benedito vivia da pesca e da extração de madeiras⁴⁹⁷. Na mesma localidade, a liberta Florência, de 80 anos de idade, vivia com seus 3 filhos. Eles plantavam e pescavam para sobreviver⁴⁹⁸.

José Augusto Leandro demonstra que diversos trabalhadores livres, libertos e escravos se empregavam na derrubada, puxada e transporte de árvores. O autor argumenta que a exploração desse recurso ajudava a população livre e pobre de Paranaguá a sobreviver. Por outro lado, a venda e o contrabando de madeiras eram recursos explorados por negociantes do porto, que ficavam com a maior parte da riqueza oriunda dessa atividade. Na sua pesquisa, o autor identificou três grandes propriedades agrícolas que se utilizavam de mão de obra escrava e que possuíam engenhos de serrar. Trata-se das Fazendas das Palmeiras e Boa Vista, pertencentes ao Capitão-mor Manoel Antônio Pereira, e uma outra propriedade em Guaraqueçaba. Os escravos utilizados nessas propriedades poderiam facilmente estar trabalhando no beneficiamento e preparo das madeiras para o contrabando marítimo⁴⁹⁹.

Concordamos com esse autor, pois os conflitos envolvendo a extração da madeira são perceptíveis nos relatórios da Província do Paraná. Nesses relatórios, não raro os pescadores-agricultores são descritos como atrasados, pois produziam apenas o suficiente para o seu sustento. Em 1856, o presidente da Província Beaurepaire Rohan informou que os pescadores produziam apenas para o seu próprio sustento, *vendendo apenas as sobras*⁵⁰⁰. Nesse ano, o capitão do porto Thiago Subrá alertou que estava aplicando medidas para evitar o contrabando e a devastação das florestas do Litoral. O capitão do porto descreveu que apesar das proibições, a agricultura era atrasada e o *destruidor machado derrubava a floresta, cada cultivador é um verdadeiro Eróstrato, quando trata de fazer a sua roça*⁵⁰¹.

Em 1860, o presidente José Francisco relatou que o capitão do porto havia lhe assegurado que os habitantes do litoral complementavam a pesca com as pequenas roças onde plantavam feijão, mandioca e milho. A província colheria muita vantagem com a criação de companhias que se dedicassem a indústria da pesca ou uma colônia de pescadores⁵⁰². Em 1874,

⁴⁹⁶ APESP. Lista de habitantes existentes no distrito da primeira companhia de ordenanças da Vila de Paranaguá [...] ano de 1817. Op.cit, fl.74

⁴⁹⁷ APESP. Lista de habitantes da Vila de Paranaguá no ano de 1817, op. cit., fl. 159.

⁴⁹⁸ Loc. cit.

⁴⁹⁹ LEANDRO, op. cit., p. 98.

⁵⁰⁰ APP. **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.170.

⁵⁰¹ Ibidem., 181-182

⁵⁰² APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura pelo**

o relatório informou que não havia exportação de peixe na Província, cuja falta era muito sensível no interior⁵⁰³.

Confrontando o discurso pejorativo elaborado pelos presidentes de província e pelos capitães do porto, percebemos exatamente o contrário, em especial quando nos deparamos com os dados referentes às exportações de madeiras e do cipó-imbé. Durante o século XVIII e grande parte do século XIX, a extração desses recursos, quase sempre, foi feita pela população litorânea de pescadores-agricultores. Além disso, reiteramos que era essa população que abastecia os mercados litorâneos com pescado, farinha de mandioca, frutas e legumes. Contudo, não podemos ignorar que o processo de especialização e tecnificação em torno da erva-mate e as demandas relativas ao porto de Paranaguá impactaram o modo de vida dessa população e da figuração analisada como um todo.

3.3: OS MARINHEIROS, CALAFATES E TRABALHADORES EMBARCADOS

Em 1817, foram listados em toda a vila de Paranaguá e seu termo 14 carpinteiros, 10 homens que trabalhavam como embarcados, 9 marinheiros e 1 calafate⁵⁰⁴. A grande maioria desses homens declarou ter nascido na própria vila de Paranaguá. No entanto, um ponto interessante a se observar é que muitos deles eram oriundos de Portugal, sobretudo, do Bispado de Braga, Lisboa e Porto. Observou-se que alguns dos marinheiros eram oriundos de outros portos e capitanias, dos 9 marinheiros, 2 deles eram de Pernambuco, 1 de Santa Catarina e 1 do Rio São Francisco⁵⁰⁵.

Além desses trabalhadores brancos e livres, observa-se que a grande maioria dos indivíduos que trabalhavam como marinheiros e calafates eram escravos africanos e afrodescendentes. Nesse aspecto, as listas de habitantes também demonstram que os negociantes, envolvidos com a importação e exportação de mercadorias, utilizavam de escravos nos serviços de suas embarcações. Esses escravos, mormente, desempenhavam os trabalhos mais pesados, trabalhando na limpeza das embarcações, nos reparos, na cozinha e como marinheiros.

presidente José Francisco Cardoso, no dia 1 de março de 1860. Op. cit., p. 76.

⁵⁰³ APP. Relatório com que o excelentíssimo senhor Frederico José Cardoso de Araújo Abranches abriu a 1ª sessão da 11ª da assembleia legislativa provincial, no dia 15 de fevereiro de 1874. Curitiba: Tip. Viúva Lopes, 1874. p. 18.

⁵⁰⁴ APESP. Lista de habitantes existentes no distrito da primeira companhia de ordenanças da Vila de Paranaguá de que é o Cap. Mor Manoel Antônio Pereira. Seus nomes, empregos, naturalidades, estados, ocupações e aplicações das casualidades que aconteceram neste ano de 1817. Op. cit, fl. 21-200.

⁵⁰⁵ Loc. Cit.,

O capitão mor Manoel Antônio Pereira utilizou veemente do trabalho escravo nas suas embarcações. Apesar de poucas informações, destacamos na Tabela 31 os escravos que trabalhavam como embarcados para esse indivíduo, ao longo dos anos de 1813 a 1817:

TABELA 31- ESCRAVOS SUBMETIDOS NAS EMBARCAÇÕES DE MANOEL ANTÔNIO PEREIRA (1813-1817)

Nome	Idade
Estolano crioulo (a)	28
João da Costa (a)	20
Jacinto da Costa (a)	20
João da Costa (a)	21
Manuel (a)	24
Benedito crioulo (a)	18
Anacleto (b)	22
José- Mina (c)	32
João-Mina (c)	40
Benedito Mulato (c)	30
João- Angola (c)	20
Benedito (c)	20
Nicolau- São Thomé (c)	26

FONTES: (a) Lista geral dos habitantes existentes na 1ª Companhia de ordenanças da vila de Paranaguá no ano de 1813... fl. 8-9.
 (b) Lista geral dos habitantes no ano de 1815... fl 18.
 (c) Lista geral dos habitantes no ano de 1817... fl.17.

No ano de 1825, esse negociante encaminhou alguns de seus cativos a bordo da sumaca *Aurora*. A sumaca *Aurora*, pertencente a Manoel Pereira, junto a sumaca *Menatia*, pertencente ao negociante Leandro José da Costa, partiram do porto de Paranaguá com destino ao porto do Rio de Janeiro. A tripulação das duas embarcações era composta por marinheiros livres e por escravos africanos e afrodescendentes. Após terminar as negociações no porto do Rio de Janeiro, no retorno, próximas à altura do mar de São Sebastião, as tripulações foram surpreendidas. Um ataque feito pelo corsário de *Lavalleja* rendeu os capitães. O capitão do corsário tomou as duas embarcações e, logo em seguida, ordenou que toda a tripulação da sumaca *Menatia* transferisse o dinheiro, os escravos e as mercadorias para a sumaca *Aurora*. Em algum ponto em alto mar, a sumaca e o corsário seguiram viagem em direção à Patagônia. Deixando parte de sua tripulação a bordo da *Aurora*, o corsário seguiu viagem sozinho. Tão logo o corsário se perdeu de vista, os sete escravos marinheiros renderam a tripulação invasora, retomando o navio, o dinheiro e todas as mercadorias roubadas. Perdidos em alto mar, os marinheiros navegaram até um ponto onde pudessem reconhecer a costa. Quando chegaram

próximos de Cananéia, identificaram a direção correta e retornaram ao porto de Paranaguá⁵⁰⁶. A notícia dessa defesa feita pelos escravos marinheiros chegou até o Imperador Dom Pedro I que, assim que soube, ordenou a libertação dos sete escravos⁵⁰⁷. No entanto, em 1826, o presidente da Província de São Paulo informou que tanto o capitão-mor, Manoel Antônio Pereira, quanto Leandro José da Costa não o haviam respondido a respeito da ordem de libertação. Em março do mesmo ano, o Presidente da Província ordenou ao comandante de Paranaguá que encaminhasse os sete escravos ao Rio de Janeiro. Um deles, o escravo Antônio, pertencente a Manuel Francisco Correia, deveria ser conduzido até a Corte, onde beijaria as mãos do Imperador⁵⁰⁸. Apesar de confuso, do desenrolar dessa história se entende que o escravo Antônio foi revendido a outro negociante, no caso, a Manuel Francisco Correia⁵⁰⁹. No entanto, o elemento que se destaca nessa história é que os escravos que protagonizaram a retomada, além de marinheiros, atuaram na defesa da embarcação e comandaram o navio até o seu porto de origem.

Assim como os sete escravos marinheiros, muitos outros africanos e afrodescendentes livres, libertos e escravos trabalharam a bordo dos navios. Como demonstra Luiz Geraldo Silva, um aspecto chave para a compreensão da navegação interna no Brasil refere-se à sua mão de obra. Essencialmente, tal como diversos outros setores da economia existentes entre os séculos XVII ao XIX, essa navegação era baseada na exploração de escravos africanos que nela eram empregados, sobretudo, como marinheiros⁵¹⁰.

Nas embarcações, os cativos poderiam desempenhar diversas funções, entre elas a de realizar pequenos reparos e consertos. Sabe-se que muitas embarcações paravam no porto do Rio Itiberê, após sofrerem pequenas avarias no casco, encalhar ou bater em pedras. Nas longas travessias oceânicas, a ação contínua da água e do ar deterioravam o casco e as peças de madeira⁵¹¹. Nesses casos, esses navios, geralmente, procuravam o porto mais próximo para realizar os reparos. Requisitavam, assim, o trabalho de calafates e de carpinteiros. Os calafates eram trabalhadores que vedavam os espaços entre as tábuas com alcatrão; além disso, faziam consertos, repregavam tábuas e madeiras soltas e arrumavam possíveis rombos por dentro e por

⁵⁰⁶ HEMEROTECA DIGITAL. Artigos de ofício. **Império do Brasil, Diário Fluminense**. Rio de Janeiro, n. 15, v. 7, 19 de janeiro de 1826. p. 1.

⁵⁰⁷ Loc.cit.

⁵⁰⁸ **Memória histórica de Paranaguá, v. I**, op. cit., p. 385.

⁵⁰⁹ Existe também a possibilidade de o escravo Antônio ter sido alugado como marinheiro.

⁵¹⁰ SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)**. Campinas: Papirus, 2001. p. 181.

⁵¹¹ RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII- XIX). **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 19, n. 38, p. 15-53. 1999. p. 27.

fora dos navios⁵¹². Diversos calafates também trabalhavam como embarcados, onde eram requisitados para consertar possíveis avarias nos navios. Os carpinteiros trabalhavam junto aos mestres construtores e atuavam na colocação de tábuas, no conserto de mastros e em todo o tipo de trabalho que envolvesse o trato com a madeira. Nas viagens, o carpinteiro também poderia ser responsável por pregar folhas de cobre e lata em possíveis rombos⁵¹³. Cabe destacar que os materiais manuseados por esses trabalhadores afetavam diretamente a sua saúde. Como aponta Luiz Geraldo Silva, o alcatrão, espécie de mistura líquida obtida da destilação de substâncias orgânicas como a madeira e o carvão, ficava impregnada nas mãos e nas roupas dos marinheiros. Essa substância era empregada para impermeabilizar os cascos das embarcações, para alcatroar os mastros, as cordas e outras peças expostas e que eram alagadas⁵¹⁴. O contato com o alcatrão não fazia nada bem aos marujos, fossem eles cativos ou não, pois essa substância aplicada sobre a pele produz graves irritações. Seus fenóis, caso fossem absorvidos pela pele, provocavam intoxicações⁵¹⁵.

Fato é que, desde o fim do século XVIII, existiam alguns estaleiros situados no cais do porto do Rio Itiberê. Como comentamos anteriormente, o principal estaleiro do porto pertenceu ao Tenente-coronel Ricardo Carneiro dos Santos. Embora tenhamos encontrado poucas informações a respeito desse estaleiro, sabe-se que o Tenente Ricardo Carneiro dos Santos era um dos principais escravocratas de Paranaguá, no início do século XIX. Durante as duas primeiras décadas do século XIX, esse indivíduo possuía nada menos do que 43 escravos⁵¹⁶. Acredita-se que esse negociante utilizava seus escravos, sobretudo, os homens, nos serviços do seu estaleiro. Como analisa Jaime Rodrigues, a escassez de trabalhadores qualificados nos estaleiros, onde se encontravam profissões idênticas às dos navios, foi contornada pela formação de mão de obra livre ou escrava, especialmente, através da compra de cativos destinados às tarefas da construção naval ou outros que já dominassem as técnicas do ofício⁵¹⁷.

A presença de homens brancos livres e de escravos africanos e afrodescendentes trabalhando como marítimos fica ainda mais evidente nas matrículas de gente do mar e nas matrículas de embarcações arroladas no porto de Paranaguá. O mapa das embarcações pertencentes à Província do Paraná demonstra que diversas das embarcações empregadas na

⁵¹² PEREIRA, Malhão J. H. **Dieta náutica e militar: Um manuscrito inédito do Século XVIII regulamentando a vida a bordo**. Lisboa: Academia de Marinha, 2018. p. 274-275.

⁵¹³ Ibidem, p. 276.

⁵¹⁴ SILVA, 2001. p. 189.

⁵¹⁵ Ibidem, p. 190.

⁵¹⁶ APESP. Lista de habitantes...1817, op. cit., fl. 19-20.

⁵¹⁷ RODRIGUES, Op. cit., p. 23-24.

navegação de cabotagem e de longo curso utilizavam de escravos na sua tripulação (Tabela 32):

TABELA 32- EMBARCAÇÕES PERTENCENTES A PROVÍNCIA DO PARANÁ E SUA TRIPULAÇÃO NO ANO DE 1863

Tipo de embarcação	Nome	Emprego	Tonelagem	Tripulação	
				Livre	Escrava
Barca	Nova colônia	Rio da Prata	330	10	12
Brigue	Pedro II	Rio da Prata	261	11	2
Brigue	Progresso feliz	Guaratuba	137	7	3
Patacho	União Paranaense	Rio de Janeiro	37	6	1
Patacho	Emília	Rio de Janeiro	115	6	2
Patacho	Constante	Rio de Janeiro	63	4	3
Iate	Astro Paranaense	Rio de Janeiro	60	3	2
Sumaca	Marianna	Rio de Janeiro	47	6	2
Escuna	Nova providência	Rio de Janeiro	37	6	1
Escuna	Encantadora	Santos	37	5	1

FONTE: Mapa das embarcações pertencentes a Província do Paraná, com designação do valor, casco e aparelho de cada uma, navegação em que se empregam, tonelagem e tripulação. In: APP. **Relatório apresentado à assembleia legislativa da Província do Paraná, pelo presidente Antônio Barbosa Gomes Nogueira, em 15 de fevereiro de 1863.** Op. cit., p. 13.

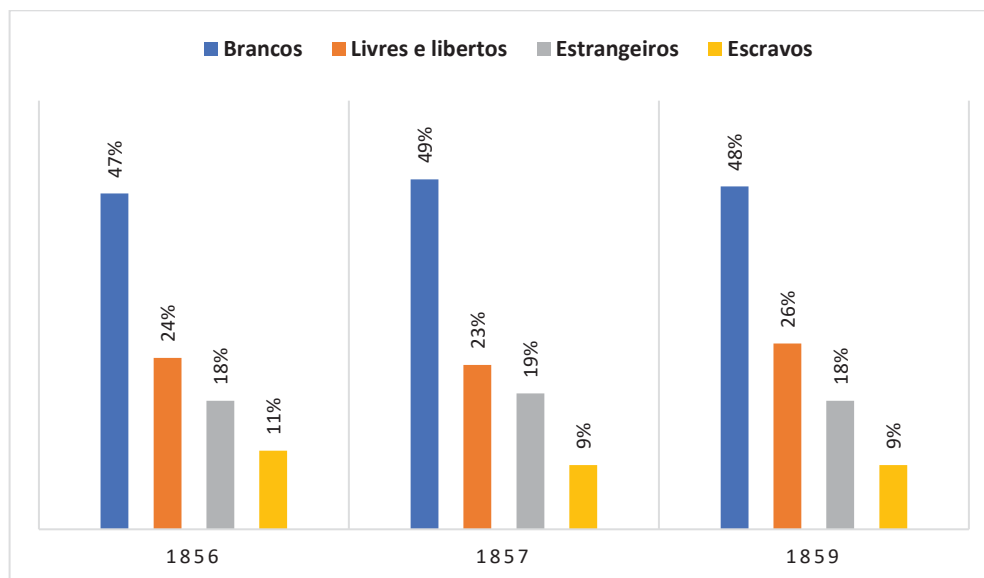
Nos anos de 1856, o mapa de matrículas demonstra a presença de 29 escravos marinheiros e 65 marinheiros livres e libertos⁵¹⁸. No ano de 1857, eram indicados 32 marinheiros escravos e 77 marinheiros livres e libertos⁵¹⁹. Já em 1859, foram declarados 33 marinheiros escravos e 100 marinheiros livres e libertos matriculados⁵²⁰ (Gráfico 10):

⁵¹⁸ APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 1 de março de 1856.** N. 13 Mapa Geral das matrículas de gente do mar na capitania do porto da Província do Paraná. p. 12.

⁵¹⁹ APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 7 de janeiro de 1857.** N. 14 Mapa Geral das matrículas de gente do mar na capitania do porto da Província do Paraná. p. 96.

⁵²⁰ Mapa n. 8 Mapa Geral das matrículas de gente do mar na capitania do porto da Província do Paraná. In: APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Francisco Liberato de Mattos, 1859,** op. cit., p.61.

GRÁFICO 10 – MATRÍCULAS DE MARINHEIROS NA CAPITANIA DO PORTO DA PROVÍNCIA DO PARANÁ ENTRE OS ANOS DE 1856, 1857 E 1859



FONTE: Ver: APÊNDICE 3

Como é possível observar no Gráfico 10, homens brancos, junto aos escravos africanos e afrodescendentes, aos estrangeiros e aos livres e libertos trabalhavam juntos. Nos anos indicados, em torno de 18% dos marinheiros eram escravos e outros 24% eram africanos e afrodescendentes livres e libertos. Dos operários matriculados no ano de 1857, foram listados 7 oficiais carpinteiros de cor livres, 7 oficiais carpinteiros escravos, 3 calafates africanos e afrodescendentes livres e libertos e 3 calafates escravos⁵²¹.

No cotidiano em alto mar e nos portos onde paravam, esses trabalhadores partilhavam de condições diferentes de trabalho, geralmente, os serviços menos valorizados eram destinados aos cativos. Apesar de terem condições de trabalho desiguais, esses homens partilhavam do mesmo ambiente e dos mesmos infortúnios. A vida em alto mar sempre trazia altos riscos à saúde da tripulação. Observa-se que muitos desses trabalhadores adoeciam durante a viagem e quando desembarcavam no porto mais próximo, procuravam ajuda de médicos e de curandeiros. Como estavam sempre viajando, de um porto a outro, acabavam também partilhando do ritmo e da vida das cidades portuárias, trazendo uma movimentação e uma dinâmica própria aos lugares onde ficavam instalados.

⁵²¹ APP. Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 7 de janeiro de 1857.... op. cit., p. 96.

3.4 OS CARREGADORES E ESTIVADORES DO PORTO

Os carregadores eram os trabalhadores que se ocupavam do transporte e acondicionamento de diversos tipos de mercadorias. Eles eram os responsáveis por carregar caixas, pipas, sacas, pedras e tudo o que era transportado pelos navios, canoas e carroças. Trabalhavam também no acondicionamento das mercadorias nos armazéns e no interior dos navios. Essa categoria de trabalho sempre foi essencial para o funcionamento do porto. Apesar da importância desses trabalhadores, com raras exceções, pouco ou quase nada foi escrito sobre eles. A tese de José Augusto Leandro, já mencionada, aponta que mesmo na conjuntura de declínio do escravismo, a partir da década de 1870, certamente a erva-mate utilizou-se de mão-de-obra de livres pobres, especialmente na atividade de carregamento do produto entre o depósito de alguns armazéns até os navios arribados no porto, fomentando, dessa forma, o desenvolvimento de uma classe de estivadores na região⁵²². Magnus Pereira, por sua vez, menciona que os serviços portuários de carga e descarga de navios nos portos de Antonina e Paranaguá utilizaram, em grande escala, de mão-de-obra negra, livre ou escravizada⁵²³.

Acredita-se que durante quase todo o século XIX, os escravos foram os principais trabalhadores submetidos ao serviço de transporte de mercadorias. No entanto, um dos problemas com o qual nos deparamos se encontra na indefinição dos serviços realizados pelos escravos. Os negociantes do porto de Paranaguá submetiam os seus escravos a quase todos os tipos de trabalho. Pensar na diversidade de ramos nos quais os negociantes atuavam, nos ajuda a entender o porquê encontramos referências a alguns dos trabalhos desempenhados pelos escravos e o completo silêncio sobre outras atividades. Acrescenta-se a isso a desvalorização do serviço pesado e braçal que envolvia o carregamento e descarregamento dos navios⁵²⁴. Assim, acredita-se que a não menção aos trabalhadores envolvidos com o transporte de cargas não significa que esses não existiam. Pelo contrário, acredita-se que a grande maioria dos escravos, junto aos trabalhadores livres, que habitavam os entornos da cidade portuária, trabalhavam diariamente no porto.

Na conjuntura de transição do trabalho escravo para o trabalho livre, é provável que afrodescendentes livres e libertos, junto aos brancos livres e pobres, continuaram a desempenhar os trabalhos pesados demandados pelo porto de Paranaguá, compondo, assim,

⁵²² LEANDRO, op. cit., p. 26.

⁵²³ PEREIRA, Magnus, op. cit., p. 55.

⁵²⁴ CUNHA, Luiz Antônio. **O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil escravocrata** (Versão do Kindle). São Paulo: Editora Unesp, 2015. Posição 312.

uma classe de estivadores entre outros tipos de serviços portuários que conseguimos identificar em periódicos e documentos do início do século XX.

Nas primeiras décadas do século XX, existiam alguns trapiches construídos no porto Dom Pedro II, entre eles, o trapiche pertencente à companhia *Guimarães e Cia*, o trapiche da *Munhoz da Rocha e Cia*, o trapiche da estrada de ferro do Paraná, trapiche *Moinho Santista* e o trapiche da Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande. Os turnos imprevisíveis e a incerteza de serem ou não chamados a trabalhar fazia com que esses trabalhadores estabelecessem moradia nos entornos do porto ou ainda, ficassem no espaço entre os trapiches e bares aguardando uma vaga para trabalhar. Todo trabalho de movimentação e arrumação das cargas no interior dos porões dos navios era realizado por esses grupos de trabalhadores. A contratação desses, geralmente, acontecia todos os dias, sem um horário estabelecido. Os homens se reuniam em um local para disputar uma vaga entre as turmas que fariam o serviço. O número de braços contratados variava de acordo com a carga e a escolha dos homens era feita através de chamada, sem obedecer a nenhum critério pré-definido⁵²⁵. Esse sistema de trabalho floresceu entre a segunda metade do XIX e início do XX na maioria dos portos do mundo, chamado de *free-call*, na Inglaterra, e *Shape-up*, nos Estados Unidos. Aparece, historicamente, como resposta dos empregadores às constantes flutuações da carga e descarga de mercadorias nos portos. A contratação por “chamada livre” na “parede” levou à criação e manutenção de um exército permanente de reserva na área do porto, ao qual os empregadores recorriam nos momentos de pico do movimento portuário, o que levava à depreciação dos salários⁵²⁶. Além dessas incertezas, esses trabalhadores também estavam expostos a condições insalubres e perigosas no ambiente de trabalho.

Diversos acidentes e óbitos envolvendo estivadores foram registrados em periódicos. No ano de 1912, o estivador Clarimundo Gomes escorregou durante o seu serviço de descarregamento de uma barca, caindo no porão do navio⁵²⁷. Nesse mesmo ano, diversos estivadores foram sorteados para realizar a descarga do navio norueguês *Orllavore*. Por volta das onze horas da noite, o trabalhador José Antônio de Almeida foi atingido por um cabo do sistema de içamento do navio. O trabalhador caiu no porão do navio e mesmo com a ajuda de

⁵²⁵ ARANTES, Erika Bastos. **O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX**. 2010, 224 f. Tese (Doutorado em História da Universidade Federal Fluminense) Niterói/RJ, 2010. p. 41.

⁵²⁶ Ibidem., p. 42.

⁵²⁷ IHGP. Acidente de trabalho do estivador Clarimundo Gomes. **Diário do Comércio**, Paranaguá, 19 de março de 1912.

seus companheiros, ele não aguentou a queda, vindo a óbito na mesma hora⁵²⁸. No ano de 1912, outros casos como o de Clarimundo e José eram a regra, após a queda num porão de navio, quando a morte não ceifava as suas vidas, a queda deixava traumas e marcas difíceis de esconder.

Concluimos nesse capítulo que todos os trabalhadores foram essenciais para que o porto funcionasse. Contudo, enquanto que os indivíduos dos níveis mais altos, ou seja, os negociantes viviam em sobrados luxuosos de frente para a Rua da Praia. Os trabalhadores portuários, dos níveis mais baixos, vivenciaram incertezas, vexações e represálias. Esses trabalhadores, oriundos de Paranaguá, de outros Estados e países, fixaram residência naqueles bairros cada vez mais agitados. Suas moradias eram quartos pequenos e apertados, onde nem sequer tinham acesso a água potável. Os locais de lazer e divertimento, espaços onde ficavam aguardando os sorteios e chamadas de vagas, eram locais constantemente vigiados pelos policiais. Por fim, temos que pensar que no caso de pequenos lavradores e pescadores que residiam naquele espaço, a exclusão pode ter sido ainda pior, pois, como pretendemos demonstrar nos capítulos adiante, esses foram expulsos e pressionados a sair de suas terras, devido ao processo de desapropriação e especulação de terras impulsionados com a delimitação da ferrovia.

⁵²⁸ IHGP. As vítimas do trabalho, morte horrível no Porto Dom Pedro II. **Diário do Comércio**, Paranaguá, 27 de março de 1916.

4. DOS CAMINHOS QUE LEVAM ATÉ O PORTO: OS CONFLITOS ENVOLVENDO A QUESTÃO DAS ESTRADAS E A DELIMITAÇÃO DA FERROVIA NA PROVÍNCIA DO PARANÁ

Ao longo dos séculos XVII e XVIII, era, sobretudo, através dos caminhos do Itupava e da Graciosa que eram transportadas as mercadorias demandadas pelas vilas e propriedades agrícolas de Serra acima, e exportados os gêneros e as matérias primas até os portos de Paranaguá e de Antonina. Na primeira metade do século XIX, com o crescimento da exportação de erva-mate e madeiras, a melhoria e conserto dos caminhos se tornou uma questão bastante debatida nas representações enviadas ao governo da Capitania de São Paulo e, depois, ao governo da Província de São Paulo. Não raro, essa documentação registra diversos conflitos em torno dos melhoramentos dos caminhos que davam acesso aos portos. Com a emancipação da Província do Paraná, em dezembro de 1853, a questão dos caminhos se tornou ainda mais acirrada, pois, nesse contexto, o presidente da Província do Paraná foi autorizado a contratar e a estudar a construção de uma estrada de rodagem que facilitasse a comunicação entre capital de Curitiba até o principal porto do litoral da Província⁵²⁹. O presidente também foi autorizado a contratar com qualquer companhia ou indivíduo a construção de uma estrada de ferro.

Na década de 1870, quando então, surgem as primeiras companhias que se propõem a construir uma ferrovia na Província do Paraná, novamente, foi registrada uma série de conflitos entre as vilas de Antonina e Paranaguá, concorrentes para a delimitação do marco inicial da ferrovia. Além de uma questão técnica, a delimitação dessa ferrovia foi permeada por interesses políticos, econômicos e, acreditamos, bastante influenciada pelas elites de negociantes que atuavam no porto de Paranaguá.

No presente capítulo o objetivo é investigar como se processou a delimitação da ferrovia no porto D'água, em Paranaguá, e como essa obra afetou os habitantes que viviam nos terrenos considerados de interesse para a construção da ferrovia. Nosso intuito, ao longo deste capítulo, é demonstrar e entender quais os principais pontos e interesses por trás dos conflitos e negociações envolvendo a questão dos caminhos ao longo dos séculos XVIII e XIX.

⁵²⁹ PARANÁ. Lei n. 11 de 30 de abril de 1856. Autoriza a contratar a construção de uma estrada que comunique esta capital ao litoral. In: **Leis e decretos da Província do Paraná. Tomo III**. Curitiba: Tipografia paranaense, 1856. p.28-32.

4.1 AS ANTIGAS ESTRADAS E TRILHAS ENTRE O PLANALTO E O LITORAL: OS CAMINHOS DO ITUPAVA E A DA GRACIOSA- SÉCULOS XVIII AO XIX

As antigas trilhas que atravessam a Serra do Mar eram utilizadas desde tempos remotos. Essas trilhas foram originalmente abertas e utilizadas pelos povos indígenas pertencentes às famílias linguísticas Jê e Tupi-Guarani⁵³⁰. Esses povos se deslocavam a mata de araucária na época do pinhão e desciam ao litoral para pescar, caçar e extrair recursos naturais⁵³¹. A partir do século XVI, esses povos indígenas, em contato com os colonos paulistas e europeus, foram submetidos à escravidão. Sem sombra de dúvida, por conhecerem o chão da floresta, essas populações foram fundamentais ao demonstrar aos colonos as trilhas que comumente usavam. Durante o século XVII, o apresamento dos povos indígenas e a busca por metais preciosos levaram as primeiras levas de colonos e bandeirantes a utilizar dessas trilhas para acessar e garimpar os riachos e sopés das montanhas⁵³².

Das trilhas indígenas e caminhos utilizados ao longo do período colonial são conhecidos até o momento o caminho da Graciosa, do Arraial, da Conceição, dos Ambrósios e o do Itupava⁵³³. Dentre todos os citados, dois deles chamam a atenção à nossa pesquisa: tratam-se dos caminhos do Itupava e da Graciosa, sobretudo porque ao longo do tempo foram utilizados como as principais vias de acesso ao porto do Rio Itiberê, em Paranaguá, e ao porto de Antonina. Apresentando uma breve descrição desses dois caminhos, devemos mencionar que o caminho do Itupava foi referenciado através de diferentes denominações ao longo do tempo. Por exemplo, na documentação setecentista e oitocentista eram utilizadas as seguintes denominações: caminho do Cubatão, caminho de Morretes, caminho de Curitiba, caminho velho e caminho do mar. Itupava, topônimo indígena, advém de Ítú, que pode significar salto da água, salto ou catarata⁵³⁴ e peua, que significa abrir, retirar ou descobrir⁵³⁵. Contudo, o topônimo permite traduções livres que remetem à presença de cachoeiras. Pode ser traduzido também para itu'pewa que significa muitas cachoeiras, salto rasteiro ou cachoeira branca; da mesma forma, a variação hitaupaba, sugere características da paisagem de serra, com ita, que

⁵³⁰ CHMYZ, Igor. A tradição Tupi-guarani no Litoral do Estado do Paraná. **Revista do Círculo de Estudos Bandeirantes**. Curitiba, v. 16, p. 71-96., 2002 p.79-84.; SGANZERLA, Eliane Maria et al. A arqueologia do contorno leste de Curitiba. **Arqueologia**, Curitiba, v.7, p.1-79, 1996.p. 4.

⁵³¹ MOREIRA, Júlio Estrela. **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá**. Curitiba: Imprensa Oficial. 1975. p.261-262.

⁵³² Ibidem., p.262.

⁵³³ PONTES FILHO, Almir; KLUPPEL, Carla, C.; THOMAZ, Júlio Cesar Telles. O caminho do Itupava: patrimônio histórico-arqueológico. **Arqueologia**, Curitiba, v. 10, p. 23-42, 2006. p.23.

⁵³⁴ TIBIRIÇA, op. cit., p.77.

⁵³⁵ Ibidem., p.141.

significa pedra, e itaió, que significa rio de pedras soltas⁵³⁶. Já o caminho da Graciosa tinha seu nome derivado do rio de mesmo nome. O rio Graciosa, assim citado pelo Ouvidor Geral de São Paulo, Rafael Pires Pardinho⁵³⁷, trata-se do rio Curitibaíba. Curitibaíba, como ressaltamos antes, é originário de Curi, que se refere a árvore da espécie araucária e tiba que significa grande quantidade. Pode ser traduzido como lugar com muitas araucárias⁵³⁸.

Ambos os caminhos eram utilizados como trajeto e refúgio dos mineiros e bandeirantes que faiscavam ouro nas cabeceiras dos rios. Embora os caminhos fizessem a conexão entre o litoral e o planalto e vice-versa, cada um dava acesso a um ponto distinto. Como aponta Júlio Moreira, o trajeto do Itupava, em Curitiba, iniciava-se no passo do rio Belém. Desse ponto em diante, o terreno ia se tornando cada vez mais acidentado, até atingir o Pão de Loth, morro que marcava o início da Serra do Mar⁵³⁹. Do Pão de Loth ao fim da serra, o caminho perpassava córregos e beirava precipícios. Pela confluência dos rios Mãe-Catira e Ipiranga, formava-se o Rio Nhundiaquara, na margem do qual findava o caminho no Porto de Cima, em Morretes. Dali em diante, os viajantes continuavam a jornada em canoas rumo ao porto de Paranaguá⁵⁴⁰.

O trajeto da Graciosa, por sua vez, iniciava-se junto ao Rio Curitibaíba⁵⁴¹. Daí, seguindo no sentido leste e, depois, noroeste, subia toda a serra até chegar a um lugar conhecido por Corvo. Próximo desse local ficam as nascentes do Rio Taquari, confluyente da bacia do Ribeira de Iguape. No pico da serra passava-se pelo vale do Taquari, ladeado por pequenos cerros. Por esse vale passava a primitiva trilha indígena⁵⁴².

O percurso acima descrito na obra de Júlio Moreira, assemelha-se ao traçado esboçado na FIGURA 5:

⁵³⁶PONTES FILHO, op. cit., p.26-27.

⁵³⁷ Provimento 107. Que se façam o caminho da Serra para Curitiba. In: Provimentos do Ouvidor Pardinho à Vila de Paranaguá. Op. cit., p.87.

⁵³⁸ TIBIRIÇA., op. cit., p.52;167.

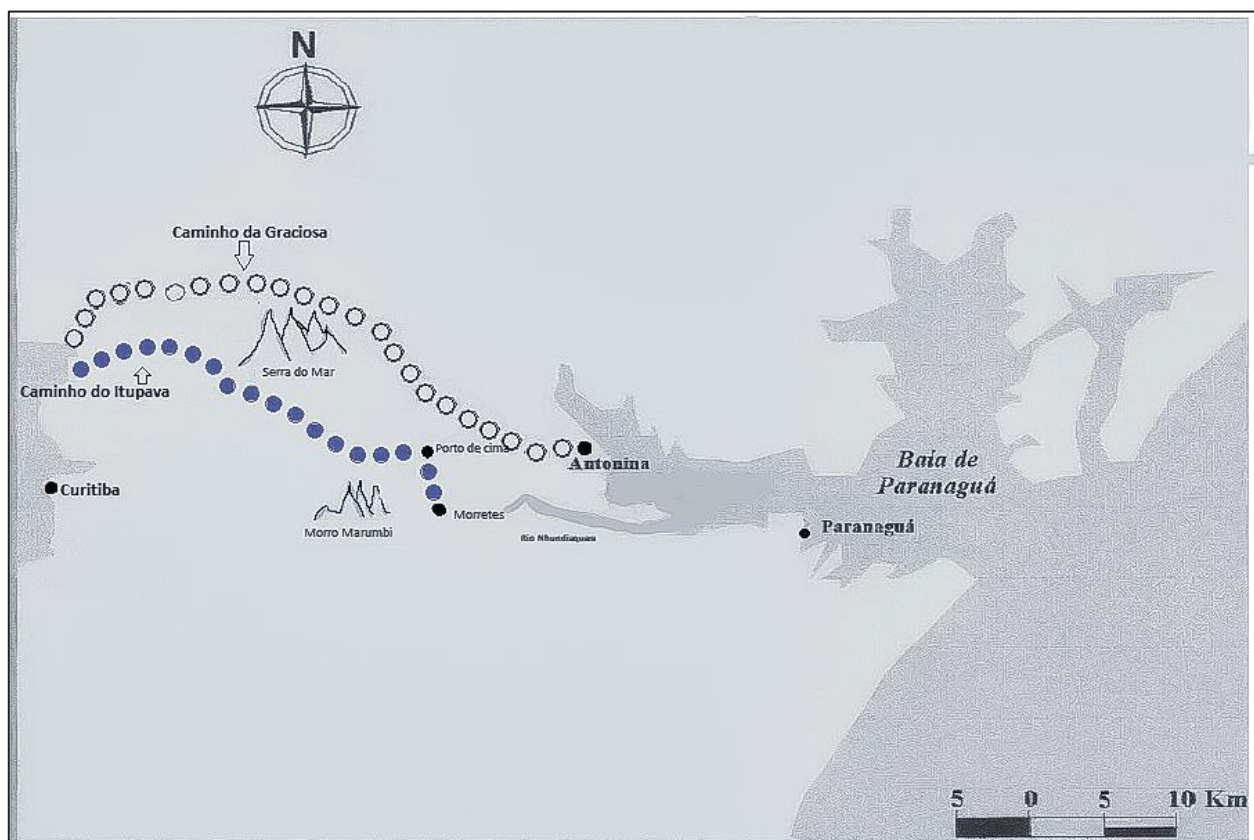
⁵³⁹ MOREIRA, op. cit., p.6.

⁵⁴⁰ Ibidem., p.7

⁵⁴¹ Provimento 107. Que se façam o caminho da Serra para Curitiba. Op. cit., p.87.

⁵⁴² MOREIRA., op. cit., 262-263.

FIGURA 5- TRAÇADOS HIPOTÉTICOS DO CAMINHO DO ITUPAVA E DO CAMINHO DA GRACIOSA



FONTE: Adaptado de: RABITZREUPER, Rubens, R. *A conquista da Serra do Mar*. Curitiba: Editora Pinha, 2000. p.17.

Na verdade, a Figura 5 é apenas um esboço, pois ambos os caminhos tiveram seus trechos adaptados por aberturas e atalhos, até chegar ao traçado e aos vestígios descobertos nas pesquisas mais recentes⁵⁴³.

Desde o século XVII, os colonos e colonizadores utilizavam desse caminho para acessar a vila de Curitiba. No ano de 1673, o administrador das minas de Paranaguá Pedro de Souza Pereira descreveu o percurso levava cerca de três dias de viagem para atravessar o sertão e chegar até a vila de Curitiba⁵⁴⁴. Consta também que, no ano de 1695, os camaristas de Curitiba expressavam uma preocupação na abertura desse caminho⁵⁴⁵.

⁵⁴³ Cf. SCHMIDLIN, Paulo; POLINARI, Marcelo; MANFREDINI, Luiz. *Trilhas, caminhos e estradas no Paraná: séculos XVI ao XIX*. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2009; CHMYZ, Igor; CHMYZ, João C. Gomes; THOMAZ, Julio, T; BORA, Eloi. Arqueologia do loteamento Alphaville Graciosa, em Pinhais, Paraná. *Arqueologia*, Curitiba, v. 8, p.1-34, 2004.

⁵⁴⁴ AHU. Rio de Janeiro. Eduardo de Castro Almeida. Cx.10, doc. 1836-1839, Lisboa, 8 de jan. de 1693. Relação das capitanias e repartições do Sul, com suas barras e portos, por Pedro de Souza Pereira, fl.23.

⁵⁴⁵ APP. *Boletim do Arquivo Municipal da Câmara de Curitiba. Documentos para a história do Paraná. v. 1. Fundação da vila de Curitiba (1668 a 1721)*. Curitiba: Impressora paranaense, 1930. p. 85.

Em 1721, o Ouvidor Geral Rafael Pires Pardinho também destacou a necessidade da conservação dos caminhos que davam acesso ao planalto curitibano. A respeito do Itupava, ordenou que a câmara de Paranaguá conservasse o dito caminho, sobretudo no trecho que ia até o pico da Serra⁵⁴⁶. O Ouvidor autorizou que os moradores de Curitiba retomassem a abertura do caminho da Graciosa, e recomendou que fizessem o conserto do pico até o porto, pela grande utilidade que resultaria, evitando-se os riscos enfrentados ao se atravessar pelo rio de Morretes⁵⁴⁷.

Como tentamos destacar, tanto o Itupava quanto a Graciosa tratavam-se de trilhas indígenas. Essas trilhas serviam adequadamente aos povos nativos. Entretanto, na primeira metade do século XVIII, percebe-se tentativas de adequar as trilhas, de modo a torná-las em caminhos transitáveis por animais, viandantes e atender as necessidades dos colonos e colonizadores. Apesar das recomendações do Ouvidor, a conservação e adequação das trilhas exigia um trabalho de conservação frequente. A presença da floresta chuvosa e as condições de alta umidade tornava o trabalho de conservação uma necessidade contínua. Em 1743, os trabalhos de conservação da Graciosa e do Itupava foram suspensos. A câmara de Curitiba alegava não dispor de recursos para continuar a abertura da Graciosa. Por outro lado, o Itupava se tornava quase intransitável. Tornava-se quase impossível o trânsito entre o planalto e o litoral⁵⁴⁸.

A partir de 1765, momento no qual ocorreu a restauração da Capitania de São Paulo, o capitão-general Luiz Afonso de Botelho Mourão recebeu instruções para conservar as estradas e defender o território da Capitania contra os inimigos castelhanos⁵⁴⁹. Na vila de Paranaguá, o capitão-general preocupou-se com a invasão, pois além da vila possuir um porto grande, tinha muitas minas no seu interior⁵⁵⁰. Preocupado com a falta de defesa nas barras que davam acesso a Paranaguá, o governador investiu esforços na fortificação da vila⁵⁵¹; na construção da fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres na Ilha do Mel e, em melhoramentos no caminho do Itupava. As tropas passavam pelo Itupava levando munições e armamentos em direção aos

⁵⁴⁶ Provimento 107. Que se façam o caminho da Serra para Curitiba. In: Provimentos do Ouvidor Pardinho à Vila de Paranaguá. Op. cit., p.87.

⁵⁴⁷ Ibidem., p. 87-88.

⁵⁴⁸ MOREIRA., op. cit., p.16

⁵⁴⁹ BELLOTTO, op. cit., p. 70

⁵⁵⁰ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia, cx.23, doc.2235. Vila de Santos, 30 jul. 1765. Ofício de D. Luiz Antônio de Souza Botelho de Morão para Conde Oeiras, anunciando os gastos para a fortificação e defesa desse porto[...] além desse, já mandara ver outros portos, como o de São Sebastião, Cananéia, Conceição, Iguape, sobretudo, o de Paranaguá, por se deverem temer as invasões mais por mar, do que por terra. Fl. 3-4.

⁵⁵¹ VIEIRA DOS SANTOS *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá*, v. II, op. cit., 163-164.

Campos Gerais. Em 28 de março de 1769, o tenente Afonso Botelho de Sampaio, executor das ordens do Morgado de Mateus, solicitou à câmara de Curitiba que se empenhasse na fatura do caminho do Itupava, sobretudo, nos quartéis do Porto de Cima⁵⁵². O movimento das tropas e as ações que ordenavam o conserto do caminho, de fato, trouxeram melhorias ao Itupava. Cabe mencionar também que, em 1780, a passagem pelo Rio Cubatão (Nhundiaquara), em Morretes, passagem obrigatória para aqueles que transportavam mercadorias e víveres ao porto de Paranaguá, foi arrematada pelo coronel Manoel Gonçalves Guimarães⁵⁵³.

No início do século XIX, requerimentos foram encaminhados ao governador Antônio José da Franca e Horta queixando-se da péssima condição dos caminhos do Itupava e da Graciosa. Aliás, essa não era apenas uma queixa das câmaras de Paranaguá e de Curitiba, mas de diversas vilas da Capitania de São Paulo. Em 1804, por exemplo, esse governador endereçou uma carta circular a todas as câmaras da Capitania, reclamando dos frequentes requerimentos que a o enviavam tratando do mesmo tema. Para Franca e Horta a queixa das câmaras demonstrava a negligência e desmazelo, uma vez que, com base nas leis e nos capítulos de correição da Capitania, o cuidado e a conservação dos caminhos deviam ser de atenção de todos⁵⁵⁴. Ao receber a carta, cada câmara deveria deixar seu respectivo Capitão-mor cuidar dessa questão, evitando, portanto, falar desse assunto. Porém, o governador observou que a maior atenção daquele Senado eram certas passagens alagadiças e pantanosas, cuja conservação, muitas vezes, devia ser feita às custas dos rendimentos do Conselho⁵⁵⁵. As câmaras de Curitiba e de Paranaguá alegaram não dispor de recursos e nem de homens para empenhar na conservação dos caminhos. Entretanto, é relevante questionar que, muitas vezes, as câmaras adotavam esse pretexto para não atender às ordens do governo da Capitania. Ademais, observa-se, ainda, que no trecho do Rio Nhundiaquara havia o pagamento obrigatório da passagem, ora para subir com mercadorias, ora para fretar canoas com animais e cargas até o porto do Rio Itiberê, em Paranaguá. Não raro, esses condutores queixavam-se do péssimo estado do caminho do Itupava, dos perigos que enfrentavam ao transportar suas mercadorias em canoas e dos excessivos fretes que eram obrigados a pagar.

Em 1807, os condutores que realizavam o trajeto entre Curitiba e Paranaguá

⁵⁵² APP. **Boletim do Arquivo Municipal de Curitiba: Documentos para a história do Paraná**, vol. 29. Curitiba: Impressora Paranaense, 1927. p.32-33.

⁵⁵³ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. Cx. 34, doc. 2939. São Paulo, 14 de março de 1780. Ofício do governador Martim Lopes de Saldanha[...] participando da arrematação geral do contrato de passagens do Cubatão de Curitiba, do posto do Pinto aos dois rios de Paranaguá. fl.1; VIEIRA DOS SANTOS., **Memória História**, v. I. Op. cit., p. 177.

⁵⁵⁴ **Documentos Interessantes...**, v. 55, op. cit., p.242-243

⁵⁵⁵ *Ibidem.*, p. 243.

requereram à câmara de Curitiba que as sobras do dinheiro que pagavam para descer com seus animais fossem empregadas no pagamento dos trabalhadores da Graciosa. Alegavam pagar quarenta réis por cabeça de animal, apenas no trajeto para descer de Curitiba a Morretes⁵⁵⁶. Os vereadores de Curitiba votaram a favor do requerimento, contudo, ao invés de aplicarem o dinheiro dos rendimentos, aplicaram parte dos créditos do Concelho⁵⁵⁷. Embora tomada essa decisão, existia também a necessidade de manter a conservação do caminho do Itupava, sobretudo no trecho que ia de Curitiba a Morretes⁵⁵⁸. Nesse mesmo ano, o governador Franca e Horta reiterou que os tropeiros que viajavam pelo caminho do Itupava estavam sujeitos a muitos perigos. O governador solicitou que a câmara de Curitiba entrasse num acordo relativo ao conserto daquele caminho.

Em outubro de 1807, os tropeiros da vila de Curitiba enviaram um requerimento ao governador informando que o caminho da Graciosa era o mais vantajoso para acessar o litoral, sobretudo por ter acesso mais facilitado à beira mar, em Antonina⁵⁵⁹. Analisando os requerimentos, o governador ordenou que todo o dinheiro da contribuição voluntária, oferecida pelos tropeiros, fosse aplicado na reabertura e melhoramento do caminho da Graciosa. Informava que, naquele momento, ficavam sem efeitos os consertos para o Itupava, pois a fatura daquele caminho exigia somas consideráveis⁵⁶⁰.

De imediato, a reabertura do caminho da Graciosa e a paralisação dos trabalhos no caminho do Itupava teve oposição da câmara de Paranaguá e da freguesia de Morretes. Os camaristas de Paranaguá justificavam seu desagrado, expondo que os moradores de Antonina e Curitiba estavam amotinados a favor do caminho da Graciosa e em detrimento do Itupava. Isso acarretava prejuízos ao comércio da vila de Paranaguá, sobretudo aos contratos de canoas existentes na passagem do Rio Nhundiaquara:

Somos obrigados a pormos na respeitável presença de Vossa Excelência e senhoria, em razão daquele novo caminho ser feito por ordem do Exc.^a. Senhor General Antônio José da Franca e Horta e o caminho novo, apesar de muito que se tem amotinado os moradores da vila de Curitiba e de Antonina se acha nos termos da maior parte dos almocreves que descem por ele, sobem pelo caminho velho de Morretes, apesar de não ter sido consertado há anos, porém não se consertando este, fica esta vila incomunicável com a de Curitiba, em razão do caminho velho estar mais arruinado e o novo não poder subsistir e, para prova deste nosso dizer, basta dizermos que o nosso Doutor e Ouvidor foi de correição para a vila de Curitiba pelo caminho novo, porém voltou pelo velho, à vista do exposto; Esperamos que vossa excelência e senhorias deem as mais sábias providências na consideração que esta vila não pode sem a de

⁵⁵⁶ APP. **Boletim do Arquivo Municipal da Câmara de Curitiba. Documentos para a história do Paraná. v.37, Termos de vereança.** Curitiba: Imprensa paranaense, 1928. p.91-92.

⁵⁵⁷ Ibidem., p. 92.

⁵⁵⁸ Ibidem., p.93.

⁵⁵⁹ **Documentos Interessantes...**, v. 57, op. cit., p.163

⁵⁶⁰ Ibidem., p. 196.

Curitiba, nem a de Curitiba sem esta, como também do que os almocreves clamam pelos dinheiros que deram de seus animais para conserto do caminho velho[...].⁵⁶¹.

Mesmo com a oposição da câmara de Paranaguá, em poucos meses, o trabalho no caminho da Graciosa estava quase concluído. Em outubro de 1808, o governador expediu um ofício à vila de Antonina parabenizando o adiantamento das obras⁵⁶².

Outras desavenças entre as câmaras de Paranaguá, Antonina e Curitiba foram registradas na documentação. Em maio de 1812, a câmara de Paranaguá remeteu um ofício à câmara de Curitiba, expondo que o caminho do Itupava deveria ser o principal objeto de atenção, pois ambas dependiam do caminho para sua subsistência e para o comércio⁵⁶³. Em fevereiro de 1819, uma provisão da Real Junta do Comércio, Fábricas e Navegação foi encaminhada ao Ouvidor da Comarca de Paranaguá e Curitiba José Caetano Gomes. A Real Junta indagava qual dos dois caminhos era o que trazia mais benefícios ao comércio e à exportação. Questionava também, qual seria a despesa gasta para o conserto e quais seriam os meios de custear as obras⁵⁶⁴.

Ambas as câmaras enviaram suas considerações à Real Junta. Em 17 de julho de 1820, o rei encaminhou ao governador e capitão-general da Capitania de São Paulo João Carlos Augusto Oeynhausen sua consideração sobre as representações enviadas pelas câmaras. Em resposta, ponderou-se que a estrada de Morretes, ou seja, a estrada do Itupava, era péssima, e demandaria muito trabalho e despesa com aterros, desmatamento, corte de rochas, calçadas e pontes. Pelo contrário, a Graciosa era um caminho plano e não necessitaria nem de metade dos dispêndios necessários, tinha a vantagem de ser mais breve a passagem de Antonina até Paranaguá⁵⁶⁵. Além disso, o porto de Antonina podia comportar embarcações de quilha, enquanto por Morretes só podiam transitar canoas. Por todas essas razões, o conserto foi aprovado para a Graciosa⁵⁶⁶.

Após decisão exposta na carta régia, iniciaram-se os trabalhos do melhoramento da Graciosa. Nos anos seguintes, negociantes, tropeiros e ervateiros fizeram apelo em favor da abertura de uma ramificação que ligasse a vila de Antonina ao Porto de Cima, em Morretes. Reitera-se que nas décadas de 1830 e 1840, a grande maioria dos engenhos de erva-mate

⁵⁶¹ Vereança de 30 de julho de 1808. VIEIRA DOS SANTOS, **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá**, v. I, op.cit., p.210.

⁵⁶² **Documentos Interessantes...**, v. 57, op. cit., 244-245.

⁵⁶³ Vereança de 19 de maio de 1808. Op. cit., p.228-229.

⁵⁶⁴ Ibidem., p. 234.

⁵⁶⁵ Carta régia de 17 de julho de 1820. In: **Coleção das leis do Brasil de 1820**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1889.p. 50-51.

⁵⁶⁶ Ibidem., p. 51.

estavam concentrados entre os campos de Curitiba e no Porto de Cima⁵⁶⁷. Logo, a construção de um ramal ligando Porto de Cima a Antonina facilitaria as exportações de erva-mate, via porto de Antonina. Entretanto, o plano para construir esse ramal reacendeu as querelas entre as câmaras de Antonina, Paranaguá e a freguesia de Morretes. Uma ata datada de 7 de janeiro de 1830, versa a respeito dessa ramificação. A ata foi encaminhada pelo tenente-coronel João da Silva Machado e entre os assuntos, apresentava o estado da obra da Graciosa ao Conselho da presidência da Província de São Paulo⁵⁶⁸. O tenente-coronel João da Silva Machado informou que as rivalidades e oposições existentes entre os moradores e as câmaras das vilas de Antonina e Paranaguá concorriam para o atraso e término da obra⁵⁶⁹.

De acordo com Júlio Moreira, a freguesia de Morretes manifestava-se contra o ramal que partiria do Porto de Cima fazendo uma ligação direta ao porto de Antonina. Os comerciantes e indivíduos ligados a Morretes e ao porto de Paranaguá viam nesse ramal graves danos à sua economia, desse modo insistiam que a ligação fosse feita de outra forma, ligando a freguesia de Morretes a vila Antonina⁵⁷⁰. Para o autor, deve-se atentar que os tropeiros, depois de uma longa viagem desde Curitiba até o Porto de Cima, levavam as tropas carregadas de mercadorias destinadas à exportação, via Paranaguá. Pelo trajeto anterior, deveriam ir, obrigatoriamente, até Morretes para depois seguirem outra jornada para Antonina, em cujo percurso gastavam quase um dia. Todos os argumentos visavam aspectos que mascaravam o verdadeiro ponto crítico da questão. Uma vez chegados em Morretes, os tropeiros preferiam entregar ali mesmo suas cargas, ao invés de seguir adiante, embarcando suas mercadorias nos pequenos barcos do contrato de passagens do Rio Nhundiaquara, que existia naquele local. Nesse percurso, a freguesia de Morretes lucrava com o pernoite dos tropeiros, consumo de alimentos, pasto para os animais e outros gastos.

Por outro lado, a câmara de Antonina sugeria a abertura de um ramal direto que, partindo do Porto de Cima, seguisse diretamente para aquela vila. Esse caminho teria aproximadamente a mesma extensão daquele que Morretes desejava manter. Se prevalecesse o ponto de vista dos moradores e comerciantes de Morretes, os tropeiros que desejassem seguir para Antonina deveriam fazer um caminho aumentado de cerca de uma légua. Se o caminho fosse desde o Porto de Cima até Antonina, os comerciantes procuravam despachar suas mercadorias pelo porto de Antonina em embarcações de quilha, que eram preferidas às canoas.

⁵⁶⁷ PEREIRA., op. cit., p. 3; LINHARES., op. cit., p. 84-85.

⁵⁶⁸ **Boletim: Atas do conselho da presidência da Província de São Paulo anos de 1829, v. 15.** Op. cit., p.32.

⁵⁶⁹ Ibidem., p. 33-34.

⁵⁷⁰ MOREIRA, op. cit., p. 345.

Levando-se em conta também que no Rio de Morretes, além do pagamento da passagem, podiam perder as suas cargas.

Júlio Moreira analisa também outro ponto da questão, Paranaguá, principal porto litorâneo da quinta comarca, entreposto de todas as mercadorias importadas e exportadas, via perigar sua exclusividade como porto de navegação de barra. Se prevalecesse o porto de Antonina, Paranaguá receberia apenas aquelas mercadorias destinadas para o seu consumo. A erva-mate, principal produto exportado, deixaria de transitar por aquela vila. Dessa sorte, é perfeitamente compreensível a união de esforços de Paranaguá e Morretes com a finalidade de impedir a abertura do caminho da Graciosa⁵⁷¹.

Desde o início do século XIX, o porto de Antonina recebia um pequeno movimento de embarcações em seu porto. Entretanto, os esforços e trabalhos de abertura e conservação no caminho da Graciosa favoreceram o comércio e a conexão entre as vilas de Antonina e Curitiba e, conseqüentemente, o porto da vila de Antonina. Não por acaso, em 1827, quando foi criada uma alfândega em Paranaguá, camaristas de Antonina e Curitiba passam a reivindicar autonomia para exportar e importar mercadorias. Como tentamos demonstrar anteriormente, na década de 1840, a câmara de Curitiba reivindicou junto ao governo da Província de São Paulo a criação de uma alfândega em Antonina. Os camaristas alegavam que a dependência da alfândega de Paranaguá um limitador do comércio das vilas de Antonina e de Curitiba⁵⁷².

A partir de 1854, com a emancipação da Província do Paraná, todas essas questões se acirraram. Verifica-se que, o presidente da Província do Paraná Zacarias de Góes e Vasconcelos, logo após a sua posse, apresentou um estudo detalhando da questão dos caminhos. O presidente Zacarias de Góes e Vasconcelos expôs que seguindo as ordens do governo imperial, examinaria os caminhos da Província que, de Serra acima se dirigiam às povoações do litoral, informando qual deles seria a mais vantajoso e o que melhor se prestava ao transporte das carroças⁵⁷³. Afirmava também, que o governo imperial tinha interesse na abertura de uma estrada que, futuramente, pudesse se comunicar com a Província do Mato Grosso e com outras províncias.

O exame dos caminhos ficou a cargo do tenente e engenheiro Henrique de Beaurepaire Rohan e do engenheiro Saturnino Francisco de Freitas Villalva. Este último, era o engenheiro responsável pelos trabalhos de conservação dos caminhos do Itupava e da Graciosa. Após

⁵⁷¹ Ibidem., p. 345-346.

⁵⁷² Ver no Capítulo 1, seção 1.3.

⁵⁷³ APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854.** Op. cit., p.88.

análise, o engenheiro Saturnino Villalva deu o seu parecer. De acordo com Saturnino Villalva, a Graciosa era a mais vantajosa, pois tinha menos rocha viva em seu percurso, demandaria menos gastos com calçadas, além de ser mais exposta ao sol. O caminho da Graciosa oferecia uma opção menos tortuosa entre Antonina e Jataí, situada ao norte da Província. Antonina seria o porto dos habitantes de serra acima e, a Graciosa a sua estrada. Além dos argumentos, levou em conta que o comércio teria mais vantagem, pois iria se dispensar da despesa que se fazia com agentes em Paranaguá e Morretes e com os fretes. Em vista do exposto, o relatório concluía que:

A estrada da Graciosa e o porto de Antonina libertarão o comércio de serra acima das forças do Rio de Morretes, dos males de sua navegação, ora difícil, por falta de águas bastantes em sempre mal vistas pelas avarias[...] sem que os negociantes de Serra Acima, que são lesados, possam pretender com proveito uma justa indenização, porque a culpa não é dos negociantes do Rio de Janeiro, nem dos de Paranaguá, nem de Morretes, que todos defendem com a sua probidade e boa-fé, [...] Sei que a estrada do Itupava, teria para os habitantes do Porto de Cima e de Morretes, o merecimento de passar-lhe a porta; mas a da Graciosa, se for como é de esperar adotada por vós, partirão ramais que satisfaçam as necessidades dessas povoações, combinando-se assim o interesse de todos⁵⁷⁴.

A partir de 1854, iniciaram-se os trabalhos de melhoramento e adequação da Graciosa. No ano de 1856, o presidente Vicente Pires da Motta ficou autorizado a contratar com qualquer indivíduo ou companhia nacional ou estrangeira a construção, conclusão, melhoramento e custeio de uma estrada que comunicasse Curitiba com o litoral, de modo a estabelecer o uso de carros de quatro rodas para o transporte de mercadorias, carruagens e diligências para passageiros. A lei previa também o caso de ser contratada uma via férrea⁵⁷⁵. Essa autorização, contudo, não teve efeito imediato.

Em 1857, o engenheiro Saturnino Villalva apresentou seu relatório sobre o andamento dos trabalhos na estrada da Graciosa. Relatou que a falta de trabalhadores era o maior embaraço para o adiantamento das obras e avaliou em R\$ 570.000.000 as despesas totais para se concluir a estrada⁵⁷⁶. Em 1860, o engenheiro Roberto Ziempsen realizou o levantamento de toda a planta da estrada da Graciosa. Relatou que o governo imperial, anualmente, consignava uma cota de R\$ 20.000.000. Entretanto, com essa verba não era possível realizar toda a obra, pois além dos serviços, havia a necessidade de conservar os trechos já feitos. A cota mensal para essas

⁵⁷⁴ Ibidem., p.94.

⁵⁷⁵ PARANÁ. Lei n. 11 de 30 de abril de 1856. Autoriza a contratar a construção de uma estrada que comunique esta capital ao litoral. In: **Leis e decretos da Província do Paraná. Tomo III**. Curitiba: Tipografia paranaense, 1856. p.28-32.

⁵⁷⁶ APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 7 de janeiro de 1857 pelo vice-presidente José Antônio Carvalhaes Henrique de Beaurepaire Rohan**. Curitiba: Tipografia Paranaense de C. M. Lopes, 1857.p.118-121.

despesas era de R\$ 2.000.000 e se gastava, naquele momento, R\$ 8.000.000 mensais⁵⁷⁷. Esse engenheiro também descreveu que a estrada do Itupava estava completamente arruinada com o tempo chuvoso e necessitava da colocação de cascalho e pedras, uma vez que a última colocação desses materiais foi realizada nos anos de 1841 e de 1842⁵⁷⁸.

A partir de 1864, o engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho foi encarregado de dirigir os trabalhos na estrada da Graciosa. Esse engenheiro teve um grande peso nos estudos realizados nessa via e nos projetos para prolongá-la até a Província de Mato Grosso. Para o engenheiro Antônio Rebouças, a Graciosa não era apenas um caminho provincial, mas um caminho direto e interno às Repúblicas vizinhas da Argentina, Paraguai e à província do Mato Grosso⁵⁷⁹.

Com base nos relatórios dos presidentes da Província é possível afirmar no período de 1854 a 1865, a grande parte das despesas provinciais com as estradas foi empenhada na estrada da Graciosa, como podemos observar na Tabela 33:

TABELA 33- BALANÇO GERAL DOS GASTOS COM AS PRINCIPAIS VIAS DA PROVÍNCIA DO PARANÁ ENTRE 1853 A 1865

VIAS	Despesas (1853-1865)	%
Graciosa	295.020.195,00	41,6%
Itupava	34.105.812,00	4,8%
Rio do Pinto	25.002.100,00	3,5%
Matta	105.855.564,00	14,9%
Palmeira- Palmas	33.300.976,00	4,7%
Curitiba a Príncipe	25.871.745,00	3,6%
Curitiba a Castro	17.192.152,00	2,4%
Capadas	20.750.119,00	2,9%
Ramais litoral	18.050.043,00	2,5%
Goioerê	7.130.040,00	1,0%
Castro-Itararé	1.984.155,00	0,3%
Diversas	13.270.317,00	1,9%
Explorações	12.241.120,00	1,7%
Pontes	53.179.080,00	7,5%
Engenheiros	46.453.223,00	6,5%
TOTAL	709.406.641,00	100,0%

FONTE: Adaptado de Quadro demonstrativo das despesas feitas com vias de comunicação desde a instalação da província, ao fim do exercício de 1865. In: APP. *Fala dirigida à assembleia legislativa, na primeira sessão da*

⁵⁷⁷ APP. Relatório apresentado à assembleia legislativa na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura pelo presidente José Francisco Cardoso, no dia 1 de março de 1860. Op. cit., p.94-96.

⁵⁷⁸ Ibidem., p.102.

⁵⁷⁹ APP. Relatório apresentado à assembleia legislativa da Província do Paraná pelo primeiro vice-presidente Sebastião Gonçalves da Silva na abertura da 1ª sessão da 6ª legislatura, em 21 de fevereiro de 1864. Op. cit., p.28-30

oitava legislatura, em 15 de fevereiro de 1866, pelo presidente José de Augusto Pádua Fleury. Curitiba: Tipografia de Candido Martins Lopes, 1866.p.185. Observação: Os números e porcentagens apresentadas são aproximados. O documento original apresenta partes borradas, o que dificulta a identificação de alguns dos números originais, portanto, resultando em um total diferente do apresentado na tabela acima.

Como se pode observar na tabela 33, entre os anos de 1853-1865, R\$ 295.020.195,00 foram destinados à estrada da Graciosa, o que correspondeu a 41,6% das despesas provinciais aplicadas com vias de comunicação. Analisando a mesma tabela com os dados relativos à estrada do Itupava, percebe-se que a despesa para essa, no mesmo período, equivaleu a R\$ 34.105.812,00 réis, ou seja apenas 4,8% das despesas empenhadas com vias.

Nos anos seguintes, o engenheiro e diretor Antônio Pereira Rebouças Filho expôs que o contexto da Guerra do Paraguai (1864-1870) tornava ainda mais urgente a necessidade de um caminho estratégico e internacional⁵⁸⁰. A estrada da Graciosa poderia ser prolongada até o coração do Império, servindo com utilidade à província de Mato Grosso e às fronteiras do Paraguai e de Corrientes. Reiterou, por fim, que continuava a atrair a atenção do Governo Imperial para obter auxílios, sendo esse o meio mais eficaz e econômico para concluir a estrada⁵⁸¹. No ano de 1868, o governo imperial considerou de máxima importância a abertura de uma estrada que comunicasse a Província do Paraná com a do Mato Grosso. Para executar essa ordem, foi nomeada uma comissão que tinha por objetivo efetuar os serviços de reconhecimento, de modo a prolongar a estrada da Graciosa até à Província do Mato Grosso. A comissão era composta pelo engenheiro chefe Antônio Pereira Rebouças Filho e pelos engenheiros ajudantes Pedro Aloys Scherer e Maurício Schwarz. Ao ser encarregado da comissão, Antônio Rebouças passou o cargo de diretor chefe da estrada da Graciosa ao engenheiro Francisco Tourinho⁵⁸². A comissão realizou o serviço de reconhecimento, de modo a prolongar a estrada. Entretanto, o prolongamento do traçado não foi efetivado nesses anos.

Enfim, os consertos da Graciosa foram concluídos em 1873⁵⁸³. A finalização dessa estrada favoreceu a comunicação com o porto de Antonina. Por outro lado, o Itupava continuou a receber fluxo de mercadores, entretanto, pelas dificuldades, em virtude do trecho obrigatório de travessia do rio Nhundiaquara, muitos tropeiros e viandantes começaram a dar preferência à Graciosa.

⁵⁸⁰ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de março de 1867, pelo Presidente da Província Polidoro Cezar Bulamarque. Op. cit., p.122-123.

⁵⁸¹ Ibidem., p.132.

⁵⁸² Parte Oficial. Dezenove de dezembro, Curitiba, ano 14, n. 870, 7 de março de 1868. fl.1-2.

⁵⁸³ APP. Relatório apresentado ao excm. Vice-presidente Manoel Antônio Guimarães, pelo excm. Senhor Venâncio José Oliveira Lisboa, por ocasião de passar-lhe a administração da Província do Paraná. Curitiba: Tipografia da viúva Lopes, 1873. p.3.

Sem nos prolongar mais, é importante destacar que os desfechos e debates envolvendo as estradas da Graciosa e do Itupava, que foram apresentados brevemente ao longo da seção, são fundamentais para situar e compreender a importância dos caminhos e sua ligação com os dois principais portos da Província do Paraná, os portos de Antonina e Paranaguá.

Considera-se, por exemplo, que na década de 1870, os engenheiros envolvidos nos estudos e trabalhos da estrada da Graciosa, entre eles, Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Monteiro Tourinho, Mauricio Schwarz e Pedro Aloys Scherer, estariam por trás dos principais projetos para a construção de uma estrada de ferro na Província do Paraná. Entretanto, antes de prosseguir, torna-se necessário entender melhor a conjuntura na qual esses projetos ferroviários surgiram.

4.2 ANTECEDENTES E A CONSTITUIÇÃO DAS PRIMEIRAS FERROVIAS NO BRASIL IMPÉRIO

O século XIX foi marcado por profundas transformações. Os anos de 1807 e 1808 assistiram à transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro. Em 1822, ocorreu a emancipação política do Brasil. Maria de Fátima Gouvêa destaca que de 1808 e 1821, as palavras capitania e província eram usadas de forma alternada e ambivalentes na legislação redigida pela coroa portuguesa. As palavras eram utilizadas na designação das unidades territoriais que integravam o império luso na América⁵⁸⁴. As províncias do Brasil deram uma certa continuidade as unidades intermediárias que constituíam a antiga administração colonial.

O Alvará de 10 de setembro de 1811, determinou a criação de juntas a serem eleitas regionalmente, no âmbito das capitanias, de modo a auxiliar a ação do governo da Mesa do Desembargo do Paço, situado no Rio de Janeiro. Esse órgão foi criado em substituição ao antigo cargo de vice-rei, criado em 1808. Entretanto, o Decreto de, 1 de outubro de 1821 firmou a forma administrativa e política das províncias, a saber, através do voto dos eleitores de paróquia de província⁵⁸⁵. Dois outros decretos, publicados em 20 de outubro de 1823, modificaram a forma como a governação das províncias seria organizada. De acordo com Maria de Fátima Gouvêa, o primeiro estabeleceu a extinção do Conselho de Procuradores-Gerais da Província e as juntas provisórias; o segundo, por sua vez, deu forma aos governos províncias, estabelecendo a criação dos cargos de presidente de província, bem como, a delimitação do período de

⁵⁸⁴ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O Império nas províncias: Rio de Janeiro 1822-1889**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2008. p. 17.

⁵⁸⁵ Ibidem., p. 18.

funcionamento dos conselhos provinciais⁵⁸⁶. Outras alterações importantes foram acrescentadas. A Carta Constitucional de 1824 estabelecia os eleitores da província, responsáveis por proceder as eleições indiretas de todos os cargos eletivos na nova monarquia institucional brasileira. Ademais, o Ato Adicional de 1834, transformou os Conselhos Gerais das Províncias em assembleias legislativas provinciais, ficando, portanto, essas assembleias responsáveis por auxiliar os presidentes de província na gestão administrativa de sua jurisdição⁵⁸⁷.

De outro lado, Gouvêa destaca que ao longo da primeira metade do século XIX, a expansão de café no Sudeste promoveu os recursos materiais necessários para favorecer e acomodar os interesses econômicos e aqueles relacionados à consolidação do projeto da monarquia constitucional. Ademais, favorecia e fortalecia a liderança dos políticos da região. Essa consolidação econômica colocava em destaque a questão do tráfico atlântico de escravos africanos. Em 1831, foi imposta a abolição do tráfico de escravos. Entretanto, entre as décadas de 1830 a 1850, a população escrava cresceu vertiginosamente no Brasil⁵⁸⁸. Em antecipação à decisão de suspender o tráfico atlântico de escravos, através da Lei Eusébio de Queiroz, observou-se o primeiro debate na Câmara dos Deputados de uma proposta para construir uma ferrovia que pudesse ligar as regiões cafeicultoras ao porto do Rio de Janeiro. No ano seguinte, foi decretado que os traficantes de escravos teriam o prazo de seis meses para encontrar outras atividades econômicas. Em 1850, essa decisão foi finalmente formalizada. Essa medida implicou na promessa de construção de uma ferrovia, mas também em outras duas concessões. Em primeiro lugar, a aprovação da *lei de terras* definiu as condições necessárias para que os pequenos fazendeiros, que não possuíam registros de terra, fossem expropriados. A lei de terras foi um mecanismo fundamental para que a concentração fundiária permanecesse sob o controle de poucos. Em segundo lugar, o governo central editou, em 1853, uma redução de 25,5% na exportação agrícola. Maria de Fátima Gouvêa analisa que todas essas medidas foram de grande importância, pois acomodaram os interesses do grupo dos grandes fazendeiros, diante das ameaças geradas pela efetiva e completa abolição do tráfico de escravos⁵⁸⁹.

Miriam Dolhnikoff traz reflexões pertinentes acerca do processo de constituição do Estado. Para a autora, o processo de independência introduziu alternativas variadas em termos de organização da nova nação. República ou monarquia, a unidade da América Portuguesa ou sua fragmentação. Projetos diversos, que optavam por uma das alternativas, confrontaram-se.

⁵⁸⁶ Ibidem., p.18.

⁵⁸⁷ Ibidem., p.19.

⁵⁸⁸ Ibidem., p.25-26.

⁵⁸⁹ Ibidem., p.27.

De acordo com Dolhnikoff, no Brasil, os estudos sobre o período deram pouca importância ao projeto federalista, por considerarem que no Brasil teria prevalecido o Estado unitário. No confronto entre projetos, a monarquia venceu a república, a unidade venceu a fragmentação e a centralização teria vencido a federação⁵⁹⁰. A experiência de um regime descentralizado durante a Regência (1831-1840), foi substituído pela centralização promovida pela reforma conservadora da década de 1840⁵⁹¹. Essa reforma teria estabelecido uma organização institucional centralizada, conduzida por uma elite que se distanciava de interesses puramente provinciais. De acordo com a autora, entre as interpretações consagradas, a obra de José Murilo de Carvalho destaca a unidade de todo o território da ex-colônia, sob um único governo, teria sido uma obra de uma elite que se diferenciava das elites provinciais. A vitória da primeira teria significado a submissão dos grupos provinciais que ficaram, portanto, isolados em suas províncias. A autora ressalta também que a historiografia, embora traga interpretações diversas sobre o processo de construção do Estado, também atribuiu a vitória sobre as forças centrífugas herdadas do período colonial à capacidade da elite de se articular em torno do aparato estatal do Rio de Janeiro de se impor a todo o território nacional⁵⁹². Entretanto, Dolhnikoff argumenta que, a unidade de todo o território da América lusitana sob a hegemonia do governo do Rio de Janeiro foi possível não pela neutralização das elites provinciais, mas graças à implementação de um arranjo institucional por meio do qual essas elites se acomodaram, através de uma autonomia para administrar as suas províncias e, em conjunto, ter a garantia de participação no governo central, através de suas representações na Câmara dos Deputados⁵⁹³. Segundo Miriam Dolhnikoff “as elites provinciais tiveram papel decisivo na construção do novo Estado e na definição de sua natureza”⁵⁹⁴. Na organização institucional do Brasil no século XIX, prevaleceu um arranjo institucional que conferia um grau significativo de autonomia para os governos provinciais e, ao mesmo tempo, a participação das elites das províncias no interior do governo central. O argumento defendido e demonstrado por essa autora é que as elites provinciais tiveram um papel decisivo na construção do Estado e na determinação da sua dinâmica, influenciando de modo decisivo na sua condução. Significa que, institucionalmente, as decisões políticas tiveram que se adequar às demandas e à capacidade de pressão das elites⁵⁹⁵.

Ricardo Salles, por sua vez, analisa que a construção do Estado Nacional se deu como

⁵⁹⁰ DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil**. São Paulo: Globo, 2015. p.12.

⁵⁹¹ Loc. Cit,

⁵⁹² Ibidem, p.12-13.

⁵⁹³ Ibidem, p.14.

⁵⁹⁴ Loc., cit.,

⁵⁹⁵ Ibidem., p. 292.

parte do contexto de desenvolvimento do mercado mundial capitalista, acirramento das contradições e conflitos sociais, formação dos Estados Nacionais e recrudescimento da escravidão, assim como de resistências escravas, em determinadas áreas da América⁵⁹⁶. Essa construção foi resultado e resultou na formação de uma classe senhorial escravista que estendeu sua dominação sobre o território nacional. A classe senhorial aconteceu historicamente a partir da Corte, e esse movimento teve sua principal base de sustentação na província e praça do Rio de Janeiro. A formação da classe senhorial, como classe dominante, consolidou uma ordem social hierárquica, em cujo ápice encontravam-se os grandes senhores de escravos. Essa ordem implicou a construção de uma ordem política hierárquica, em cujo topo encontravam-se o Imperador e estadistas imperiais, a nobreza e a boa sociedade, condição de manutenção da primeira. Para Salles, se durante todo o Segundo Reinado (1840-1889), houve uma estreita correlação e dependência entre as duas ordens, com a primazia estrutural da ordem social sobre a ordem política, uma vez que a escravidão e o controle sobre os escravos eram o chão sobre ao qual ambas se erguiam. O equilíbrio das duas ordens, e dessas entre si, dependia do poder econômico e social dos grandes senhores, o qual, por sua vez, dependia e se realizava sob a escravidão⁵⁹⁷.

Dale Tomich também analisa que a partir da segunda metade do século XIX, o avanço da industrialização na Europa e na América do Norte mudou o padrão de demanda do mercado mundial⁵⁹⁸. O desenvolvimento econômico britânico tornou-se, cada vez mais, dependente do comércio com a periferia, especialmente, com a América Latina e a Índia, para a qual eram importadas matérias-primas industriais, gêneros alimentícios e, em menor grau, bens manufaturados. À medida que passou a controlar o comércio fora dos limites de seu próprio Império, a Grã-Bretanha tornou-se menos comprometida com o colonialismo, ela era o maior consumidor dos produtos da periferia e o único comprador que podia absorver a crescente produção periférica⁵⁹⁹.

O Império do Brasil estabeleceu relações profundas com os armazéns e com as oficinas britânicas, deles eram importados produtos alimentícios tais como a manteiga, o queijo, a batata, remédios, relógios, móveis, sobretudo os mais diversos tecidos. Em 1850, os produtos têxteis representavam quase 2 milhões de libras e deste total, 1,5 milhões eram de produtos de algodão chegados ao porto do Rio de Janeiro. O mesmo acontecia nos demais portos do

⁵⁹⁶ SALLES, op.cit, p.46.

⁵⁹⁷ Ibidem., p.55-56.

⁵⁹⁸ Ibidem., p.84.

⁵⁹⁹ TOMICH, 2011, op.cit, p.84.

Império, onde as firmas importadoras também se dedicavam à exportação dos produtos brasileiros através do qual o café e açúcar seguiam para o estrangeiro em navios cobertos feitos em Londres, frequentemente, por Lloyds⁶⁰⁰.

No plano internacional é importante destacar que a Inglaterra expandia seus interesses globalmente, tanto em termos comerciais, quanto no plano das ideias⁶⁰¹.

Como analisa Paul Mantoux, na primeira década do século XIX, a Revolução Industrial estava apenas começando. O uso das máquinas ainda estava limitado a algumas indústrias inglesas. As grandes metalurgias, como a de Soho e Coalbrookdale, funcionavam, lado a lado, junto das pequenas oficinas de Birmingham. Os moinhos de algodão de Lancashire, junto aos moinhos de lã de West Riding⁶⁰². Na época, muitos tecelões foram trabalhar em casa nos seus velhos teares. Entretanto, o uso das máquinas a vapor, além de multiplicar a produção, generalizou os resultados. Do ponto de vista técnico, a invenção e o uso de processos tornavam possível acelerar e incrementar a produção: muitos dos processos mecânicos, como o das indústrias têxteis, químicas e de metal ajudavam a preparar as matérias primas ou, ainda, determinavam a forma do produto final⁶⁰³. Do ponto de vista econômico, a revolução industrial foi caracterizada pela concentração de capital e pelo crescimento de empreendimentos, cujo funcionamento, de excepcional, passou à condição normal da indústria. Não por acaso, essa concentração é muitas vezes considerada como um resultado das invenções técnicas; ainda assim, em certa medida, é precedida de tais invenções. Deve-se reiterar que foi um fenômeno comercial e foi conectado com uma gradual retenção de capital obtida pelos comerciantes industriais. A concentração foi acompanhada, mas também preparada, pela expansão do comércio e do crédito. Desse modo, as condições necessárias eram a segurança interna, mas também o desenvolvimento das comunicações e do comércio marítimo⁶⁰⁴.

Conforme o uso das máquinas a vapor foi crescendo, aumentou também a demanda por carvão. Como destaca Eric Hobsbawn, as primeiras ferrovias surgiram como uma necessidade ligada à indústria do carvão. As minas de carvão necessitavam da máquina a vapor, mas também de meios de transporte eficientes para trazer grandes o carvão do fundo das minas até a superfície e, das superfícies até as pontes de embarque⁶⁰⁵. A primeira ferrovia, construída

⁶⁰⁰ MATTOS, Ilmar, op. cit, p.14.

⁶⁰¹ Ibidem, p.17.

⁶⁰² MANTOUX, Paul. **The Industrial Revolution in the eighteenth century: An outline of beginnings of the modern factory system in the England**. 7ª edition. London: Butler Tanned Ltd., 1927. p. 486. Tradução livre.

⁶⁰³ Ibidem., p. 486-487. Tradução livre.

⁶⁰⁴ Ibidem., p. 487-488. Tradução livre.

⁶⁰⁵ HOBBSAWM, Eric. **A era das revoluções (1789-1843)** versão do kindle, São Paulo: Paz e Terra, 2015. posição.101.

para esse fim, foi concluída em 1825 e ligava o campo de carvão de Durham ao litoral de Stock-Darlington. A ferrovia, assim, é a filha das minas e, especialmente, das minas de carvão do norte da Inglaterra. Entre 1825 e 1830, planos para a construção de ferrovias foram feitos na maioria dos países do mundo ocidental. As primeiras linhas foram abertas nos Estados Unidos, em 1827, e depois, na França, em 1828⁶⁰⁶.

Antes de 1848, as ferrovias eram economicamente menos importantes, com exceção da Grã-Bretanha, porque as ferrovias eram poucas; na Bretanha, devido a razões geográficas, os problemas de transporte eram muito mais fáceis de resolver do que em países com territórios maiores. Das décadas de 1830 a 1850, a produção de ferro na Grã-Bretanha subiu de 680 mil toneladas para 2.250.000 toneladas, ou seja, triplicou. Da mesma forma, a produção de carvão, entre 1830 e 1850, também triplicou de 15 milhões de toneladas para 49 milhões. O crescimento deveu-se prioritariamente à ferrovia, pois, em média, cada milha de linha férrea exigia 300 toneladas desse metal, somente para os trilhos⁶⁰⁷. Em 1830, havia cerca de algumas dezenas de quilômetros de ferrovia em todo o mundo. Por volta de 1840, havia mais de 7 mil quilômetros e, em 1850, mais de 37 mil quilômetros. A maioria das estradas de ferro foi projetada de forma especulativa e construída, majoritariamente, com capital, ferro, máquinas e tecnologia britânicos⁶⁰⁸. Essas explosões de investimentos não pareciam racionais, porque, de fato, poucas ferrovias eram mais lucrativas para o investidor do que outras formas de empresa, considerando que a maioria produzia lucros bem modestos e muitas nem chegavam a dar lucro.

Para Hobsbawm, nesse negócio os agentes financeiros, especuladores e outros se saíram muito bem, mas não o investidor comum. Ainda assim, por volta de 1840, 28 milhões de libras foram investidas em ferrovias e, por volta, de 1850, 240 milhões de libras. Na Grã-Bretanha, as classes ricas acumularam renda tão rapidamente, que excederam todas as possibilidades disponíveis de gasto e investimento⁶⁰⁹. O grosso das classes médias, que constituíam o principal público investidor. A absorção de capital pela ferrovia era no mínimo uma absorção. Contrariamente às minas estrangeiras e aos empréstimos estrangeiros, não podia ser exaurida ou ficar totalmente sem valor⁶¹⁰.

Justamente, em meados do século XIX, iniciaram-se os primeiros planos e ideias para a construção de ferrovias no Brasil. A primeira iniciativa foi autorizada através do decreto n.101, de junho de 1835, que autorizava o governo a conceder a uma ou mais companhias a

⁶⁰⁶ Ibidem., posição 103.

⁶⁰⁷ Ibidem., posição 103.

⁶⁰⁸ Ibidem., posição 104.

⁶⁰⁹ Ibidem., posição 105.

⁶¹⁰ Ibidem., posição 105.

construir uma estrada de ferro ligando a Capital do Império do Brasil às Minas Gerais, e o Rio Grande do Sul à Bahia. A companhia teria o privilégio exclusivo por 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros⁶¹¹. Nesse mesmo ano, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira e Horta, o Marquês de Barbacena, se propôs a construir uma estrada de ferro. Para constituir a empresa foram levantados capitais em Londres, entretanto, essa proposta malogrou.

A segunda tentativa foi feita pelo inglês Thomas Cochrane, que em 1 de julho de 1839 requereu privilégio para a construção e exploração comercial de uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro até o Vale do Paraíba. Apesar do entusiasmo inicial, três anos depois, não se havia levantado o capital necessário para o início das obras. Thomas Cochrane reconheceu que os favores concedidos no Brasil eram inferiores quando comparados, por exemplo, aos que o governo britânico outorgava às vias férreas nas Ilhas Britânicas. Ponderou que, dificilmente os capitais europeus seriam atraídos para o Brasil. Para ele, o governo deveria conceder mais vantagens às empresas europeias, tal como a garantia de juros⁶¹².

Essas tentativas iniciais e a discussão acerca da garantia de juros foram importantes, em especial, para o período posterior. A garantia de juros, por exemplo, se efetivou através do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. Nele, o governo imperial autorizou a construção de uma estrada de ferro que partisse da Corte, e terminasse nas Províncias de Minas Gerais e São Paulo. Nesse decreto, o governo imperial concedia até 5% de juros do capital empregado na construção da ferrovia, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contratar o modo e tempo do pagamento destes juros⁶¹³. Evaldo Cabral de Mello destaca que a garantia de juros, adotada na construção da rede ferroviária brasileira, garantiu ao governo imperial uma posição estratégica entre o capital estrangeiro e as províncias. As ferrovias e os melhoramentos portuários não estavam ao alcance das algibeiras, mesmo das províncias mais prósperas. Nos anos 1850, por exemplo, a garantia de 2% de juros dada pelos governos de Pernambuco e da Bahia não havia bastado para promover a construção de suas estradas de ferro e, tampouco para atrair o capital estrangeiro. Isso só se tornou possível mediante a garantia de 5% de juros

⁶¹¹ BRASIL. DECRETO N. 101 DE 31 DE OUTUBRO DE 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, [...] Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html> Acesso em: 6 fev. 2022.

⁶¹² MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas/SP: Pontes, 1990. p.59-62.

⁶¹³ BRASIL. DECRETO N. 641, DE 26 DE JUNHO DE 1852. Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641-1852.htm . Acesso em: 23 mar. 2022.

concedida pelo Governo Imperial. Ao capital estrangeiro, a garantia de juros conferiu aos investimentos ferroviários uma segurança que não lhe poderiam dar as províncias; para o Governo Imperial o capital estrangeiro proporcionou os recursos, financeiros e tecnológicos, com que afixações, de maneira prática, a política centralizadora seguida desde os anos quarenta⁶¹⁴.

Com exceção da primeira ferrovia a ser construída em solo brasileiro, todas as outras foram beneficiadas pelas vantagens da garantia de juros. A primeira ferrovia a ser construída, de fato, foi idealizada em 1852 e, oficialmente, inaugurada em 1854. A ferrovia foi idealizada por Irineu Evangelista, o Barão de Mauá, e tinha início no porto de Mauá, passando por Inhomirim e pela estação de Frágoso, com o total de 14,5 km⁶¹⁵. O Barão de Mauá contribuiu com outras iniciativas semelhantes, tais como as estradas da Bahia e de Pernambuco. Contribuiu também animando os estudos e projetos da estrada de Antonina a Curitiba e a que pretendia ligar o Paraná ao Mato Grosso e à Bolívia⁶¹⁶.

De grande peso econômico, deve-se citar a estrada de ferro Dom Pedro II. Essa ferrovia se beneficiou diretamente das vantagens expressas no decreto imperial n. 641, de 26 de junho de 1852. Essa ferrovia, inaugurada em 1855, foi constituída por uma companhia privada tendo o capitalista Benedito Ottoni como presidente e o governo imperial e a firma inglesa *E. Price* como principais acionistas⁶¹⁷. Durante a construção dessa linha férrea, os acionistas receberam juros de 7% ao ano sob capital desembolsado. A ferrovia Dom Pedro II foi fundamental para tornar mais rápido o transporte do café até o porto do Rio de Janeiro, além de incentivar a expansão do café pelo Vale do Paraíba⁶¹⁸.

Na Província de São Paulo, o primeiro projeto para a construção de uma estrada de ferro foi autorizado através do Decreto n. 1.759, de 26 de abril de 1856, que concedia a José da Costa Carvalho, a Pimenta Bueno e ao Barão de Mauá o privilégio por 90 anos para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Santos se aproximasse de São Paulo e se dirigisse a Jundiaí⁶¹⁹. A *São Paulo Railway* foi inaugurada, de fato, apenas em 1867. Pouco

⁶¹⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. **O norte agrário e o império. 1871-1889** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984. p. 193.

⁶¹⁵ MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de, 1813-1889. **Autobiografia / Visconde de Mauá; prefácio e anotações de Cláudio Ganns**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2011. p. 59-64.

⁶¹⁶ Ibidem., p.65.

⁶¹⁷ LAMARÃO, op. cit., p.55.

⁶¹⁸ Ibidem., p.55-60.

⁶¹⁹ BRASIL. DECRETO 1.759 DE 26 DE ABRIL DE 1856. Autoriza a incorporação de uma Companhia para a construção de uma Estrada de ferro entre a Cidade de Santos e a Villa de Jundiaí, na Provincia de São Paulo. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1759-26-abril-1856-571236-publicacaooriginal-94323-pe.html#:~:text=Autorisa%20a%20incorpora%C3%A7%C3%A3o%20de%20uma,Paulo>. Acesso em: mar.

tempo após a inauguração, tratou-se do primeiro projeto de articulação ferroviária. A companhia inglesa que construiu a ligação do litoral ao planalto não se interessou pelo prolongamento de suas linhas além de Jundiaí, pois o privilégio de quase um século assegurou-lhe o monopólio no trecho de São Paulo-Santos, de modo que qualquer estrada construída acabaria sendo sua tributária. Odilon Matos destaca que fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo tiveram um papel central, no sentido de planejar e de levar os trilhos para as áreas que já vinham sendo dominadas pela onda verde dos cafezais⁶²⁰. Esse movimento resultou na fundação da *Companhia Paulista*, empreendida pelo presidente da Província de São Paulo Saldanha Marinho. Após diálogos entre Saldanha Marinho e a companhia inglesa foi feito o necessário acordo para o prolongamento da ferrovia até Campinas⁶²¹.

Na Província da Bahia, as iniciativas para a construção de uma estrada férrea nasceram da *Junta da Lavoura*, uma associação que reunia senhores de engenho e proprietários de escravos. De acordo com Robério Souza, a ideia era construir uma estrada que integrasse a cidade portuária de Salvador ao Rio São Francisco, em Juazeiro, também integrando este com outras províncias. Apesar da Junta da Lavoura ter conseguido a concessão inicial, a manobra política resultou na transferência dos direitos exclusivos da *Junta da Lavoura* para os capitalistas ingleses. Através do decreto n. 1.299, de 1853, o governo imperial autorizou a construção da primeira ferrovia baiana⁶²². Uma análise do rol dos principais acionistas, demonstra que membros da elite baiana eram os que integravam a rede de negócios da estrada de ferro. Joaquim Pereira Marinho, um dos maiores traficantes de escravos da Bahia, no século XIX, mantinha relações próximas com os empresários ingleses da *Bahia e San Francisco Railway Company*. A participação de proprietários de engenhos e senhores de escravos em empreendimentos ferroviários no Brasil, não era um fato excepcional. De modo similar, grandes proprietários e donos de escravos de Pernambuco mantinham relações comerciais com a *Recife and San Francisco Railway Company*⁶²³.

2022.

⁶²⁰MATOS., op. cit., p. 77-78.

⁶²¹ Ibidem., p.79-80.

⁶²² BRASIL. DECRETO N. 1299 DE 19 DE DEZEMBRO DE 1853. Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, privilegio exclusivo pelo tempo de noventa anos para a construção de uma estrada de ferro na Provincia da Bahia, partindo da Cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do litoral ou de rio navegável próximo dela, e terminando na Villa do Juazeiro, ou em outro lugar na margem do Rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1299-19-dezembro-1853-559271-publicacaooriginal-81397-pe.html#:~:text=Concede%20a%20Joaquim%20Francisco%20Alves,partindo%20da%20Cidade%20de%20S.>

Acesso em: mar. 2022.

⁶²³ SOUZA, S. Robério. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)**. São Paulo: Editora UNICAMP, 2016. p.39-46.

Evaldo Cabral de Melo, por sua vez, também destaca que nas províncias setentrionais, o desenvolvimento ferroviário favoreceu exclusivamente o velho norte açucareiro e algodoeiro, em detrimento do Maranhão e do Piauí e, sobretudo do Pará e do Amazonas. As Províncias da Bahia e de Pernambuco obterão recursos para as suas ferrovias, graças ao jogo parlamentar, pois suas bancadas souberam negociar como contrapartida dos empreendimentos ferroviários⁶²⁴.

Na Província do Paraná, a previsão para a construção de uma ferrovia já estava expressa na lei provincial n. 11, de 30 de julho de 1856. Através dessa lei ficou autorizado a contratar com qualquer indivíduo ou companhia nacional ou estrangeira, a construção de uma estrada que possibilitasse a comunicação da capital da Província do Paraná, em Curitiba, com o litoral⁶²⁵. A lei permitia a garantia de 7% de juros sobre o capital empregado⁶²⁶. Apesar do incentivo inicial, apenas na década de 1870, surgiram as primeiras iniciativas para construir uma ferrovia nessa província.

4.3 OS PROJETOS PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA FERROVIA NA PROVÍNCIA DO PARANÁ

A primeira proposta de um projeto ferroviário no Paraná foi apresentada pela companhia composta pelos engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Tourinho e Maurício Schwarz. Como vimos, estes engenheiros já haviam trabalhado na estrada da Graciosa, ao longo da década de 1860. Através do decreto n. 4.674, de 10 de janeiro de 1871, essa companhia foi autorizada a construir uma estrada de ferro ligando Curitiba ao porto de Antonina, tendo um ramal que se oferecesse à freguesia de Morretes e ao Porto de Cima⁶²⁷. Através da cláusula 4, a companhia, depois de organizada, deveria começar os trabalhos dentro de 12 meses. Três meses antes de começar os trabalhos, submeteria à aprovação do Governo Imperial o projeto da estrada constando de uma planta geral e um perfil longitudinal⁶²⁸.

Através da lei Provincial n. 266, de 10 de abril de 1871, foi concedida à citada

⁶²⁴ MELLO, op. cit., p.195.

⁶²⁵ PARANÁ. Lei n. 11 de 30 de abril de 1856. Autoriza a contratar a construção de uma estrada que comunique esta capital ao litoral. In: **Leis e decretos da Província do Paraná. Tomo III**. Curitiba: Tipografia paranaense, 1856. p.28.

⁶²⁶ Ibidem., p. 29.

⁶²⁷ BRASIL. DECRETO 4.674 DE 10 DE JANEIRO DE 1871. Concede a Antônio Pereira Rebouças Filho e outros autorização para organizarem uma companhia para o fim de construir uma estrada de ferro na Província do Paraná. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4674-10-janeiro-1871-552055-publicacaooriginal-68970-pe.html> Acesso em: 20 out. 2019.

⁶²⁸ Ibidem., cláusula VIII.

companhia a garantia de 7% de juros ao ano, pelo prazo de trinta anos. A garantia não se aplicaria, no caso de o capital da companhia ser superior a 4 mil contos. Ao passo que, a garantia só poderia ser aplicada depois de construída e aberta ao tráfego toda a linha férrea entre Antonina e Curitiba. As explorações e estudos seriam feitos com a fiscalização do Governo da Província⁶²⁹. A lei provincial n. 325, de 12 de abril de 1872, por sua vez, elevou o capital da companhia a 4 contos e meio⁶³⁰.

O projeto ferroviário chefiado por Antônio Rebouças Filho foi anunciado com bastante otimismo pelo presidente da província Venâncio José de Oliveira Lisboa⁶³¹. Em 1872, esse presidente informou que consignou na lei do orçamento provincial um total de 30 mil réis para o início dos estudos da ferrovia entre Antonina e Curitiba. Venâncio Lisboa também relatou que os estudos para a construção dessa via férrea, iniciados em agosto de 1871, já se achavam adiantados. O estudo apresentado delimitava o porto de Antonina como marco inicial da ferrovia, tendo como destino Curitiba, a capital da Província do Paraná. A linha também passava por Barreiros, em Morretes. A única modificação em relação ao que estava previsto no decreto n. 4.674, de 1871, é que a linha não conseguiria chegar até Porto de Cima, pois era necessário desenvolver mais a linha na Serra do Mar, no intuito de obter declives mais moderados. Antônio Rebouças Filho, então, propôs a alternativa de fazer um ramal que passasse por Porto de Cima e terminasse em São João da Graciosa⁶³². Observa-se que o projeto favorecia, claramente, a ligação entre Antonina e Curitiba, e Morretes e Porto de Cima, áreas onde se concentravam os engenhos de erva-mate. O projeto ferroviário, contudo, não previa nenhum ramal à cidade de Paranaguá.

Não é de se estranhar que, em 1872, Pedro Aloys Scherer, junto a José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos organizassem uma companhia propondo, justamente, um ramal ferroviário que atendesse ao trecho entre Paranaguá e Morretes. Essa companhia, através da Lei Provincial n. 304, de 26 de março de 1872, obteve do governo provincial o privilégio por 50 anos para a construção de um ramal ferroviário entre as cidades

⁶²⁹ PARANÁ. Lei n. 266 de 10 de abril de 1871. **Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XVIII. Curitiba:** Tip. Paranaense C. M. Lopes, 1871. p.16-17

⁶³⁰ PARANÁ. Lei N. 325 DE ABRIL DE 1872. Eleva a 4\$500:000,000 o capital garantido pelo art. 2 da lei n. 266 de 10 de abril de 1871. **Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XIX. Curitiba:** Tip. Paranaense C. M. Lopes, 1872. p.37.

⁶³¹ APP. **Relatório apresentado à Assembleia legislativa do Paraná na abertura da 2 sessão da 9 legislatura, pelo Presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa, no dia 15 de fevereiro de 1871.** Curitiba: Tipografia de Candido Martins Lopes, 1871. p.6.

⁶³² APP. **Relatório com que o excm. Sr. Presidente Dr. Venâncio de Oliveira Lisboa, abriu a 1ª sessão da 10ª legislatura, da Assembleia Legislativa Provincial da Assembleia Legislativa Provincial do Paraná.** Curitiba: Tip. Paranaense da viúva e filhos de C. M. Lopes, 1872. p. 19-20

de Paranaguá e Morretes. A concessão seria feita sem ônus à Província, o que significava que não estariam garantidos os juros sobre as despesas da empresa⁶³³. Deve-se ressaltar que o engenheiro Pedro Aloys Scherer atuou junto a Antônio Rebouças Filho no estudo que pretendia ligar a estrada da Graciosa à Província do Mato Grosso. Quanto aos outros concessionários, ressalta-se que José Gonçalves Pêcego Júnior era empresário e negociante que atuava na firma *Miró e Irmãos Oliveira*, no porto de Paranaguá⁶³⁴. José Maria da Silva Lemos, por sua vez, foi o topógrafo responsável pela elaboração do projeto de melhoramento do Porto de Paranaguá.

Em 1872, a companhia liderada por Pedro Aloys Scherer conseguiu autorização para contratação das obras necessárias ao melhoramento do porto de Paranaguá. Esse grupo, na verdade, propunha os melhoramentos ao Porto D'Água, situado na enseada do Gato⁶³⁵. Um ano após, em 1873, o negociante de Paranaguá Manoel Antônio Guimarães, citado por diversas vezes ao longo do trabalho, assumiu interinamente a presidência da Província do Paraná. Devido ao falecimento de João Ferreira Correa, membro da Assembleia legislativa provincial, o presidente da Província do Paraná Venâncio de Oliveira pediu demissão de seu cargo para, então, ocupar a referida vaga, a pedido do Imperador. Manoel Guimarães assumiu a presidência da Província do Paraná entre janeiro e junho de 1873⁶³⁶. O presidente Manoel Guimarães indicou que os estudos preliminares do ramal ferroviário entre Paranaguá e Morretes se achavam bem adiantados⁶³⁷. Nada foi comentado sobre a estrada de ferro entre Antonina e Curitiba. Na verdade, a companhia chefiada por Antônio Pereira Rebouças Filho, apesar de ter apresentado os estudos preliminares, não havia conseguido levantar o capital e cumprir o prazo para o início das obras.

Em novembro de 1873, a companhia chefiada por Pedro Scherer conseguiu aprovar as plantas relativas aos melhoramentos do porto de Paranaguá, no porto D'Água. Essa planta foi aprovada pelo Ministério do Estado dos Negócios, da Agricultura, Comércio e Obras

⁶³³ PARANÁ. Lei Provincial 304 de 24 de março de 1872. Concede a Pedro Scherer e outros privilégios para a construção de uma estrada de ferro de bitola estreita. In: **Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XIX.** op. cit., p.14-15.

⁶³⁴ Ver no capítulo III, seção 3.1.

⁶³⁵ BRASIL. Decreto n. 5053, de 14 de agosto de 1872. Concede a Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos autorização para construírem na enseada do Gato, no porto de Paranaguá, na Província do Paraná, as obras que forem necessárias para o melhoramento do mesmo porto. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5053-14-agosto-1872-551326-publicacaooriginal-67778-pe.html> Acesso em: fev. 2020

⁶³⁶ APP. Relatório apresentado ao excl. Senhor vice-presidente Manoel Antônio Guimarães pelo excl. senhor Venâncio José de Oliveira, por ocasião de passar-lhe a Administração da Província do Paraná. Curitiba: Tipografia viúva Lopes, 1873. P.1-7

⁶³⁷ APP. **Relatório que Manoel Antônio Guimarães Apresentou a Frederico José de Araújo Abranches por ocasião de lhe passar a administração da Província do Paraná em 13 de junho de 1873** op. cit., p.21

Públicas⁶³⁸. A referida planta indicava a localização do porto D'Água, as obras necessárias e o traçado do ramal da ferrovia projetada (FIGURA 6):

FIGURA 6- PLANTA DO PROJETADO PORTO DE PARANAGUÁ (1873)



FONTE: Adaptada de: Arquivo Nacional. BR RJANRIO 4Y.0.MAP.148. LEMOS, JOSÉ MARIA SILVA. **Planta do projetado porto de Paranaguá, na Enseada do Gato e Porto D'Água, com a praia e cidade de Paranaguá** (Arquivo digital). Escala: 1:50.000. Rio de Janeiro, 20 de junho de 1873. Folha 2.

Curioso observar que, nenhuma referência é realizada ao porto, situado no Rio Itiberê. Assim que as plantas foram aprovadas, iniciaram-se os trabalhos nesse novo porto. Em dezembro de 1873, uma carta particular, publicada no *Jornal do Comércio* (RJ), relatava a grandiosa cerimônia que foi realizada para inaugurar o início dos trabalhos no porto D'Água. A comemoração se iniciou na Câmara de Paranaguá, onde ocorreu uma homenagem ao aniversário do Imperador Dom Pedro II. Esse evento contou com a presença dos camaristas de Paranaguá, negociantes e políticos, entre eles, Manoel Antônio Guimarães, que recém havia deixado o cargo de vice-presidente da Província do Paraná e assumia o cargo de Presidente da

⁶³⁸ BRASIL. DECRETO N. 5462 - DE 12 DE NOVEMBRO DE 1873. **Aprova as plantas das obras do porto de Paranaguá, na Província do Paraná, de conformidade com a clausula 3ª das anexas ao Decreto nº 5053 de 14 de agosto de 1872.** Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/408636/publicacao/15738546> Acesso em: mai./2022.

Câmara de Paranaguá; Frederico José Cardoso d'Araújo Abranches, o atual presidente da Província do Paraná, naquele ano. Entre os presentes estavam também o Deputado à Assembleia Geral Manoel Eufrásio Correia e o Juiz Municipal Manoel Leocádio de Oliveira. A carta ainda relata que após um *lunch*, oferecido para mais de 100 pessoas, as autoridades se dirigiram ao Porto D'Água para inaugurar os trabalhos de melhoramento daquele porto e do ramal da estrada de ferro. Depois de finalizar o cortejo, os presentes se retiraram para o palacete de Manoel Antônio Guimarães, onde se achava hospedado o presidente da província do Paraná⁶³⁹.

Em janeiro de 1874, a Câmara de Paranaguá aprovou a proposição do vereador Joaquim Mariano Ferreira para rebatizar o Porto D'Água para Porto Dom Pedro II, em homenagem ao Imperador⁶⁴⁰. Em abril de 1874, o presidente da Província do Paraná, Frederico Abranches, sancionou duas leis favoráveis à companhia chefiada por Pedro Scherer. Em primeiro lugar, foi sancionada a lei provincial n. 382, de 6 de abril de 1874, a qual concedia o privilégio por 50 anos para a construção da linha férrea entre Morretes e Paranaguá⁶⁴¹. Ao mesmo tempo, se revogavam as leis provinciais: n. 266, de 10 de abril de 1871⁶⁴² e, n. 325, de 12 de abril de 1872⁶⁴³. Em segundo lugar, a lei provincial n. 413, de abril de 16 de 1874, concedia a garantia de juros de 7% à companhia que se organizasse com o intuito de construir a estrada de ferro entre Morretes e Paranaguá⁶⁴⁴. Em 25 de abril de 1874, o grupo formado por Pedro Scherer foi autorizado a construir um ramal da ferrovia ligando o Porto Dom Pedro II, em Paranaguá, à cidade de Morretes⁶⁴⁵.

Em 1873, a companhia chefiada por Antônio Pereira Rebouças Filho perdeu o prazo para o início das obras da ferrovia entre Antonina e Curitiba. Na ocasião, foi pedida uma nova prorrogação de prazo, que também não foi cumprida. Em agosto de 1873, Rebouças Filho

⁶³⁹ HEMEROTECA DIGITAL. Paranaguá (carta particular). **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 52, n. ed. 554, 20 de dezembro de 1873. p.3.; Noticiário. Inauguração. Dezenove de dezembro, ano 20, ed. 1460, 6 de dez. 1873. p.3-4.; ver também em: **Cinquentenário da estrada de ferro do Paraná. 1885-1935**. Curitiba: RPRSC, 1935. p.235-236;

⁶⁴⁰ FREITAS., op. cit., p.403.

⁶⁴¹ PARANÁ. Lei provincial N. 382, de 6 de abril de 1874. Concede privilégio por 50 anos aos empresários da estrada de ferro. In: **Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XXI**. Curitiba: Tip. Paranaense da viúva e filhos de C. M. Lopes, 1874.p.25.

⁶⁴² A lei que concedia 7 % de juros a companhia que construísse a ferrovia entre Antonina e Curitiba.

⁶⁴³ Revogava o aumento do capital concedido a companhia chefiada pelo engenheiro Antônio Rebouças Filho.

⁶⁴⁴ PARANÁ. Lei provincial N. 43, DE 16 de abril de 1874. Concede garantia de juros a companhia que se organizar para a fatura da estrada de ferro de Paranaguá a Morretes. In: **Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XXI**. Op.cit., p. 112.

⁶⁴⁵ BRASIL.DECRETO N. 5.605, DE 25 DE ABRIL DE 1874. Aprova os estatutos da Companhia da Estrada de Ferro do Paraná e melhoramento do porto de Paranaguá e concede-lhe autorização para funcionar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1824-1899/decreto-5605-25-abril-1874-550212-publicacaooriginal-65874-pe.html> Acesso em: 20 nov. 2019.

assumiu a direção técnica da estrada de ferro entre Campinas a Limeira. Em 24 de maio de 1874, esse engenheiro faleceu de febre perniciososa⁶⁴⁶. Nesse ano, os direitos da companhia da estrada de ferro entre Antonina e Curitiba foram transferidos ao Barão de Mauá. Este, junto de Francisco Tourinho e de Maurício Schwarz requereram do governo imperial uma nova prorrogação do prazo estipulado no Decreto n. 4674, de 10 de janeiro de 1871. Entretanto, os dois projetos, o que propunha o início da estrada de ferro em Antonina e, o que propunha o ramal entre Paranaguá e Morretes, entraram em atrito. Sem saber como decidir, o governo da Província do Paraná solicitou que o Governo Imperial analisasse os dois projetos e avaliasse a capacidade técnica dos portos de Antonina e do porto Dom Pedro II.

Como pretende-se demonstrar a seguir, intensos debates foram registrados em jornais, relatórios e revistas especializadas, justificando qual dos dois portos, Antonina ou Paranaguá, era o mais adequado para receber o início da ferrovia paranaense.

4.4 OS DEBATES E NEGOCIAÇÕES PARA A DELIMITAÇÃO DO MARCO INICIAL DA FERROVIA, NA PROVÍNCIA DO PARANÁ (1874-1879).

Como demonstramos na primeira seção desse capítulo, Antonina e Paranaguá foram concorrentes no empenho de recursos para a fatura e conservação dos caminhos que conduziam a ambas as vilas. Essas disputas floresceram, novamente, com a questão da delimitação da ferrovia.

Em 1874, o governo imperial enviou uma comissão composta pelos engenheiros Eduardo José de Moraes e José Maria do Nascimento Júnior para proceder no estudo dos portos de Antonina e no, recém batizado, Porto Dom Pedro II, em Paranaguá⁶⁴⁷. Em julho de 1874, esses engenheiros apresentaram os principais pontos considerados para a escolha do porto mais vantajoso para o qual a implantação de uma linha férrea fosse viável. O relatório descrevia que o porto de Antonina possuía um ancoradouro acanhado, possuindo em seu fundo algumas pedras; esse porto não era completamente seguro e nem abrigado e além disso, situava-se em um ponto onde desaguvavam diversos rios caudalosos; ademais o lastro dos navios que ali eram

⁶⁴⁶ HEMEROTECA DIGITAL. REBOUÇAS, André Pinto. Apontamentos para a biografia do engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho In: **Revista do Instituto Politécnico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional. Tomo IV, II parte, p.48-54 abril de 1875. P. 53-54.

⁶⁴⁷ APP. **Relatório com que o excm. Senhor Frederico José de Cardoso Abranches abriu a 2 sessão da 11 legislatura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de fevereiro de 1875**. Curitiba: Tipografia Viúva Lopes, 1875. p. 30-31.

despejados causava a obstrução de seu ancoradouro⁶⁴⁸.

Em relação ao Porto Dom Pedro II, o parecer afirmava que esse porto era conhecido através de distintos nomes em Paranaguá. O antigo porto, situado no Rio Itiberê, encontrava-se completamente obstruído. Pelo contrário, o porto Dom Pedro II possuía um fundo composto por lodo e areia, sendo ausente de pedras. Era um porto mais abrigado e seguro e pela sua extensão e profundidade, facilitaria as manobras dos navios. Em caso de necessidade, diante de um temporal, os navios poderiam ir até o ancoradouro da Ilha da Cotinga, que se situava próximo a este porto. Em conclusão, os engenheiros relatam que o porto mais adequado a receber a estação marítima da estrada de ferro era o Porto Dom Pedro II⁶⁴⁹.

De imediato, a publicação e o conteúdo do parecer técnico foram criticados, sobretudo pelo engenheiro André Rebouças. Logo após o falecimento de seu irmão Antônio Rebouças Filho, André Rebouças publicou diversos artigos e protestos no *Jornal do Commercio (RJ)*, um dos principais jornais publicados na Corte. Seus artigos intitulados: *Província do Paraná: solução ao conflito dos caminhos de ferro* expressavam uma forma de protesto aos estudos que estavam sendo conduzidos com os portos de Antonina e de Paranaguá. Para André Rebouças o Porto Dom Pedro II, também conhecido como Porto do Gato e Porto D'Água, tratava-se de uma invenção feita pelos políticos ligados a Paranaguá:

Cumpre demonstrar agora que a invenção do Porto do Gato é fatal a Paranaguá, como a Província do Paraná, como ao Brasil inteiro. E ainda é sempre a confirmação da justa máxima: *Mentita es iniquita subitis*⁶⁵⁰.

Para André Rebouças, os interesses de Paranaguá seriam plenamente satisfeitos se a ferrovia ligasse Morretes até a cidade de Paranaguá e dali, partisse um ramal marítimo para a Ilha da Cotinga. Mencionava que os negociantes de Paranaguá economizaram um grande capital e que estavam esbanjando no ramal de Paranaguá, nos armazéns, nas pontes e nos trapiches que, futuramente, iriam construir. Afirmava que a Ilha da Cotinga era o único e verdadeiro ancoradouro de Paranaguá⁶⁵¹.

André Rebouças também afirmava que o relatório apresentado pelos engenheiros Eduardo José de Moraes e José Maria do Nascimento Jr. era um documento sem qualificação. Argumentava ainda, que todas as pessoas de boa-fé deviam estar convencidas de que não existia

⁶⁴⁸ HEMEROTECA DIGITAL. MORAES, Eduardo José; JÚNIOR NASCIMENTO, José Maria. Província do Paraná. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 53, n. 278, 14 de outubro de 1874. p.2.

⁶⁴⁹ Loc. Cit., p.2.

⁶⁵⁰ HEMEROTECA DIGITAL. REBOUÇAS, André Pinto. Província do Paraná: solução ao conflito dos caminhos de ferro III. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 53, n.274, 3 de outubro de 1874. P.1.

⁶⁵¹ Ibidem, p.1.

o Porto do Gato, muito menos o Porto D'Água, na Baía de Paranaguá. Tudo era uma invenção das elites eleitorais de Paranaguá para esmagar, com seu ódio secular, a cidade de Antonina. As influências políticas cometeram o gravíssimo erro de tentar a fundação de uma nova cidade naquele porto, abandonando, assim, a velha cidade⁶⁵². Destacava ainda que o que estavam fazendo com o seu irmão era uma injustiça. Afirmava que seu irmão Antônio Rebouças Filho, além de estudar e fazer todo o projeto do traçado da ferrovia entre Curitiba e Antonina, foi duramente injustiçado:

Porque, logo no dia seguinte ao da vossa morte, as harpias políticas infestam essa desgraçada da terra, profanarão a vossa memória e caíram sedentas, insaciáveis, sobre o sacro Santo Legado de vossos órfãos! E se achará que tudo isso é muito lícito, muito honesto e muito justo, e que é um louco operário, esgotado todos os recursos honrosos, tenha coragem de vir a imprensa lavrar esse protesto! [...] Não podem me impedir que alguns digam, em face, da mais alta tribuna da imprensa brasileira, vós sois injustos! Vós sois iníquos!⁶⁵³.

Em resposta aos textos, o engenheiro Eduardo José de Moraes afirmou que estava avaliando os dois portos do ponto de vista técnico. Afirmava que o porto Dom Pedro II não se tratava de uma invenção, mas, sim, de uma metamorfose, pois o antigo porto de Paranaguá achava-se aterrado com as areias e lamas do Rio Itiberê⁶⁵⁴. Em outro texto, respondeu que a nova comissão examinou não só aquele porto, como o porto de Antonina e que o veredito técnico seria de conhecimento do público⁶⁵⁵.

Como analisa Evandro Nascimento, que se aprofundou no estudo desse embate, as divergências entre os engenheiros Eduardo Moraes e os irmãos Antônio e André Rebouças, eram anteriores à década de 1870. Eduardo Moraes foi um dos principais críticos do traçado da ferrovia de Antonina a Curitiba, elaborado pelo engenheiro Antônio Rebouças Filho. Em 1873, Eduardo Moraes defenderia que, ao invés do porto de Antonina, no litoral da Província do Paraná, a ferrovia deveria iniciar no porto de São Francisco, no litoral de Santa Catarina, e terminar em Curitiba. Essas divergências continuaram quando o assunto passou a ser a ferrovia e os portos da Província do Paraná. Porém, em 1874, quando Eduardo Moraes foi encarregado pelo governo imperial para formar uma comissão e examinar as condições portuárias de

⁶⁵² HEMEROTECA DIGITAL. REBOUÇAS, André Pinto. Província do Paraná. Solução ao conflito dos caminhos de ferro VI. **Jornal do Commercio**. Rio de Janeiro, ano 53, n. 281, 10 de outubro de 1874. p.2.

⁶⁵³ Loc. cit., p. 2.

⁶⁵⁴ HEMEROTECA DIGITAL. MORAES, Eduardo José. Resposta ao artigo sob o título: Província do Paraná. Solução ao conflito dos caminhos de ferro. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 53, n.327, 28 de novembro de 1874. p.3.

⁶⁵⁵ HEMEROTECA DIGITAL. MORAES, Eduardo José. Resposta ao artigo sob o título: Província do Paraná. Solução ao conflito dos caminhos de ferro. **Jornal do Commercio**. Rio de Janeiro, ano 53, n.304, 2 de novembro de 1874. P.2

Paranaguá e de Antonina, Eduardo Moraes passou a ser um dos principais defensores do porto Dom Pedro II⁶⁵⁶. Outra questão apontada pelo autor, é que, após o falecimento de Antônio Rebouças Filho, em 1874, André Rebouças afirmou em seu diário que esteve com o ministro e diretor, Buarque de Macedo, para demonstrar a superioridade da ferrovia, a partir de Antonina, mas que infelizmente, foi calado diante da pressão dos deputados Correias. Para André Rebouças, parte da engenharia brasileira estava contaminada pelas influências políticas e o relatório de Eduardo de Moraes, favorável ao porto de Paranaguá, era resultado destas influências⁶⁵⁷.

De fato, o projeto do Porto Dom Pedro II era aclamado pelos políticos citados, basta lembrar que na cerimônia de inauguração do novo porto, o deputado participou como uma das ilustres presenças. Na verdade, como tentamos demonstrar no capítulo 3, Manoel Francisco Correia e Manoel Eufrásio Correia eram descendentes de um forte negociante de Paranaguá, o negociante Manuel Francisco Correia. Em 1874, Manoel Eufrásio Correia era deputado pela Província do Paraná. Manoel Francisco Correia, por sua vez, exercia o mandato de deputado federal. No período de 1871 a 1873, Manoel Francisco Correia atuou no Ministério das Relações Exteriores, no período em que o Barão do Rio Branco atuou como ministro. De 1872 até 1875 atuou como presidente da Câmara dos Deputados. Esses deputados eram parentes, Manuel Eufrásio Correia era tio de Manoel Francisco Correia. Ao mesmo tempo, Manoel Francisco Correia era genro de Manoel Antônio Guimarães⁶⁵⁸.

Observa-se ainda que, além de André Rebouças, outras vozes protestaram sobre os interesses familiares e coro que se estava fazendo em torno do Porto Dom Pedro II. Em dezembro 1873, uma correspondência sem assinatura, publicada no jornal *A Reforma (RJ)*, denunciava a postura do ex-presidente da Província do Paraná Manoel Antônio Guimarães e do deputado Manoel Eufrásio Correia⁶⁵⁹. Este deputado em conjunto ao ex-presidente tentava impor na Província do Paraná interesses puramente familiares. O artigo questionava se o novo presidente da Província do Paraná iria se render aos interesses da família Guimarães:

Há um mês não sabemos que fim levou o nosso presidente, desceu a serra e julgo que está na sua casa, em Paranaguá, onde dizem que não voltará enquanto não chegar o Dr. Abranches, presidente nomeado. Virá o novo presidente fazer no Paraná o papel de Venâncio Lisboa, entregando-se ao querer da família Guimarães?⁶⁶⁰.

⁶⁵⁶ NASCIMENTO., op. cit., p.75

⁶⁵⁷ Ibidem., p. 87- 88.

⁶⁵⁸ ALVES, 2016. Op. cit., p.256

⁶⁵⁹ HEMEROTECA DIGITAL. Províncias: correspondência Paraná. **A reforma: Órgão democrático**. Rio de Janeiro, ano 5, n. 135, 15 de julho de 1873. p. 2.

⁶⁶⁰ Ibidem., p. 3.

Em 27 de outubro de 1874, outra correspondência descreveu a indignação geral de pessoas que habitavam Curitiba, a capital da Província do Paraná acerca do parecer dos engenheiros Moraes e Nascimento Júnior. A notícia afirmava que o Porto Dom Pedro II não passava de uma invenção do engenheiro Pedro Aloys Scherer⁶⁶¹.

Observa-se que também na Província do Paraná, artigos assinados sob o pseudônimo de Epaminondas contestavam a companhia formada por Pedro Scherer, Pêcego Júnior e José Maria de Lemos⁶⁶². Alguém que assinava sob o pseudônimo Epaminondas apontava que o porto de Antonina era bastante antigo, por isso deveria ter o merecido respeito de seus adversários. A disputa contra Antonina começou em 1714, ano no qual aquela localidade foi elevada à categoria de vila. A superioridade do porto de Antonina já havia sido destacada em 1820, através de carta régia, depois, em 1854, pelo presidente da Província do Paraná e em 1866, pelo capitão de fragata Monceaux. Questionava se apenas Pedro Scherer tinha razão e questionava se o porto Dom Pedro II era tão bom, abrigado e profundo, porque haveria a necessidade de construir docas e fazer obras hidráulicas, no sentido de melhorar esse porto, sobrecarregando, assim, a empresa com capital de mais de mil contos⁶⁶³.

Em resposta, o engenheiro Pedro Scherer declarou que, no caso de poder construir a estrada de ferro em Paranaguá, era de toda conveniência propor um acordo, pois do contrário, seu projeto resultaria no prejuízo para as duas empresas, especialmente, para a de Antonina. Informou ainda que conhecia muito bem a Província do Paraná e nela já tinha trabalhado. Declarou, enfim, que em todos os trabalhos foram empenhados valores, sem esperança de lucros. Negar a necessidade dos lucros sob os capitais empregados seria puro charlatanismo, pois os lucros estavam dentro do que sua companhia tinha direito⁶⁶⁴.

Mesmo com o parecer da comissão imperial favorável a Paranaguá, outras comissões foram designadas a estudar a questão dos portos. Acreditamos que o posicionamento e as críticas de André Rebouças, bem como as críticas publicadas na imprensa tiveram um peso importante para que outra comissão analisasse o caso.

A segunda comissão, também formada no ano de 1874, foi composta pelo engenheiro Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim, por Carlos Frederico Lecor, o Barão de Laguna, por

⁶⁶¹ HEMEROTECA DIGITAL. Províncias: correspondência Paraná. **A reforma: Órgão democrático**. Rio de Janeiro, ano 6, n. 243, 27 de outubro de 1874. P.2.

⁶⁶² HEMEROTECA DIGITAL. Comunicado. Empresas de vias férreas do Paraná. **Dezenove de dezembro**, Curitiba, ano 21, ed. 1471, 14 de janeiro de 1874. p.2

⁶⁶³ Loc. Cit., p. 2

⁶⁶⁴ HEMEROTECA DIGITAL. SCHERER, Pedro Aloys. Transcrição: empresas de vias férreas na província do Paraná. **Dezenove de dezembro**, Curitiba, ano 21, ed. 1481, 18 de fev. 1874. p.4.

Francisco Cordeiro Torres Alvim, o Barão de Iguatemi e pelo engenheiro Jerônimo Rodrigues de Moraes Leitão. A comissão corroborou com a hipótese do engenheiro Eduardo José de Moraes, de que Antonina, em um futuro próximo, iria sofrer os efeitos do assoreamento, tal como ocorreu no antigo porto de Paranaguá. O porto de Antonina estaria condenado ao mesmo futuro, pois o deságue de diversos rios poderia obstruir a navegação daquele porto⁶⁶⁵. Dessa forma, a segunda comissão deu parecer favorável ao porto Dom Pedro II.

Em 1875, o concessionário da ferrovia entre Paranaguá e Morretes, Pedro Aloys Scherer, faleceu⁶⁶⁶. Nesse mesmo ano, o decreto n. 5192, de 1 de maio, concedeu aos concessionários José Pêcego Júnior e José Maria de Lemos a garantia de 7 % de juros, sobre o capital de 2 mil contos de réis, com acréscimo de cinco mil contos de réis. O decreto ainda permitiu que a construção da estrada de ferro fosse feita entre o porto de Dom Pedro II e a cidade de Curitiba⁶⁶⁷. Apesar do decreto ter dado o parecer favorável a Paranaguá, novamente, outra comissão ficou responsável por analisar a questão dos portos. Dessa vez, o nomeado foi Antônio Luiz von Hoonholtz, o Barão de Teffé, que ficou incumbido de estudar e analisar quais seriam os melhoramentos necessários ao porto de Antonina, dando as circunstâncias da segurança, as despesas necessárias, as condições de sua navegação e as vantagens⁶⁶⁸.

Nesse contexto, os debates tomaram proporções nacionais, uma vez que vários engenheiros ligados ao Instituto Politécnico Brasileiro passaram a opinar sobre as condições portuárias de Paranaguá e Antonina⁶⁶⁹. Observa-se também que em 1877, o negociante de Paranaguá Manoel Antônio Guimarães assumia pela segunda vez a vice-presidência da Província do Paraná. Ao passo que Manoel Francisco Correia foi eleito senador do Império pela Província do Paraná.

Retomando a discussão, em julho de 1877, o Barão de Teffé apresentou o relatório com suas considerações acerca do porto de Antonina. O seu relatório apresentava a despesa aproximada e os trabalhos indispensáveis ao melhoramento daquele porto, as vantagens

⁶⁶⁵ NASCIMENTO., op. cit., p.94.

⁶⁶⁶ HEMEROTECA DIGITAL. Testemunho de gratidão a família do finado Pedro Aloys Scherer. **Dezenove de dezembro**, Curitiba, ano 22, v. 1608,22 de maio de 1875. p.4.

⁶⁶⁷ BRASIL. DECRETO 5.192 DE 1 DE MAIO DE 1875. Concede durante trinta anos, fiança do juro de sete por cento garantido pela Provincia do Paraná, sobre o capital de dois mil contos de réis; e bem assim garantia de igual juro, e pelo mesmo espaço de tempo, sobre o capital adicional de cinco mil contos de réis, tudo destinado à construção de uma estrada de ferro entre o porto de D. Pedro II e a cidade de Curitiba. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5912-1-maio-1875-549921-publicacaooriginal-65458-pe.html> Acesso em: mai./2022.

⁶⁶⁸ TEFFÉ, Barão de. Relatório dos trabalhos e estudos realizados na Bahia de Antonina pelo capitão de fragata Barão de Teffé. In: **Revista do Instituto Politécnico e das obras públicas do Brasil**. Tomo XI Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1878. p. 6.

⁶⁶⁹ NASCIMENTO., op. cit., p. 56

resultantes desse melhoramento, bem como, a importância daquela localidade em relação ao comércio da Província. O Barão de Teffé descreveu que executou seu estudo sem se preocupar com as controvérsias anteriores e muito menos com as dissensões locais, provenientes dos choques de interesses particulares e políticos entre Paranaguá e Antonina⁶⁷⁰. No seu relatório, o Barão de Teffé descreveu que foi recebido no estreito ancoradouro da Ilha da Cotinga pelo capitão do porto Mello Carrão. Mencionou também os conflitos e controvérsias que envolviam as diferentes denominações do novo porto, tais como porto Dom Pedro II, Porto do Gato e Porto D'Água.

Após realizar os estudos no porto de Antonina, sugeriu que era necessário destruir algumas pedras submersas, de modo a dar segurança a sua navegação. Os gastos estimados eram de R\$85.000,000 réis. O Barão de Teffé, enfim comparava a situação do porto de Antonina com a de outros portos europeus e mesmo do Império do Brasil. Uma de suas conclusões era a de que os portos do Maranhão, Ceará e Pernambuco, apesar de receberem um grande comércio, possuíam acanhadas proporções e por isso, não deveriam condenar o porto de Antonina por falta de espaço⁶⁷¹. Por sua vez, Teffé afirmava que o ancoradouro da Antonina não era isento de empecilhos e que apesar disso, aquele porto era o preferido dos carregadores. Entretanto, tinha a seu favor posição topográfica excelente, sobretudo uma estrada de rodagem mais segura e com menos fretes, quando comparada a estrada que ia até Paranaguá:

Por via do Porto de Cima, os gêneros são conduzidos por terra entre Curitiba e Morretes, daí em canoas pelo Rio Nhundiaquara até Barreiros, onde são baldeados para o pequeno e ronceiro vapor da companhia Progressista, quando ali se acha, conduzidos até Paranaguá passam a ser de novo armazenados esperando navio que receba a carga. Por via Antonina, os artigos vêm desde a capital acomodados em carretas de quatro rodas, que no molhe os passam imediatamente para os navios que podem atracar, ou então para fáluas de grande capacidade[...] ⁶⁷².

Outro fator destacado por Teffé era a distância. De acordo com Teffé, o projeto da linha férrea que se destinava a Paranaguá teria 4 léguas a mais, no mínimo; assim, cada arroba de carga pagaria 120 réis de frete até o porto Dom Pedro II. Tomando de base o ano de 1877, o movimento anual de exportação e importação era de 4 milhões de arrobas, o acréscimo de 4 léguas pesaria ao comércio, aproximadamente, 480 contos, apenas no primeiro ano. Enfim, o Barão de Teffé concluía que o porto de Antonina era suscetível de melhoramentos, que as obras necessárias tornariam mais fácil e segura a sua navegação, e que tudo isso seria feito com a soma insignificante de R\$ 85:000\$000 réis⁶⁷³.

⁶⁷⁰ TEFFÉ., op. cit., p. 5-6.

⁶⁷¹ Ibidem., p. 9-17.

⁶⁷² Ibidem., p. 21.

⁶⁷³ Ibidem., p.21-23.

Mesmo com o parecer favorável do Barão de Teffé, em setembro de 1878, o governo imperial escolheu por garantir o contrato dos concessionários da ferrovia de Paranaguá. O contrato foi assinado pelo senador do Império João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu e foi rubricado pelo Imperador Dom Pedro II. Através do decreto n. 7.035, de 5 de outubro de 1878, foi concedido à companhia de 7% de juros, sobre o capital de R\$ 2.000:000\$000, além garantia de juros de 7 % sobre o capital adicional de R\$ 9.492:042\$707, destinado às obras da mesma estrada. A estrada deveria começar no porto de Dom Pedro II, em Paranaguá, e terminar na cidade de Curitiba, com a extensão total de 110 quilômetros e 915 metros. Os empresários deveriam iniciar as obras no prazo de 1 ano, e terminá-las no prazo de cinco anos. A fiança e a garantia do Estado eram, exclusivamente, destinadas ao capital necessário à construção da ferrovia e não se estendiam ao capital empregado nas obras de melhoramento do porto Dom Pedro II, o qual era referido no Decreto n. 5053 de 14 de agosto de 1872⁶⁷⁴.

Novamente, o parecer final foi questionado. Em outubro de 1878, o jornal *Diário do Rio de Janeiro* denunciava a tendenciosidade do ministro que elevou o capital da empresa com garantia de juros, sem primeiro conhecer se o melhoramento do porto Dom Pedro II era realizável. O artigo trazia a observação de que se concedeu ao empresário José Gonçalves Pêcego Júnior, com imensa facilidade, 7.000 contos, mais o adicional de 4.500 contos, isto é, um total de 11.500 contos, sem nenhuma vantagem para o Estado⁶⁷⁵. Enquanto que este artigo protestava contra a decisão. No Paraná, o jornal do partido conservador *O Paranaense*, publicado em 21 de novembro de 1878, comemorou a decisão do Conselheiro Sinimbu e agradeceu o apoio do Conselheiro e senador Manoel Francisco Correia. O artigo concluía que alguns políticos empenharam grandes esforços para elevar Paranaguá, em detrimento de Antonina, e que todas as disputas entre as duas cidades deveriam, dali em diante, ser esquecidas⁶⁷⁶.

Ante o desfecho e todos os debates que envolveram a delimitação da ferrovia na Província do Paraná é importante tecer algumas considerações. Em primeiro lugar, destacamos a reviravolta que ocorreu com a delimitação do Porto Dom Pedro II. Como foi possível demonstrar, diversas críticas referiam-se à “invenção” desse porto, dentre elas as críticas elaboradas pelo engenheiro André Rebouças e os diversos protestos publicados na imprensa

⁶⁷⁴ BRASIL. DECRETO N. 7035, DE 5 DE OUTUBRO DE 1878. Eleva o capital afiançado e garantido da estrada de ferro do Paraná. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-7035-5-outubro-1878-548015-publicacaooriginal-62961-pe.html> Acesso em mai./2022.

⁶⁷⁵ HEMEROTECA DIGITAL. *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, ano 61, ed.198, 24 de outubro de 1878. p.1.

⁶⁷⁶ HEMEROTECA DIGITAL. Manifestação. *O Paranaense*. Curitiba, Ano 2, ed.37, 21 nov. 1878. p.2

paranaense e na Corte. André Rebouças, por exemplo, relatou que o ancoradouro da Ilha da Cotinga era o verdadeiro e único porto de Paranaguá⁶⁷⁷. Devemos mencionar também que o engenheiro Eduardo José de Moares, no seu parecer, referia-se a uma “metamorfose” do porto de Paranaguá⁶⁷⁸.

Analisando a documentação do período, sabe-se que desde a década de 1850, diversas autoridades ligadas à alfândega e à capitania do porto de Paranaguá descreveram o péssimo estado do porto do Rio Itiberê. Sabe-se que a partir da década de 1850, um dos mais ricos negociantes da praça de Paranaguá, Manoel Antônio Guimarães, junto a seu irmão, Joaquim Américo Guimarães, começaram a “ceder” e utilizar de suas terras, situadas na Ilha da Cotinga, como um porto improvisado, um porto que atendia às embarcações que não conseguiam fundear no porto do Rio Itiberê. Lembramos ainda que, o porto da Ilha da Cotinga era um dos pontos onde ocorria o desembarque de navios ligados ao tráfico ilegal de escravos⁶⁷⁹.

Em contraponto, referências a respeito do Porto D’Água foram encontradas em uma carta de data de 1864, elencada num processo. Esse processo foi levantado contra a Companhia da Estrada de Ferro, em 1882. Iremos analisar esse processo mais adiante. Por ora, basta mencionar que nele consta uma carta de data que cita o registro de um terreno localizado no Porto D’Água. Trata-se do mesmo lugar onde foi delimitado o Dom Pedro II. Em 1864, residia naquele terreno o pescador Joaquim Alves da Costa, também conhecido pela alcunha de Gato⁶⁸⁰. A alcunha de Gato, provavelmente, deu origem a denominação de Porto do Gato e Enseada do Gato, citada por tantas vezes ao longo do texto. Cecília Westphalen também menciona que em 1866, a Câmara de Paranaguá pretendia mudar o porto de Paranaguá para a Enseada do Gato⁶⁸¹. Entretanto, observa-se que referências ao Porto D’Água sendo utilizado como porto não foram encontradas nem na obra de memorialistas e nem em documentos anteriores a 1872. Da mesma forma, não existia referências a uma estrutura ou estrada conduzindo até esse porto.

Como se pode observar na planta elaborada por José Maria de Lemos, apresentada em 1873, o porto D’Água, rebatizado para Porto Dom Pedro II, ficava a aproximadamente dois quilômetros de distância da cidade de Paranaguá, próximo à capela do Rocio. Aproximando a

⁶⁷⁷ REBOUÇAS, André Pinto. Província do Paraná: solução ao conflito dos caminhos de ferro III. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 53, n.274, 3 de outubro de 1874. p.1.

⁶⁷⁸ MORAES, Eduardo José. Resposta ao artigo sob o título: Província do Paraná. Solução ao conflito dos caminhos de ferro. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ano 53, n.327, 28 de novembro de 1874. p.3.

⁶⁷⁹ WESTPHALEN, 1998, op. cit., p. 148.

⁶⁸⁰ MJPR. **Ação de obra nova**, n. 2552. Cx.100. 1882. Partes: Bernardo Pinto de Oliveira e Cia. Construtora da Estrada de Ferro.

⁶⁸¹ WESTPHALEN., 1998, op.cit., p.29.

planta e inserindo as nossas anotações, é possível obter detalhes dos traçados inseridos no projeto (Figura 7):

FIGURA 7- TRAÇADOS DESTACADOS NA PLANTA DO PROJETADO PORTO DE PARANAGUÁ (1873)



FONTE: ARQUIVO NACIONAL. BR RJANRIO 4Y.0.MAP.148. LEMOS, JOSÉ MARIA SILVA. **Planta do projetado porto de Paranaguá, na Enseada do Gato e Porto D'Água, com a praia e cidade de Paranaguá** (Arquivo digital). Escala: 1:50.000. Rio de Janeiro, 20 de junho de 1873. Folha 2. **Legendas e traços inseridos.**

Traço em vermelho refere-se ao projeto da estrada ligando a cidade de Paranaguá ao Porto D'Água.

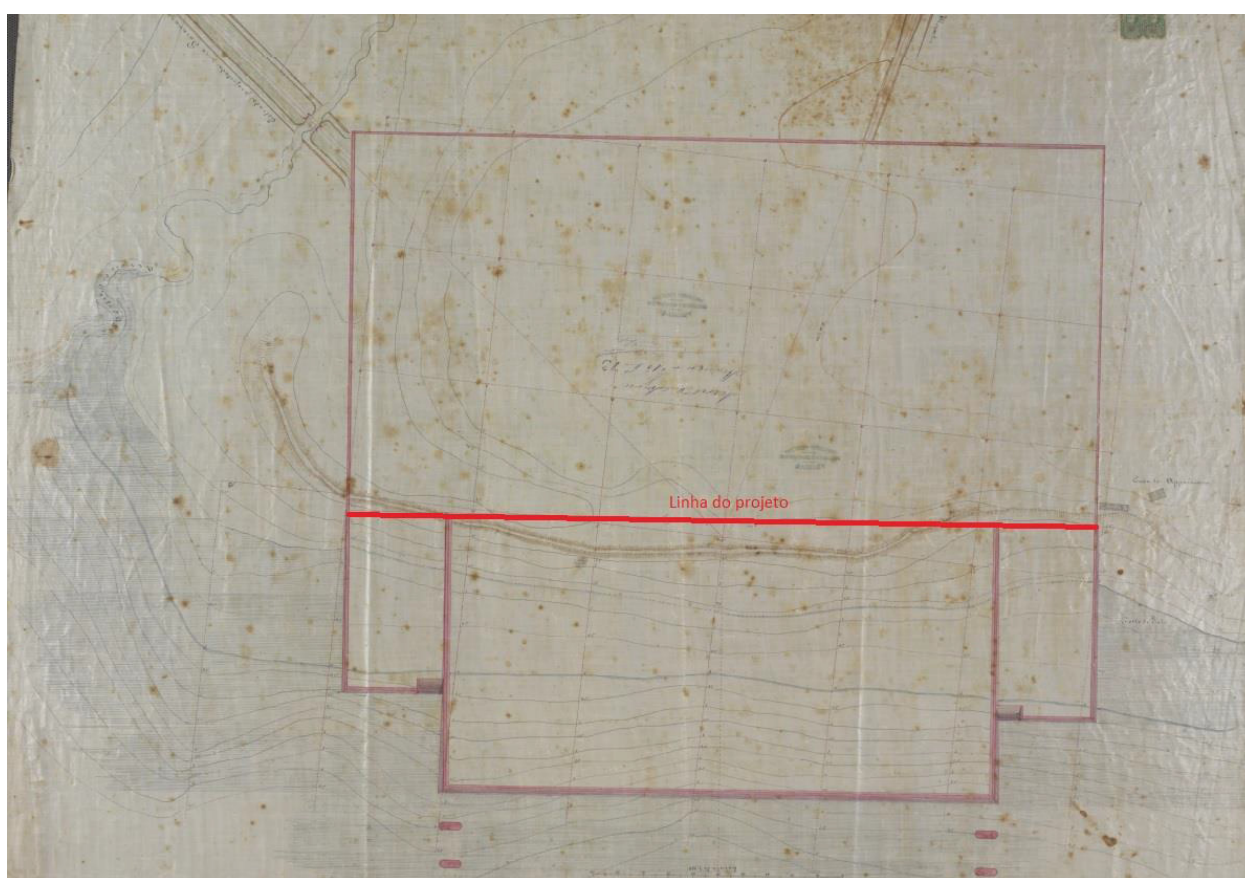
Traço em azul refere-se ao projeto da estrada ligando o Porto D'Água a Morretes. O traço em verde indica a estrada do Rocio.

Nas anotações inseridas, destacamos o traço vermelho como o projeto de uma estrada férrea ligando a cidade de Paranaguá ao Porto D'Água, e o traçado azul correspondendo ao projeto da estrada férrea ligando o Porto D'Água até Morretes. Observa-se ainda o traço verde, indicado como a estrada do Rocio, a qual, hipoteticamente, começava na cidade de Paranaguá e terminava no Porto D'Água. Consultando a obra e descrição do memorialista Antônio Vieira

dos Santos, que residiu em Paranaguá, sabe-se que a estrada do Rocio dava acesso a duas localidades, um dos trechos terminava na capela do Rocio e, outro trecho terminava em alguma altura do Rio Emboguaçu⁶⁸². Dessa forma, não encontramos nos documentos anteriores a 1873, a menção de que a estrada do Rocio terminava no Porto D'Água.

Analisando o projeto do porto de forma mais atenta, vemos que a planta indica a linha do projeto onde seriam realizados os melhoramentos e que atrás da linha haveria uma área aberta (Figura 8):

FIGURA 8- PLANTA HORIZONTAL DO PROJETADO PORTO DE PARANAGUÁ



FONTE: ARQUIVO NACIONAL. BR RJANRIO 4Y.0.MAP.148. LEMOS, JOSÉ MARIA SILVA. Planta horizontal do projetado porto de Paranaguá. Escala 1X500. (1873).

É possível que, durante os estudos e elaboração da planta, os empresários tenham aberto uma picada e desmatado o lugar. O curioso é que as plantas não chegam nem a mencionar o porto do Rio Itiberê. Metamorfose ou invenção, com base nos documentos e relatos, podemos afirmar que não existia ou funcionava um porto no lugar conhecido como Porto D'água, ou

⁶⁸² VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá*, v. II, op.cit., p.268-269.

seja, não havia nenhuma estrutura para receber embarcações, cargas e mercadorias.

Em segundo lugar, ressaltamos o peso da influência da elite de negociantes e da pressão política para a delimitação desse novo porto. A companhia formada por Pedro Aloys Scherer, José Maria de Lemos e José Gonçalves Pêcego Júnior iniciou as obras e estudos preliminares sem nenhuma garantia de juros. Arriscamos dizer que os estudos e obras iniciais foram financiadas com capital da própria companhia e, sobretudo com o capital de negociantes ligados a Paranaguá. Devemos lembrar que a aprovação das plantas foi bastante comemorada pela Câmara de Paranaguá. O argumento de André Rebouças de que os negociantes de Paranaguá estavam esbanjando capital para o início das obras e guardando para investimentos futuros, não é de todo especulativo. A despeito de não termos dados acerca de quem patrocinou os investimentos e trabalhos iniciais, sabemos que membros da elite de Paranaguá, de fato, investiram na compra de terrenos e na construção de trapiches nesse novo porto⁶⁸³.

As pressões políticas em torno do Porto Dom Pedro II e a do ramal férreo, em especial, entre Paranaguá e Morretes tiveram um peso central. Maria de Fátima Gouveia demonstra que a política provincial exerceu um papel importante na constituição do sistema político do Brasil. As políticas provinciais eram caracterizadas por um intenso debate, no qual a barganha do poder era um dos principais elementos a fomentar a implementação de políticas. A autora demonstra que no Rio de Janeiro, um grande número de interesses econômicos foi acomodado e políticas foram definidas em nível provincial⁶⁸⁴. A Assembleia provincial se transformou num campo de batalha entre os deputados provinciais que se opunham à Presidência Provincial ou a apoiavam⁶⁸⁵. Na Província do Paraná, os deputados Manoel Francisco Correia e Manoel Eufrásio Correia tinham laços familiares bem imbricados ao presidente da Província do Paraná, em 1873, e depois em 1877, Manoel Antônio Guimarães. Os intensos debates apontam, que os deputados citados defenderam interesses puramente locais e familiares. Protestos publicados por André Rebouças denunciavam que a preferência ao Porto Dom Pedro II estava sendo influenciada pelos deputados. Na Província do Paraná, artigos também denunciaram a postura tendenciosa do vice e depois presidente interino Manoel Antônio Guimarães. Todos esses indivíduos citados eram ligados ao partido conservador e possuíam relações familiares bem entrelaçadas. Como tentamos demonstrar, Manoel Antônio Guimarães era chefe do Partido Conservador e foi presidente interino da Província do Paraná, em 1873. Do Partido Conservador também o Dr. Manoel Eufrásio Correia foi eleito seis vezes deputado provincial, em três delas

⁶⁸³ Pretendemos abordar esse tema no quinto capítulo da tese.

⁶⁸⁴ GOUVÊA, op. cit, p.331.

⁶⁸⁵ Ibidem., p. 335-336.

foi presidente da casa; Manoel Antônio Guimarães era seu cunhado e sogro⁶⁸⁶. Manoel Eufrásio Correia era tio do senador Manoel Francisco Correia e, cunhado e depois, genro de Manoel Antônio Guimarães⁶⁸⁷. Manoel Francisco Correia era outro chefe conservador do litoral. De 1869 a 1877 foi deputado geral pela Província do Paraná, de 1874 a 1875 exerceu a presidência da Câmara dos Deputados, em 1877 assumiu o cargo de conselheiro de Estado e de 1877 a 1889 foi senador pela província do Paraná⁶⁸⁸. A ocupação de cargos políticos desses membros, teve peso nas decisões para a delimitação de uma ferrovia partindo do Porto Dom Pedro II.

Em terceiro lugar, devemos mencionar a atuação dos engenheiros, entre eles Pedro Aloys Scherer, que se juntou a outros empresários para formar a companhia que iria confrontar o projeto de Antônio Rebouças Filho. Outros engenheiros envolvidos nas comissões imperiais também tiveram um papel central nos relatórios, demonstrando as vantagens e desvantagens dos portos de Antonina e de Paranaguá. Como demonstra Nascimento, para além das soluções técnicas e científicas, os engenheiros davam grande destaque às vantagens naturais das respectivas regiões. De acordo com o autor, os engenheiros afirmavam que a natureza era quem determinava o melhor traçado para a ferrovia ou o local ideal para a instalação do porto, mas como a natureza não teria o dom da palavra, os engenheiros falavam por ela. A autoridade desses porta-vozes da natureza repousava sobre o conhecimento técnico e científico, capaz de traduzir em palavras as vantagens naturais que cada região reivindicava para si.⁶⁸⁹

Em quarto lugar e por fim, acrescentamos os infortúnios pelos quais a companhia de Antônio Rebouças Filho passou, em especial, ao não conseguir levantar o capital necessário para iniciar as obras e, assim, não conseguir cumprir os prazos. Antônio Rebouças veio a óbito antes de ver o seu projeto ser executado, uma vez que seus estudos preliminares serviram de base para elaborar o traçado da ferrovia entre Curitiba e Paranaguá.

A delimitação do Porto Dom Pedro II não foi por mero acaso e teve um peso decisivo nessa história. Fortes indícios demonstram que as obras iniciais e os estudos podem ter sido realizados às pressas, de modo a contemplar aquele espaço com a via férrea. Desse modo, o que era apenas o projeto de um ramal, entre Paranaguá e Morretes, tornou-se o projeto completo da primeira ferrovia paranaense, ligando Paranaguá a Curitiba.

⁶⁸⁶ ALVES, Alessandro Cavassin. Políticos paranaenses no período provincial (1853-1889). Análise genealógica e prosopográfica. In: **Repocs**, v.13, n.25, jan/jun. 2016. pp.251-276. p.256

⁶⁸⁷ Ibidem., p.262

⁶⁸⁸ Loc. Cit.,

⁶⁸⁹ NASCIMENTO., op. cit., 144.

Em 1879, o empresário José Gonçalves Pêcego Júnior tentou levantar o capital para a ferrovia em Londres⁶⁹⁰, não conseguindo a princípio nenhum acordo. Foi em Paris que esse empresário conseguiu, enfim, um acordo com banqueiros e capitalistas franceses que estavam dispostos a levantar o capital, contanto que o governo imperial estivesse de acordo com a fixidade dos juros⁶⁹¹. Em 12 de agosto desse ano, o governo imperial autorizou que os concessionários Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos transferissem à companhia francesa, denominada *Compagnie Générale de Chémins de Fer Brésiliens*, os seus direitos e obrigações⁶⁹². Pouco tempo depois, levantado o capital necessário, iniciaram-se a aprovação das plantas e delimitação dos piques e do traçado da ferrovia.

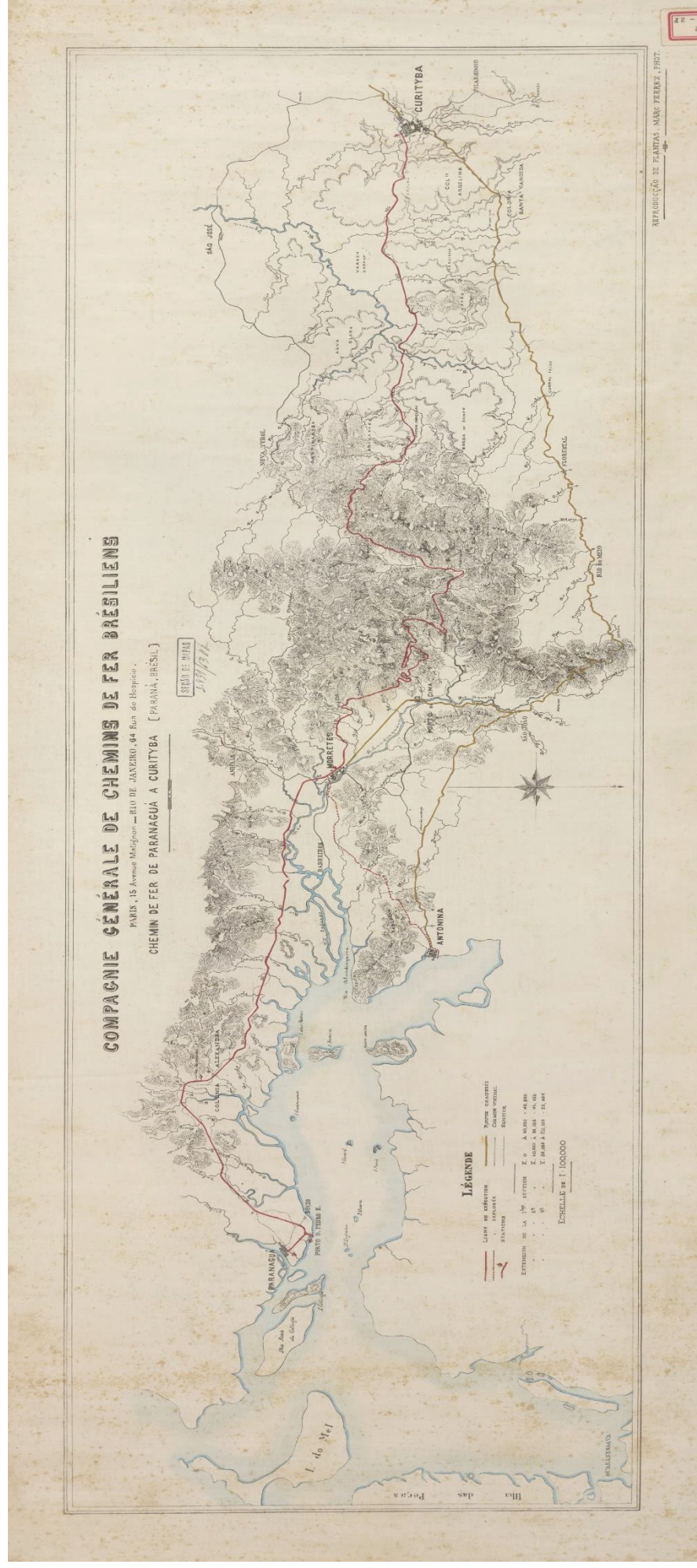
O traçado definitivo foi apresentado em 1880, como pode-se observar na Figura 9:

⁶⁹⁰ HEMEROTECA DIGITAL. **Jornal do Commercio**. Rio de JANEIRO, ano 57, n. 326, 28 nov. 1878. p.4.

⁶⁹¹ HEMEROTECA DIGITAL. **Dezenove de dezembro**, Curitiba, ano 27, ed. 2096, 20 nov. 1880. p. 1.

⁶⁹² BRASIL. DECRETO N. 7420 - DE 12 DE AGOSTO DE 1879. Autoriza a José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos a transferirem a companhia francesa, denominada - *Compagnie Générale de Chémins de Fer Brésiliens* - os seus direitos e obrigações. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-7420-12-agosto-1879-548433-publicacaooriginal-63568-pe.html>

FIGURA 9- TRAÇADO DEFINITIVO DA FERROVIA ENTRE PARANAGUÁ E CURITIBA (1880)



FONTE: ARQUIVO NACIONAL. BR_RJANRIO_4Q_0_MAP_0185_m0001de0002. Compagnie Generale de Chemins de Fer Bresiliens. **Chemin de fer de Paraná a Curitiba**, (Arquivo digital). Escala 1: 1:1.100.000, 1880., fl. 1.

Como pretende-se demonstrar a seguir, o início das obras da ferrovia foi permeado por conflitos, os quais desta vez, envolviam processos de desapropriação de terras.

4.5 *TERRENOS LIVRES E DESEMBARAÇADOS*: OS CONFLITOS ENVOLVENDO A DESAPROPRIAÇÃO DE TERRAS (1879-1907)

Em 12 de julho de 1879, o traçado da ferrovia começou a ser discutido na cidade de Paranaguá. Nesse ano, a Câmara de Paranaguá prestou uma homenagem ao empresário José Gonçalves Pêcego Júnior⁶⁹³. Poucos meses depois, em outubro de 1879, a câmara realizou a encomenda de dois retratos pintados à óleo, um em homenagem ao negociante e presidente da Câmara Manoel Antônio Guimarães⁶⁹⁴ e outro ao Conselheiro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú⁶⁹⁵. No dia 5 de junho de 1880, ocorreu a inauguração dos trabalhos da ferrovia. Esse evento contou com a presença do Imperador Dom Pedro II, da Imperatriz Thereza Cristina e de diversas autoridades dos mais diversos espaços da Província. O Imperador se hospedou na casa do negociante e presidente da Câmara de Paranaguá Manoel Antônio Guimarães⁶⁹⁶. Dois meses após a visita do imperador, Manoel Antônio Guimarães que já tinha o título de Barão de Nácar, foi agraciado com o título de Visconde de Nácar⁶⁹⁷.

Enquanto os indivíduos do nível mais alto comemoravam o início dos trabalhos da ferrovia com festas, entregas de obras de artes e jantares, os indivíduos dos níveis baixos sentiam-se diretamente atingidos, em especial, pela desapropriação de seus terrenos. O decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, previa a desapropriação dos terrenos de interesse para a construção de ferrovias e assim, autorizava o governo imperial a estabelecer a desapropriação dos prédios e terrenos que fossem necessários para a construção das estradas de ferro do Brasil. O decreto também versava a respeito das regras para a indenização dos proprietários⁶⁹⁸. Pela aprovação das plantas, os terrenos necessários seriam desapropriados em favor dos empresários

⁶⁹³ Ibidem. Ata da sessão extraordinária de 12 de julho de 1879, fl. 18.

⁶⁹⁴ Ibidem., Ata da sexta sessão ordinária de 11 de outubro de 1879. Fl. 33 verso.

⁶⁹⁵ Ibidem., Ata da Sessão extraordinária de 14 de novembro de 1879. Fl. 35.

⁶⁹⁶ HEMEROTECA DIGITAL. Viagem imperial. **Dezenove de dezembro**, Curitiba, ano 27, ed. 2049, 21 de maio de 1880. p.1.

⁶⁹⁷ LACERDA; POLINARI., op. cit., p.10.

⁶⁹⁸ BRASIL. DECRETO N. 816 DE 10 DE JUNHO DE 1855. Autoriza o Governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos prédios e terrenos que forem necessários para a construção das obras e mais serviços pertencentes à Estrada de ferro de Dom Pedro Segundo, e às outras estradas de ferro do Brasil, e a marcar as regras para a indenização dos proprietários. Disponível em: [DPL816-1855 \(planalto.gov.br\)](http://dpl816-1855.planalto.gov.br) Acesso em: mai./2022.

ou companhias incumbidas da construção das estradas de ferro, bem como todos os prédios e terrenos compreendidos nos planos e plantas das respectivas estradas⁶⁹⁹.

No trecho que compreendia a cidade de Paranaguá, alguns indivíduos entraram com autos de embargo contra a empresa *Compagnie Générale de Chémins de Fer Brésiliens* e contra a câmara municipal de Paranaguá. Tratavam-se de moradores que tiveram seus terrenos atravessados pelos trilhos ou, ainda, proprietários que se depararam com a construção de casas, estações e depósitos em suas terras. Os processos encontrados no Museu da Justiça do Paraná nos ajudam a iluminar os conflitos e negociações que ocorreram durante o trecho inicial da obra.

Em setembro de 1880, moradores do bairro conhecido como Rocio Pequeno, na cidade de Paranaguá, realizaram uma petição para embargar a obra que estava sendo realizada pela *Compagnie Générale de Chémins de Fer Brésilien*. Os peticionários do processo eram os moradores Francisco José de Souza e Mathias Luiz da Rocha. Esses proprietários alegaram que o caminho da ferrovia havia atravessado os seus terrenos. O embargo exigia a paralisação das obras. A continuação dos trabalhos, desse modo só se seria feita se houvesse um acordo de indenização⁷⁰⁰. Os terrenos em questão estavam situados próximos ao curso do Rio Emboguaçu. O terreno de Francisco José de Souza havia sido adquirido em 1869, possuía 50 braças de terra e uma casa de frente para a baía⁷⁰¹. Por sua vez, Mathias Luiz da Rocha tinha recebido o seu sítio de 115 braças de terra como doação de sua tia e madrinha em 1862⁷⁰².

Durante o curso desse processo, o morador Manoel Lobo de Andrade, residente no Emboguaçu, se juntou a ação de embargo. Em março de 1881, esse morador também alegou que a companhia da estrada de ferro estava atravessando seu terreno⁷⁰³. Conforme a escritura anexa ao processo, o terreno foi adquirido em 1760, tinha 280 braças de terra e possuía uma casa de morada e uma casa de fazer farinha⁷⁰⁴. Os três moradores alegaram a invasão de suas terras, além do corte de madeiras, embaraços causados à navegação do Rio Emboguaçu e empecilhos causados à passagem⁷⁰⁵.

⁶⁹⁹ BRASIL. DECRETO N. 1.664, DE 27 DE OUTUBRO DE 1855. Dá Regulamento para execução do Decreto N.º 816 de 10 de Julho do corrente ano sobre desapropriações para construção de obras e serviços das Estradas de ferro do Brasil. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1664-27-outubro-1855-558675-publicacaooriginal-80175-pe.html> Acesso em: mai./2022.

⁷⁰⁰ MJPR. Cx. 91, N. 2351. 1880, **Petição de embargo de obra**, Partes: Francisco José de Souza e Mathias Luiz da Rocha, Manoel Lobo de Andrade e Cia da estrada de ferro. Fls. 1-2.

⁷⁰¹ Ibidem., fl. 3 frente e verso

⁷⁰² Ibidem., fl. 5 frente.

⁷⁰³ Ibidem., fl. 8.

⁷⁰⁴ Ibidem., fls.9-10.

⁷⁰⁵ Ibidem., fls. 20-21.

FONTE: MJPR. Cx. 198, n.4941. Autos de petição para posse de terrenos. Partes: *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens* (suplicante), Câmara Municipal (suplicado) Manoel Eufrásio Corrêa (advogado); Cesário José Chavantes (juiz de direito). Folha 6.

Entretanto, apesar do valor pago, o embargo da família de Manoel Lobo de Andrade não foi retirado. Dessa vez, foi o próprio Comendador Antônio Ferrucci, representado pelo advogado Manoel Eufrásio Correia, que solicitou à câmara os respectivos mandados de posse em favor da companhia. O advogado da companhia Manoel Eufrásio Correia⁷⁰⁸, trata-se do mesmo indivíduo que atuou como deputado provincial e apoiou a delimitação da estrada de ferro em Paranaguá. O Comendador Antônio Ferruci solicitou que o escrivão da câmara revisasse os autos de arbitramento contra a companhia, entre eles, o de Manoel Lobo de Andrade que ainda não havia retirado o embargo⁷⁰⁹. Em 23 de novembro de 1882, Manoel Lobo de Andrade alegou que não havia recebido a indenização. Por esses meses, os trabalhadores da ferrovia estavam construindo uma casa no seu terreno⁷¹⁰. Em 28 de novembro de 1882, o proprietário, novamente, entrou com uma ação. Após a câmara verificar os requerimentos solicitados, Manoel Lobo de Andrade retirou o embargo contra a companhia⁷¹¹.

Analisando de forma mais atenta os dois processos em questão, pode-se afirmar que Mathias Luiz da Rocha, Francisco José de Souza e Manoel Lobo de Andrade eram agricultores-pescadores. Ou seja, as citadas famílias cultivavam em suas terras e utilizavam do curso do Rio Emboguaçu para navegar e pescar. Retomando algumas das considerações do capítulo III, na baía de Paranaguá muitas famílias sobreviviam da agricultura, da pesca e do extrativismo vegetal. Como os processos citam, a ferrovia causou problemas à navegação, significa que as famílias em questão utilizavam o curso do rio para navegar e pescar. O Rio Emboguaçu, citado nos processos, como se pode observar na Figura 10, foi literalmente atravessado pela ferrovia. Para tornar esse trecho trafegável, além da movimentação de terra, aterros e desmatamento, foi necessário a construção de uma ponte⁷¹².

⁷⁰⁸ MJPR. Cx. 198, n.4941. Autos de petição para posse de terrenos. Partes: *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens* (suplicante), Câmara Municipal (suplicado) Manoel Eufrásio Corrêa (advogado); Cesário José Chavantes (juiz de direito). 1881. Fl.3 verso.

⁷⁰⁹ Ibidem., fl.2.

⁷¹⁰ MJPR. Requerimento, n. 2520. Cx.99. 1882. Partes: Manoel Lobo de Andrade, Cia. da Estrada de ferro. fl.1.

⁷¹¹ Ibidem., fl.17-18.

⁷¹² IHGP. OTTONI JR, Cristiano. Ferrovia de Paranaguá a Curitiba. **Relatório apresentado a Manoel Alves Araújo, ministro e secretário do Comércio e Obras públicas por Cristiano B. Ottoni Jr. Engenheiro fiscal.** 1882.p.7-12.

FIGURA 10- SEÇÃO DA LINHA FÉRREA ATRAVESSANDO O RIO EMBOGUAÇU



FONTE: BR RJANRIO 4Q.0.MAP.531. Estrada de Ferro do Paraná: 1ª seção Paranaguá a Morretes. (Arquivo digital). Escala 1: 4.000, Data incerta, f. 4

Além do Rio Emboguaçu, muitos outros cursos d'água foram atravessados pelo traçado da ferrovia, o que em si modificou o lugar e o cotidiano dos moradores do entorno. Basta dizer que os primeiros 40 quilômetros da estrada de ferro passavam por áreas de mata nativa e campos cultivados. Não encontramos mais dados sobre as famílias citadas nos processos, mas é provável que após serem indenizadas as mesmas tenham se mudado e deslocado a outro ponto da cidade.

Além de sitiantes, lavradores e pescadores, outros indivíduos entraram com processos contra a companhia da estrada de ferro. Em 1882, o negociante de Paranaguá Bernardo Pinto de Oliveira também entrou com um embargo, alegando a invasão de seu terreno de 150 braças de terra, localizado no Porto D'Água. A companhia da estrada de ferro invadiu sua propriedade e estava construindo a estação marítima do Porto Dom Pedro II. Em resposta, os trabalhadores da ferrovia responderam que o terreno em questão havia sido doado pela Câmara de Paranaguá⁷¹³. Bernardo Oliveira, no entanto, alegou que a câmara não podia fazer a doação de

⁷¹³ MJPR. Ação de obra Nova, n. 2552. Cx.100. 1882. Partes: Bernardo Pinto de Oliveira e Cia. Construtora da Estrada de Ferro. fl. 2 verso.

um terreno que havia sido cedido a título oneroso. O embargo, desse modo, ordenou a paralisação dos trabalhos sob pena de uma multa de 200 réis e de prisão para os operários e trabalhadores, caso contrariassem os oficiais de Justiça.

Conforme consta na escritura anexa ao processo, o terreno em questão foi concedido a Bernardo Pinto de Oliveira através de uma carta de aforamento, datada de 1864. Bernardo de Oliveira havia locado o terreno ao pescador Joaquim Alves da Costa, conhecido pela alcunha de Gato⁷¹⁴. O terreno ficava de frente para a baía de Paranaguá e possuía uma simples casa de palha. Após o falecimento do pescador Joaquim, o terreno ficou desocupado e, logo em seguida, foi cedido irregularmente à companhia da estrada de ferro. Confrontando esse processo com o livro de atas, confere-se que em 1879, Bernardo de Oliveira enviou um requerimento à câmara de Paranaguá solicitando a demarcação de seus terrenos no Porto D'Água⁷¹⁵. A comissão de papéis considerou que o peticionário não tinha certeza dos terrenos aforados e julgou que não devia atender o pedido⁷¹⁶. Observa-se também que, em outubro de 1880, o Comendador Antônio Ferruci havia solicitado à câmara 55.263,44 metros de terra para o estabelecimento da estação marítima⁷¹⁷. A câmara deferiu o pedido, cedendo à Companhia da Estrada de Ferro os terrenos situados no Porto D'Água. Apesar do processo de Bernardo de Oliveira não apresentar o desfecho, é provável que o peticionário foi indenizado pelos terrenos ocupados com a estação marítima.

Apesar dos embargos levantados contra a companhia da estrada de ferro, em 15 de outubro de 1881, o chefe dos trabalhos Antônio Ferruci convidou os vereadores da Câmara de Paranaguá para prestigiar a inauguração de teste do trecho ferroviário entre Paranaguá e Morretes⁷¹⁸. Alguns anos depois todo o trecho havia sido finalizado. Finalmente, em 2 de fevereiro de 1885, todo o trecho havia sido inaugurado. Novamente, uma grande festa foi preparada para o evento, contando com a presença do Imperador, da Imperatriz, do Ministro da Agricultura Visconde de Paranaguá, do Conselheiro e senador Manoel Francisco Correia, do Conselheiro Sinimbu, entre outros. Uma grandiosa cerimônia foi feita em Curitiba e em Paranaguá para a inauguração. Uma comissão de boas-vindas aguardava os convidados da Corte no Porto D'Água:

Às 7 horas da manhã, do dia 2, foi anunciada a chegada do vapor América à barra por meio de uma girandola. [...] De Paranaguá seguiu o vapor Marumby com uma banda de música a bordo e grande número de cidadãos que iam saudar os visitantes. Desde

⁷¹⁴ Ibidem., fl.8-9

⁷¹⁵ CMP. Sexta sessão ordinária de 11 de outubro de 1879. fl.11.

⁷¹⁶ Ibidem., fl-13.

⁷¹⁷ Ibidem., segunda sessão ordinária de 14 de outubro de 1880. fl.83 verso.

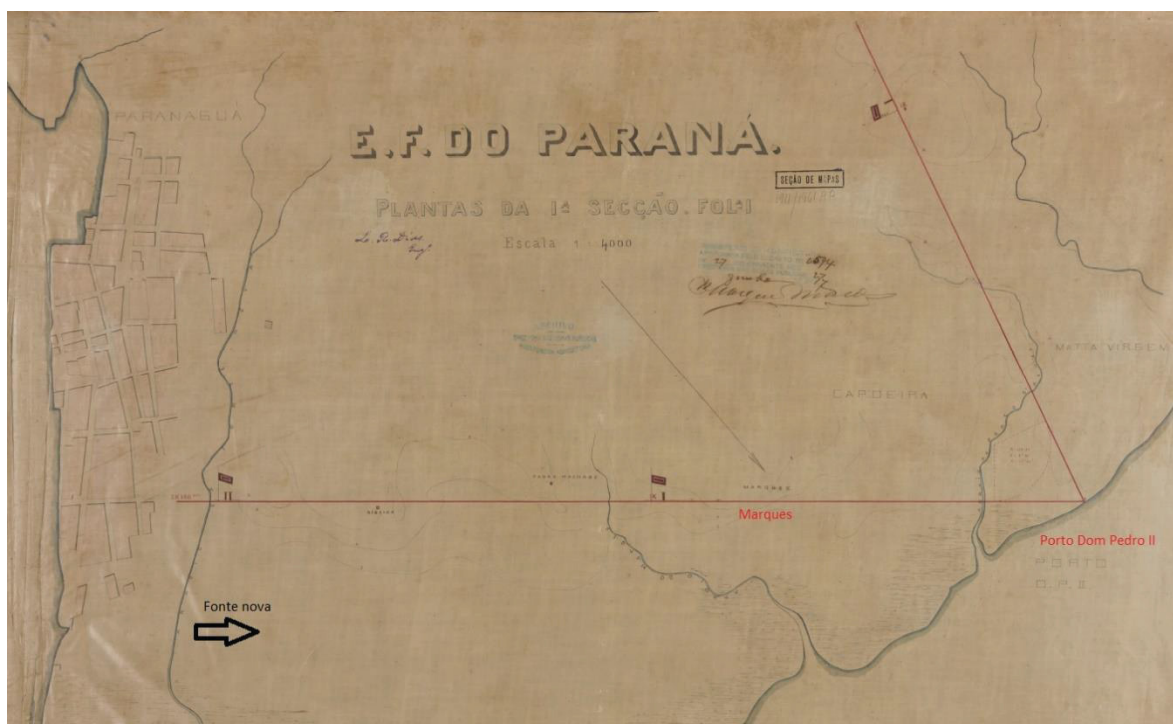
⁷¹⁸ CMP. Primeira sessão extraordinária 10 de outubro de 1881. fl.128 frente e verso.

às 7 horas, um trem conduzia passageiros de Paranaguá para o Porto D'Água, onde devia realizar o desembarque. A estação do Porto D'Água achava-se vistosamente embandeirada. Às 9 horas da manhã, fretado pela Companhia para transportar os convidados da Corte, atracava a ponte no meio das saudações[...]. O desembarque efetuou-se no meio das manifestações recíprocas[...]. O vapor do mar, em galas, saudava a locomotiva, vapor da terra[...] fizeram as honras da chegada, os Drs. Presidente da província e chefe da polícia, visconde Nacar, senador Leão Velloso, conselheiros Jesuíno e Alves de Araújo, engenheiros, além de outros empregados da estrada[...]⁷¹⁹

Após a inauguração da ferrovia, em 1885, os terrenos situados próximos ao Porto Dom Pedro II e seus entornos começaram a ser alvo de especulação. Esse é o caso do nosso último processo, datado do ano de 1906.

Em 21 de dezembro de 1906, a câmara de Paranaguá publicou a lei número 132, que determinava que todos os terrenos situados, entre a Fonte Nova de Paranaguá e o Porto Dom Pedro II, passariam a ser considerados urbanos. Através dessa lei intimavam-se os proprietários a apresentar os requerimentos de compras dos terrenos no prazo de 60 dias, sob pena dos terrenos serem considerados devolutos. Os terrenos em questão faziam margem com a estrada de ferro, entre os quilômetros 1 e 2, como podemos visualizar na Figura 11:

FIGURA 11- PLANTA INDICANDO OS QUILOMETROS I E II DA FERROVIA, NA CIDADE DE PARANAGUÁ



⁷¹⁹ HEMEROTECA DIGITAL. Inauguração da estrada de ferro do Paraná. **Dezenove de dezembro**, ano 23, n. 27, Curitiba, 4 de fevereiro de 1885. P.1-2.

FONTE: Adaptado de: Arquivo Nacional. BRRJANRIO 4Q.0.MAP.531. Estrada de Ferro do Paraná: 1ª seção Paranaguá a Morretes. (Arquivo digital). Escala 1: 4.000, Data incerta, f. 1. **Legendas:** A seta indica o curso da água onde ficava a Fonte Nova. No quilômetro II se encontrava a estação de Paranaguá. Destacamos também em vermelho, as terras do Coronel Marques e o Porto Dom Pedro II.

Em 27 de setembro de 1907, o advogado Arsênio Gonçalves Marques e sua esposa Maria Cândido Pacheco Marques entraram com autos de ação sumária contra a Câmara de Paranaguá e o Prefeito Municipal de Paranaguá. Os autores da ação possuíam um terreno com 100 braças de frente e 50 de fundo, no lugar situado entre a cidade de Paranaguá e o porto Dom Pedro II⁷²⁰. O terreno tinha sido cedido a Arsênio e sua esposa pelo seu falecido tio, o coronel Manuel Gonçalves Marques. Em virtude da referida lei municipal, Arsênio Gonçalves Marques entrou com os autos alegando a violência da referida lei contra os seus direitos e exigindo a manutenção de posse do seu terreno.

Arsênio Gonçalves Marques advogou por si e por sua esposa durante todo o processo⁷²¹. Relevante destacar que, mesmo exercendo seu ofício de advogado, Arsênio Marques havia herdado aquelas terras em uma situação difícil. Uma carta datada de 1899, escrita pelo próprio autor e anexada como prova, demonstra que Arsênio estava desempregado e, assim, pretendia naquelas terras sobreviver através da lavoura⁷²² (Imagem 11):

⁷²⁰ MJPR. Autos de ação sumária, n. 3343. Cx:135. 1907. Dr. Arsênio Gonçalves Marques e Câmara Municipal (Barbalho Júnior-advogado). fl.2

⁷²¹ Ibidem., fl. 2 verso.

⁷²² Ibidem., fl. 39.

IMAGEM 11- CARTA DE ARSÊNIO MARQUES (1899).

Paranaguá 2 de Setembro 1899.

Amie do Sr. Arsênio.

Sua saúde bem como da ^{ma} família e o que desejo.

Nós felicemente damos bem graças a Deus. Nendo por este meio saber si o Sr. quer vender-me os terrenos da chacara a margem da Est. de Ferro, tendo de tratar de outro meio de vida e este pode ser a lavoura, não há trabalho do meu officio, aqui, para correr fora a procura seria ariscar e fazer duas despesas, em fora e a família aqui. Estou desempregado a 5 meses e sou forçado a abandonar a cidade procurando no matto o meio de sustentar a família, razão esta que me obriga a correr por meu lado, a incomodação, a ver si podemos encontrar um accordo com aquelle terreno que pelo caminho de Terra me é mais favoravel, e por ser um que estou certo não deixará de atender-me diante da necessidade em que me

FONTE: MJPR. Autos de ação sumária, n. 3343. Cx:135. 1907. Dr. Arsênio Gonçalves Marques e Câmara Municipal (Barbalho Júnior-advogado). Fl.38.

Em resposta à ação, a câmara de Paranaguá conferiu a carta de aforamento de Arsênio e confirmou que o terreno em questão foi cedido ao Coronel Manoel Marques, em 1864. Entretanto, a carta de aforamento demonstrava que o terreno se enquadrava como chácara, o que implicava uma série de obrigações. De acordo com Maria Baracho, dizer que um terreno era aforado significa dizer que o domínio útil sobre o bem é atribuído a outrem, *mediante o pagamento de foro*. Aforador é aquele que afora o imóvel de sua propriedade ou de que tem domínio útil. Foreiro é quem toma um imóvel por aforamento, pagando o devido foro. No século XIX, a Câmara Municipal podia realizar o aforamento de terras a particulares, em troca do pagamento de foro⁷²³. Durante o processo, a Câmara de Paranaguá declarou que o foreiro

⁷²³ BARACHO., op. cit., p. 130-131.

Coronel Manoel Marques e seus herdeiros sujeitavam-se a obrigação do pagamento anual de 20 réis por braças de terra⁷²⁴; Além disso, o foreiro não poderia vender o terreno sem justificar as concessões e posses, ao mesmo tempo, ficava sujeito a manter as estradas do entorno do terreno limpas, conservadas e livres de desembaraços, além de fazer os reparos nas pontes, esgotos, aterros e açudes feitos pela câmara; Sujeitava-se também a cultivar as terras e mantê-las em bom estado, de modo a não ofender as posturas municipais⁷²⁵, finalmente, este não poderia cortar árvores, nem madeiras à beira da estrada e nem sujar a água potável e outras fontes na extensão do seu terreno⁷²⁶.

Com base nas obrigações elencadas, o advogado do Prefeito e da câmara Barbalho da Silva elaborou a defesa. O advogado argumentou que a lei n. 132, apenas intimava os foreiros a apresentar o requerimento de compra de seu terreno, sob pena de ser considerado devoluto⁷²⁷. A defesa considerou que a ação judicial, movida contra o Prefeito Municipal, não tinha nenhum cabimento, pois não existia nenhuma prova de que houve violência material ou turbção da posse. Além disso, o artigo 11 da lei estadual n. 134, de 29 de dezembro de 1894, declarava que as resoluções e os atos da administração municipal só seriam suspensos pelo poder executivo estadual, quando houvesse infração às constituições e leis do Estado. Por direito, a câmara poderia declarar devolutos os terrenos aforados de seu patrimônio. O advogado observou ainda, que a carta de data apresentada pelo autor do processo se constituía em um contrato de locação⁷²⁸. Os autores desde que receberam o terreno, em 1899, não o legalizaram e nem pagaram o imposto de transferência. Sobretudo, abandonaram os terrenos deixando de cultivá-los, conservá-los e pagar o foro por mais de 3 anos⁷²⁹. Finalmente, o advogado Barbalho Silva requereu que fosse realizada uma perícia no terreno em questão, sobretudo para verificar se os foreiros estavam cumprindo com as suas obrigações. Caso as alegações da defesa fossem declaradas e provadas pela perícia, os embargos seriam pagos às custas dos autores⁷³⁰. Junto à sua defesa, a câmara anexou um documento demonstrando que Arsênio devia um total de R\$ 16.000 réis em impostos pelos foros, relativamente aos anos de 1905 e 1906⁷³¹.

O embargo que mandava realizar a perícia foi aprovado. Em visita ao terreno, a câmara exigiu que a perícia respondesse aos seguintes quesitos: 1º: Se o terreno continha edificações.

⁷²⁴ MJPR. Autos de ação sumária, n. 3343. Cx:135. 1907. Op. cit., fl.5 frente.

⁷²⁵ Ibidem., fl. 5 verso.

⁷²⁶ Ibidem., fl.6.

⁷²⁷ Ibidem., fl.14.

⁷²⁸ Ibidem., fl.15.

⁷²⁹ Ibidem., fl. 16.

⁷³⁰ Ibidem., fl.17.

⁷³¹ Ibidem., fl. 37.

2º: Quais eram as condições das edificações e se elas estavam reformadas. Qual era a época dos consertos. 3º: Se o terreno se achava cultivado. 4º: No caso afirmativo, qual espécie de cultivo e qual época de plantação. 5º: Acham-se conservados e em bom estado, limpos e reparados os caminhos, pontes e aterros de serventia pública que confinavam com o mesmo terreno. 6º: Se os terrenos apresentam caráter e condição pelas quais se pudesse dizer que eram habitados e cultivados efetivamente e, que fossem considerados no quadro urbano, sem ofensas às posturas municipais. 7º: Tendo o terreno sido aforado com a denominação de chácara, pelas condições que apresentavam atualmente, se poderia se afirmar que tivesse experimentado algum progresso ou modificação evolutiva.⁷³²

Em resposta, Arsênio e sua esposa também exigiram que a perícia verificasse três quesitos: 1º: Se o terreno fazia margem com a estrada de ferro, entre a fonte Nova até a estrada do Rocio. 2º: Se o terreno era de frente para a estrada de ferro ou para alguma rua. 3º: Por fim, questionavam se o terreno em questão ficava de frente para uma barranca de difícil acesso⁷³³.

Observa-se que a câmara intimou Alberto Gomes Veiga a realizar a perícia, entretanto, devido a compromissos, esse vereador não pode participar da perícia. Os três peritos designados para avaliar o terreno foram Pedro Aloys Scherer⁷³⁴, Docílio Silva e Alberto Lexjaud. Entre os peritos foi designado o engenheiro Pedro Aloys Scherer, neto do engenheiro de mesmo nome que atuou na companhia responsável pelo projeto da ferrovia e do melhoramento do porto de Paranaguá. Essa escolha dos peritos entre indivíduos ligados à municipalidade demonstra a parcialidade da Câmara no processo.

Após a convocação, em 18 de novembro de 1907, os peritos, junto ao oficial de justiça Alberto Lins compareceram ao terreno dando o seguinte parecer⁷³⁵. Primeiramente, responderam aos quesitos da câmara; quanto ao primeiro e segundo quesito, os peritos alegaram que existia uma casa antiga de alvenaria e outras duas casas feitas de madeira. Quanto ao terceiro e quarto quesito, o perito Pedro Aloys Scherer respondeu que havia no terreno algumas laranjeiras e cajueiros, que o mesmo cultivo não precisava de nenhuma época para plantação. Entretanto, os outros dois peritos responderam que as laranjeiras e cajueiros não eram considerados cultivos, eram árvores quase agrestes; relataram que nada mais existia naquele terreno que pudesse ser considerado um cultivo. Quanto ao quinto quesito, os peritos foram de acordo que não havia naquela propriedade pontes, caminhos e esgotos. Docílio Silva

⁷³² Ibidem., fl. 22 frente e verso.

⁷³³ Ibidem., fl. 29 frente.

⁷³⁴ Tratava-se do neto do engenheiro Pedro Aloys Scherer.

⁷³⁵ Ibidem., fls.27-28.

acrescentou que todo terreno era coberto de mato. O perito desempatador não estava de acordo com a resposta do quinto quesito, porque a redação referia-se a terrenos confinantes⁷³⁶. Quanto ao sexto quesito, os peritos responderam que o terreno era coberto de capoeira batida, as únicas árvores que existiam achavam-se maltratadas e ofendiam as posturas municipais. Por fim, quanto ao sétimo quesito, os peritos descreveram que, pelas condições observadas na chácara, a mesma não apresentava nenhuma evolução. O perito Pedro Scherer observou que a única evolução eram as duas pequenas casas de madeira.

Em resposta aos quesitos de Arsênio e sua esposa, os peritos responderam que o terreno era todo margeado pela estrada de ferro, desde a Fonte Nova até a estrada do Rocio; em relação ao segundo, declararam que o terreno não estava de frente para nenhuma rua. O terreno dava de frente para uma grande barranca que se achava revestida com um muro, oferecendo difícil acesso para a linha férrea⁷³⁷.

Em resposta a perícia e ao processo como um todo, Arsênio e sua esposa justificavam que tinham o direito de manter a sua posse⁷³⁸. Os foreiros alegaram que deviam o foro, mas pela carta de aforamento eram os herdeiros daquelas terras⁷³⁹. A lei criada pela Câmara Municipal de Paranaguá não tinha base nas leis da República e nem no Direito. A câmara considerava urbanos todos os terrenos, entre a Fonte Nova e o Porto Dom Pedro II, entretanto, como se poderia considerar urbano aquele terreno, se o mesmo não estava de frente para nenhuma rua? Para os autores, a lei municipal só visava o aumento das rendas municipais. Por fim, questionava se as câmaras municipais tinham a competência para legislar sobre os direitos de propriedades enfitêuticos, hipotecários e alterar, modificar ou revogar a legislação Geral da República⁷⁴⁰.

Em resposta, o advogado da câmara alegou que a referida lei não era uma ameaça, era uma exigência legal feita para atender os interesses sociais e voltada aos melhoramentos dos serviços públicos necessários à elevação da URBS. O advogado complementou expondo a necessidade de alargar as ruas até o Porto Dom Pedro II, pois aquele porto era o principal ponto do comércio importador e exportador. Nesse pressuposto, o Prefeito intimou os foreiros para adquirirem o domínio pleno dos terrenos aforados, tendo por objetivo desapropriar as terras, cujos foreiros não quisessem ficar e cultivar. Alegava também que Arsênio deveria ter

⁷³⁶ Ibidem., fl. 30.

⁷³⁷ Ibidem., fl.30-31.

⁷³⁸ Ibidem., fl. 34.

⁷³⁹ Ibidem., fl. 34-36.

⁷⁴⁰ Ibidem., fl.37.

consciência de seus direitos e deveres⁷⁴¹. A posse do terreno não foi concretizada e, portanto, não foi posta em execução e ficou simplesmente em elaboração. Os reclamantes não tinham base jurídica para requerer o interdito proibitório. Ademais, a carta apresentada pelos autores constituía-se de um contrato de locação, pois o terreno nela descrito constituía-se numa chácara com edificações e culturas, e sendo assim, os autores, como meros locatários, não tinham o direito à posse⁷⁴². A carta de aforamento apresentada era considerada nula, pois conforme a perícia realizada, não atendia às exigências expressas nas posturas municipais.

Em 14 de agosto de 1908, foi realizada a audiência final. A sentença apresentava uma série de considerações acerca de todo o processo. Resumidamente, o juiz Sallustio Lamenha Lins de Souza declarou que o poder judiciário do Estado tinha competência para conhecer a inconstitucionalidade de uma lei, fosse essa estadual ou municipal. O juiz observou que, desde o antigo regime as câmaras municipais, autorizadas pela Ordenação, livro 3, título 59; e pela Portaria de 12 de novembro de 1856, podiam dar em enfiteuse os bens de seu patrimônio pelas cartas de aforamento, que eram o justo título de aquisição e, como tal, considerado e respeitado. O juiz considerou que era por carta de aforamento que se estabelecia um contrato bilateral, entre a câmara e o foreiro, de maneira que o contrato não poderia ser alterado, nem modificado, pela vontade de nenhuma das partes sem o consentimento da outra⁷⁴³. Por outro lado, o juiz observou que as câmaras municipais não podiam legislar sobre os direitos enfiteúticos e hipotecários, por estarem submetidas às leis gerais da República e da Constituição Federal. Além disso, ao Estado competia o poder de legislar sobre a desapropriação de terrenos por necessidade ou utilidade pública, mediante prévia indenização. Em 1864, a câmara de Paranaguá havia concedido a Manuel Gonçalves Marques o domínio útil do terreno, mediante a carta do aforamento, o que implicava um contrato com direitos e obrigações recíprocas. Após a morte do foreiro, o terreno foi herdado por Arsênio Marques e Maria Marques.

O juiz observou ainda que a câmara de Paranaguá, através da lei 312, ameaçou a posse, em virtude daquela circunstância coube aos proprietários a ação de embargo, invocada e concedida aos que temem sofrer violência de seu direito de posse ou que sintam ameaça de turbação. O juiz ponderou que os autores não deixaram o terreno cair em comisso, ou seja, não deixaram de pagar o foro; considerou também que, mesmo que houvesse infração das cláusulas do contrato de aforamento, a ameaça não era o meio legal da reconvenção do comisso⁷⁴⁴. O juiz

⁷⁴¹ Ibidem., fl.40.

⁷⁴² Ibidem., fl. 41

⁷⁴³ Ibid., fl. 51 frente

⁷⁴⁴ Ibid., fl. 51 verso.

analisou que pela vistoria procedida, o terreno era o mesmo de que tratava a carta de aforamento, e achava-se compreendido dentro da zona designada pelo edital. Sua conclusão era a de que a câmara reconheceu o direito dos autores no terreno aforado. O Juiz concluiu que a perícia apresentada pela Câmara não foi provada. Por fim, em vista de todas as considerações, a câmara e o prefeito deveriam pagar às custas do processo; e a posse do terreno seria mantida aos autores⁷⁴⁵.

Levando em conta o caminho dos processos analisados, destaca-se em primeiro lugar, que os indivíduos que entraram com ação só foram indenizados após entrarem com os autos na justiça. Na maioria dos processos, os indivíduos prejudicados eram pescadores-agricultores, tal como o caso das famílias que residiam próximas ao Rio Emboguaçu, ao mesmo tempo, o caso do advogado Arsênio Marques e sua esposa. O caso da família de Arsênio Marques é ilustrativo, ao demonstrar a parcialidade da Câmara de Paranaguá na condução do processo. Essa instituição tentou escolher um vereador da casa para atuar como perito no processo. A câmara tentou expropriar o foreiro, com a justificativa de alargar uma rua que ia em direção ao Porto Dom Pedro II. Entretanto, após a análise de todas as provas, o juiz sentenciou a favor da manutenção de posse a Arsênio Marques.

Em segundo lugar, é possível analisar na elaboração dos processos o quanto a construção da ferrovia e a delimitação do novo porto criaria um novo espaço. Um espaço que ficaria marcado pela presença dessas infraestruturas, pormenorizando as pessoas que residiam naquele lugar. Milton Santos considera que os lugares podem ser vistos como intermédio entre o mundo e o indivíduo. Essa é uma realidade tensa, um dinamismo que se recria a cada momento. Cada lugar é, à sua maneira, o mundo. Cada lugar é ao mesmo tempo irrecusavelmente imerso numa comunhão com o mundo. Para apreender a essa nova realidade do lugar, não basta adotar um tratamento localista, já que o mundo se encontra em toda a parte⁷⁴⁶. O autor analisa que determinados lugares se distinguiram pela diferente capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos⁷⁴⁷. A rentabilidade é maior ou menor, conforme as condições locais de ordem técnica, equipamentos, infraestrutura, acessibilidade, e organizacional, leis, impostos. Essa eficácia mercantil, essa rentabilidade não é um dado absoluto do lugar, mas se refere a um determinado produto. Para o autor, da mesma forma que se fala na produtividade técnica de uma máquina ou empresa, essa noção também se aplica ao

⁷⁴⁵ Ibidem., fl.52.

⁷⁴⁶ SANTOS, op. cit., p.314-315.

⁷⁴⁷ Ibidem., p.247.

lugar, mas em função de uma determinada atividade. *Sem minimizar a importância das condições naturais, são as condições artificialmente criadas que se sobressaem*⁷⁴⁸.

A construção da ferrovia modificou o ambiente ao seu redor e conseqüentemente, o modo de vida de sitiantes, lavradores e pescadores que residiam naquele espaço.

Por fim, destacamos que desde que o projeto da ferrovia foi aprovado e o porto Dom Pedro II delimitado, a especulação de terras cresceu. A especulação de terras tornou-se mais intensa após 1885, sendo possível observar na documentação da câmara e da Prefeitura de Paranaguá, diversas firmas, empresas, indústrias se instalando nos entornos do bairro portuário. Ao mesmo tempo, como analisaremos no capítulo a seguir, a câmara passa a conceder terrenos e cartas de aforamento a vereadores, negociantes e aos membros das elites, indivíduos citados por tantas vezes ao longo deste texto.

⁷⁴⁸ Ibidem., p.248.

5. FINALMENTE, UM PORTO APARELHADO?

5.1 ÀS MARGENS DO RIO TAGUARÉ: AS PRIMEIRAS PONTES, TRAPICHES E ARMAZÉNS DO PORTO DE PARANAGUÁ-SÉCULOS XVIII E XIX

Ao longo dos séculos XVI e XVII, foi às margens do Rio Taguaré, atual Rio Itiberê, que se desenvolveu o primeiro ancoradouro da vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá. Apesar de não termos dados acerca da estrutura do porto para esse período, é provável que houvessem algumas pranchas e pontes de madeiras, de modo a atender o movimento de passageiros e do embarque e desembarque de cargas. Foi no século XVIII que as primeiras medidas para a construção de um cais foram providenciadas. Como demonstramos anteriormente, em 1721 o Ouvidor Geral Rafael Pires Pardinho escreveu provimentos que dão indícios acerca do funcionamento do porto. Esse Ouvidor ordenou que os juízes e oficiais da câmara de Paranaguá delimitassem os terrenos, situados próximos à linha da preamar, de modo a destiná-los à construção de uma rua e de um cais para o porto:

Que o Conselho, em nenhum caso, dê chãos para quintais grandes às casas que ficam para a parte do mar, com os quais chegue até onde ele bate, pois nestes chãos poderá, pelo tempo em diante, fazer e formar uma rua com serventia e vista para o mar[...] Ainda que a câmara, contra esse provimento dê os ditos chãos para quintais, em todo o tempo poderá tirar de quem os tiver para se fazerem ruas e casas neles, porém o porto que fica defronte, onde há de se formar novas casas do Conselho, não darão casas a pessoas algumas, pois há de servir de praça ao Conselho, que lhe devem pelo tempo adiante mandar fazer seu cais e molhe, para melhor desembarcadouro das fazendas e um muro forte na barranceira para que a rua, e serventia do paço do Conselho⁷⁴⁹.

O Ouvidor também realizou considerações acerca do lançamento de lastro no porto. O lastro poderia ser qualquer material colocado no fundo dos navios, de modo a dar estabilidade. O lastro poderia ser composto de como pedras, areia, água e pelas próprias mercadorias transportadas. Durante a viagem, os navios poderiam lançar o lastro em algum lugar destinado para tal fim ou larga-lo nos rios, estuários e nos portos onde fundeavam. Fato é que, o Ouvidor Rafael Pires Pardinho determinou que nenhuma embarcação lançasse o lastro no mar, nos rios e no porto da vila de Paranaguá. Antes, as embarcações deveriam lançar o lastro em terra, caso contrário o mestre da embarcação pagaria seis mil réis para o Concelho, além de ficar vinte dias na cadeia. Caso o lastro fosse lançado no rio, o mestre da embarcação ficaria dois meses na cadeia e pagaria a mesma condenação. O Ouvidor destacou também que as pedras de lastro

⁷⁴⁹Provimento 87. Que não se deem chãos para quintais junto ao mar. In: MARCONDES, Moyses. **Documentos para a História do Paraná recolhidos e anotados por Moyses Marcondes**. Op. cit., p.76.

ficariam para o Concelho construir as calçadas e as obras públicas⁷⁵⁰.

Observa-se que na vila de Paranaguá, assim como em outras vilas coloniais, as pedras de lastro eram destinadas e utilizadas na construção de calçadas, igrejas e em diversas obras públicas. Certamente, as pedras de lastro serviram para construir as calçadas e o muro do primeiro cais do porto de Paranaguá. Em 1760, as obras envolvendo a construção do cais e da calçada do porto foram arrematadas pelos pedreiros Matias Gomes da Silva e Salvador Correia da Cruz. Essas obras foram feitas com as pedras grandes que se lançavam ao mar⁷⁵¹.

Pode-se dizer que esse primeiro cais e calçada valorizou os terrenos e logradouros dos entornos. A rua de frente para o rio, a Rua da Praia passou a ser o logradouro mais cogitado pelos comerciantes e negociantes locais. Por volta de 1775, nessa rua estava instalado o estaleiro, a casa de sobrado e os armazéns pertencente ao tenente-coronel Ricardo Carneiro dos Santos⁷⁵². Além do tenente-coronel, pode-se dizer que um grupo muito seletivo de indivíduos possuíam casas próximas ao cais do porto. Mormente, observamos que esses mesmos indivíduos eram os principais responsáveis por solicitar melhorias na estrutura do porto. Não por acaso, em 1784, o tenente-coronel Ricardo Carneiro dos Santos, Antônio Espínola Correia, Antônio da Silva Braga e José da Silva solicitaram reparos na calçada e no cais, pois as estruturas estavam ameaçando ruína⁷⁵³. Antônio Espínola Correia⁷⁵⁴ e o capitão Antônio da Silva Braga⁷⁵⁵ eram negociantes. José da Silva poderia se tratar do cidadão que no século XVIII, ocupou cargo de governança na vila de Paranaguá⁷⁵⁶.

No século XIX, fica cada vez mais evidente a atuação dos negociantes na construção de trapiches e pranchas. Cada vez mais, a Rua da Praia vai se tornando o lugar preferencial da elite. Nesse aspecto, Alan Kato demonstra que no início do século XIX, a Rua da Praia era o logradouro com maior preço médio da vila de Paranaguá. Os logradouros próximos ao porto eram os lugares preferenciais dos negociantes mais ricos⁷⁵⁷. Concordamos com o autor, pois é perceptível na documentação elencada que diversos negociantes de Paranaguá estavam instalados nessa rua. Algo também destacado por Alan Kato é que as casas situadas nesse

⁷⁵⁰ Provimento 79, p.71

⁷⁵¹ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá v.I*, op. cit., 153.

⁷⁵² VIEIRA DOS SANTOS. *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá, v.II*, op. cit., p.263-264.

⁷⁵³ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá v.I*, op. cit., p.174.

⁷⁵⁴ AHU. Códice 2105. Lista Geral da de habitantes da vila de Paranaguá de que é o capitão mor Manuel Nunes Lima (1772). fl.183;

⁷⁵⁵ Ibidem., fl.184.

⁷⁵⁶ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica v.I*, op. cit., p. 202.

⁷⁵⁷ Ibidem., p. 97-99.

logradouro desempenhavam duas ou mais funções, além de moradia: serviam como armazéns e, muitas vezes, como loja. À frente de seus terrenos, à beira mar, os negociantes começaram a construir pranchas de madeira e trapiches para atender o embarque e desembarque de mercadorias.

Em 1802, Manoel Gonçalves Guimarães possuía um armazém de víveres em Paranaguá⁷⁵⁸. Em 1826, o filho desse negociante, Joaquim Antônio Guimarães, começou a realizar uma obra em seu terreno situado na Rua da Praia. Joaquim Guimarães pediu ao Governo da Província de São Paulo autorização para construir dois pilares de uma prancha à beira-mar. A obra havia sido previamente autorizada pela Câmara de Paranaguá. Entretanto, em 21 de julho de 1827, a câmara mandou embargar a obra, alegando que Joaquim Guimarães estava ultrapassando o terreno demarcado e trazendo prejuízos ao público. Após o embargo, Joaquim Guimarães recorreu ao Governo da Província de São Paulo alegando que a obra era de grande utilidade ao público e que a câmara embargou sua obra, devido a ódios e vinganças pessoais. A prancha atendia ao embarque e desembarque de mercadorias e era disponibilizada, gratuitamente, a todos que utilizavam o porto⁷⁵⁹. Em resposta, o Conselheiro da Província de São Paulo Antônio Mariano Marques ordenou que a Câmara de Paranaguá apresentasse o embargo feito, pois o aviso apresentado não tinha validade⁷⁶⁰. Novamente, em 8 de maio de 1832, Joaquim Antônio Guimarães requereu ao governo o aforamento do terreno. Nessa ocasião, a câmara não se opôs ao pedido e alegou que o terreno não era necessário para nenhum logradouro público. Após a avaliação, o aforamento foi concedido e o foro do terreno foi deduzido em 500 réis anuais⁷⁶¹.

Em 1833, outra obra foi requerida ao governo da Província de São Paulo, dessa vez, pelo capitão mor e negociante Manoel Antônio Pereira. Manoel Antônio Pereira pediu autorização para utilizar das 105 palmas de praia, na frente da sua casa. Sua solicitação foi aprovada pela câmara de Paranaguá⁷⁶².

Observando essas solicitações, percebemos que as melhorias solicitadas e realizadas no porto do Rio Itiberê eram feitas pelos principais negociantes e proprietários particulares. Um

⁷⁵⁸ AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx.62, doc.4755. São Paulo, 13 de julho de 1807. Termo de juramento lavrado pelo tabelião Antônio Antunes Rodrigues na presença do juiz ordinário, capitão Manuel Andrade Pereira, foi a este pedido juramento[...] a verdade sobre o requerimento de Manoel Gonçalves Guimarães. Fl. 14.

⁷⁵⁹ Terceira sessão ordinária de 6 de outubro de 1831. **Boletim: Atas do conselho da presidência da Província de São Paulo anos de 1829, v. 15.** Op. cit., p.172.

⁷⁶⁰ KATO, op. cit., p.173.

⁷⁶¹ 22ª sessão extraordinária em 8 de maio de 1832. **Boletim atas do Conselho da Presidência da Província de Paulo São Paulo (1832-1834).** V.16. op. cit., p.46.

⁷⁶² Terceira sessão ordinária de 16 de fevereiro de 1833. Ibidem., p.122.

ponto essencial para entender essa atuação é versar, brevemente, sobre a legislação de terras de marinha. Todo trapiche ou prancha tinha de ter acesso direto ao mar, rio ou canal, em um trecho acostável, o que fora consagrado na legislação como terras de marinha⁷⁶³. Cezar Honorato destaca que entre os anos de 1831 a 1832, foram colocados à disposição das Câmaras Municipais os terrenos de marinha para logradouros públicos, podendo os presidentes de Província aforá-los a particulares e ao Ministério da Fazenda, desde que estipulada a cobrança do respectivo foro⁷⁶⁴. De acordo com o autor, uma sequência de determinações legais foi atribuindo ao Estado a propriedade de terras públicas. Sequencialmente, começou-se a permitir a exploração dessas terras a empresários privados nacionais ou estrangeiros, desde que associados aos nativos. Tendo como referência o instituto da enfiteuse e os pressupostos do Absolutismo Monárquico, inventou-se a tradição de que a *res publica* é a *res estati*, transformando as terras comunais, ou seja, comuns a todos, em propriedade do Estado. Esse processo de privatização das áreas litorâneas ganhou impulso a partir de 1840, quando uma ordem do Ministério da Fazenda determinou que a transação entre particulares de terras de Marinha deveria ser considerada como venda, similar ao que ocorria com a propriedade privada condicional. Na década de 1860, ocorreu a definição do papel das câmaras municipais, das Capitanias dos Portos e do Ministério da Fazenda na concessão de terrenos de marinha⁷⁶⁵. De acordo com o autor, buscando regulamentar o assunto, o Governo Imperial outorgou o Decreto número 4.105, de 22 de fevereiro de 1868. Analisando o referido decreto, o artigo 16 versa sobre a preferência da concessão de terrenos de marinha aos proprietários de trapiches, armazéns, estabelecimentos e outras estruturas semelhantes:

Art. 16. Tem preferência à concessão dos terrenos de marinha, e outros, a que se refere o presente Decreto:

1º Nas suas respectivas testadas e frentes, os que ali tiverem estabelecimentos de sua propriedade, como trapiches, armazéns, e outros semelhantes, dependentes de franco embarque e desembarque.

2º Nas mesmas circunstâncias os posseiros, na suposição de lhes pertencerem os terrenos, e fazerem parte de suas fazendas, sítios, ou outras propriedades contíguas.

3º Os que tiverem arrendado ou aforado os terrenos, como parte de sua propriedade, em concorrência com os arrendatários ou foreiros, ainda que estes tenham benfeitorias.

4º Os posseiros de terrenos contíguos a terras devolutas, havendo benfeitorias.

§ Único. Se a forma do litoral do mar ou margem do rio por sua curvatura ou outra circunstância não permitir que a concessão seja da extensão correspondente à testada ou frente, poderá conceder-se o terreno proporcionalmente aos confinantes, ou

⁷⁶³ HONORATO, Cezar; MANTUANO, Thiago Vinícius. O que era o trapiche: O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 144-158, jan./jun. 2015. p. 146-147.

⁷⁶⁴ HONORATO, 1996. op. cit., p.70.

⁷⁶⁵ Ibidem., p.70-75.

reservar-se para uso comum dos mesmos confinantes ou para logradouro público, como for mais conveniente⁷⁶⁶.

Essa legislação ajuda a entender a preferência dada aos negociantes e principais trapicheiros de Paranaguá. Para Cêzar Honorato, a garantia da preferência de terras de marinha para os donos de trapiches e armazéns, baseava-se no entendimento do porto como um conjunto de trapiches e pontes de características coloniais⁷⁶⁷.

Visivelmente, nas décadas de 1840 e 1850, os membros da elite local junto a negociantes recém-instalados continuam a demandar melhorias no porto. Em 1848, o negociante chileno Dom Isaias de Elia solicitou autorização da câmara para construir, à sua custa, 15 braças de cais⁷⁶⁸. Esse cais foi prolongado, de modo a atender o terreno do negociante Manoel Antônio Guimarães⁷⁶⁹.

Reiteramos que Manoel A. Guimarães era filho de Joaquim Antônio Guimarães e, assim como seu pai, também atuava nas melhorias da estrutura do porto. Todas essas solicitações e melhorias não devem ser isoladas de outros aspectos. O alongamento do cais e as construções de pranchas e trapiches buscava, justamente, atender as demandas de exportação de erva-mate, assim como, o desembarque de mercadorias. Aliás, observa-se que melhorias também foram realizadas no edifício da alfândega. Em 1841, foi colocado um guindaste em frente à alfândega. Em 1846, essa repartição ganhou um trapiche próprio⁷⁷⁰. Certamente, a construção de pranchas, trapiches e aumento do cais buscavam atender ao movimento comercial de navios que frequentavam o porto do Rio Itiberê.

Em 1850, Vieira dos Santos relata que existiam dois trapiches em Paranaguá, o trapiche da alfândega e o trapiche do tenente-coronel Ricardo Carneiro dos Santos. Além de trapiches, existiam as pranchas e pontes construídas junto ao cais. De acordo com Vieira dos Santos, a Rua da Praia era ocupada por casas unidas com armazéns de diferentes gêneros e por estaleiros. Na mesma rua se achavam as casas de sobrado de Manoel Francisco Correia, José da Cunha Mendes, do Capitão José Fernandes Correia; de Manoel Ricardo Carneiro dos Santos; do Capitão-mor Manoel Antônio Pereira; duas casas do Comendador Manoel Antônio Guimarães e finalmente, o edifício que servia de casa da alfândega. Todas as casas citadas

⁷⁶⁶BRASIL. DECRETO 4105, DE 22 DE FEVEREIRO DE 1868. Regula a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos acrescidos naturais ou artificialmente. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D4105-1868.htm Acesso em: jun/2022.

⁷⁶⁷ HONORATO., op. cit., p.79

⁷⁶⁸VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá*, v.I... op. cit., p. 342.

⁷⁶⁹ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá v. II*. Op. cit., 343-344.

⁷⁷⁰ LEITE, Zenon. Cronologia aduaneira: apontamentos históricos sobre a alfândega de Paranaguá. In: *Revista o Itiberê*. Edição extraordinária do centenário da alfândega (1827-1927). Ano IX, ed. 99, Paranaguá, 1927. p.26

ficavam de frente para o Rio Itiberê.

O enriquecimento da elite de negociantes de Paranaguá se refletia na estrutura dos sobrados, situados ao longo da Rua da Praia. A fotografia abaixo, provavelmente datada de fins do século XIX, ilustra e condiz com o relato de Antônio Vieira dos Santos (Imagem 12):

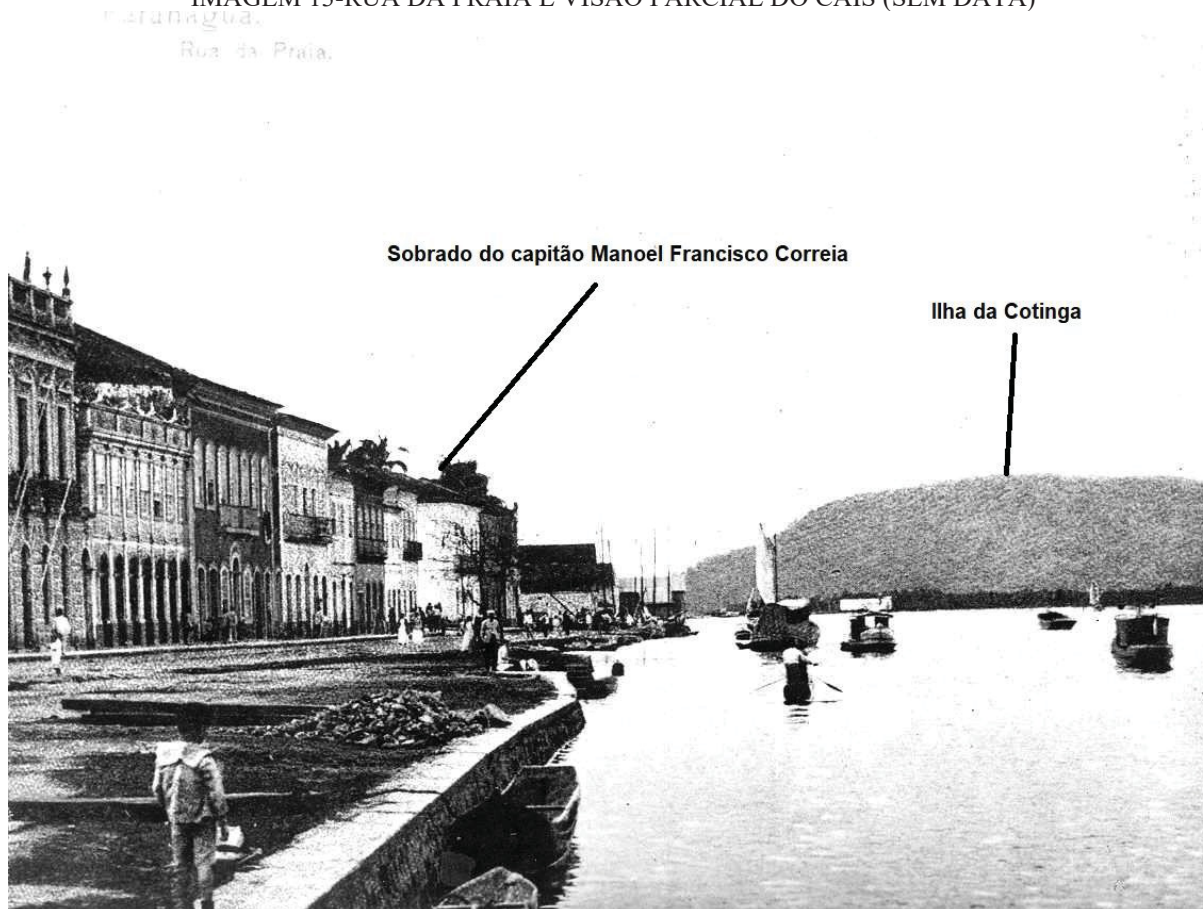
IMAGEM 12- VISTA DA RUA DA PRAIA (INÍCIO DO SÉCULO XX)



FONTE: IHGP. Sem autor. Fotografia impressa no álbum de fotos de José Gonçalves Lobo. Sem data.

Na Imagem 13, também podemos visualizar diversas casas de sobrado unidas, bem como, a calçada e o cais. Nessa fotografia, é possível observar um dos sobrados pertencentes ao negociante Manuel Francisco Correia e ao fundo, a Ilha da Cotinga (Imagem 12):

IMAGEM 13-RUA DA PRAIA E VISÃO PARCIAL DO CAIS (SEM DATA)



FONTE: ACERVO PESSOAL CARLOS SOARES. Rua da Praia em Paranaguá, sem autor, sem data.

Legendas: Acrescentamos à fotografia duas linhas. A esquerda, indica-se a residência do negociante Manoel Francisco Correia. à direita, indicamos a vista da Ilha da Cotinga.

Essas casas de sobrado, trapiches e pranchas de madeira e um cais de pedra eram a estrutura do antigo porto. Em 1850, Vieira dos Santos também relatou que o porto de Paranaguá estava sofrendo com as levas de areias que se acumulavam no fundo do Rio Itiberê. Nessa época, como discutimos anteriormente, os irmãos Manoel Antônio Guimarães e Joaquim Américo Guimarães começaram a utilizar de suas terras, situadas na Ilha da Cotinga, para atender embarcações que não conseguiam fundear no Rio Itiberê. Como veremos adiante, a obstrução do Rio Itiberê tornou-se uma queixa frequente.

5.2 O ESTADO DO PORTO E O PROBLEMA DO ASSOREAMENTO DO RIO ITIBERÊ

A partir da segunda metade do século XIX, capitães do porto e inspetores da alfândega de Paranaguá relatavam muitas queixas sobre o estado do porto de Paranaguá. No ano de 1856, o capitão do porto Victor de Thiago Subrá alertava que os navios que iam ao porto de Paranaguá

corriam perigo, devido à presença de muitos bancos de areia⁷⁷¹. Na opinião desse capitão, eram necessárias escavações para o melhoramento do canal de acesso ao porto de Paranaguá⁷⁷². No ano de 1857, o inspetor da alfândega Antônio José Caetano da Silva afirmava que o prédio de sua repartição estava situado na parte menos profunda do Rio Itiberê, local onde nem uma lancha conseguia carregar ou descarregar⁷⁷³. Reclamando ao governo da Província do Paraná, Antônio José Caetano da Silva afirmava que era necessário permitir que os gêneros e mercadorias fossem conferidos em locais distantes do cais. As embarcações estrangeiras, de maior tonelagem, eram obrigadas a fundear junto a Ilha da Cotinga, ou seja, muito longe das vistas dos exatores da fazenda nacional⁷⁷⁴.

As reclamações e o pessimismo em relação ao estado do porto continuaram nos anos seguintes. No jornal *Commercio do Paraná*, publicado em janeiro de 1862, um artigo descrevia as possíveis causas que estavam arruinando o Rio Itiberê. O texto também trazia um apelo ao Governo Provincial, no sentido de nomear uma comissão que estudasse o problema:

Ao governo geral, para quem apelamos, compete designar uma comissão com pessoas idôneas para, por sua conta, fazer este estudo necessário e informar acerca dos melhoramentos possíveis. [...]. Além de imensos bancos pequenos, temos dois mais notáveis pela sua extensão: um que principia nas confluências do Rio dos Correias com o Itiberê e vem ter defronte à praça do mercado, tem seguramente meia légua a de extensão; o outro, pouco menor e já consolidado, inicia na ponta do norte e chega ao Furado. Este segundo que pela sua elevação e solidez já é uma ilha pela conformação que lhe deram a correnteza das águas, forma uma doca natural de pouco fundo, que podia ser vantajosamente aproveitada pelo governo, pelo pouco dispêndio de que carece para receber todos os melhoramentos da mão do homem⁷⁷⁵.

O artigo também declarava que a construção de uma doca seria um melhoramento material de muita importância à Província. Observa-se que o jornal *Commercio do Paraná* tinha como principal redator Leocádio Pereira da Costa. Esse redator era filho de Francisca Antônio Pereira, e neto de Manoel Antônio Pereira. Podemos supor que a opinião expressa nesse jornal também expunha a percepção dos negociantes locais.

Em 1862, o capitão do porto Gabriel Ferreira da Cruz informou que o estado do porto não era bom, pois a profundidade do rio vinha diminuindo, sobretudo, próximo do mercado e da alfândega. Era necessário criar uma comissão para estudar as causas de obstrução, bem como

⁷⁷¹ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 1 de março de 1856. Op. cit., p. 80.

⁷⁷² Ibidem., p. 165

⁷⁷³ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 7 de janeiro de 1857 op. cit., p. 89-90.

⁷⁷⁴ HEMEROTECA DIGITAL. Alfândega de Paranaguá. Dezenove de dezembro, n. 49, ano 3, Curitiba, 4 de mar de 1857. p.5.

⁷⁷⁵ IHGP. Comunicado. Melhoramentos do porto de Paranaguá. *Commercio do Paraná*. ano 1, n. 4, 25 de janeiro de 1862. p.3.

era necessário empregar meios para desobstruir o porto⁷⁷⁶.

Em 1863, o inspetor da alfândega Demétrio Acácio Fernandes da Cruz informava que era necessário mudar a sua repartição para a parte oriental do cais⁷⁷⁷. Esse inspetor relatou que a Ilha da Cotinga era o lugar mais profundo e abrigado do porto, lugar onde ancoravam os navios de lotação maior de 200 toneladas⁷⁷⁸. O porto no Rio Itiberê, pelo contrário, estava sendo prejudicado pelos bancos de areia. Na opinião desse inspetor, essa situação necessitava de uma providência urgente:

Aventuramos, contudo, uma observação e vem a ser: se uma providência não for tomada com a urgência que pede o caso, mesmo com o for de obviar despesas futuras e enormes, dentro do período de 10 anos, mais ou menos, ficará a cidade Paranaguá sem porto acessível a embarcações; por quanto à proporção que os bancos existentes se vão desenvolvendo, outros novos vão surgindo da superfície das águas. É por semelhante modo que, o que em frente ficava trapiche da alfândega, já tem avançado até além da praça do mercado, uma extensão não inferior a 35 braças, de dezembro de 1860 a outubro de 1861. Com as grandes marés havidas, a quantidade de areia deslocada pelas correntes tem sido enorme; é só crível para quem, como nós, pôde ver visualmente apreciar o desenvolvimento deste fenômeno destruidor. Os canais por onde com o auxílio das marés subiam os navios para mais perto da cidade e da alfândega estão muito menos profundos⁷⁷⁹.

Observa-se que além do inspetor, em 1863, a Câmara de Paranaguá também solicitou ao Governo da Província do Paraná a necessidade de desobstrução do porto⁷⁸⁰. Em 1865, o capitão do porto João Pedro de Carvalho Raposo afirmava que diariamente sentia-se a diminuição do fundo do porto, sobretudo, na praça do mercado e da alfândega. O trapiche da alfândega era acessado com dificuldades e apenas na maré cheia as lanchas conseguiam chegar aquele ponto. O capitão lembrava que para melhorar o porto era necessário criar uma comissão para estudar as causas da obstrução do rio. Por sua vez, esse capitão sugeriu como solução a de se construir uma alfândega na Ilha da Cotinga, pois era o local onde as embarcações de grande calado costumavam atracar. Observava, enfim, que a Ilha da Cotinga era o futuro porto, pois poderia sustentar o comércio de cabotagem e de longo curso⁷⁸¹.

Novamente, em 1867, o capitão do porto João Pedro de Carvalho Raposo relatou que o estado do porto não era nem um pouco satisfatório. Os navios de maior calado ficavam

⁷⁷⁶ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo senhor Antônio Barbosa Nogueira, no dia 15 de fevereiro de 1862. Op. cit., p.28.

⁷⁷⁷ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo senhor Antônio Barbosa Nogueira, no dia 15 de fevereiro de 1862. Op. cit., p. 21-22.

⁷⁷⁸ CRUZ, Demétrio Acácio Fernandes. *Apontamentos Históricos, Topográficos e Descritivos da Cidade de Paranaguá. vol. II.* Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1863. p.117-118.

⁷⁷⁹ Ibidem., p.118-119.

⁷⁸⁰ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Antônio Gomes Barbosa Nogueira no dia 15 de fevereiro de 1863.op. cit., p.86

⁷⁸¹ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente André Augusto de Pádua Fleury no dia 21 de março de 1865. Op. cit., p.13.

ancorados na Ilha da Cotinga, o que causava dispêndio aos negociantes e grandes incômodos aos funcionários da alfândega. Considerava, que o melhoramento do porto era de suma importância⁷⁸². Em 1868, a câmara de Paranaguá supunha que o problema enfrentado na navegação do porto era devido ao desmoronamento da ribanceira do Itiberê e as correntes de água que, frequentemente, movimentavam areias⁷⁸³. Em 1874, o capitão do porto opinava que o péssimo estado do porto provinha da construção de um cais. Essa obra, autorizada pela câmara municipal e confiada a indivíduos que ignoravam as regras da arte, tornava frequente os desmoronamentos, piorando ainda mais o estado do porto. Além disso, durante a noite, os moradores lançavam lixos e dejetos no rio. Tudo isso diminuía a profundidade do Rio Itiberê⁷⁸⁴.

Observa-se que essas autoridades não sabiam quais eram as causas ou fatores que estavam levando à obstrução do rio. Antes de prosseguir, devemos considerar alguns aspectos relacionados ao meio ambiente em questão. Esses aspectos são importantes para compreender melhor os relatos e queixas sobre o estado do porto do Rio Itiberê.

Um dos estudos clássicos sobre a planície litorânea do Paraná foi realizado pelo geógrafo João José Bigarella. Esse autor analisa que a planície litorânea paranaense tem cerca de 10 a 20 km de largura e atinge o máximo de 50 km na baía de Paranaguá. A planície litorânea é bordada à leste pelo oceano Atlântico e à oeste pelo limite montanhoso do complexo cristalino, constituído pela Serra do Mar e suas ramificações. A baía de Paranaguá estende-se por cerca de 46 km terra adentro, com largura máxima de 10 km⁷⁸⁵. Muitos rios do Litoral do Paraná têm as nascentes na Serra do Mar ou nas baixadas pantanosas. O curso superior, com a presença de muitas cachoeiras, situa-se sobre o complexo cristalino e sua direção está subordinada à estrutura geológica⁷⁸⁶. A declividade da Serra do Mar, no Estado do Paraná, é acentuada, fazendo com que os cursos d'água comportem-se como verdadeiras torrentes, tornando elevado o potencial erosivo e o transporte de material para o interior do estuário⁷⁸⁷. Aliás, os estuários, em si, normalmente são definidos como feições de transição entre o continente e o oceano, e são originados pela criação de um espaço de deposição por processos

⁷⁸² APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de março de 1867, pelo Presidente da Província Polidoro Cezar Bulamarque. Op. cit., p.59-60.

⁷⁸³ APP. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente José Feliciano da Horta Araújo no dia 15 de fevereiro de 1868. Op. cit., p.34.

⁷⁸⁴ APP. Relatório com que o excelentíssimo senhor Frederico José Cardoso de Araújo Abranches abriu a 1ª sessão da 11ª da assembleia legislativa provincial, no dia 15 de fevereiro de 1874. Op. cit., p. 18.

⁷⁸⁵ BIGARELLA, João José. Contribuição ao Estudo da Planície Litorânea do Estado do Paraná. **Brazilian Archives of Biology and Technology**. Jubilee Volume (1946-2001): pp. 65 - 110, December, 2001. P.65-66.

⁷⁸⁶ Ibidem., p.66.

⁷⁸⁷ CATTANI, Pamela Emanuele. **Estimativa do assoreamento sedimentar ao longo da baía de Paranaguá**. Monografia (Oceanografia) 100 p. Pontal do Paraná Centro de Estudos do Mar da Universidade Federal do Paraná, 2009. p.25.

de erosão, principalmente fluvial, no qual o rápido preenchimento no tempo geológico se dá pela interação entre os processos hidrodinâmicos, como a descarga dos rios, ondas e marés⁷⁸⁸.

De fato, o curso do Rio Itiberê, pelas condições físicas do ambiente em questão, está exposto a uma constante deposição de sedimentos. Esse fator ajuda a entender, até certo ponto, os relatos encontrados na documentação referentes à formação de bancos de areia. Entretanto, além do assoreamento, acreditamos que os relatos devem ser compreendidos e problematizados em conjunto a outras questões.

A obra de Pierre Chaunu, já citada anteriormente, apresenta considerações pertinentes sobre o porto de Sevilha e do sentimento de deterioração do Rio Guadalquivir. O porto de Sevilha estendia-se por todo o Rio Guadalquivir e não estava limitado a cidade de Sevilha. Veitia Linaje, referindo ao porto de Sevilha, relatou que por volta de 1660 e 1670, este porto só era acessível aos navios de até 200 toneladas⁷⁸⁹. Analisando os relatos, Chaunu observa que diversos fatores contribuíram para a deterioração do curso do Guadalquivir. Os cascos dos navios encalhados, cheias ocorridas entre 1586 e 1590 e em 1650 contribuíram na obstrução desse rio. Acrescenta-se a tudo isso, o fato de que a tonelagem e calado dos navios se transformaram ao longo dos anos. Para Chaunu, todos esses fatores corroboram a lenta degradação do curso de Guadalquivir e de seu estuário⁷⁹⁰.

Anne Vauthier-Vezier também traz uma análise profícua do porto de Nantes. Nantes é um porto marítimo localizado no estuário do Loire, na França. Nantes afirmou-se como porto fluvial, antes de se tornar um porto marítimo. Durante o século XIX, o estado das coisas mudou, sobretudo porque os navios se modernizaram e, ao mesmo tempo, a natureza do comércio mudou. A partir da década de 1860, a acessibilidade do porto de Nantes se revelou um problema⁷⁹¹. Anne Vauthier-Vezier analisa que Nantes foi se caracterizando, cada vez mais, como um espaço portuário bem definido. Em Paimboeuf haviam cais mais baixos e sem equipamentos, a área portuária não estava tão separada da cidade. Em Saint-Nazaire, pelo contrário, a linha férrea ao longo do cais e os armazéns delimitavam o território portuário. Esta tendência de isolar o espaço do porto, afirma-se cada vez mais em Nantes, onde a estrada de ferro contribuiu para a cisão entre o porto e a cidade. O aumento e a evolução do tráfego

⁷⁸⁸ RUTYNA, B. et. Al. Assoreamento nas baías de Antonina e de Paranaguá – PR: análise integrada das áreas fontes de sedimentação e obras de dragagem **Revista Brasileira de Geografia Física**. v.14, n.2, 2021, 676-693. p.677.

⁷⁸⁹ CHAUNU. Op. cit., p.35.

⁷⁹⁰ Ibidem., p.36-40.

⁷⁹¹ VAUTHIER-VÉZIER, Anne. Chapitre I. Les mutations portuaires et économiques In: **L'estuaire et le port: L'identité maritime de Nantes au xix siècle** [en ligne]. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2007. Acesso em: jul./2022. Disponível em: <http://books.openedition.org/pur/5990> . p.13-37. Tradução livre.

pesaram fortemente no desenvolvimento do porto de Nantes. Foram necessárias novas áreas de armazenamento para atender a movimentação de carvão e a exportação do minério de ferro, a movimentação de cereais e de madeira. A necessidade de espaço foi acompanhada pela busca de maior profundidade. A autora analisa, enfim, que os problemas portuários de Nantes se desprendem apenas da questão da profundidade⁷⁹².

As experiências de Sevilha e Nantes analisadas por Chaunu e por Vauthier-Vezier, nos permitem esboçar algumas considerações sobre o porto do Rio Itiberê. Em primeiro lugar, refletimos que a movimentação de navios se transformou ao longo dos anos. Relembrando alguns dos dados apresentados anteriormente, em 1771, ocorreram 20 entradas e saídas de embarcações no porto de Paranaguá⁷⁹³. No ano de 1801, foram registradas 27 entradas e saídas⁷⁹⁴. Se acompanharmos os dados para os anos posteriores, é possível observar que o número de embarcações aumentou, sobretudo houve um aumento na tonelagem total das embarcações. Na tabela 34, reiteramos alguns dados sobre a movimentação do porto de Paranaguá, a partir de 1825:

TABELA 34- ENTRADAS E SAÍDAS DE NAVIOS E TONELAGEM NO PORTO DE PARANAGUÁ

Longo curso			Cabotagem		
Anos	Navios	Ton.	Anos	Navios	Ton.
1825	36	-	1826	91	-
1843-1844	159	42592	1843-1844	131	5370
1844-1845	113	25173	1844-1845	125	12805
1845-1846	165	50726	1845-1846	240	21400
1846-1847	109	28248	1846-1847	186	13369
1847-1848	143	29271	1847-1848	151	10468
1849-1850	165	43568	1849-1850	302	14243
1852-1853	93	27039	1852-1853	268	14483
1853-1854	109	31729	1853-1854	260	21281
1855-1856	120	28163	1855-1856	289	21880
1856-1857	114	29642	1856-1857	183	47995
1868-1869	148	47920	1868-1869	314	40658
1876	62	18764	1876	116	27498

FONTE: Para 1843 a 1848: WESTPHALEN., 1969. Op. cit., p. 486-487.

⁷⁹² Ibidem.,

⁷⁹³ Para a estimativa do ano de 1771, nos baseamos no relato do Capitão General D. Luiz Antônio de Souza Botelho. Ver em: AHU. São Paulo Alfredo Mendes Gouveia. cx, 27. doc. 2567. São Paulo, 03 de setembro de 1771. Ofício do governador e capitão general D. Luiz Antônio de Souza informando ao Marquês de Pombal, informando sobre os valiosos descobrimentos no sertão do Tibagi...fl.1.

⁷⁹⁴ AHU, São Paulo Mendes Gouveia. Cx. 50, doc. 3914. São Paulo, N.4. Mapa geral das embarcações que entraram na vila de Paranaguá, vindas dos portos abaixo declarados e a carga que traziam para ela no referido ano.fl.138.

Para 1849-1850: VIEIRA DOS SANTOS., **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá, v. II.** Op. cit., p. 217.

Para 1852-1853: APP. **Relatório do Presidente da Província [...] em 15 de julho de 1854.** Op. cit., p.76

Para 1853-1854: APP. **Relatório do Presidente da Província Zacarias de Góes e Vasconcelos na abertura da assembleia legislativa em 8 de fevereiro de 1855.** Curitiba: Tip. Paranaense C. Martins Lopes, 1855. p.54-55.

Para os anos de 1855 a 1858: APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Francisco Liberato de Mattos no dia 7 de janeiro de 1859.** Op. cit., p.3.

Para os anos de 1868-1869: APP. **Relatório de Província, 1870,** op. cit., p.115.

Para os anos de 1876 e 1877:APP. **Relatório de Província [...] 1877.** Op. cit., p. 134-135.

Na tabela 34, tentamos destacar o registro de embarcações entradas e saídas e a tonelagem total para cada período. Sabemos que os dados acerca da movimentação do porto trazem muitas lacunas, entretanto não podemos ignorar o peso da navegação de longo curso no movimento geral do porto de Paranaguá.

Em segundo lugar, observamos que embora houvessem constantes apelos para a desobstrução do porto do Rio Itiberê, o governo da Província do Paraná não tomou nenhuma medida para solucionar esse problema. Como demonstramos, apesar dos apelos dos oficiais da capitania e dos inspetores da alfândega, não foi nomeada uma comissão para estudar as causas de obstrução do porto ou empregada uma barca de escavação. Aliás, observa-se que até o fim do século XIX, essa ainda era uma questão encaminhada ao Governo da Província. Em 1 de maio de 1886, por exemplo, a câmara de Paranaguá encaminhou uma representação ao Governo Imperial solicitando uma barca de escavação para desobstruir o porto⁷⁹⁵. Essa reclamação chegou a ser encaminhada ao deputado geral Manoel Eufrásio Correia⁷⁹⁶. Esse deputado, citado tantas vezes ao longo do texto, era oriundo de Paranaguá. O deputado Manoel Eufrásio Correia pode ter pressionado um posicionamento do Governo da Província do Paraná acerca do assunto. Fato é que, em 3 de julho de 1886, a câmara de Paranaguá recebeu um ofício do Governo da Província do Paraná dando o seguinte parecer ao tema: *de conhecimento a essa câmara que no próximo ano financeiro, o Governo tomará a representação para a desobstrução do porto*⁷⁹⁷.

Em terceiro lugar, observamos que apesar dos problemas de navegação e constantes reclamações, o porto do Rio Itiberê continuou a ser utilizado durante todo o século XIX e grande parte do século XX. No início do século XX, quando a alfândega e alguns trapiches particulares foram transferidos e instalados no Porto D. Pedro II, o porto do Rio Itiberê continuou a ser frequentado por embarcações que traziam mercadorias, sobretudo por embarcações de passageiros. Prova de que esse porto continuou a ser utilizado são as melhorias e ampliações que foram realizadas em seu cais. Observa-se que em 1915, o prefeito Caetano Munhoz da

⁷⁹⁵ CMP. Sessão extraordinária de 1 de maio de 1886. Fl.332 v.- 333 f.

⁷⁹⁶Ibidem., Sessão extraordinária de 3 de julho de 1886. Fl.336.

⁷⁹⁷ Ibidem., fl.336.

Rocha realizou o prolongamento do cais do Rio Itiberê e finalizou a praça João Guilherme. Claramente, esse cais atendia o desembarque de passageiros e de muitas embarcações carregadas de mercadorias que não conseguiam atracar na maré baixa⁷⁹⁸.

Por fim, concluímos que o assoreamento do Rio Itiberê foi apenas um dos fatores que levou a elaboração e delimitação de um novo porto. Como discutimos anteriormente, no ano de 1866, a câmara de Paranaguá iria apresentar uma planta delimitando terrenos para se construir um novo porto, no Porto D'Água. Entretanto, como debatemos ao longo do capítulo 4, essa ideia começou a ganhar corpo, apenas em 1872. Adiante, nosso intento é analisar o projeto de melhoramento do porto de Paranaguá de modo comparativo, examinando-o vis à vis com outros projetos que estavam sendo pensados e executados em outras províncias do Império.

5.3 PROJETOS DE MELHORAMENTOS PORTUÁRIOS NO BRASIL IMPÉRIO

A princípio, cabe destacar que diversos projetos de melhoramentos portuários foram influenciados pelo Decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869. Através desse decreto, o Governo Imperial foi autorizado a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação⁷⁹⁹. O prazo da concessão seria fixado conforme as dificuldades da empresa, não podendo, em caso nenhum, ser maior do que 90 anos. Após findar o prazo de concessão, as obras e o material fixo e rodante da empresa pertenceriam ao governo⁸⁰⁰. O governo também poderia encarregar às companhias de docas, o serviço de capatazias e de armazenagem das alfândegas. Destaca-se que esse decreto permitia aos concessionários desapropriar, na forma do Decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, os terrenos necessários à construção das suas obras.

Oportuno destacar como esse decreto influenciou outros projetos portuários. No início do século XIX, o porto de Recife estava sendo acometido pelo assoreamento da barra e dos ancoradouros internos. Alessandro Gomes destaca que engenheiros, práticos e demais autoridades não tinham uma conclusão sobre as causas do assoreamento, nem de como

⁷⁹⁸ IHGP. **Mensagem dirigida à Câmara Municipal de Paranaguá pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Prefeito Municipal de Paranaguá.** Curitiba: Tipografia Casimiro Warchalowski, 1915.p.16.

⁷⁹⁹ BRASIL. DECRETO N. 1746, DE 13 DE OUTUBRO DE 1869. Autoriza o Governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/DPL1746-1869.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%201.746%2C%20DE%2013%20DE%20OUTUBRO%20DE%201869.&text=Autorisa%20o%20Governo%20a%20contractar,mercadorias%20de%20importa%C3%A7%C3%A3o%20e%20exporta%C3%A7%C3%A3o.

⁸⁰⁰ Ibidem.,

combatê-lo⁸⁰¹. Para o autor, o Decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869 prometia livrar o Governo Imperial das despesas portuárias, atrair investidores nacionais e estrangeiros, aumentar a arrecadação de impostos e incentivar a política de centralização, mediante a intermediação entre o capital privado e as províncias⁸⁰². Entretanto, na contramão do discurso pró-doca, em 1873, o Governo Imperial decidiu restabelecer o regime administrativo. Uma das primeiras atitudes do Ministério da Agricultura, ao assumir a pasta portuária, foi instituir a Diretoria das Obras de Conservação dos Portos de Pernambuco. Entretanto, o Governo não conseguiu se decidir entre os vários planos de melhoramento do porto de Recife e, tampouco, entre o regime autossustentável da Lei de Docas ou a execução direta por conta do Estado. A escolha entre um deles poderia trazer benefícios ao regime hidráulico do porto ou prejudicá-lo ainda mais. Durante certo período, o Governo abusou dos pareceres de engenheiros nacionais e estrangeiros para esquivar-se de uma deliberação favorável às docas e ao regime de execução direta. Alessandro Gomes conclui que essa postura teve o seu preço. O Ministério da Agricultura comprometeu boa parte do seu orçamento com obras ineficazes e a província não alcançou o almejado melhoramento e do qual dependia a sobrevivência do entreposto regional. Sem uma solução política no âmbito dos projetos, a Lei de Docas tornou-se impraticável⁸⁰³.

O caso do porto de Salvador também é ilustrativo. De acordo com Rita de Cássia Rosado, após 1808, o porto de Salvador ampliou suas funções comerciais e continuou a oferecer em seus estaleiros assistência técnica e socorros aos navios. Entretanto, nenhuma melhoria significativa foi realizada para remover os bancos de areia, contornar os recifes e as rochas que dificultavam a ancoragem, ou mesmo contornar os problemas referentes a armazenagem⁸⁰⁴. A partir de 1850, as iniciativas de construir armazéns e docas partiram de comerciantes importadores e de exportadores locais. Os projetos e planos para melhorar o porto de Salvador se apoiaram no Decreto n. 1746/1869. No total, quatorze projetos foram submetidos à apreciação, mas nenhum deles foi posto em execução⁸⁰⁵. Rita de Cássia Rosado analisa que isso deveu-se a interesses opostos, entre aqueles que manifestavam intenções de modernizar o porto e os contestadores, ou seja, os trapicheiros contrários à modernização. Ambos estavam ligados as mesmas atividades econômicas, no entanto, os interesses contrários a modernização

⁸⁰¹ GOMES, Alessandro Filipe de Menezes. **Das docas de comércio ao cais contínuo: As tentativas frustradas de melhoramento do porto de Recife no oitocentos**. 395 f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, 2016. p.30-39.

⁸⁰² Ibidem., p.362.

⁸⁰³ Ibidem., p. 362-365.

⁸⁰⁴ ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **Porto de Salvador: Modernização em projeto (1854-1891)**. 118 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) UFBA. Salvador, 1983.p.21-31.

⁸⁰⁵ Ibidem., p.44.

foram os grandes responsáveis pelo fracasso dos projetos. Essa situação complexa inibiu a ação do Estado e dificultou a penetração do capital estrangeiro. A superação dessas contradições só se tornaria possível no início do século XX, devido a nova configuração do capitalismo internacional⁸⁰⁶.

No Rio de Janeiro, Sérgio Lamarão analisa que a articulação entre a ferrovia e os navios a vapor, exigiu uma série de melhoramentos no porto do Rio de Janeiro. A partir da segunda metade do século XIX, foram apresentados numerosos projetos que visavam atender as necessidades do comércio de exportação e importação, preconizando a construção de cais, molhes, docas e armazéns⁸⁰⁷. O autor destaca que o problema portuário foi reconhecido por empresários, técnicos e funcionários do governo. O conjunto de transformações sofridas pela cidade, articulada ao quadro mais amplo do capitalismo, impunha a ampliação e reconstrução da base material do porto⁸⁰⁸. Os numerosos projetos de melhoramento portuário pretendiam modernizar a estrutura portuária do Rio de Janeiro, através da construção de docas, armazéns, interligação dos serviços portuários com a ferrovia, introdução de maquinaria pesada⁸⁰⁹.

Na Província de São Paulo, a inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí, em 1867, colocou o porto de Santos como trajeto, quase que obrigatório, para o escoamento do café, com a exceção do Vale da Paraíba, controlado pela *São Paulo e Railway e Cia*. Maria Lucia Gitahy observa que desde 1867, a movimentação portuária de Santos aumentou, o que ocasionou sérios problemas devido às condições precárias de seu porto⁸¹⁰. Cezar Honorato, por sua vez, destaca que o Decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869, condicionou todos os contratos de concessão de portos, incluindo o porto de Santos. Entretanto, após a publicação desse decreto, pouca coisa efetivamente mudou. Para o autor, não bastou criar apenas a legislação portuária moderna, *era necessário a união de capitais para a instauração de um complexo portuário capitalista*⁸¹¹. Desde a década de 1870, Santos se transformou num polo econômico, o que também se verificava no aumento do número de trapiches e pontes existentes. O Governo da Província de São Paulo tentou ser detentor do direito de reformar e explorar o porto de Santos. O fracasso dessa tentativa reforçou a perspectiva privatista do Império. Devido à pressão da Associação Comercial de Santos e da própria crise no sistema de embarque e desembarque, o Governo

⁸⁰⁶ Ibidem., p.93-94.

⁸⁰⁷ LAMARÃO., op. cit., p. 55.

⁸⁰⁸ Ibidem., p.80.

⁸⁰⁹ Ibidem., p.159.

⁸¹⁰ GITAHY, Maria Lucia Caira Gitahy. **Ventos do mar: Trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1917**. São Paulo: Editora da UNESP, 1992. P.23-26.

⁸¹¹ HONORATO., op. cit., 230-231.

Imperial decidiu realizar concorrência pública para atrair investidores privados. Foi a Companhia Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle e Cia que ganhou a concorrência⁸¹². Em 1892, a Gaffrée, Guinle e cia transformou-se na companhia de Docas de Santos⁸¹³.

Na Província do Paraná, a companhia formada por Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria de Lemos foi a primeira a propor um projeto de melhoramento do porto de Paranaguá. Através do decreto 5053 de, 14 de agosto de 1872, essa companhia foi autorizada a construir as obras necessárias para o melhoramento do porto de Paranaguá⁸¹⁴. Como explicitamos anteriormente, em 1878, a referida companhia também obteve a concessão para construir uma ferrovia ligando Paranaguá a Curitiba. Se por um lado, as obras da ferrovia foram entregues em 1885, por outro, o projeto de melhoramento do porto de Paranaguá, no Porto Dom Pedro II, não foi levado adiante pela companhia em questão. Quase ao findar do Império o decreto 10.350, de 14 de setembro de 1889, declarou caduca a concessão constante do Decreto n. 5053, de 14 de agosto de 1872⁸¹⁵. De modo similar aos projetos portuários discutidos ao longo dessa seção, o projeto do porto de Paranaguá passaria por uma série de revisões, dificuldades para o levantamento de capital e dificuldades para iniciar as obras dentro do prazo. Um longo caminho seria traçado até a inauguração desse porto, em 1935.

Adiante, pretendemos demonstrar as firmas e trapiches que se instalam no Porto D. Pedro II, ao longo das três primeiras décadas do século XX.

5.4 EM ÁGUAS PROFUNDAS, ÀS MARGENS DA BAÍA: FIRMAS, TRAPICHES E ARMAZÉNS NO PORTO DOM PEDRO II (1879-1935)

Como discutimos no capítulo 4, a partir de 1879, foram realizadas diversas desapropriações no lugar onde foi delimitada a ferrovia entre Paranaguá e Curitiba. Muitas famílias pescadores-agricultores foram desapropriadas e, em muitos casos, tiveram que abrir processos para receber as devidas indenizações. Em contrapartida, a partir de 1880, ou seja, um ano após a aprovação do projeto ferroviário, negociantes, empresários, vereadores e firmas

⁸¹² Ibidem., p.231.

⁸¹³ Ibidem., p.231-232

⁸¹⁴ BRASIL. Decreto n. 5053, de 14 de agosto de 1872. Concede a Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos autorização para construírem na enseada do Gato, no porto de Paranaguá, na Província do Paraná, as obras que forem necessárias para o melhoramento do mesmo porto.

⁸¹⁵ BRASIL. Decreto 10350, de 14 de setembro de 1889. Declara caduca a concessão constante do Decreto n. 5053 de 14 de agosto de 1872, relativo ao melhoramento do porto de Paranaguá. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10350-14-setembro-1889-542720-norma-pe.html> Acesso em: jan. 2021.

começam a solicitar diversos terrenos de frente para a baía de Paranaguá, nos entornos do Porto Dom Pedro II.

Em 16 de abril 1880, João Eugênio Gonçalves Marques solicitou à Câmara de Paranaguá um terreno de 25 metros no Porto Dom Pedro II⁸¹⁶. Em 22 de setembro de 1880, o negociante Manoel Antônio Guimarães solicitou um terreno próximo à estação marítima da estrada de ferro. Nesse mesmo dia, o vereador da câmara e capitão Joaquim Mariano Ferreira solicitou um terreno no Porto Dom Pedro II⁸¹⁷. Na mesma sessão, novamente, Manoel Antônio Guimarães solicitou outro terreno no Porto Dom Pedro II⁸¹⁸. Todas as solicitações foram analisadas pela comissão de papéis da câmara e, em seguida, aprovadas. A concessão de cartas de aforamento aos membros da elite, a exemplo de Manoel Antônio Guimarães e aos vereadores da casa, vai ficando cada vez mais constante nos anos seguintes.

Em 24 de abril de 1881, o negociante Caetano Gomes Henrique solicitou terrenos para edificar no porto Dom Pedro II⁸¹⁹. Em 14 de junho de 1884, novamente, Manoel Antônio Guimarães realizou duas requisições à câmara de Paranaguá. Na primeira delas, solicitou que as suas três cartas de aforamento, localizadas no porto Dom Pedro II, fossem passadas para o nome da sua firma a *Visconde de Nácar e filho*. Na sua segunda solicitação, o negociante pediu permissão para construir um trapiche de carga e descarga no Porto Dom Pedro II. Nesse mesmo dia, a câmara aprovou a construção do referido trapiche e informou que a Capitania dos Portos havia concedido a licença para a construção⁸²⁰. Uma semana depois, em 21 de junho de 1884, Manoel Antônio Guimarães solicitou outro terreno no Porto Dom Pedro II⁸²¹.

Além de Manoel Guimarães, em 15 de julho de 1884, o vereador da câmara de Paranaguá Antônio Luiz de Bittencourt também solicitou um terreno para edificar no porto Dom Pedro II⁸²².

Todas essas concessões de cartas de aforamento merecem algumas considerações. Em primeiro lugar, reiteramos nosso argumento de que não existia no Porto Dom Pedro II nenhuma estrutura para receber embarcações e nem mesmo um trapiche para realizar a carga e descarga. As aquisições de cartas de aforamento naquele espaço e logo em seguida, a construção de um trapiche de carga e descarga atestam isso. O mais rico e influente negociante de Paranaguá

⁸¹⁶ CMP. Livro de atas das sessões da Câmara de Paranaguá (1879-1887). Sexta sessão ordinária de 16 de abril de 1880. Fl. 59 f.

⁸¹⁷ Ibidem., Sessão extraordinária de 22 de setembro de 1880. fl. 79 verso

⁸¹⁸ Ibidem., fl. 80 frente

⁸¹⁹ Ibidem., quarta sessão ordinária 24 de abril de 1881. Fl. 111 verso

⁸²⁰ Ibidem., Sessão extraordinária de 14 de junho de 1884. Fl. 248 verso

⁸²¹ Ibidem., Sessão extraordinária de 21 de junho de 1884. Fl. 250

⁸²² Ibidem. Segunda sessão extraordinária de 15 de julho de 1884. Fl. 252

recém havia comemorado o início das obras da ferrovia, em 1879, e estava comemorando a construção do seu mais novo trapiche no porto D. Pedro II. Fica evidente, a influência desse indivíduo na câmara, pois diversos terrenos foram aforados a esse rico negociante, sem que houvesse a menor discussão. Ao mesmo tempo, observa-se também que outros indivíduos ligados à câmara passam a solicitar terrenos naquele novo porto. Aliás, diversos terrenos situados no Rocio Grande, onde estava situado o porto Dom Pedro II, pertenciam aos bens do Conselho. Atenta-se ao fato, que ao aforar os referidos terrenos a negociantes locais, a câmara atendia a muitos interesses, uma vez que ter terrenos de frente para a baía e próximo aos trilhos da ferrovia, era algo muito vantajoso, um privilégio concedido a poucos.

Analisando de modo mais atento as requisições do negociante Manoel Guimarães, podemos supor que o trapiche da firma *Visconde de Nácar e filho* foi o segundo a ser construído no porto Dom Pedro II. Reitera-se que em 1884, a ferrovia ainda não havia sido concluída, entretanto, a estação marítima da estrada de ferro já havia sido finalizada. Nessa estação foi construído o primeiro trapiche do porto, trapiche esse que recebeu a maioria dos materiais utilizados na construção da estação, tais como o material rodante, os trilhos e os vagões. A estação compunha-se de três edifícios: um para viajantes e bagagens, outro para armazenar mercadorias e o terceiro utilizado como depósito de locomotivas⁸²³ (Figura 12):

⁸²³ OTTONI., op. cit., p.12

FIGURA 12- PLANTA HIDROGRÁFICA DO PORTO DE PARANAGUÁ E INDICAÇÃO DA ESTAÇÃO MARÍTIMA DA ESTRADA DE FERRO



FONTE: Adaptado de: BR_RJANRIO_4X_0_MAP_0010_d0001de0001. Arthur Índio do Brasil. Planta hidrográfica do Porto de Paranaguá compreendendo a Ilha Da Cotinga e o Canal do Furado. Escala 1x 10.000 metros, 1886. **Observação:** Na planta acima inserimos um círculo em azul apontado a estação marítima da ferrovia.

IMAGEM 14-ESTAÇÃO DO PORTO DOM PEDRO II (1885)



FONTE: FERREZ, Marc. Paranaguá to Curitiba Railway. Paraná Province: Porto de Dom Pedro II Station,

Kilometer. Brazil Paranaguá Paraná, 1880. Disponível em: <https://www.loc.gov/item/2021670519/> Acesso em fev/2022.

Com a inauguração da ferrovia, em 1885, os terrenos contíguos a essa estação passam a ser objeto de constante especulação. Não por acaso, Manoel Guimarães e outros negociantes começam a solicitar diversos terrenos naquela área.

Em 11 de maio de 1887, o empresário, político e ervateiro Ildefonso Pereira Correia, o Barão do Serro Azul, solicitou a carta de data de 1935 metros de terrenos para edificar no Porto Dom Pedro II⁸²⁴.

Nesse primeiro momento, fica evidente que os primeiros indivíduos a adquirir terrenos naquele porto, eram, os membros e descendentes das elites que atuavam no Porto do Rio Itiberê.

Junto as atas da câmara, as cartas de aforamento de terrenos de marinha, elencadas na Prefeitura Municipal de Paranaguá, trazem mais detalhes dos principais proprietários e firmas que se instalaram no Porto Dom Pedro II. Com base nos dados encontrados nas cartas de aforamento, elaboramos a tabela 35:

⁸²⁴ CMP. Livro de atas das sessões da Câmara de Paranaguá (1879-1887). Sessão extraordinária de 11 de maio de 1887. Fl. 394 frente e verso.

TABELA 35- CARTAS DE AFORAMENTO DE TERRAS DE MARINHA- TERRENOS ADQUIRIDOS NO PORTO DOM PEDRO II (1887-1935)

N.	Foro	Local	Data	Medidas	Foro	Observações
14	Visconde Nacar e filho	Porto Dom Pedro II	20 de outubro de 1887	Illegível	não consta	
20	Ildefonso Pereira Correia	Porto Dom Pedro II	6 de setembro de 1888	33 metros quadrados	9\$900	
21	Caetano Gomes Henrique	Porto Dom Pedro II	6 de setembro de 1888	92 metros de frente, travessa. 92, 25 laterais esquerda e 25 lateral direita.	27\$700	
23	Theodorico Júlio dos Santos	Porto Dom Pedro II	26 de janeiro de 1893	100 met. f., 100 m. trav., 33 lat. Esq., 33 lat. Dir.	50\$000	
24	A. Correia Bodanzky	Porto Dom Pedro II	26 de janeiro de 1893	25 met. F., 25 trav., 33, lat. Esq., 33 lat. Dir.	12\$500	
25	Empresa de Melhoramentos	Porto Dom Pedro II	26 de janeiro de 1893	100 met. f., 100 m. trav., 33 lat. Esq., 33 lat. Dir.	50\$000	
26	Henrique Weimar Veiga	Porto Dom Pedro II	26 de janeiro de 1893	100 met. f., 100 m. trav., 16 lat. Esq., 16 lat. Dir.	50\$000	
30	Guimarães filho e Companhia	Rua Scherer	10 de maio de 1893	70 met. F., 70 met. Trav., 15 lat. esq., 15 lat. Dir.	35\$000	Desapropriado pelo Governo do Estado do Paraná em 1929
36	Guimarães filho e Companhia	Rua 5 de junho	9 de julho de 1895	15 met. F., 15. trav. 33 lat. Esq., 15 lat. Dir.	7\$500	
39	Cia. Estrada de Ferro SP. RG	Porto Dom Pedro II	27 de maio de 1897	3366 metros quadrados	76\$500	
55	Maria Munhoz da Rocha e Filhos	Porto Dom Pedro II	22 de agosto de 1898	25 frente, 25 travessas 33 lat. Esquerda, 33 lat. Direita		
42	Antônio Henrique Gomes	Porto Dom Pedro II	25 de julho de 1898	2.300 metros quadrados	64\$400	Rita Guimarães Gomes 90\$000
59	Guimarães filho e Companhia	Porto Dom Pedro II	24 de setembro de 1898	825 metros quadrados	12\$500	
68	Theodorico Júlio dos Santos	Porto Dom Pedro II	1 de novembro de 1899	49 met. F., 49 met. Trav., 33 lat. Esqu., 33 lat. Dir.	24\$500	
69	A. C. Penteado e Alberto Gomes Veiga	Porto Dom Pedro II	18 de novembro de 1899	100 met. f., 100 m. trav., 38 lat. Esq., 38 lat. Dir.	não consta	Transferida de Empresa de Melhoramentos ver carta n. 69
70	Guimarães filho e Companhia	Porto Dom Pedro II	18 de novembro de 1899	35 met. De frente e 35 de travessão	17\$000	Desapropriado pelo Governo do Estado do Paraná em 1929
71	Guimarães filho e Companhia	Porto Dom Pedro II	18 de novembro de 1899	100 frente e 100 de lateral	não consta	Desapropriado pelo Governo do Estado do Paraná em 1929
72	Comp. A. Lloyd Brasileiro	Porto Dom Pedro II	4 de maio de 1901	17, 50 frente e 17,50 de travessão	12\$250	
77	Carlos Eugênio de Souza	Rua Scherer	24 de abril de 1903	725 metros quadrados	11\$000	
78	Manoel Antônio de Souza	Rua Scherer	24 de maio de 1903	990 metros quadrados	15\$000	
82	Banco União de São Paulo	Rua Scherer	28 de setembro de 1903	706 metros quadrados	10\$700	
88	Munhoz da Rocha e irmão	Rua Scherer	20 de novembro de 1905	2580 metros quadrados	39\$000	Transferida de Maria Munhoz da Rocha e Filhos ver carta n. 55
98	Alberto Gomes Veiga	Rua Scherer	25 de novembro de 1908	3.300 metros quadrados	75\$000	
101	Mathias Bohn Companhia	Rua Scherer	14 de outubro de 1910	706, 2 metros quadrados	10\$700	
107	Brazilian Lander Lumber Improvement	Rua Scherer	20 de maio de 1911	7.392 metros quadrados	112\$000	(D. Schechar) proprietário

131	Brazil Railway Company	Porto Dom Pedro II	29 de junho de 1912	1.452 metros quadrados	32\$000	Terreno transferido de Mathias Bohn Transferida ver n.101 Ver n. 257-258
132	Brazil Railway Company	Porto Dom Pedro II	29 de junho de 1912	1155 metros quadrados	15\$000	
133	Brazil Railway Company	Porto Dom Pedro II	29 de junho de 1912	1617 metros quadrados	25\$000	
134	Brazil Railway Company	Porto Dom Pedro II Rua Scherer Rocio Grande	29 de junho de 1912	2112 metros quadrados	32\$000	
137	Vieira Matos Cia		20 de setembro de 1912	792 metros quadrados	18\$000	
138	Moinho Santista	Rua Scherer	21 de setembro de 1912	706 metros quadrados	16\$000	
168	Luiz Picanço	Rua Scherer	8 de abril de 1915	1350 metros quadrados	30\$000	
171	Cerino Cardoso	Rua Scherer	28 de julho de 1915	800 metros quadrados	20\$000	
172	Luiz Picanço	Rua Scherer	19 de dezembro de 1915	1295 metros quadrados	25\$000	
189	Lisboa e cia	Rua Scherer	17 de abril de 1922	1642 metros quadrados	26\$000	
191	Indústrias Matarazzo	Rua Scherer	22 de maio de 1922	706 metros quadrados	22\$400	Terreno transferido de Moinho Santista ver n. 137
196	Leal Santos e cia	Rua Scherer	6 de dezembro de 1922	1345 metros quadrados	104\$000	263 Transferência da carta n. 394 em 1 de setembro de 1886
198	Guimarães filho e Companhia	Rua Scherer	12 de junho de 1923	2590 metros	51\$000	
203	Domingos Fernandes	Rua Scherer	22 de julho de 1922	825 metros quadrados	12\$500	Transferida de A. Correia Bodanzky vide carta n. 24
206	Cia de Navegação Lloyd Brasileiro	Rua Scherer	26 de outubro de 1924	750,75 metros quadrados	12\$500	
209	Cia Nacional de Navegação Costeira	Margem do Rio Itiberê	31 de dezembro de 1924	856 metros quadrados	21\$400	Transferido de Albino Ferreira dos Santos ver carta n.219 Transferido de Bernardo José de Souza ver carta n. 214 Transferido de Luiz Picanço ver carta n. 168 Transferido de Luiz Picanço ver carta n. 172
211	Elysio Pereira Alves	Rua Scherer	25 de novembro de 1925	1320 metros quadrados	30\$000	
214	Bernardo José de Souza	Rua Scherer	30 de janeiro de 1926	2444 metros quadrados	47\$000	
217	Dr. Caetano Munhoz da Rocha	Scherer	30 de janeiro de 1926	1848 metros quadrados	28\$000	
219	Albino Ferreira dos Santos	Rua Scherer	19 de março de 1926	825 metros quadrados	12\$500	
224	Afonso Alves de Camargo	Rua Scherer	29 de abril de 1926	1320 metros quadrados	20\$000	
225	Maurus de Camargo	Rua Scherer	29 de abril de 1926	1370 metros quadrados	20\$000	
229	Francisco Raimundo Cominese	Rua Scherer (Rocio)	18 de janeiro de 1928	940,50 metros quadrados	18\$750	
233	Elfrida Faria de Lacerda	Rua Scherer	4 de setembro de 1928	825 metros quadrados	25\$000	
256	Agência Limitada	Rua Scherer	31 de março de 1930	2444 metros quadrados	47\$000	
257	Governo do Estado do Paraná	Rua Scherer	20 de abril de 1930	1350 metros quadrados	30\$000	
259	Governo do Estado do Paraná	Rua Scherer	25 de abril de 1930	1295 metros quadrados	25\$000	

FONTE: PMP. CARTAS DE AFORAMENTO DE TERRAS DE MARINHA (1887-1935).

No tocante ao período de 1887 a 1899, como podemos observar na tabela acima, a firma *Guimarães filho e cia*, (a antiga *Visconde de Nácar e Filho*) adquiriu 6 cartas de aforamento no D. Pedro II. Até 1893, a firma era administrada pelo negociante Manoel Antônio Guimarães e pelo seu filho João Guilherme Guimarães. Com o falecimento de Manoel Guimarães, em 1893, seu filho tornou-se o sucessor e principal sócio da firma *Guimarães filho e cia*. Aliás, em 1891, antes de assumir a direção da firma de seu pai, João Guilherme Guimarães foi empossado prefeito de Paranaguá⁸²⁵. Na prática, a família tentava acumular ou agrupar uma porção de terrenos formando, assim, uma grande propriedade ou muitos terrenos que se agrupavam num só, como podemos visualizar na Imagem 15. Na carta de aforamento abaixo é possível ler :Confrontações: À Leste com terrenos de marinha de sua propriedade, à Oeste com uma rua sem nome e com terrenos urbanos também de sua propriedade e frente com o mar⁸²⁶.

IMAGEM 15- CARTA DE AFORAMENTO DA FIRMA GUIMARÃES E FILHO (1898)

Registro da carta de aforamento de terreno de Marinha N. 59 59

Nome do Foreiro: *Guimarães*

Local onde está situado o terreno: *Porto Pedro 2º*

Data da carta: *24 de Setembro de 1898*

Numero de metros de frente: *250*

Id. do travessão: *250*

Id. da lateral esquerda: *330*

Id. id. direita: *330*

Area: *825* metros quadrados.

Confrontações: *A Leste com terrenos de marinha de sua propriedade, à Oeste com uma rua sem nome e com terrenos urbanos também de sua propriedade e frente com o mar*

Transferencia
Vid. Carta no. *59* de *1898*
É o sujeito de foro anual de 10%

FONTE: PMP. Carta de aforamento de terrenos de marinha, n. 59. Paranaguá, 24 de setembro de 1898. Fl. 59

Nos terrenos de frente para o mar, a firma *Guimarães filho e Cia* construiu o trapiche *Progresso* que exportava erva-mate e madeiras. Consta também que a firma possuía a prancha *Victória*, situada ao lado do trapiche *Progresso*.

⁸²⁵ FREITAS, op. cit., 226

⁸²⁶ PMP. Carta de aforamento de terrenos de marinha, n. 59. Paranaguá, 24 de setembro de 1898.

Além da família Guimarães, destacamos as concessões de terrenos a Henrique Weimar Veiga e Theodorico Júlio dos Santos, ambos vereadores da Câmara de Paranaguá.

Sublinhamos também a aquisição de João Eugênio Gonçalves Marques. Na sessão ocorrida em 22 de novembro de 1890, esse indivíduo pediu à câmara a concessão gratuita de terrenos que seriam ocupados pela sua companhia, a *Empresa de Melhoramentos de Paranaguá*. Essa companhia pretendia construir uma linha de bondes ligando o Porto Dom Pedro II, o bairro Rocio e a Rua da Praia. A companhia também pediu a isenção de impostos sobre os animais que seriam utilizados na tração dos bondes. Os vereadores Theodorico Júlio dos Santos, João Estevão, Honório Décio, Edmundo Requião, Bento Munhoz, Mathias Bohn e Alberto Gomes Veiga aprovaram a isenção das taxas, mediante a garantia de passagem gratuita a todos os membros da Câmara⁸²⁷. A câmara concedeu os favores solicitados, sob a condição de que, após findado o período de concessão, a Empresa entregasse a municipalidade todo o material fixo e rodante⁸²⁸. Em 26 de setembro de 1893, observa-se que foi cedido à *Empresa de Melhoramentos de Paranaguá* um terreno de 100 metros. Esse terreno, posteriormente, foi concedido ao negociante Alberto Gomes Veiga e, posteriormente, foi transferido ao Ministério da Fazenda para a construção do prédio da alfândega⁸²⁹.

Em 1897, a companhia da Estrada de ferro São Paulo-Rio Grande adquiriu um terreno de frente para o mar com 3366 metros quadrados. Esta via férrea tinha por finalidade principal a interligação entre os Estado do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul; e do Mato Grosso às fronteiras da Argentina e do Paraguai⁸³⁰. Em 1908, essa companhia passou a fazer parte da *Brazil Railway Company*.

Em 1901, se instalou no porto a *Companhia Nacional Lloyd Brasileiro*. A Lloyd Brasileiro foi criada através de um contrato firmado entre o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e os cidadãos Barão de Jaceguai, Dr. Antônio Paulo de Mello Barreto e o comendador Manoel José da Fonseca. Através do decreto n. 208, de 19 de janeiro de 1890, tinha como objetivo a junção das companhias de navegação subvencionadas pelo Estado brasileiro, auxiliar na defesa marítima do Brasil e conservar pessoal marítimo apto para o serviço de guerra⁸³¹.

⁸²⁷ CMP. Livros de atas da sessão da Câmara (22/12/1890 a 10/12/1892). Ata da sessão extraordinária de 22 de dezembro de 1890. Fl. 2 verso.

⁸²⁸ Loc. Cit,

⁸²⁹ PMP. Registro da carta de aforamento de terreno de marinha, n. 25. Paranaguá, 26 de janeiro de 1893. Fl. 25

⁸³⁰ KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná 1880-1940**. Tese -Doutorado em História. 266 f. Universidade de São Paulo, 1985. p. 61

⁸³¹ Cf. GOULARTI FILHO, Alcides. A companhia de navegação Lloyd Brasileiro: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. **História Econômica & História de Empresas**, São Paulo, v. 12, n. 2,

Ao longo da primeira década do século XX, começa a aparecer a designação Rua Scherer nas cartas de aforamento. A rua, na verdade, era a própria margem da baía.

Destacamos na primeira década do século XX, as cartas de aforamento da firma Munhoz da Rocha (1905). Em 20 de novembro de 1905, o terreno de Maria Munhoz da Rocha foi transferido à firma *Munhoz da Rocha e cia*, outra grande firma exportadora de erva-mate, madeiras e fósforos. Maria Munhoz era viúva de Bento Rocha e mãe de Caetano Munhoz da Rocha (1879-1944). Caetano Munhoz da Rocha seria prefeito de Paranaguá (1908-1916), e presidente do Governo do Estado do Paraná (1920-1928). Como veremos no capítulo adiante, a nível local, esse prefeito teve um peso importante na realização de diversos melhoramentos urbanos. Durante sua gestão como presidente do Estado do Paraná (1920-1928), tentou alavancar o projeto de construção e entrega das obras do Porto Dom Pedro II. Destacamos, que esse indivíduo estabeleceria uma empresa e trapiche no Porto Dom Pedro II, a *Munhoz da Rocha e Cia*.

Do mesmo modo, é digno de nota os terrenos aforados aos vereadores Alberto Gomes Veiga e Mathias Bohn. Alberto Gomes Veiga foi vereador de Paranaguá, em 1908, e presidente da câmara entre os anos de 1912 a 1914⁸³². Em 1908, ano que exercia o mandato de vereador, Alberto Gomes Veiga adquiriu uma carta de aforamento no Porto Dom Pedro II. Estabelecendo um diálogo com o capítulo 4, lembramos que em 21 de dezembro de 1906, a câmara de Paranaguá publicou a lei 132, que determinava que todos os terrenos situados entre a Fonte Nova de Paranaguá e o Porto Dom Pedro II, passariam a ser considerados urbanos. Os foreiros que não apresentassem os requerimentos de compra, no prazo de 60 dias, poderiam perder a posse de seus terrenos. Na ocasião, como demonstramos, o casal Arsênio e Maria entraram com um auto contra a Câmara e a Prefeitura de Paranaguá. A câmara tentou conduzir o processo de forma parcial, através da designação de peritos ligados a municipalidade. Aliás, durante o processo, o vereador e negociante Alberto Gomes Veiga chegou a ser um dos intimados para atuar como perito. Lembramos também que a Câmara alegou em sua defesa que a lei e suas determinações foram feitas, de modo a atender a necessidade de se alargar as ruas até o Porto Dom Pedro II. Analisando esse processo sob outro ângulo, podemos refletir que, na verdade, a lei atendia aos interesses da própria câmara, pois uma vez que os terrenos fossem considerados devolutos, esses seriam devolvidos à municipalidade e, assim, poderiam ser cedidos a outras pessoas. Ao mesmo tempo, podemos pensar que muitas famílias perderam seus terrenos, pois

set. 2009.

⁸³² FREITAS., op. cit., p. 227-228.

nem todas dispunham de recursos para realizar o requerimento de compra, pagar os foros atrasados e para pagar às custas que envolvem um processo judicial. O caso de Arsênio e sua esposa Maria, pode ser interpretado como uma exceção à regra, uma vez que Arsênio advogou em causa própria. Ademais, o processo demonstra que o casal teve que passar por uma perícia, comprovar a doação do terreno, comprovar que eram descendentes do foreiro, passando, enfim, por uma longa provação para manter a sua posse.

Nas duas primeiras décadas do século XX, outros terrenos foram concedidos com extrema facilidade a vereadores da casa, a companhias estrangeiras e negociantes locais.

Em 1911, a *Southern Lumber* adquiriu um terreno de 7.392 metros quadrados no Porto Dom Pedro II. Essa empresa, logo que adquiriu as terras, prometeu construir um depósito para armazenar madeiras no Porto D. Pedro II⁸³³. De acordo com Miguel de Carvalho, a *Southern Lumber* tinha como principal foco a atividade madeireira e esteve estritamente ligada à construção da ferrovia São Paulo-Rio Grande, considerada essencial para o escoamento da sua produção⁸³⁴. A *Lumber* estabeleceu a maior serraria da América do Sul em Três Barras, Santa Catarina, estimulando uma brutal exploração madeireira⁸³⁵. A *Southern Lumber*, empresa que se instalou no Porto Dom Pedro II, em 1911, era subsidiária da *holding Brazil Railway Company*. Aliás, observa-se que em 12 de junho de 1912, foram concedidas a *Brazil Railway Company* 4 cartas de aforamento no Porto Dom Pedro II, medindo uma área de mais de 6000 metros quadrados⁸³⁶. O termo *holding* se refere a uma empresa que mantém o controle sobre outras empresas, mediante a posse da maioria das ações. Em geral, a *holding* não produz nenhuma mercadoria ou serviço, destinando-se apenas a centralizar e realizar o trabalho de controle sobre um conjunto de empresas, geralmente, denominadas de subsidiárias. Essa forma de organização empresarial é considerada um dos estágios mais avançados da concentração de capital, o que permite a uma holding controlar um capital muito maior que o seu, obtendo lucros desproporcionalmente elevados⁸³⁷.

De acordo com Miguel Carvalho, a *Brazil Railway Company* foi fundada em 1906, em Portland, nos Estados Unidos, sob as leis desse Estado. O empresário Percival Farquhar (1864-

⁸³³ IHGP. A Southern Lumber se compromete a construir um depósito no porto Dom Pedro II. **Comercio do Paraná**, ano 2, Paranaguá, 14 de março de 1913.

⁸³⁴ CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. **Uma grande empresa em meio à floresta: a história da devastação da floresta com araucária e a Southern Brazil Lumber and Colonization** (1870-1970). 2010. 300 f. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, 2010.p.199.

⁸³⁵ Ibidem., p.223.

⁸³⁶ PMP. Cartas de aforamento de terrenos de marinha n. 131;132;133;134. Foreiro: Brasil Railway Company. Local: Porto Dom Pedro II. Data de aquisição: 29 de junho de 1912.

⁸³⁷ Verbete holding. SANDRONI, Paulo. **Novíssimo dicionário de economia**. São Paulo: Editora best seller, 1999. p.285.

1953), nascido na Pensilvânia, foi o responsável por levantar capital na Europa para a organização da empresa, com a colaboração de banqueiros ingleses, franceses e belgas. O objetivo da empresa era concluir a estrada de ferro São Paulo-Rio Grande e adequá-la, de modo a torná-la mais eficiente. Em 1913, essa *holding* controlava 6.090 km de linhas férreas, o que em termos percentuais equivalia a 25% das ferrovias de todo o Brasil, e a 56% das ferrovias dos Estados do Sul e de São Paulo⁸³⁸. No Porto Dom Pedro II, a *Lumber* além de estabelecer depósitos de madeira⁸³⁹, havia prometido a municipalidade a construção de um cais de arrimo em frente aos terrenos de marinha aforados⁸⁴⁰. Em 1913, o jornal *Diário do Commercio*, publicado em Paranaguá, noticiava que a *Lumber* tinha madeira suficiente para lotar dois navios⁸⁴¹. Entretanto, em 1917, essa empresa se transferiu do porto de Paranaguá para o porto de São Francisco do Sul⁸⁴².

Outra grande empresa a se instalar no D. Pedro II foi a *Moinho Santista*. Em agosto de 1912, a *Moinho Santista* e a *Bunge e Born* estavam negociando com o Governo do Estado do Paraná a instalação de um moinho de trigo no Paraná. A instalação seria feita mediante a reunião de capitais levantados em Santos e em Buenos Aires. O moinho de trigo seria instalado no Porto Dom Pedro II, sob a representação de Lucien Metzger da *Bunge y Born* da Argentina⁸⁴³. A *Bunge y Born* foi formada em Amsterdã, no ano de 1818, por Johann Bunge. Inicialmente, essa empresa tinha como nicho principal a exportação de cereais. Em 1884, Ernest Bunge, neto de Johann, juntou-se ao irmão Jorge Born e criou a sociedade argentina Bunge y Born, que se relacionava com o grupo europeu (Bunge e Cia)⁸⁴⁴. Em 1905, o grupo argentino se estabeleceu no Brasil, na cidade portuária de Santos. Exatamente em setembro de 1912, a *Moinho Santista* adquiriu terrenos no Porto Dom Pedro II. Em sessão da câmara realizada no dia 30 de abril de 1913, a *Moinho Santista* solicitou, através da lei municipal de, 1 de agosto de 1912, a concessão de favores a empresa, referentes a isenção de impostos municipais por dez anos, para o moinho de trigo que iria se estabelecer no Porto Dom Pedro II. A empresa solicitou que essa isenção

⁸³⁸ CARVALHO., op. cit., p. 128.

⁸³⁹ Ibidem., p.224-226.

⁸⁴⁰ IHGP. Visita da inspeção do diretor da Southern Lumber Company. **Diário do Commercio**. Ano 2, Paranaguá, 24 de abril de 1913.

⁸⁴¹ IHGP. A Southern Lumber já tem madeira para lotar dois navios. **Diário do Commercio**. Ano 2, Paranaguá, 3 de maio de 1913.

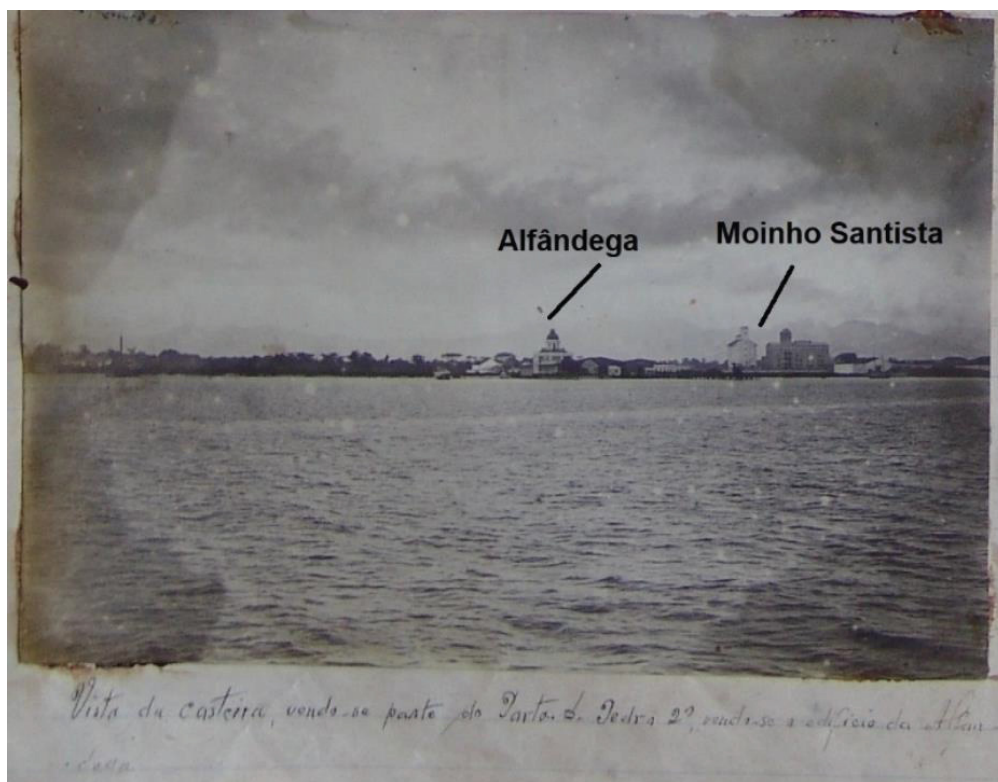
⁸⁴² IHGP. A Southern Lumber retira seus estoques de Paranaguá. **Diário do Commercio**. Ano 6, Paranaguá, 10 de maio de 1917.

⁸⁴³ HEMEROTECA DIGITAL. Instalação de um moinho de trigo. **A República órgão do partido republicano paranaense**. Ano 25, ed. 187, Curitiba, 12 de agosto de 1912. P.2.

⁸⁴⁴ SILVA, Gustavo Pereira; COSTA, João Armanda Dalla. Bunge and his first fiftieth anniversary in Brazil (1905–1955): The construction of an economic group. **Investigaciones de História Económica**, 14, (2), 199–209, 2019. P.201-203.

fosse estendida a maquinaria necessária, ao trigo importado, aos produtos e ao comércio⁸⁴⁵. Em novembro de 1912, a Moinho Santista construiu um silo e um moinho de trigo⁸⁴⁶. A Moinho Santista tinha um trapiche próprio. Essa empresa continuou a atuar em Paranaguá até 1922. Neste ano, a carta de aforamento da *Moinho Santista* foi transferida a *Moinho Matarazzo*.

IMAGEM 16-VISTA DA ALFÂNDEGA E DO MOINHO SANTISTA NO PORTO DOM PEDRO II



FONTE: IHGP. Sem autor. Fotografia impressa no álbum de fotos de José Gonçalves Lobo. Sem data.

Em 1922, a planta da cidade de Paranaguá demonstra que haviam 7 trapiches operando no porto Dom Pedro II, como é possível vislumbrar, todos os trapiches situavam-se numa linha imaginária, tratava-se do projeto da Rua Scherer (Figura 13):

⁸⁴⁵ CMP. Ata da sessão de 30 de abril de 1913. fl. 115 frente e verso.

⁸⁴⁶ IHGP. A construção do silo da Moinho Santista no Porto Dom Pedro II, 16 de novembro de 1912.

FONTE: IHGP. Sem autor. **Planta de Paranaguá**, 1922, Escala 1:10.000. Paranaguá: Livraria mundial de Curitiba, 1922. **Observação:** Com base nas informações coletadas, inserimos as localizações hipotéticas dos trapiches da Alfândega, Moinho Matarazzo, Guimarães e cia, Estrada de Ferro do Paraná, Munhoz da Rocha e cia e Estrada de Ferro SP. Rio Grande.

No ano de 1917, o jornal *Diário do Commercio* cita a existência de 5 trapiches funcionando no porto Dom Pedro II, o trapiche da firma Munhoz da Rocha & Irmão, o da Guimarães & Cia; o Trapiche da Alfândega; Trapiche da Lumber Co e Trapiche da Estrada de Ferro S. Paulo Rio Grande⁸⁴⁷. Entretanto, a referida notícia não cita o trapiche da estrada de ferro do Paraná. De fato, existia um trapiche da Lumber no porto D. Pedro II, no entanto como citamos, em 1917, essa empresa se transferiu de Paranaguá para São Francisco do Sul.

Algacyr Morgenstern, por sua vez, cita que na década de 1920 haviam 7 trapiches no porto, sendo dois deles da firma *Guimarães e Cia*, o trapiche da Alfândega, o da Estrada de Ferro do Paraná; o da firma *Munhoz da Rocha*, o da São Paulo-Rio Grande e do Moinho Santista⁸⁴⁸. Aproximando a planta de 1922, é possível ver dois trapiches no terreno da firma *Guimarães e cia*. Com base em todas essas informações, esboçamos os traços com a indicação dos trapiches na Figura 13.

As análises das fontes demonstram a continuidade de poder das elites que atuavam no porto do Rio Itiberê, em especial, a família Guimarães que adquiriu diversas cartas de aforamento no Dom Pedro II. Ao mesmo tempo, demonstram o quanto a câmara compactuou e favoreceu seus congêneres, concedendo diversos terrenos a negociantes locais, prefeitos, vereadores e funcionários. Todas as firmas e indivíduos, citados ao longo desta seção, conseguiram construir em áreas privilegiadas, em terrenos de frente para a baía de Paranaguá.

Como veremos a seguir, a partir de 1926, o projeto para se construir o porto de Paranaguá foi retomado, o Governo do Estado do Paraná teve que desapropriar diversos terrenos para concluir as obras.

5.5 PROJETOS, CONTRATOS E DIFICULDADES NA IMPLEMENTAÇÃO DAS OBRAS DO PORTO DOM PEDRO II (1903-1931)

Após a caducidade do decreto de melhoramento do porto de Paranaguá, em 1889, nenhuma posição foi expressa pelo governo da Província do Paraná no tocante ao tema. Foi apenas no período republicano, bem no início do século XX, que novas tentativas seriam realizadas para retomar o projeto portuário.

O Decreto 4859, de 8 de junho de 1903, estabeleceu um regime especial à execução de obras de melhoramento de portos. Esse decreto estabelecia que as obras de melhoramentos

⁸⁴⁷ IHGP. Trapiches. *Diário do Commercio*, ano 6, Paranaguá, 16 de janeiro de 1917.

⁸⁴⁸ MORGERSTERN, op. cit, p. 150.

portuários seriam iniciadas, mediante a aprovação dos planos e orçamentos pelo Governo Federal. As obras poderiam ser executadas por administração ou por contrato. Para as despesas necessárias, o Governo faria as precisas operações de crédito, podendo emitir títulos em papel ou em ouro. Para o serviço de juros e amortização dos títulos emitidos, haveria em cada porto uma caixa especial, constituída com os seguintes recursos: Renda das propriedades adquiridas e desapropriadas e o produto da alienação das que se tornarem dispensáveis para o serviço do porto; produto da taxa até 2 % ouro sobre o valor da importação realizada pelo porto; renda dos cais, armazéns e demais serviços do porto, mediante pagamento das taxas que fossem estabelecidas e qualquer outra renda eventual relativa ao porto ou estabelecida em lei. Por fim, o decreto determinava que a direção e fiscalização das obras e serviços, bem como a administração da caixa especial, ficariam a cargo de uma comissão⁸⁴⁹.

Em 1907, o decreto 6368, de 14 de fevereiro, alterou e inseriu algumas cláusulas ao decreto 4859/1903. Cabe destacar o artigo 6º que ressaltou que a direção e fiscalização das obras dos portos ficariam a cargo de uma repartição, diretamente subordinada ao Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas. A organização desta repartição, bem como, e da caixa especial seria estabelecida em regulamentos especiais⁸⁵⁰.

Em 1911, o projeto de construção do porto Dom Pedro II foi remetido ao Governo Federal pelo engenheiro Ernesto Otero. Em 14 de junho de 1911, o Governo Federal aprovou o orçamento do projeto, estipulado em R\$ 8.000:915\$600, em papel, e R\$ 450:000\$000 em ouro⁸⁵¹. Em 1914, o Governo do Estado do Paraná requereu a construção das obras do porto. Esse entusiasmo inicial foi abalado pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Apenas em 1917, que de fato, o Governo Federal concedeu a autorização ao Estado do Paraná. Através do decreto 12414, de 14 de março de 1917 foi apresentado um novo projeto, dessa vez, apresentado pelo engenheiro Gaspar Nunes Ribeiro. O orçamento também foi modificado, tendo sido estipulado em R\$ 15.167:846\$556⁸⁵².

⁸⁴⁹ BRASIL. DECRETO N. 4859, de 8 de junho de 1903. Estabelece um regime especial para a execução de obras de melhoramento dos portos. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-4859-8-junho-1903-527453-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: jul./2022.

⁸⁵⁰ BRASIL. DECRETO N. 6368, DE 14 DE FEVEREIRO DE 1907. Modifica o regime especial para execução de obras de melhoramento de portos, estabelecido pelo decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6368-14-fevereiro-1907-527616-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: jul./2022.

⁸⁵¹ BRASIL. DECRETO N. 8784, DE 14 DE JUNHO DE 1911. Aprova o projeto e orçamento para as obras de melhoramento do porto de Paranaguá, no Estado do Paraná. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8784-14-junho-1911-527985-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: jul./2022.

⁸⁵² BRASIL. DECRETO N. 12414, de 14 de março de 1917. Aprova o novo projeto e respectivo orçamento para as obras de melhoramento do porto de Paranaguá e seus canais de acesso, no Estado do Paraná. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12414-14-marco-1917->

Resumidamente, foi concedido ao Estado do Paraná a construção e exploração do porto de Paranaguá, durante o prazo de 60 anos⁸⁵³. As obras de melhoramento compreendiam: A abertura de um canal na barra do Norte com 300 metros de largura, com 2.000 metros de extensão e a profundidade de oito metros, em maré mínima. A abertura de um canal na barra de Sueste com 300 metros de largura, 3.600 metros de extensão e oito metros de profundidade em maré mínima. A construção de um cais acostável com 550 metros de extensão. A construção de um cais de saneamento com a extensão de 2.486 metros, uma dragagem de 8 metros em frente ao cais de atracação, a execução de um aterro, construção de dois muros de arrimo, de armazéns com o necessário aparelhamento para mercadorias e materiais inflamáveis e edifícios destinado à administração, oficinas, casa de guarda e depósitos para carvão. Ao longo da zona de atracação seria feito um calçamento, esgotos de águas pluviais, assentamento de linhas férreas para o cais e armazenagens e fornecimento do material rodante necessário. A obra previa também a instalação de guindastes, instalação elétrica, abastecimento de água, assentamento de grades e portões de ferros para fechar o cais e demais dependências⁸⁵⁴. Todas essas obras deveriam ser iniciadas no prazo de um ano, da data do registro do contrato pelo Tribunal de Contas, e concluídas no prazo de cinco anos, contados da mesma data⁸⁵⁵.

Para execução das obras mencionadas, o Estado do Paraná teria o direito de desapropriar os terrenos particulares, edifícios, pontes e quaisquer benfeitorias existentes nas proximidades do porto. Durante o prazo da concessão, o Estado teria o direito de usufruir dos terrenos de marinha que fossem necessários às obras e às dependências. Todas as obras seriam realizadas com a fiscalização da Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, sendo organizada para esse fim uma comissão⁸⁵⁶. No tocante à remuneração e amortização do capital empregado, o Estado do Paraná teria o direito de cobrar as seguintes taxas: taxas de atracação; taxa de utilização do cais e conservação do porto, taxas de capatazias e armazenagens. Ficando isentas das referidas taxas as lanchas, botes, escaleres e outras embarcações pequenas⁸⁵⁷. O Estado do Paraná ficava responsável também pela contribuição anual de sessenta contos de réis para as despesas de fiscalização das obras, durante o período de construção, ficando essa contribuição

[528549publicacaooriginal-1-pe.html](#) Acesso em: jul./2022

⁸⁵³ BRASIL. DECRETO 12477, DE 14 DE MARÇO DE 1917. Concede ao Estado do Paraná autorização para construir as obras de melhoramento do porto de Paranaguá. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D12477imprensa.htm Acesso em ago./2022.

⁸⁵⁴ Ibidem., cláusulas I e II.

⁸⁵⁵ Ibidem., cláusula VI.

⁸⁵⁶ Ibidem. Cláusula VII

⁸⁵⁷ Ibidem., Cláusula XI

reduzida a quarenta contos de réis no período da exploração⁸⁵⁸.

Cinco meses após, o Decreto 12590, de 1 de agosto de 1917, alterou algumas cláusulas do decreto 12477. Destacamos que a cláusula VI alterou o prazo de construção. Ademais, foi dado um prazo de três anos para o início das obras. No tocante aos terrenos de marinha, foram excetuados os terrenos de marinha que pertenciam à Municipalidade de Paranaguá, nesse caso, o Estado do Paraná se entenderia diretamente com a referida Municipalidade⁸⁵⁹.

Em 1919, o presidente do Estado do Paraná, Affonso Alves de Camargo, informou que ainda não havia conseguido dar início às obras do porto⁸⁶⁰. Em 1920, esse presidente, no intuito de cumprir o prazo estipulado pelo Governo Federal, abriu concorrência pública para as companhias que quisessem se candidatar à execução das obras. Entretanto, na primeira concorrência pública nenhuma companhia se candidatou. Foi apenas na segunda concorrência que foi aprovada a proposta da Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, com sede no Rio de Janeiro⁸⁶¹. O prazo, entretanto, era curto, pois as obras deveriam se iniciar seis meses após a assinatura do contrato. O Governo do Estado do Paraná não conseguiu cumprir esse prazo e pediu ao Governo Federal uma nova prorrogação. Através do Decreto 14371, de 17 de março de 1921, foi concedido o prazo de mais um ano, assim, as obras deveriam ser iniciadas em abril de 1922⁸⁶².

Em 1921, o negociante e ex-prefeito de Paranaguá Caetano Munhoz da Rocha assumiu a presidência do Estado do Paraná. Como analisamos antes, Caetano Munhoz da Rocha era proprietário da firma *Munhoz da Rocha*, firma que possuía um trapiche no porto Dom Pedro II. Logo que assumiu a presidência do Estado, Caetano Rocha informou que o seu objetivo era dar continuidade ao projeto de melhoramento do porto paranaense. Esse presidente explicou que a parte financeira era a única questão pendente para dar continuidade às obras do porto. Uma das possibilidades apontadas era a de contrair um empréstimo com a firma *Lage e irmãos*, com sede no Rio de Janeiro. Para isso, seria necessário realizar um empréstimo de 26 mil contos de réis.

⁸⁵⁸ Ibidem., Cláusula XXVI

⁸⁵⁹ BRASIL. DECRETO N. 12590, DE 1 DE AGOSTO DE 1917. Altera as cláusulas IV, VI, XV e XXIII, que acompanham o decreto n. 12.477, de 23 de maio de 1917, e adiciona mais uma. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D12590impressao.htm Acesso em: jul./2022.

⁸⁶⁰ APP. Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Affonso Alves de Camargo, presidente do Estado do Paraná., durante a segunda sessão da 14ª legislatura em 1 de fevereiro de 1919. Curitiba: Tipografia da República, 1919. p.28-29

⁸⁶¹ APP. Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Affonso Alves de Camargo, presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a primeira sessão da 15ª legislatura em 1 de fevereiro de 1920. Curitiba: Tipografia da República, 1920. p. 64.

⁸⁶² BRASIL. DECRETO 14371, DE 17 DE MARÇO DE 1921. Prorroga por um ano o prazo fixado para início das obras de melhoramentos do porto de Paranaguá. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14731-17-marco-1921-529288-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: jul./2022.

A amortização do referido empréstimo começaria seis anos após a assinatura do contrato, e terminaria 25 anos após a mesma data. Desde a assinatura do contrato, o Estado do Paraná teria de dispor de 7 mil contos para pagar os empreiteiros. Para o pagamento dos empreiteiros, o governo utilizaria do imposto de 2% ouro sobre a importação feita pelo porto de Paranaguá. Caetano expôs que estava se esforçando para conseguir junto ao Governo Federal os juros de 6% ao ano, referente a quantia complementar dos 19 mil contos de réis⁸⁶³. Essa possibilidade, contudo, implicava em modificações contratuais.

Assim, portanto, Caetano Munhoz da Rocha enviou um ofício ao Ministério de Viação e Obras Públicas explicitando as necessárias modificações contratuais, bem como, todos os embaraços, atrasos e dificuldades para iniciar efetivamente as obras. Esse presidente relatou que não havia conseguido reduzir os preços da proposta apresentada, de modo a enquadrá-la no orçamento da Inspetoria Federal dos Portos, Rios e Canais, pois os custos dos materiais de construção e mão de obra estavam muito elevados, quando comparados ao ano de 1916, período em que foi realizado o projeto do porto de Paranaguá. Em vista das alterações, pedia que fosse mantida a garantia de juros de 6% sobre o capital efetuado na execução das referidas obras. Por fim, pedia que o Ministério considerasse as dificuldades daquele governo, em vista dos acontecimentos da Guerra Mundial. Caetano Rocha concluiu solicitando o prazo de mais dois anos para o início das obras⁸⁶⁴.

Novamente, em 22 de dezembro de 1921, foi concedido a prorrogação do prazo⁸⁶⁵. Por mais uma vez, o orçamento teve que ser ajustado para a quantia de 18.386:184\$870⁸⁶⁶. Entretanto, novos impasses se deram com a questão financeira.

Em 1923, o gerente da Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas informou ao Governo do Estado as negociações relativas ao financiamento das obras. O gerente Domingos de Souza Leite informou que havia conversado com duas companhias estrangeiras, tentando, assim, financiar as obras com capital estrangeiro. A Companhia *W. Y. Kalis e cia Baggermmarshappy* de Haya, na Holanda, propunha que o Estado do Paraná emitisse apólices

⁸⁶³ APP. **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a segunda sessão da 15ª legislatura em 1 de fevereiro de 1921.** Curitiba: Tipografia da República, 1921. P.72-76.

⁸⁶⁴ Ibidem., p.77-78.

⁸⁶⁵ <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DPL&numero=4404&ano=1921&data=22/12/1921&ato=a3c0TQq5EeNpWT14a>

⁸⁶⁶ BRASIL. DECRETO N. 15707, DE 3 DE OUTUBRO DE 1922. Aprova a modificação do projeto e do respectivo orçamento, na importância de 18.386:184\$870 para melhoramento do porto de Paranaguá, e altera a cláusula II do contrato celebrado com o Estado do Paraná, para execução das obras desse porto, fixando novo prazo para seu início. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15707-3-outubro-1922-529491-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: jul./2022

no valor de mil contos cada uma, cujos juros e amortização estariam garantidos pela taxa de 2% ouro arrecadada e pelo produto da exploração do porto, após a sua construção. O Estado do Paraná cotaria essas apólices nas praças do Rio de Janeiro e de Santos. A companhia em troca receberia essas apólices em forma de pagamento. Outras cláusulas determinavam, de modo mais específico, as garantias a que firma teria direito, a saber:

O Estado pedirá logo após a assinatura do contrato, ao Governo Federal a restituição da importância a que tem direito e a modificação de seu contrato de concessão, aumentando as taxas a serem cobradas, regulamentando de modo mais claro e conveniente a aplicação do produto de 2% ouro, estabelecendo a faculdade de executar de preferência as obras que tenham imediata utilização comercial, assim como a autorização para modificar os tipos de muralha aprovados, de acordo com a Inspetoria de Portos, Rios e Canais[...] Admitindo que o Estado tenha de receber da União 3.000:000\$000 em moeda corrente, e feita a emissão de 15.000 apólices que pelo seu juro e pela sua garantia, produzirão um mínimo de 12.000:000\$000, em moeda corrente, teremos um total de 15.000:000\$000 que são mais que suficientes para a construção da parte verdadeiramente útil do projeto. [...] Durante os dois anos e meio da construção, o Estado disporá do produto do imposto de 2% ouro, num valor em papel mínimo de 400:000\$000, anualmente, para o serviço de juros das apólices emitidas. Essa quantia é suficiente para o serviço de juros das apólices nos três primeiros semestres, devendo o Estado providenciar a quantia que falta aos 3 semestres restantes, podendo vender um número das próprias apólices para esse fim⁸⁶⁷.

Domingos de Souza Leite apresentou também a proposta da companhia *Ullen e Cia* de Nova York. Esta, por sua vez, propunha explorar comercialmente o porto, após a sua construção, hipótese essa que não parecia simpática⁸⁶⁸. Após a apresentação, caberia ao presidente do Estado do Paraná estudar as referidas propostas e ver qual era a mais adequada⁸⁶⁹.

Diante desse impasse, novamente, foram necessários novos ajustes no contrato. Em 1927, o presidente do Estado Caetano Munhoz da Rocha apresentou um parecer acerca de todas essas questões. Esse presidente observou que, apesar de todas as mudanças realizadas no contrato, a operação de crédito era um dos maiores entraves. Esse presidente explicou que havia recusado todas as propostas que envolviam o direito de explorar o serviço do porto, após a sua construção. O Estado do Paraná não deveria se prender a um contrato desse tipo de natureza, e, sim, reservar para si a liberdade de ação. Desabafava que as delongas para realizar as obras do porto não eram uma novidade e nem algo exclusivo a Paranaguá. Caetano citou o caso do Porto de Santos, cujas obras foram levadas a efeito, após o terceiro contrato de construção. Caetano, enfim, julgou que para iniciar as obras do porto era necessário escolher pela emissão de apólices, no valor de 26 mil contos. Informou que outra tentativa de negociação foi feita com

⁸⁶⁷ APP. Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a segunda sessão da 16ª legislatura em 1 de fevereiro de 1923. Curitiba: Tipografia da República, 1923. 101-102.

⁸⁶⁸ Ibidem, p. 101-102.

⁸⁶⁹ Ibidem., p.104.

a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, dando uma solução idêntica para a questão financeira, a qual ligava a operação de crédito ao estrangeiro⁸⁷⁰.

Diante da emergência da situação, esse presidente relatou que entregou a circulação das apólices. Ficou estabelecido que a coletoria de Paranaguá depositaria mensalmente 100:000\$000 no banco Nacional do Comércio, e igual quantia no Banco Francês e Italiano. A caixa do porto de Paranaguá, sob cujo título seriam escrituradas as apólices, entregaria mensalmente ao Tesouro os títulos correspondentes aos depósitos efetuados. O produto das apólices que circulassem pela caixa do porto, seria depositado nos bancos da Capital. As importâncias dos depósitos seriam destinadas, exclusivamente, às obras do porto. A caixa ficaria a cargo do Tesoureiro do Estado⁸⁷¹. Por fim, Caetano Munhoz da Rocha apresentou, de modo mais detalhado como seria feita a emissão das apólices.

O decreto estadual 917, estabelecia que a emissão de apólices teria como garantia os remanescentes dos impostos onerados pela atual dívida externa, o produto dos impostos de Indústria e Profissões, o Imposto Territorial e de Líquidos espirituosos. O Governo poderia dispor assim, de 2.400 mil contos anualmente, mais o produto de 2% do ouro. O presidente afirmava que por força do decreto 918, já se achava depositada nos estabelecimentos bancários de Paranaguá 800:000\$000, correspondentes às cotas de setembro a dezembro.

Entretanto, mesmo com essas operações, a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas não concordou com a proposta, pois a operação regulada pelo decreto 918 não satisfazia as suas exigências. Essa Companhia sugeriu que ao invés do contrato de empreitada, fosse adotado o contrato de administração. As obras, portanto, seriam feitas em partes, de modo que o Estado dispenderia com as obras a quantia que pudesse pagar, regulando a marcha das obras. Observa-se que as obras foram divididas em partes, por exemplo, a cais de atracação que compreendia 550 metros, ficou dividido em cinco seções de 110 metros. Cada etapa seria paga, conforme o Estado dispusesse de recursos para o pagamento⁸⁷².

Acordado os pormenores, o Estado do Paraná designou uma comissão fiscal. Essa comissão seria responsável pela resolução de questões diretamente com a Companhia construtora, bem como, responsável por autorizar as despesas necessárias. Para ocupar o cargo de Diretor Técnico foi nomeado o Capitão Didio Iratym Affonso da Costa⁸⁷³. Curiosamente,

⁸⁷⁰ APP. Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a segunda sessão da 18ª legislatura em 1 de fevereiro de 1927. Curitiba: Tipografia da República, 1927. p.132-136.

⁸⁷¹ Ibidem., p.136-137.

⁸⁷² Ibidem., p.137-139.

⁸⁷³ Ibidem., p.149-151

em setembro de 1927, Didio Iratym Costa foi nomeado prefeito de Paranaguá⁸⁷⁴.

Por fim, Caetano Munhoz da Rocha explicitou que, finalmente, em 21 de janeiro de 1927, as obras do porto Dom Pedro II foram iniciadas. Daquele momento em diante, estavam resolvendo os detalhes para as instalações das oficinas, pedreiras, contratação de material e máquinas⁸⁷⁵. Apenas com essa despesa inicial teria que se despende 2.785:441\$280. O Estado dispunha para essa despesa de 2.995:000\$000. A previsão é que passado 12 meses, ou seja, em janeiro de 1928, estariam construídos cem metros de cais e, outras obras estariam em plena atividade para a execução, podendo assim, inaugurar o primeiro trecho do cais⁸⁷⁶.

Nos anos de 1928, o presidente Caetano Munhoz da Rocha demonstrou que para a continuidade das obras era necessário a desapropriação dos terrenos compreendidos pela zona de atracação no Porto Dom Pedro II. A desapropriação seria feita de forma amigável ou judicialmente. O valor da desapropriação seria pago de acordo com a lei n. 2483, de 17 de março de 1928, em apólices das Obras do Porto⁸⁷⁷. Caetano, entretanto, não mencionou que ele próprio era um dos proprietários que estava instalado no porto Dom Pedro II. Cabe lembrar que em 1926, esse presidente adquiriu outro terreno no porto de Paranaguá. Ao que tudo indica era um terreno de frente para o mar, o que a documentação cita como Rua Scherer⁸⁷⁸.

Enfim, em 1928, a comissão de fiscalização realizou a análise do projeto do porto e avaliou que era necessário desapropriar os terrenos pertencentes as firmas *Guimarães e Cia*, *Alberto Gomes Veiga, João Eugênio e cia* e *Alfredo Eugênio e Cia*⁸⁷⁹. Com base nas cartas de aforamento, pode-se afirmar que em 1929, 5 cartas pertencentes a firma Guimarães e cia foram desapropriadas e transferidas ao Governo do Estado do Paraná.

Após as desapropriações, outras modificações no projeto do cais foram solicitadas e aprovadas através do Decreto 18518, de 30 de novembro de 1928⁸⁸⁰. As modificações seriam aprovadas, desde que as obras não excedessem o orçamento de 18.386:184\$870 (dezoito mil trezentos e oitenta e seis contos cento e oitenta e quatro mil oitocentos e setenta réis), aprovado

⁸⁷⁴ Ver no capítulo 6, seção 6.2.

⁸⁷⁵ Ibidem., p.153-154

⁸⁷⁶ Ibidem., p.154-161

⁸⁷⁷ APP. **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado, ao instalar-se a 1ª sessão da 19ª legislatura.** Curitiba, 1 de fevereiro de 1928.p.170-171

⁸⁷⁸ PMP. Registro de carta de aforamento de terreno de marinha, n. 217, Paranaguá, 30 de janeiro de 1926. Fl.217

⁸⁷⁹ APP. **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado, ao instalar-se a 1ª sessão da 19ª legislatura**, op. cit, p. 172.

⁸⁸⁰ BRASIL. DECRETO N. 18518, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1928. Aprova as modificações do projeto das obras de melhoramento do porto de Paranaguá, na parte relativa ao alinhamento do cais. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18518-30-novembro-1928-530229-republicacao-85148-pe.html> Acesso em: jul./2022.

pelo decreto n. 15.707, de 3 de outubro de 1922⁸⁸¹.

Em 1929, o presidente Affonso de Camargo dava um parecer sobre o andamento das obras do cais. As principais modificações foram em relação ao método para construir o cais, uma vez que se optou pelo moderno sistema de estacas de cimento armado⁸⁸². Em 1930, esse presidente informou sobre o andamento das obras e declarou que já se achavam instaladas no bairro Rocío, em Paranaguá, as oficinas de trabalho, onde foram construídas 4 casas que serviam de moradia para os funcionários da companhia construtora e demais funcionários do Estado⁸⁸³.

Em 1931, após o golpe militar, Affonso de Camargo foi afastado da presidência do Estado. Foi colocado em seu lugar o interventor Mario Tourinho. Logo que assumiu a pasta do porto, esse interventor rescindiu o contrato firmado com a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, com a justificativa de que o contrato estava sendo muito oneroso ao Estado. Mario Tourinho observou que até 1931, haviam sido empenhados 19 mil contos, o Estado tinha um débito no total de 1.485:030\$354⁸⁸⁴. O Governo do Estado ficava obrigado a pagar os compromissos assumidos pela companhia em Paranaguá até 30 de abril de 1931.

Após a rescisão do contrato, Mario Tourinho ponderou que as obras do porto de Paranaguá eram urgentes⁸⁸⁵. O interventor enviou um ofício ao Ministério expondo que o Estado não poderia mais arcar com o financiamento das obras. Expunha que o Governo Federal, durante o tempo anterior ao contrato, recolheu o produto de 2% ouro arrecadado no porto de Paranaguá⁸⁸⁶. Essa importância, cobrada pela União, atingia mais de 4000 contos de réis. Uma vez que essa quantia fosse revertida ao Estado, sob a condição de aplicação exclusiva nas obras do porto, seria mais que suficiente para financiar os 150 metros de cais corrido e mais as dragagens necessárias. Nessas condições, os 350 metros de cais restantes e o cais de saneamento, aterro e demais obras seriam executadas pelo Estado com a renda proveniente da exploração comercial da parte já construída. Ao mesmo tempo, explicitou que as obras não poderiam ficar paralisadas no ponto em que se encontravam, pois isso resultaria em um grande prejuízo⁸⁸⁷. Por fim, o General Mario Tourinho propunha três medidas e solicitava as devidas

⁸⁸¹ Ibidem., artigo único.

⁸⁸² APP. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Presidente Dr. Affonso de Camargo, ao instalar-se a 2ª sessão da 19 legislatura. Curitiba, 1 de fevereiro de 1929. p.86-87.

⁸⁸³ APP. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Presidente Dr. Affonso de Camargo, ao instalar-se a 2ª sessão da 20ª legislatura. Curitiba, 1 de fevereiro de 1930. p.71-72.

⁸⁸⁴ APP. Mensagem dirigida pelo interventor do Estado do Paraná, General Mario Tourinho, ao chefe do Governo Provisório da República Dr. Getúlio Vargas. Curitiba, 5 de outubro de 1931. p.61-62.

⁸⁸⁵ Ibidem., p. 63.

⁸⁸⁶ Ibidem., p.64-65.

⁸⁸⁷ Ibidem., p.65.

aprovações do Governo Federal. Em primeiro, solicitava a revisão do tesouro do Estado do Paraná, sobretudo no relativo ao produto da taxa de 2% ouro, arrecadado pela União durante o tempo decorrido, desde o início da cobrança, até a data de concessão das obras do porto ao Estado. Solicitava assim, que esse produto fosse revertido ao Estado, sob a condição de sua exclusiva aplicação nas obras de melhoramento do porto. Em segundo, pedia outra prorrogação do prazo estipulado pela concessão federal. Em terceiro e por fim, pedia a prorrogação de seis meses, do prazo estipulado pela cláusula XXIII para cessar a arrecadação por parte do Estado, e em seu proveito, do produto do imposto de 2% ouro, devido a interrupção das obras. Pedia complacência que as duas últimas medidas se justificavam pelo fato de que *a revolução de outubro último, cujos efeitos se fizeram sentir, [...] com muita preeminência, neste Estado*⁸⁸⁸.

Além dessas medidas, o interventor, como veremos adiante, instalou uma Comissão de Sindicância das obras do porto de Paranaguá.

5.6 FISCALIZAÇÃO E OBRAS FINAIS (1931-1935)

As primeiras medidas tomadas pelo General Mario Alves Tourinho tentaram desarticular o aparelho político-administrativo que servia de suporte à situação anterior. Em especial, no porto de Paranaguá, o General Tourinho instaurou uma Comissão de Sindicância das obras realizadas no porto D. Pedro II. Essa Comissão realizou uma intensa análise de todos os custos e despesas realizadas entre 1927 e 1930.

Lembramos que em 1927, assim que foi firmado o contrato com a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, Caetano Munhoz da Rocha nomeou o capitão Didio Iratym Costa para ocupar o cargo de diretor técnico da comissão de fiscalização do porto. Era um dos principais cargos nessa comissão, pois o Diretor atuava e resolvia questões e pagamentos de despesas diretamente com a Cia Construtora.

Em dezembro de 1930, o General Mario Tourinho solicitou ao inspetor da alfândega de Paranaguá todos os livros com as taxas de 2% ouro cobrada por aquela repartição⁸⁸⁹. Em seguida, a comissão de sindicância solicitou ao engenheiro Maurício Mourand toda a relação dos materiais e instalações existentes no bairro Rocio e na Ilha da Cotinga⁸⁹⁰. Ofícios também

⁸⁸⁸ Ibidem., p.66.

⁸⁸⁹ Ofício n.2 ao Ilmo. Sr. Arthur Alvim inspetor da alfândega de Paranaguá. In: APP. Comissão de Sindicância das obras do porto de Paranaguá. **Relatório apresentado ao Exmo. Snr. General Interventor Federal do Paraná, em 30 de junho de 1931.**p.3-4.

⁸⁹⁰ Ofício n.8 da Comissão de Sindicância ao Dr. Maurício Mourand, engenheiro representante da Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas. Ibidem, p.19-20.

foram encaminhados solicitando todas as especificações da obra, os barcos alugados, o material de escritório gasto, os funcionários e todos os detalhes da prestação de contas da antiga fiscalização.

A Comissão de Sindicância indagou se a antiga fiscalização estava seguindo o contrato lavrado em 1917. Indagou se as obras realizadas estavam de acordo com o contrato e quais eram os terrenos que foram desapropriados⁸⁹¹. Em especial, a comissão de Sindicância indagava se o trapiche e armazéns pertencentes ao Dr. Caetano Munhoz da Rocha ficavam de fora da zona de melhoramento do porto⁸⁹².

Outros ofícios pediam o ressarcimento de valores. Em 24 de janeiro de 1931, um ofício foi encaminhado a Bernardino Pereira Netto. Bernardino foi interrogado a respeito do valor 300\$000 que foi empenhado no pagamento de uma bandeira política denominada Júlio Prestes-Vital Soares. A comissão de sindicância solicitou que a referida quantia era destinada, exclusivamente, às obras do porto, portanto, solicitava que o referido valor fosse recolhido ao cofre da fiscalização, no prazo de 8 dias⁸⁹³. Outros ofícios denunciavam a utilização imoral da verba dos cofres da fiscalização. Entre os ofícios se denunciava o prefeito Didio Costa por ter empenhado valores com o pagamento de funcionários. Outros solicitavam a restituição de valores gastos com hospedagem, motorista particular, destinação de verba a interesses alheios as obras do porto⁸⁹⁴. O ofício n.48, por exemplo, ordenava a devolução de um conto de réis, gastos com a pintura de um prédio na cidade de Paranaguá e com a inauguração de um retrato feito em homenagem a Caetano Munhoz da Rocha⁸⁹⁵. Outro exemplo de gastos alheios pode ser visto no ofício n. 57 (Imagem 17). Nesse ofício à comissão de fiscalização indagou Francisco Fido Santana sobre pagamentos feitos a *Alberto Veiga e Cia*, *Paulino Sigwalt e João Alboit e cia*. As citadas firmas forneceram materiais de construção para a propriedade “Mattinho”. Os materiais foram fornecidos a Francisco Santana, mediante a autorização do ex-Diretor Técnico Didio Iratym Costa:

⁸⁹¹ Ofício n.10. Da Comissão de Sindicância das obras do Porto a Comissão de Sindicância do Estado do Paraná, em Curitiba. Ibidem., p.24-25.

⁸⁹² Ibidem., p.26.

⁸⁹³ Ofício n. 23. Da comissão ao Sr. Bernardino Pereira Neto. Ibidem., p.57.

⁸⁹⁴ Ofício n.41. Da comissão a Cesar Dantas da Silva. Ibidem., p. 104.

⁸⁹⁵ Ofício n.48. Da comissão a Diretoria do Club Litterario. Ibidem., p.120.

IMAGEM 17- OFÍCIO N.57- COMISSÃO DE SINDICÂNCIA A FRANCISCO SANTANA, 1931

OFFICIO NR.57

PARANAGUA', 7 de Fevereiro de 1931.

Ilmo. Snr.

Francisco Fido Fontana

CURITYBA

A COMISSÃO DE SYNDICANCIA DAS OBRAS DO PORTO DE PARANAGUA', tem em mãos recibos de pagamentos feitos á Alberto Veiga & Cia, Paulino Sigwalt & Cia e João Alboite & Cia, relativamente a fornecimentos de materiaes de construção e sanitario para a sua propriedade no " Mattinho ". Taes materiaes foram fornecidos a V. S. mediante cartão do Dr. Affonso Camargo dirigido ao Snr. Aristides de Oliveira, auxiliar-technico da Fiscalisação, e cujo cartão se acha no archivo desta Fiscalisação Estadual.

Não havendo na Fiscalisação Estadual das Obras do Porto verba alguma para attender despesas alheias aos seus servigos, é extranhavel que o ex-Director-Technico, Capitão Didio Iratym Affonso da Costa permittisse autorisação para taes despesas.

Procedendo-se neste momento, syndicancia neste Departamento Publico do Estado, é solicitado V.S. a entrar com as quantias de 1:943\$070 - conta de Alberto Veiga & Cia, 586\$000 - conta de Paulino Sigwalt & Cia e 350\$000 - conta de João Alboite & Cia, tudo n'um total de Rs. 2:879\$570, para os cofres da Fiscalisação Estadual, no prazo de oito dias, findo o qual, será o processo remetido á Comissão Central de Syndicancia, em Curityba, para proceder sua cobrança judicialmente.

Saudações

FONTE: APP. Oficio n.57 ao Ilmo. Sr. Francisco Fido Santana. In: APP. Comissão de Sindicância das obras do porto de Paranaguá. Relatório apresentado ao Exmo. Snr. General Interventor Federal do Paraná, em 30 de junho de 1931. p. 140.

Em 1932, Manoel Ribas foi nomeado interventor do Estado do Paraná. Esse interventor solicitou ao Governo Federal uma revisão de todos os contratos de melhoramento do porto de Paranaguá. O decreto n. 22021, de 27 de outubro de 1932, autorizou a revisão do contrato. O referido decreto isentava o Governo do Estado do Paraná de todos os impostos federais, estaduais e municipais que pudessem incidir sobre as obras do porto, bem como, nas instalações e serviços; ficavam isentos os direitos aduaneiros e taxa de expediente sobre os materiais, maquinaria ou aparelhos importados, destinados à construção, conservação das instalações e ao custeio do tráfego do porto. Todos os trabalhos de construção e aparelhamento do porto seriam realizados sob a fiscalização do Departamento Nacional de Portos e Navegação,

sem ônus para o Estado concessionário. O decreto também especificava que o Estado do Paraná faria, gratuitamente, os serviços de capatazias e de transporte nas linhas férreas do porto, quando se tratar de: a) quaisquer somas de dinheiro, pertencentes à União, ou Estados; malas do Correio; bagagens dos passageiros; bagagem dos imigrantes. O transporte dos imigrantes seria gratuito, nas linhas do porto, até às estações das estradas de ferro⁸⁹⁶.

Logo após a revisão contratual, em 1933, foi aberta nova concorrência para as obras do Porto. Quatro companhias submeteram suas propostas entre elas: a Companhia *Christiani e Nielsen*, *Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas*, *Companhia Geral de Obras e Construções de Genebra*, *Companhia Construtora Nacional S. A.* A Companhia *Christiani e Nielsen* venceu a concorrência.

A Companhia *Christiani e Nielsen* se propôs a finalizar as obras no prazo de 20 meses, a partir da assinatura do contrato. As obras foram orçadas em 8.412:360, oito mil quatrocentos e doze contos de réis e mais, 2.572:858\$000 em dólar, totalizando cerca de onze mil contos réis. Conforme o contrato, essa empresa deveria realizar um cais de 400 metros de extensão, mais 100 metros de outro cais, 764 metros cúbicos de aterro, 2.700 metros de linha férrea, 500 metros de linha para locomoção de guindastes, 20.000 metros de calçamento de paralelepípedo, 2 armazéns com 100x20 com estrutura de concreto armado e 310 metros de gradil de ferro cercando o perímetro com três grandes portões⁸⁹⁷ (Ver Figura 14):

⁸⁹⁶ BRASIL. Decreto nº 22.021, de 27 de outubro de 1932. Autoriza a revisão e consolidação dos contratos celebrados com o Governo do Estado do Paraná, relativos à concessão do porto de Paranaguá. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22021-27-outubro-1932-525088-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: ago./2022.

⁸⁹⁷ HEMEROTECA DIGITAL. As obras do porto de Paranaguá: uma exposição aos representantes da imprensa. **Diário da tarde**. Ano 34, n. 11.399, Curitiba, 18 de fevereiro de 1933. P.1.

FIGURA 14- PLANTA GERAL DO CAIS E ARMAZÉNS DO PORTO DE PARANAGUÁ (1933)



FONTE: APP. MFN1059. Relatório da Fiscalização estadual das obras do porto de Paranaguá, ano de 1933.fls.14-18.

O contrato foi assinado em 22 de fevereiro de 1933⁸⁹⁸. Dez meses após a assinatura do contrato, o relatório de fiscalização das obras do porto de Paranaguá trazia a relação das obras realizadas. Em 31 de dezembro de 1933, haviam sido finalizados 63 metros do cais comercial, outros 168 metros de cais estavam quase prontos e 255 metros estavam com as estacas cravadas. Grande parte das obras contratadas estavam prontas, com exceção das linhas férreas, linhas de guindaste e os 2 armazéns⁸⁹⁹.

⁸⁹⁸ APP. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Manoel Ribas Interventor Federal do Estado do Paraná, pelo Secretário dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas, Rivadavia de Macedo, exercício de 1931,1932 e 1º semestre de 1933. Curitiba, 1933; p.151

⁸⁹⁹ APP. MFN1059. Relatório da Fiscalização estadual das obras do porto de Paranaguá, ano de 1933. fl.1

IMAGEM 18- CAIS CONSTRUÍDO PELA CHRISTIANI E NIELSEN (1933)



FONTE: APP. MFN1059. Relatório da Fiscalização estadual das obras do porto de Paranaguá, ano de 1933. Fl.29

IMAGEM 19-ESTACAS DO CAIS EM CONSTRUÇÃO (1933).



FONTE: APP. MFN1059. Relatório da Fiscalização estadual das obras do porto de Paranaguá, ano de 1933. Fl.25.

Antes de findar o ano de 1934, todas as obras contratadas com a *Christiani e Nielsen* estavam concluídas, sendo empenhados um total de R\$ 10.890:912,300. Em 1935, o interventor Manoel Ribas declarou que em face do movimento no porto, tornou-se necessário construir mais um armazém⁹⁰⁰. Em 17 de março de 1935, após diversas obras, o porto Dom Pedro II foi finalmente inaugurado. A sessão solene de inauguração foi realizada com a atracação do navio escola Almirante Saldanha, concluindo um longo e tortuoso processo no qual as autoridades camarárias, os grandes empresários e os grandes proprietários do solo urbano, complementavam seu domínio sobre aquele que seria um dos mais promissores portos agroexportadores do Sul do país⁹⁰¹.

⁹⁰⁰ APP. Relatório apresentado a excl. Senhor Getúlio Vargas M. D. Presidente da República pelo senhor Manoel Ribas, interventor federal no Estado do Paraná, exercício de 1932 a 1939, op. cit., p.14-15.

⁹⁰¹ HEMEROTECA DIGITAL. O porto de Paranaguá. *O Dia*. Ano 12, n.3420, Curitiba, 19 de março de 1935. p.1.

6. VIDAS CONECTADAS: MELHORAMENTOS URBANOS, SOCIABILIDADES E CONFLITOS NO BAIRRO PORTUÁRIO

6.1 CIDADE E PORTO DE PARANAGUÁ NO SÉCULO XIX

No início do século XIX, as principais ruas, casarios e instituições da vila de Paranaguá estavam concentradas próximas ao Rio Itiberê. Como tentamos demonstrar, a vila se desenvolveu próxima às margens do Taguaré e desse modo, as primeiras obras públicas, construção de calçadas e arruamentos partiam daquele ponto⁹⁰².

Por volta de 1820, o viajante e naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire esteve na vila de Paranaguá. Após descer a Serra do Mar, provavelmente pelo caminho do Itupava, esse viajante chegou até Morretes. Ao chegar no trecho do Rio Nhundiaquara, foi conduzido em uma canoa até a vila Paranaguá. Ao desembarcar no porto da vila, Saint-Hilaire observou as casas que se situavam naquele espaço, as quais, segundo ele, eram construídas em pedra. Seus escritos descrevem que as ruas estavam bem alinhadas e em paralelo ao rio⁹⁰³. Saint-Hilaire também descreveu que haviam muitas lojas e vendas que ofereciam as mais variadas mercadorias e destacou que os negociantes de Paranaguá se forneciam com as mercadorias trazidas do porto do Rio de Janeiro, ao mesmo que exportavam para aquele porto arroz, cal de mariscos, tábuas, erva-mate, cordames, bromélias e outras miudezas⁹⁰⁴.

Em 1850, a obra de Antônio Vieira dos Santos traz uma descrição minuciosa das ruas e edifícios de Paranaguá. Por ter residido no Litoral do Paraná, a sua obra traz muitos detalhes acerca das principais ruas, casas e dos estabelecimentos comerciais. Antônio Vieira dos Santos também destaca em sua obra a concentração de casas, armazéns e lojas se concentravam entre a Rua da Praia e a Rua da Ordem⁹⁰⁵. Existia na Rua da Ordem um estaleiro, lojas de alfaiates, lojas de sapateiros e tamanqueiros⁹⁰⁶. Além das lojas, muitas pessoas vendiam víveres e doces na rua, os logradouros próximos ao porto eram os lugares onde as quitandeiras vendiam alimentos. Por sua vez, na Rua da Praia era o lugar onde muitos pescadores e lavradores desembarcavam o pescado, farinha, legumes e frutas que abasteciam a vila⁹⁰⁷.

⁹⁰² KATO, op. cit., p.206-207.

⁹⁰³ SAINT-HILAIRE., p. 156-157.

⁹⁰⁴ Ibidem., p.157-158.

⁹⁰⁵ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá*, v. I, op. cit., p. 264.

⁹⁰⁶ VIEIRA DOS SANTOS, *Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá*, v. II, op, cit. p. 15.

⁹⁰⁷ Ibidem., p.17.

Assim como observou Vieira dos Santos, pode-se dizer que o núcleo da vila de Paranaguá concentrava-se próximo ao Rio Itiberê. Aquele era um espaço de circulação de marinheiros, comerciantes e trabalhadores. Além dos trabalhadores brancos pobres e dos afrodescendentes livres e libertos, escravos trabalhavam diariamente no carregamento e descarregamento de navios do porto, e muitos escravos eram vendidos próximos daquele lugar. Observa-se também que essa rua concentrava um número expressivo de tabernas, botequins, pensões, hotéis, armazéns, lojas e casas de bilhar.

Acompanhando o traçado do rio, a visão da cidade para quem chegava nas canoas e embarcações era a dos casarios e das igrejas situadas no ponto mais alto. Ao desembarcar, e com os pés em terra firme era provável que o viajante, vendedor ou lavrador que desembarcasse ali, encontrasse muitas pessoas circulando, vendendo alimentos e oferecendo serviços.

Além da vida da cidade estar conectada ao porto, ela também estava conectada aos bairros mais distantes. Nesse ponto, é importante destacar que a vila de Paranaguá não estava limitada ao núcleo que se desenvolveu nos entornos do Rio Taguaré. Muitos povoados e comunidades se desenvolveram em ilhas, próximos aos rios de água doce e nos mais diversos espaços da baía de Paranaguá. Embora situados distantes do centro da vila e do porto, sempre houve uma forte interdependência entre esses espaços. Eram nas ilhas, sítios e chácaras que habitavam muitas famílias de pescadores-agricultores e extrativistas. Além das ilhas, haviam bairros que estavam, relativamente, muito próximos, a exemplo, dos locais conhecidos como Rocio Grande e Pequeno.

O Rocio Grande, em especial, era um bairro conectado à vila de Paranaguá através de um caminho. Antes de se tornar um bairro portuário, era descrito como um dos lugares mais bonitos da vila de Paranaguá, espaço onde ocorria uma das festividades mais apreciadas pela população, a festa de Nossa Senhora do Rocio.

6.1.2 O Rocio Grande

Em sua passagem pela vila de Paranaguá Auguste Saint-Hilaire também visitou a igreja do Rocio. Por volta de 1820, esse viajante percorreu o caminho que levava até a igreja do Rocio. No caminho até a igreja, comparou a paisagem a um jardim inglês. O naturalista observou que havia naquela estrada pequenos sítios rodeados por plantações de

bananeiras, cafeeiros, pés de abacaxi e pequenas roças de mandioca. No fim do caminho, encontrava-se a capela dedicada à Nossa Senhora do Rocio⁹⁰⁸.

Antônio Vieira dos Santos também descreveu o Rocio e o caminho que ia em direção às margens da baía, próximas à capela do Rocio de Paranaguá. De acordo com Antônio Vieira dos Santos, o nome Rocio era pelo fato de que os terrenos desse lugar pertenciam aos bens do Concelho. O Rocio Grande era coberto de manguezais e ao final, havia uma capela dedicada à milagrosa imagem de Nossa Senhora do Rosário do Rocio⁹⁰⁹. A estrada do Rocio era toda de árvores frutíferas e, em todas as margens, era possível visualizar muitos sítios com plantações de mandioca. Havia também muitas chácaras, as principais pertenciam ao Capitão-mor Manoel Antônio Pereira, a José Alves Lima, a José da Costa, a Dona Rosa de Sousa e Silva entre outros. Na travessa da estrada para o Rocio Pequeno havia a chácara do Tenente-coronel Manoel Francisco Correia⁹¹⁰.

Por volta da década de 1860 o alemão Julius Platzmann descreveu que o trajeto até a festa era feito por uma estrada de chão⁹¹¹. O trajeto até a igreja levava cerca de uma hora de caminhada. As famílias mais ricas iam a cavalo ou pagavam um ticket para pegar um dos vapores da Companhia Progressista. Julius Platzmann também observou que atrás e junto à igreja, situam-se pequenas casas que serviam de moradia aos pescadores. Entretanto, na primeira quinzena do mês de novembro, durante a festa do Rocio, nessas casas eram vendidas cervejas inglesas dos tipos East, India e Pale Ale⁹¹².

⁹⁰⁸ SAINT-HILAIRE, op. cit., p.169-170.

⁹⁰⁹ VIEIRA DOS SANTOS. **Memória histórica, cronológica, topográfica e descritiva da cidade de Paranaguá e seu município de Paranaguá, v. II.** op. cit., p. 268.

⁹¹⁰ Ibidem., p.269.

⁹¹¹ PLATZMANN., op. cit.p.237.

⁹¹² Ibidem., p. 237-243.

IMAGEM 20- VISTA DA IGREJA DE NOSSA SENHORA DO ROCIO



FONTE: IHGP. Sem autor. Fotografia impressa no álbum de fotos de José Gonçalves Lobo. Sem data. Acredita-se que essa foto foi tirada por volta da década de 1920.

Em 1866, no Rocio Grande, no lugar conhecido como Porto D'Água, a câmara de Paranaguá delimitou o lugar para construir um novo porto. O terreno escolhido, como demonstramos anteriormente, ficava de frente para a baía de Paranaguá, num lugar onde morava o pescador Joaquim Alves da Costa. Não queremos trazer e nem reforçar uma imagem do Rocio como um bairro isolado ou vazio, pois havia um caminho conectando esse espaço ao centro da cidade de Paranaguá. Acreditamos que esse espaço sempre foi conectado à vila de Paranaguá. Essa conexão fica evidente nos relatos e nas obras de viajantes e memorialistas. Entretanto, como veremos a seguir, a imagem e descrição do bairro Rocio como um lugar apazível, começa a se transformar. Na verdade, desde que o porto foi delimitado, ocorreu uma cisão. O bairro Rocio passa a ter como referência a capela, e o bairro Porto Dom Pedro II, como o nome sugere, passa a ter por referência o novo porto. Não raro, os discursos proferidos nas sessões da câmara e nos periódicos passam a se referir a aquele lugar com tons depreciativos e estigmatizantes, tais como *arrabalde*, lugar de *desordem*, *indecência* e *vadiagem*. Sobretudo, a partir de 1880, como demonstraremos a seguir, esses bairros são classificados como um local *isolado*, sendo necessário a municipalidade preencher o vazio existente entre a cidade e o novo porto.

6.2 BONDINHOS, ARRUAMENTOS E CHAFARIZES: PROJETOS E MELHORAMENTOS PARA OS BAIRROS ROCIO E PORTO DOM PEDRO II

Em 25 de abril de 1882, os vereadores Manoel Antônio Guimarães, Antônio Bittencourt, Rosário Correia, Saturnino e Ricardo Costa reuniram-se na Câmara de Paranaguá. Esses vereadores sublinharam a necessidade de conservar e cortar o mato da estrada que conduzia ao Porto Dom Pedro II⁹¹³. Em 15 de outubro de 1883, a comissão de obras da câmara julgou que era necessário propor a construção de duas pontes e dois açudes na estrada entre o Porto Dom Pedro II e o Rocio⁹¹⁴. Em 30 novembro de 1883, Joaquim Alves Martins, responsável pela obra, encaminhou um requerimento à câmara destacando que o referido serviço estava pronto⁹¹⁵.

Em 1886, a ferrovia já havia sido inaugurada e as locomotivas começaram a operar. A ferrovia criou, literalmente, uma cisão entre os terrenos entremeados por seus trilhos. Nessa nova configuração, o trânsito das pessoas ficou comprometido. Em algumas localidades, sobretudo no Porto Dom Pedro II, houve a proibição da travessia das pessoas. Ao mesmo tempo, sabe-se que existiam arroios e fontes d'água nos terrenos onde a ferrovia e o porto foram delimitados. Fato é que, em 1 de maio de 1886, os moradores do Porto D. Pedro II pediram à câmara uma autorização para buscar água num terreno atravessado pela ferrovia. O terreno citado pertencia ao município e tinha uma fonte de água doce. Os moradores, antes da construção da ferrovia, se abasteciam com a água daquele lugar. Diante da manifestação, a câmara enviou um ofício à Diretoria da Estrada de Ferro⁹¹⁶.

O abastecimento de água é uma necessidade básica em todas as sociedades. Entretanto, observa-se que durante todo o século XIX, haviam em Paranaguá duas fontes. A principal delas era chamada de Fonte Velha e ficava próximo ao Rio Itiberê. A Fonte Nova, por sua vez, situava-se próxima à estação de passageiros da ferrovia. Esta última fonte ficava a, aproximadamente, dois quilômetros de distância da estação marítima no Porto Dom Pedro II. A falta de água potável nos entornos do Porto Dom Pedro II começou a tornar-se uma reclamação constante. Em 29 de julho de 1886, o vereador Gaspar Pinto de Souza realizou uma proposta para se construir um depósito de água no Porto D. Pedro II⁹¹⁷. Entretanto, nada de

⁹¹³ CMP. Livros de atas da sessão da Câmara (1879-1887). Sexta sessão ordinária de 25 de abril de 1882. fl.152 frente e verso.

⁹¹⁴ Ibidem., Sessão extraordinária de 15 de outubro de 1883. fl.213 frente

⁹¹⁵ Ibidem., Sessão extraordinária de 30 de novembro de 1883. fl.219 frente

⁹¹⁶ Ibidem., Sessão extraordinária de 1 de maio de 1886. fl.333 frente e verso

⁹¹⁷ Ibidem., Quinta Sessão ordinária de 29 de julho de 1886. fl.345 verso

efetivo foi realizado. Em 27 de abril de 1889, a câmara anunciou que estava planejando construir um chafariz no Porto Dom Pedro II⁹¹⁸. A planta e orçamento do chafariz ficaram a cargo do Dr. Rodacamachi⁹¹⁹. Por volta de 1891, o chafariz no Porto Dom Pedro II já estava funcionando.

Observando a discussão e as decisões tomadas pelos vereadores, acreditamos que a questão do fornecimento de água potável para a população que residia no Rocio e Porto Dom Pedro II não era uma preocupação central. Entretanto, desde a inauguração da ferrovia, a questão do abastecimento de água passou a se tornar um problema. Lembramos que, desde 1879, diversos negociantes e camaristas passam a requisitar cartas de aforamento no D. Pedro II. Em 1884, Manoel Antônio Guimarães, o Visconde de Nácar, começou a construir um trapiche naquele porto. Ademais, outras firmas se instalaram naquele espaço. Acrescentamos também, que a partir de 1885, a movimentação de imigrantes, trabalhadores e marinheiros nos entornos da estação marítima da ferrovia aumentou. Não por acaso, o chafariz foi pensado para o espaço onde estava instalado o porto. O bairro Rocio, como veremos adiante, foi contemplado com um chafariz apenas em 1913⁹²⁰.

A partir de 1890, novas propostas de melhoramentos são debatidas. Neste ano, como apresentamos anteriormente, o concessionário da *Empresa de Melhoramentos de Paranaguá* apresentou à câmara a proposta de instalar uma linha de bondes entre a cidade de Paranaguá e o Porto D. Pedro II. O empresário João Marques pediu a concessão gratuita dos terrenos que seriam ocupados pela sua companhia. Ao mesmo tempo, solicitou a isenção das taxas sobre os animais utilizados. Os vereadores da casa aprovaram a isenção das taxas, mediante a garantia de passagem gratuita a todos os membros da Câmara⁹²¹. Lembramos que os vereadores Alberto Gomes Veiga e Theodorico Júlio dos Santos possuíam terrenos e negócios no D. Pedro II.

Em 1891, João Guilherme Guimarães assumiu o cargo de prefeito de Paranaguá. Como citamos, João Guilherme era filho de Manoel Antônio Guimarães.

João Dolinski analisou relatórios do Arquivo Municipal de Paranaguá para os anos de 1892 e de 1895⁹²². Esse autor demonstra que, durante a gestão do prefeito João Guilherme (1891-1901), as reformas urbanas em Paranaguá ganharam novo impulso⁹²³. Durante a sua

⁹¹⁸ CMP. Livros de atas da sessão da Câmara (1888-1890) Sessão ordinária de 27 de abril de 1889. fl.70-71

⁹¹⁹ Ibidem. Sessão ordinária de 10 de setembro de 1889. Fl. 104-105.

⁹²⁰ IHGP. Chafariz no Porto D. Pedro II e Rocio. **Diário do Commercio**. Ano 2. Paranaguá, 13 de dezembro de 1913.

⁹²¹ CMP. Livros de atas da sessão da Câmara (22/12/1890 a 10/12/1892). Ata da sessão extraordinária de 22 de dezembro de 1890. fl. 2 verso.

⁹²² De 1891 a 1906, existe uma lacuna nos livros de atas da câmara da Câmara.

⁹²³ DOLINSKI, João Pedro. **Saúde pública e reformas urbanas em Paranaguá (1853-1915)**. 2017. 245 f. Tese.

gestão, iniciou-se a construção do Boulevard Serzedello, um projeto de avenida que ligaria a cidade de Paranaguá ao Porto Dom Pedro II. De acordo com Dolinski, esse projeto também seria viabilizado com a companhia *Empresa de Transportes de Paranaguá*. Para abertura desse *boulevard* foram cortadas diversas árvores e, novamente, ocorreram desapropriações⁹²⁴. O empresário João Eugênio Gonçalves Marques, contratado para executar a obra do boulevard, pediu à Câmara Municipal a concessão de doze terrenos, cada um com vinte e cinco metros de frente. Esses terrenos seriam concedidos como forma de pagamento pelas obras contratadas⁹²⁵.

De modo similar, a concessão de terrenos também chegou a ser proposta como forma de pagamento pela construção da linha de bondes. Reiteramos que em 1893, foi cedido à *Empresa de Melhoramentos de Paranaguá* um terreno de 100 metros de frente, no porto Dom Pedro II. Esse terreno foi ocupado durante um período, posteriormente, seria transferido ao Ministério da Fazenda para a construção da nova alfândega⁹²⁶.

O início dessas obras citadas, foi permeado por negociações, envolvendo remodelações no contrato e corte de gastos. João Dolinski destaca que, posteriormente, o concessionário da linha de bondes solicitou a redução de passagens gratuitas destinadas às crianças pobres. Para execução das obras do Boulevard e do serviço de bondes, o prefeito João Guilherme Guimarães realizou um empréstimo no Banco do Brasil e propôs, em conjunto com a Câmara Municipal, a doação de terrenos como forma de pagamento às empresas privadas, além de concessão para explorar os serviços por cinquenta a setenta anos⁹²⁷.

A inauguração da linha de bondes ocorreu por volta de 1900 (Imagem 20). Essa linha, inicialmente, atendia o trecho entre a cidade e o Porto Dom Pedro II. Os bondes passaram a atender o Rocio apenas em 1913⁹²⁸. João Dolinski indaga se de fato existia a necessidade de uma linha de bondes em uma cidade como Paranaguá, com não mais do que 12.000 habitantes àquele tempo⁹²⁹. Endossamos essa indagação, pois haviam muitos interesses por trás desses melhoramentos, uma vez que, a câmara era composta por indivíduos que atuavam e tinham negócios estabelecidos no porto D. Pedro II. O favorecimento de indivíduos ligados à municipalidade, a troca de favores e a concessão de terras é uma marca que fica cada vez mais evidente, conforme vamos analisando a documentação municipal. Em certo ponto também é

(Doutorado em História). Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017. p.191.

⁹²⁴ Ibidem., p.192-193.

⁹²⁵ Ibidem., p.193-194.

⁹²⁶ PMP. Registro da carta de aforamento de terreno de marinha, n. 25. Paranaguá, 26 de janeiro de 1893. fl. 25

⁹²⁷ DOLINSKI, op. cit. p. 194.

⁹²⁸ IHGP. Os bondes vão até o Rocio. **Diário do Commercio**. Ano 2, Paranaguá, 11 de abril de 1913.

⁹²⁹ DOLINSKI, op. cit., p.195.

perceptível a continuidade das mesmas famílias ocupando os níveis mais altos da hierarquia. Novamente, os descendentes da família Guimarães continuam a deter cargos de governança, sobretudo a deter terras e trapiches no Porto Dom Pedro II.

IMAGEM 21- BONDE PARA O PORTO DOM PEDRO II, PARANAGUÁ (1911)



FONTE: Museu Paranaense. Bilhete postal. Paranaguá. 22/11/1911. Selo e carimbo dos Correios do Paraná e carimbo do Museu Paranaense.

Durante a gestão de João Guilherme Guimarães (1891-1901), foi realizada uma primeira tentativa de instalar uma rede de esgotos, energia elétrica e abastecimento de água potável. De acordo com João Dolinski, faltou ao prefeito João Guilherme Guimarães e depois, ao prefeito Theodorico Júlio dos Santos a influência junto às elites políticas estaduais para angariar os recursos financeiros e o apoio político necessários para a realização das obras de canalização de água e esgoto em Paranaguá⁹³⁰. A avenida Boulevard Serzedello chegou a ser aberta, mas passou por novas obras nos anos seguintes⁹³¹.

Em 1908, uma nova proposta foi pensada para os bairros portuários. O prefeito João Estevão da Silva criou o cargo de guarda fiscal para atuar na fiscalização e na cobrança de impostos no Porto D. Pedro II. De acordo com Estevão da Silva, o cargo foi criado, pois havia uma *grande distância entre a cidade e o Porto D. Pedro II*. Desse modo, o novo guarda iria atuar na arrecadação de impostos e teria o vencimento anual de R\$ 900.000 réis, mais 30% das

⁹³⁰ Ibidem., p.208.

⁹³¹ HEMEROTECA DIGITAL. Paranaguá. **Diário da Tarde**, ano XII, ed.3231. Curitiba, 14 de outubro de 1909.p.1

cobranças que efetuasse⁹³².

Em 1908, Caetano Munhoz da Rocha assumiu o cargo de prefeito de Paranaguá, sendo reeleito para o período seguinte, de 1912-1916. Renunciou, porém, em 1915, para integrar a chapa Afonso Alves de Camargo-Munhoz da Rocha, para a presidência do Estado do Paraná⁹³³.

Durante os 7 anos que exerceu o mandato de prefeito, Caetano Munhoz da Rocha implementou diversas reformas na cidade de Paranaguá. Entre elas, conseguiu levar adiante o projeto da rede de esgoto e de abastecimento de água. As obras foram realizadas pela *Empresa de Melhoramentos Urbanos de Paranaguá*. Apesar do nome parecido com a companhia que atuou na implementação dos bondes, essa empresa tinha sua sede em São Paulo e era dirigida por Adriano Goulin e, posteriormente, pelo norte americano Dr. Chester. Tratava-se assim, de uma empresa privada que prestava serviços ao município de Paranaguá na área de saneamento básico⁹³⁴. Para iniciar as obras, em 1913, foi contraído um empréstimo junto ao governo estadual. O empréstimo de R\$1.200.000,000 possibilitou o início das obras no dia 1º de junho de 1914, que quase foram suspensas dois meses depois, em virtude da Grande Guerra (1914-1918). O abastecimento de água foi inaugurado em 18 de janeiro de 1914.

O prefeito Caetano Rocha deu continuidade na abertura de mais ruas ligando a cidade ao porto. Através do empréstimo, as obras do Boulevard Serzedello foram retomadas⁹³⁵. Em 1915, Caetano Munhoz da Rocha enviou um relatório dirigido à Câmara de Paranaguá. O relatório traz todos os detalhes das obras e do empréstimo contraído junto ao Estado do Paraná⁹³⁶. De acordo com Caetano Munhoz da Rocha, além do melhoramento do Boulevard Serzedello, foi feita a abertura da Avenida Marquês de Herval. Essas avenidas foram abertas para atender um pedido da população, de modo a ligar as avenidas com ruas que se dirigiam ao Porto D. Pedro II⁹³⁷.

Para se ter uma ideia das linhas e dimensão das obras, retomamos o mapa de Paranaguá de 1922. Nele é possível visualizar os traçados da linha de bondes e das avenidas Boulevard Serzedello e Marquês de Herval (Figura 15):

⁹³² CMP. Livro de atas da câmara (1906-1909). Sessão ordinária de 4 de maio de 1908. FL.54 v.

⁹³³ GUIMARÃES DA COSTA, Samuel. **Homenagem a Caetano Munhoz da Rocha no primeiro centenário de seu nascimento (1879-1979)**, Curitiba: IHGPR, Governo do Estado do Paraná, 1979. p.8-9.

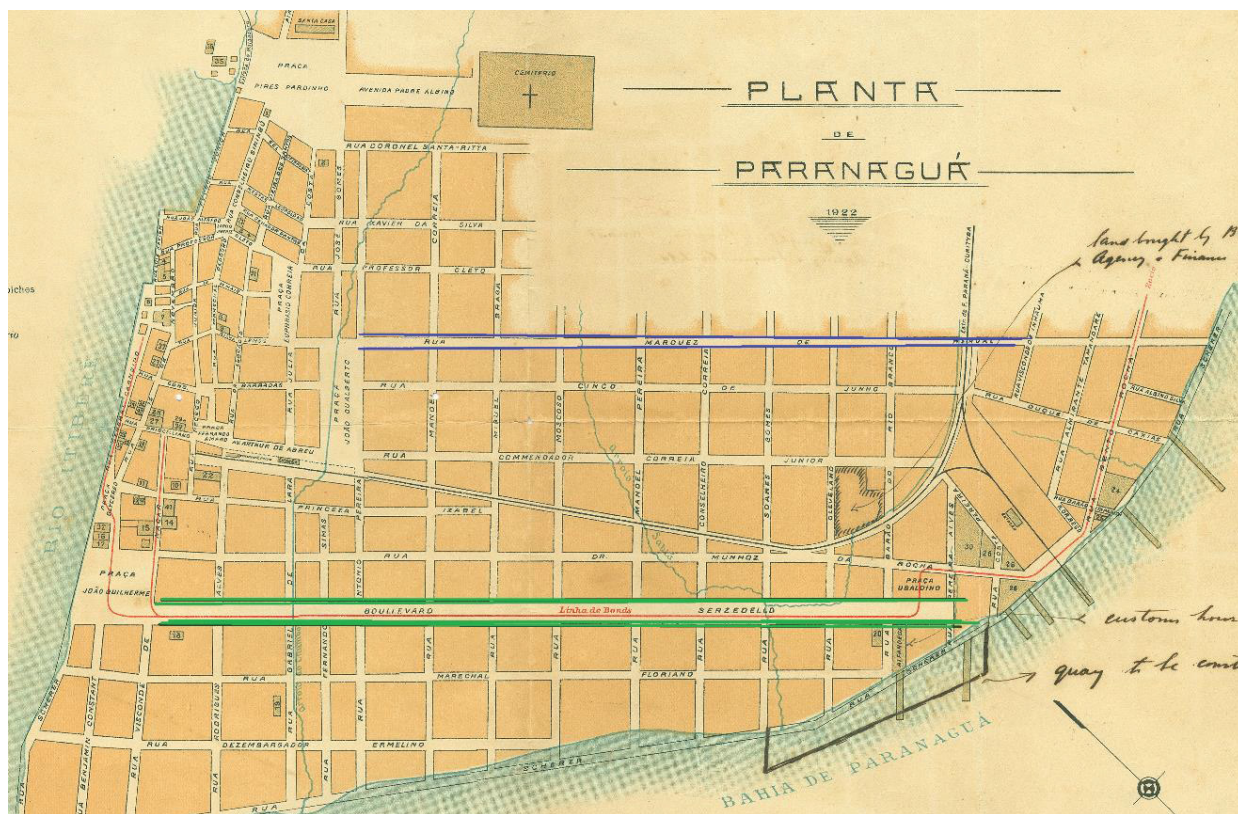
⁹³⁴ DOLINSKI., op. cit, p. 210-211.

⁹³⁵ IHGP A avenida boulevard Serzedello será melhorada. **Diário do Commercio**. Ano 2. Paranaguá, 14 de junho de 1913.

⁹³⁶ IHGP. **Mensagem dirigida à Câmara Municipal de Paranaguá pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Prefeito Municipal de Paranaguá.**, op. cit, p.19.

⁹³⁷ Ibidem., p.13.

FIGURA 15- PLANTA DA CIDADE DE PARANAGUÁ DE 1922- COM INDICAÇÃO DA AVENIDA MARQUÊS DE HERVAL E DO BOULEVARD SERZEDELLO (1922)



FONTE: IHGP. Sem autor. Planta de Paranaguá, 1922, Escala 1:10.000. Paranaguá: Livraria mundial de Curitiba, 1922.

Legendas: Os traços em azul destacam a Avenida Marquês de Herval. Os traços em verde destacam a Avenida Boulevard Serzedello. O traço em vermelho destaca a linha de bondes. Em 1922, a linha de bondes saía do antigo cais, passava pelo prédio da nova alfândega e ia até o bairro Rocío.

No período seguinte, poucas melhorias foram pensadas à população que residia nos bairros portuários. Em setembro de 1927, o capitão Didio Iratym Costa foi nomeado prefeito⁹³⁸. Na sua gestão foram calçadas as Ruas Visconde de Nácar, Conselheiro Barradas, 15 de novembro e Pêcego Júnior⁹³⁹. Reiteramos que esse prefeito, ao mesmo tempo, também exercia o cargo de Diretor Técnico da Comissão de Fiscalização das obras do porto Dom Pedro II. Curiosamente, esse prefeito foi nomeado Diretor, durante a gestão do presidente Caetano Munhoz da Rocha. Quando ocorreu o golpe de Estado, em 1930, Didio Costa foi afastado de ambas as funções.

Em 17 de março de 1935, o porto D. Pedro II foi finalmente inaugurado e, como de

⁹³⁸ FREITAS., op. cit, p.224.

⁹³⁹ IHGP. Foi eleito o comandante Didio Costa prefeito municipal. **Diário do Commercio**. Ano 17, Paranaguá, 25 de junho de 1928. p.1

costume, comemorado e festejado com muita pompa.

As reformas urbanas e depois, a inauguração do porto foram anunciadas como verdadeiros triunfos do progresso e do desenvolvimento. Entretanto, o trabalho do historiador(a) tem como premissa o questionamento da documentação. Como tentamos demonstrar ao longo desta seção, muitas das obras executadas pela municipalidade de Paranaguá foram feitas com a justificativa de atender a população que residia nos *arrabaldes* da cidade. Entretanto, se indagarmos as condições e planos com os quais essas obras foram negociadas, veremos que, no fundo, não atendiam apenas aos anseios da população. A instalação de bondes e do Boulevard Serzedello foram pagas, literalmente, com terras. Terras muitas vezes cedidas pela câmara com uma inquietante facilidade. Enquanto que a municipalidade cedia terrenos a seus congêneres, muitas famílias foram desapropriadas, possivelmente, muitas perderam suas terras por não cumprir com as posturas municipais. Os nomes dos homens que estavam envolvidos na realização dessas grandes obras deram nome às ruas, praças e avenidas, calcando com pedras, placas e bustos a história dos vencedores; e relegando, assim, a um segundo plano os habitantes e os trabalhadores. Como trataremos adiante, os indivíduos dos níveis mais baixos, ou seja, os trabalhadores, os marinheiros e moradores ficaram à margem desse progresso, sendo submetidos a repressão policial e a estigmatização.

6.3 NOS BARES, RESTAURANTES E PRAINHAS: SOCIABILIDADES E CONFLITOS NO BAIRRO PORTUÁRIO

No dia 13 dezembro de 1913, foi feita a inauguração do chafariz no bairro Rocio⁹⁴⁰. Ao mesmo tempo, o chafariz do porto D. Pedro II foi reinaugurado, dessa vez com as modernas torneiras de mola. Entretanto, no dia 29 de dezembro de 1913, o chafariz do Porto D. Pedro II amanheceu estragado. Uma notícia publicada no *Diário do Commercio* denunciava a ação feita por *desclassificados*⁹⁴¹. Após o ocorrido, as torneiras foram trocadas. Todavia, em 4 de fevereiro de 1914, outra notícia denunciava que as torneiras haviam sido estragadas, além disso, um grande desperdício de água estava ocorrendo nos chafarizes:

Nos chafarizes que a Prefeitura fez colocar no Boulevard Serzedello, Porto d. Pedro

⁹⁴⁰ IHGP. Chafariz no Porto D. Pedro II e Rocio. **Diário do Commercio**. Ano 2. Paranaguá, 13 de dezembro de 1913.

⁹⁴¹ IHGP. Malvados, malvados- vândalos destroem o chafariz no Porto D. Pedro II. **Diário do Comércio**. Ano 2. Paranaguá 29 de dezembro de 1913.

II e Rocio, o povinho tem dado cargos aos seus maus instintos. Fazem neles o que entendem: banham-se, formam lameiras, esguicham a água e toda a 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, desesperada 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 tornarem-se fontes perenes, jorrando água pelos arredores, formando poços⁹⁴².

Em vista da ação, a prefeitura iria colocar novas torneiras, as mais difíceis de abrir, pois as torneiras com o sistema de mola poderiam ser manuseadas até mesmo pelas crianças. As brincadeiras com a água, ao que aparece, não agradava os redatores do jornal. Na verdade, o jornal *Diário do Commercio* era de propriedade da Prefeitura de Paranaguá, logo as notícias publicadas expressavam o ponto de vista daquela instituição acerca dos assuntos. Além das traquinagens e brincadeiras no chafariz, certos banhos praticados nas prainhas do Rocio e do Porto Dom Pedro II também não agradavam a redação daquele jornal.

Em 11 de junho de 1912, alguns marinheiros ingleses decidiram se despir e banhar na prainha, em frente ao Porto Dom Pedro II. A cena não agradou e, desse modo, dois policiais foram acionados. Os policiais conseguiram prender um dos banhistas, entretanto, no caminho até a cadeia, aqueles foram surpreendidos por outros marinheiros. Depois de uma briga, os marinheiros conseguiram salvar seu colega⁹⁴³.

Com a instalação de trapiches, firmas e empresas no Porto Dom Pedro II, muitos marinheiros e trabalhadores portuários aproveitavam os momentos de espera para banhar-se nas prainhas do Rocio e do porto. Fato é que, após longas horas viajando e trabalhando, esses homens procuravam alimento, água, bebidas, descanso e diversão.

Antes da construção do cais e ampliação do porto de Paranaguá, havia no bairro Rocio e Porto D. Pedro II pequenas faixas de areia, formando prainhas. A Rua Scherer, já citada, na verdade era a própria faixa de terra, nela a visão era do estuário, das ilhas e da Serra que contornavam o horizonte. As prainhas do Rocio e do Porto D. Pedro II eram locais onde os pescadores ancoravam suas canoas, um espaço de passeio e um local de banho. (Imagem 22):

⁹⁴² IHGP. Povinho perverso- de torneiras modernas volta-se ao sistema antigo, em vista da ação brutal dos capadócios. **Diário do Commercio**. Ano 4, Paranaguá, 4 de fevereiro de 1914.

⁹⁴³ IHGP. Marinheiros ingleses surram a polícia de Paranaguá no porto Dom Pedro II. **Diário do Commercio**. Ano 1, Paranaguá, 11 de junho de 1912.

IMAGEM 22- VISTA DA PRAINHA E ALGUNS DOS TRAPICHES NO PORTO DOM PEDRO II



FONTE: IHGP. Sem autor. Fotografia impressa no álbum de fotos de José Gonçalves Lobo. Sem data.

Além da prainha, muitas tabernas, restaurantes e hotéis se instalaram nas proximidades do porto. Uma taberna, em especial, foi motivo de notícia vexatória:

A baiuca que pertence ao português Manoel Domingues, todas as noites se enche de mulheres alegres, numa algazarra, dançando o maxixe e tangos indecorosos ao som de gaitas e violões. Palavras obscenas são ouvidas pelos que passam, e pelos vizinhos, quase sempre abafadas pelo gargalhar debochado das meretrizes, entregues aos vapores do álcool. Como é notório, aquele arrabalde está sempre visitado pelos marinheiros dos navios que carregam em nosso porto. O lupanar referido, segundo pode facilmente ser observado, é para onde convergem os marujos, dando expansão aos seus desejos da farra e de pagode depravado⁹⁴⁴.

A notícia, na verdade, demonstra um espaço de lazer e diversão. Entretanto, os estilos musicais, a população de marinheiros e as mulheres que frequentavam o local foram considerados indecentes. Sidney Chalhoub observou, em sua pesquisa, uma situação semelhante. Numa das notícias publicadas no *Correio da Manhã*, (RJ), o autor observou uma introdução moralizadora nas diversas notícias relatando os botequins e seus fregueses. Para Chalhoub, a associação do espaço do lazer desses homens com rótulos estigmatizantes do tipo

⁹⁴⁴ IHGP. No Porto Dom Pedro II existe uma baiuca que promete entrar para o cadastro policial. **Diário do Comércio**. Paranaguá, 5 de maio de 1916.

“desordeiros” e “vadios” é sintomática. A estigmatização do espaço de lazer revela aquilo que a história, na versão dos vencedores, sempre se empenha em ocultar. Ou seja, a transição para a ordem burguesa na cidade do Rio de Janeiro foi um processo de luta, de imposições e resistências⁹⁴⁵.

Novamente, com o pretexto de civilizar e trazer ordem aos bairros portuários, em 1914, foi criado um posto policial no Porto Dom Pedro II.

6.4 UM PORTO ININTERRUPTO: GREVES E POLICIAMENTO NO PORTO DOM PEDRO II

Nessa última seção, não é nosso intento trazer uma discussão profunda sobre a formação das sociedades, associações e dos sindicatos organizados por trabalhadores portuários de Paranaguá. Nosso intuito, limita-se tão somente, em demonstrar algumas das manifestações e greves feitas por esses trabalhadores. Nossa análise fica restrita aos periódicos *Diário do Commercio* e *Diário da Tarde*.

O Decreto 4901, de 22 de julho de 1903, aprovou as instruções para o sorteio dos indivíduos matriculados nas Capitânicas dos portos para o preenchimento de espaços existentes nos corpos de marinha⁹⁴⁶. As instruções eram bem claras, delimitando que os sorteados teriam um prazo máximo de 30 dias para comparecer na Capitania do Porto. Os sorteados que não comparecessem seriam considerados insubmissos e passíveis de pena. Em 11 de janeiro de 1904, foi realizado o recrutamento de 14 matriculados, os quais, por um edital, foram intimados a comparecerem na capitania dos portos. Entretanto, os estivadores que estavam trabalhando e presenciaram o sorteio, ficaram indignados com a inequidade da lei e sua imposição de recrutamento forçado. Como forma de protesto, organizaram uma manifestação. Decidiram assim, não descarregar o vapor alemão que estava prestes a chegar a aquele porto⁹⁴⁷.

Na manhã do dia 12 de janeiro, o vapor alemão havia atracado no porto e doze estivadores, em protesto, não atenderam o serviço de desembarque. Entretanto, a polícia de Paranaguá, comandada por Luiz Picanço, seguiu ao porto fortemente armada, intimidando os manifestantes⁹⁴⁸. Uma semana após o ocorrido, no dia 19 de janeiro, os estivadores tentaram

⁹⁴⁵ CHALHOUB, op. cit., p. 173.

⁹⁴⁶ BRASIL. DECRETO 4901, DE 22 DE JULHO DE 1903. Aprova as instruções regulamentares para o sorteio dos matriculados nas Capitânicas dos portos da Republica, necessários ao preenchimento dos espaços existentes nos corpos de marinha. **Coleção de lei do Brasil**. Atos do Poder executivo do ano de 1903. V.1. p.574.

⁹⁴⁷ HEMEROTECA DIGITAL. Sorteio. **Diário da tarde**. Ano VI, Ed.1480, 11 de janeiro de 1904. P.2

⁹⁴⁸ HEMEROTECA DIGITAL. Greve dos marítimos. Paranaguá. **Diário da Tarde**, ano VI, ed. 1482, Curitiba, 12 de jan. de 1904. P.

organizar outra manifestação pacífica, entretanto, a polícia de Paranaguá compareceu avisando os estivadores a ter prudência e, assim, a não realizarem nenhum tipo manifesto⁹⁴⁹.

O incessante trabalho envolvendo a carga e descarga de navios impôs outras dinâmicas às relações de trabalho. Entretanto, rumores de greve eram motivo de alarde e repressão. Embora as notícias do *Diário do Commercio* sejam tendenciosas, essas revelam o ponto de vista da municipalidade e dos indivíduos que geriam as firmas instaladas no porto Dom Pedro II. As manifestações consideradas “pacíficas”, ou seja, aquelas que não atrapalhavam o fluxo de embarque e desembarque, eram motivo de elogios.

Em 2 de julho de 1912, 150 estivadores se manifestaram pelo aumento do salário e paralisaram, temporariamente, o serviço de descarga dos vapores estrangeiros que estavam ancorados. A manifestação tomou grandes proporções e outros trabalhadores avulsos aderiram à greve, tais como os trabalhadores que operavam as chatas e os terrestres⁹⁵⁰. A redação do jornal elogiava a iniciativa da greve dos estivadores, pois foi realizada de modo pacífico, ou seja, apenas alguns estivadores paralisaram o serviço, no entanto, o serviço de desembarque e embarque de mercadorias não foi paralisado por completo. Dois dias depois, a firma *Guimarães & Cia* aderiu ao acordo com estivadores, a atitude foi elogiada pelo jornal⁹⁵¹.

Em 3 de junho de 1913, outra greve foi organizada nos depósitos de madeira da *Southern Lumber*. Nesse dia, o vapor *Rio Branco* ancorou no trapiche da *Lumber*, entretanto, os estivadores negaram-se a realizar aquele serviço, pois exigiam a diminuição das horas de serviço. Novamente, a polícia foi acionada. No outro dia, o pacote *Itaquera*, da Companhia Lages, também havia atracado naquele trapiche. No entanto, essa companhia, simplesmente, se negou a pagar as horas adicionais aos trabalhadores, saindo em fuga da baía de Paranaguá:

Foi o único vapor que pode sair da baía, ante a parede dos foguistas. Esse TOUR DE FORCE foi abatido pela Companhia, lançando mão dos foguistas que trabalham nas grandes oficinas de seu estaleiro. Mas, esse pessoal não estava habituado à vida de bordo, de forma que o vapor singrou lentamente o oceano, oito mil por hora até Santos, e mais um pouco até aqui. Viagem péssima, mas fez-se, o que, entretanto, não livra a COMPANHIA LAGES da imposição dos grevistas o aumento de 1\$000 nos respectivos salários⁹⁵².

⁹⁴⁹ HEMEROTECA DIGITAL. Pelo Estado. Paranaguá. **Diário da Tarde**, ano VI, ed. 1483, Curitiba, 14 de janeiro de 1904. p.1

⁹⁵⁰ IHGP. Greve. **Diário do Commercio**, ano 1, Paranaguá. 2 de julho de 1912; Greve dos estivadores justa reclamação. **Diário do Commercio**, ano 1. Paranaguá, 3 de julho de 1912.

⁹⁵¹ IHGP. A Guimarães e cia adere ao acordo com os estivadores. **Diário do Commercio**, ano 1. Paranaguá, 4 de julho de 1912.

⁹⁵² IHGP. Greve nos depósitos da Southern Lumber no porto Dom Pedro II. **Diário do Commercio**, ano 2, Paranaguá, 3 de junho de 1913.

Não raro, esses trabalhadores se organizaram realizando manifestações, panfletando nas praças e espaços públicos seus poemas e reivindicações. Mesmo organizando manifestações pacíficas, as greves não agradavam os negociantes e donos de armazéns que, constantemente, temiam a paralisação dos serviços de carga e descarga no porto D. Pedro II.

Por volta de 1914, como comentamos, um posto policial foi criado no Porto Dom Pedro II. A justificativa era proteger a população dos bairros Rocio e Porto Dom Pedro II, das bagunças e desordens causadas por marinheiros, estivadores e vândalos que circulavam naquele subúrbio. Na verdade, acreditamos que o interesse da criação de um posto policial naqueles bairros era também um interesse dos trapicheiros, uma vez que nos anos seguintes as greves começaram a ser alvo de constante repressão.

Em 16 de setembro de 1918, iniciou-se uma greve organizada pelos estivadores. Porém, logo os patrões e trabalhadores entraram em acordo⁹⁵³. No entanto, muitas vezes, os acordos não atendiam a todos os trabalhadores. Constantemente, nos momentos de folga e de lazer, esses trabalhadores se reuniam para discutir. Nos arredores da igreja do Rocio, de frente para o mar, estivadores se reuniam para debater as condições de trabalho e lutar por melhorias. Em 30 de setembro de 1918, estivadores panfletavam diversos pontos da cidade convidando outros portuários para uma reunião no Rocio⁹⁵⁴.

Em 9 de junho de 1919, outra manifestação começou a ser organizada. Os estivadores exigiam que não fossem admitidos no serviço da estiva pessoas alheias à sociedade, os trabalhadores pediam, assim, a exclusividade no serviço do pessoal da sua agremiação. Entretanto, a manifestação foi bastante criticada. O redator do jornal *Diário do Commercio* analisou que a greve era injusta, pois os estivadores haviam conseguido o turno de 8 horas de trabalho, com o salário de 8\$000 ao dia e 16\$000 à noite⁹⁵⁵. Entretanto, as firmas reclamavam da morosidade do serviço:

Que ao tocar 5 horas o serviço paralisa abruptamente ficando a mercadoria na cabeça da ponte; que para carregar essa mercadoria é obrigada a pagar meia-noite aos estivadores. São estas as principais reclamações do comércio⁹⁵⁶.

Para conter a iniciativa de greve, além do delegado Luiz Picanço foi chamado um reforço policial de Curitiba. Mesmo com a presença de grande contingente de policiais armados,

⁹⁵³ IHGP. Princípio de greve no porto Dom Pedro II. **Diário do Commercio**, ano 7, Paranaguá, 16 de setembro de 1918.

⁹⁵⁴ IHGP. Os trabalhadores começam a sentir a necessidade de se organizarem para defender a sua mão de obra do aviltamento. **Diário do Commercio**, ano 7, Paranaguá, 30 de setembro de 1918.

⁹⁵⁵ IHGP. Greve dos estivadores- as providências da polícia. **Diário do Commercio**, ano 8, Paranaguá, 9 de junho de 1919.

⁹⁵⁶ Ibidem,

um grupo de trabalhadores continuou a se manifestar. Para paralisar a greve a polícia prendeu o *cabeça da desordem entre os estivadores*, o estivador Luiz Aguiar e Rocha. Após a prisão, o destacamento polícia permaneceu de prontidão no porto⁹⁵⁷. O jornal *Diário da Tarde* publicado em 11 de junho de 1919, também noticiou a greve. Destacou que a polícia, oriunda de Curitiba, foi bem recebida em Paranaguá e estava realizando as prisões dos estivadores mais exaltados. Entretanto, o estivador Luiz Aguiar e Rocha fez uma denúncia ao Consulado Português. Luiz Aguiar era português e descreveu que foi agredido e maltratado pelos policiais. O chefe da polícia de Curitiba Lindolpho Pessoa explicou que o trabalhador não foi agredido, o que se deu foi uma prisão normal. Apesar da denúncia, o Cônsul Português deu-se satisfeito com a versão da polícia⁹⁵⁸

Nos dias seguintes, o vice-presidente da *Sociedade dos Estivadores* D. Pedro Francisco Rocha, e o 2º secretário da *União dos Estivadores* Eugênio Silva se demitiram de suas associações⁹⁵⁹. Do mesmo modo, o estivador conhecido como Pagode, que também participou da greve, se retirou da cidade de Paranaguá⁹⁶⁰. Além da prisão, o estivador Luiz Aguiar e Rocha teve seu estabelecimento fechado. Luiz tinha um bar localizado entre o Rocio e o porto. Entretanto, o que mais desagradou o prefeito José Gonçalves Lobo foi o fato de o estabelecimento ser utilizado para reuniões. O prefeito Municipal de Paranaguá considerou que o estabelecimento desse estivador era utilizado para fins ilícitos, Luiz Rocha o utilizava como um *ponto de reunião e juntos com outros estivadores discutiam a maneira de como reivindicar melhorias para a sua classe*⁹⁶¹. O estabelecimento teve seu alvará cassado, pois perturbava o sossego público e ofendia as posturas municipais:

Considerando que o estabelecimento do licenciado é um centro que perturba o sossego público, incorrendo ao preceituado pelo n.º do artigo 81 da Lei n.º 305 de 5 de junho de 1917 (Código de Posturas); considerando ainda que o proprietário do negócio adicionou ao seu estabelecimento bilhares contra a determinação art. 280 da referida lei, que exige para a concessão dessa licença, apresentação de autorização especial da autoridade policial, com a declaração, por termo, de que não fará uso da mesma para jogos proibidos, o que não cumprido até hoje, apesar de intimado. Resolve, de acordo com o art. 82 da citada lei, cassar o alvará concedido, devendo o estabelecimento ser fechado, imediatamente intimação devida. Gabinete do Prefeito Municipal de Paranaguá, 24 de junho de 1919. José Gonçalves Lobo - Prefeito⁹⁶².

A Greve dos estivadores em Paranaguá tomou tal proporção que em 16 de julho de

⁹⁵⁷ Ibidem., p.1-2.

⁹⁵⁸ HEMEROTECA DIGITAL. A greve em Paranaguá. *Diário da Tarde*. Ano 21, ed. 6333. Curitiba, 11 de junho de 1919. P.1

⁹⁵⁹ IHGP. Diretoria dos estivadores se demite. *Diário do Commercio*, ano 8, Paranaguá, 14 de junho de 1919.

⁹⁶⁰ Ibidem.,

⁹⁶¹ IHGP. Governo Municipal. *Diário do Commercio*. Ano 8, Paranaguá, 24 de junho de 1919.

⁹⁶² Ibidem.,

1919, o deputado João Pernetta se pronunciou. Esse deputado endossou o discurso municipal de que os sindicatos só serviam para promover a discórdia na classe⁹⁶³.

Novamente, tentando mascarar a repressão policial, o *Diário do Commercio* justificava a ação policial. Declarou que alguns estivadores praticavam uma grande desordem, pois faziam reuniões *a portas fechadas*. A notícia sublinhou que a bandeira adotada na greve levava os estivadores honestos à desgraça: *vermelha tremulava, tendo duas mãos negras, ameaçadoras e inquietantes*⁹⁶⁴.

Outros estivadores foram presos pela polícia de Paranaguá entre eles, Manoel F. Pagode e José das Dores Camargo. Algum tempo depois, foi concedido *Habeas Corpus* para Luiz Rocha⁹⁶⁵. Passado um ano da greve, muitos dos estivadores conseguiram a liberdade e voltaram a atuar nas suas sociedades. Em 1 de maio de 1920, foi realizada uma reunião com as sociedades operárias *União dos Estivadores e Trabalhadores Terrestres*, no Porto d. Pedro II. Durante a reunião ocorreu a inauguração da primeira escola operária instalada nesta cidade. Toda a sessão foi feita sob a vigilância da polícia, de representantes do prefeito e do redator do *Diário do Commercio*⁹⁶⁶. Em 6 de agosto de 1920, uma missa foi organizada na igreja do Rocio pela sociedade *União dos Estivadores*, dessa vez, em agradecimento do advento das organizações operárias em Paranaguá⁹⁶⁷.

Esse não foi o fim das greves e nem da ação da polícia no porto. Muitas outras reuniões e comemorações foram realizadas, obrigatoriamente, de portas abertas, assistidas e vigiadas pela da polícia, pela imprensa e pela municipalidade,

⁹⁶³ IHGP. A greve dos estivadores- Como o deputado Pernetta encara o problema operário, a atitude dos estivadores em Paranaguá e a ação da polícia. **Diário do Comércio**, ano 8. Paranaguá, 16 de junho de 1919.

⁹⁶⁴ A polícia e os estivadores. **Diário do Comércio**, ano 8., Paranaguá, 19 de junho de 1919.

⁹⁶⁵ Os líderes grevistas são enquadrados na lei. **Diário do Comércio**, ano 8., Paranaguá, 19 de junho de 1919

⁹⁶⁶ O 1 de maio e os operários Paranaense. **Diário do Comércio**. ano 9, Paranaguá, 4 de maio de 1920.

⁹⁶⁷ Convite. **Diário do Commercio**. Ano 9, Paranaguá, 6 de agosto de 1920.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Examinar a história do porto ajudou a pensar e observar os diferentes interesses políticos e econômicos que influenciaram a exploração e construção da primeira ferrovia paranaense e do porto Dom Pedro II. Como se observou nos capítulos 1 e 2, a partir da segunda metade do século XVIII o porto de Paranaguá conectava rotas de um comércio diversificado e organizado. Entretanto, as coerções impostas pelo Governo da Capitania de São Paulo limitavam a liberdade de comércio. Na verdade, os capitães-gerais e governadores seguiam o projeto de concentrar as exportações a partir do principal porto da Capitania, o porto de Santos. Apesar das limitações ao comércio, não raro os negociantes de Paranaguá encaminhavam protestos pedindo a liberdade para negociar seus gêneros e importar mercadorias com o porto do Rio de Janeiro. A partir de 1808, a vinda da família Real e a carta de abertura dos portos às nações amigas, provocaram modificações nessas relações. Nesse período, as relações de Paranaguá começaram a se estreitar, ainda mais, com o porto do Rio de Janeiro, e começou a se estabelecer conexões com os portos de Montevideú, Buenos Aires e Valparaíso.

A partir de 1811, os conflitos que culminaram com a emancipação política do Paraguai e as políticas adotadas por José Gaspar Francia iriam restringir a exportação de erva-mate. Durante o governo de Francia (1811-1840), adotou-se uma política de monopolização dos principais produtos exportados pelo Paraguai, entre eles a erva-mate. Nessa conjuntura, sobretudo a partir de 1820, a erva-mate exportada por Paranaguá torna-se um dos principais gêneros procurados pelos mercados do Rio da Prata e do Chile. Como foi discutido no capítulo 2, a partir de 1820, o porto de Paranaguá começou a se especializar na exportação de erva-mate destinada aos mercados platinos e chilenos. Essa especialização fica evidente, por exemplo, no aumento do fluxo de embarcações que trafegaram no porto de Paranaguá, no estabelecimento de negociantes argentinos e chilenos nessa praça e no enriquecimento dos negociantes ligados à exportação e produção da erva-mate. No capítulo 3, analisamos o quanto essa integração influenciou o modo de vida dos indivíduos que ocupavam as posições mais altas da hierarquia, bem como, daqueles que ocupavam as posições mais baixas. Os negociantes, ligados à importação de mercadorias e a exportação de erva-mate, enriqueceram, significativamente, evidenciando sua riqueza na aquisição de propriedades, imóveis, escravos e de embarcações. Não por acaso, são os negociantes que solicitaram e, ao mesmo tempo, executaram as principais melhorias do antigo porto, situado no Rio Itiberê, como demonstramos no capítulo 5. A

melhoria da estrutura do porto se colocava como um problema, eram necessários mais pontes e trapiches para atender ao embarque de erva-mate, mais armazéns para acomodar os produtos e matérias-primas.

Quando o assoreamento passou a prejudicar a navegação do Rio Itiberê, Manoel Antônio Guimarães e Joaquim Américo Guimarães, os mais ricos negociantes de Paranaguá, por volta de 1850, começaram a utilizar suas propriedades, situadas na Ilha da Cotinga, como uma espécie de anteporto. Nas suas propriedades e nas de seus familiares eram realizadas a ancoragem de navios ligados ao tráfico ilegal de escravos. Em contrapartida, ao longo dos séculos XVIII e XIX, os grupos do nível mais baixo, por sua vez, eram os braços que transportavam as mercadorias até o porto. Os escravos e trabalhadores livres e libertos desempenharam funções fundamentais no embarque e desembarque dos navios, a bordo das naus realizavam reparos e conduziam as embarcações. A população de pescadores-agricultores, por seu turno, era responsável pelo abastecimento da vila e pelo extrativismo de madeiras e cordames de imbé. Ao mesmo tempo, os escravos situados nas grandes propriedades e fazendas produziam farinha de mandioca, arroz pilado e aguardente, igualmente, conduzidas ao abastecimento interno e à exportação.

Desde o início do século XIX, a melhoria e conserto dos caminhos que conectavam o planalto curitibano ao litoral se tornou uma questão bastante debatida nas representações enviadas ao governo da Capitania de São Paulo e, depois, ao governo da Província de São Paulo. Como observamos no capítulo 4, a vila de Curitiba, desde essa época, solicitava melhorias no caminho da Graciosa. Ademais, a partir de 1820, o porto de Antonina tornou-se o principal concorrente de Paranaguá na exportação de erva-mate. A partir de 1853, com a emancipação política da Província do Paraná, diversos presidentes passam a apontar a superioridade do porto de Antonina. Diversas melhorias e despesas oriundas dos cofres provinciais foram aplicadas na Estrada da Graciosa. Em 1871, o primeiro projeto ferroviário paranaense, elaborado pelo engenheiro Antônio Rebouças Filho, delimitava uma ferrovia que pretendia ligar Antonina a Curitiba. Contudo, em 1872, menos de um ano após a proposição da ferrovia entre Antonina e Curitiba, outro projeto ferroviário foi apresentado pela companhia de Pedro Aloys Scherer, José Pêcego Júnior e José Maria de Lemos. Esse projeto, como demonstramos no capítulo 4, iria confrontar diretamente com o projeto de Antônio Rebouças Filho.

A articulação dos negociantes de Paranaguá aos seus familiares, que na época ocupavam os cargos de deputados provincial e deputado geral, favoreceu a escolha do projeto ferroviário contemplando o porto Dom Pedro II, em Paranaguá. Do mesmo modo, o parecer

favorável dos engenheiros ligados às comissões imperiais favoreceu o projeto ferroviário partindo de Paranaguá. A partir daí, como vimos no capítulo 5, fica evidente que um dos mais fortes negociantes de Paranaguá investiu capital na aquisição de terrenos e na construção de trapiches particulares no D. Pedro II.

Com base na discussão dos resultados, nosso argumento é que a delimitação do Porto Dom Pedro II, não ocorreu por mero acaso. O estabelecimento desse porto favoreceu uma série de interesses, sobretudo dos negociantes de Paranaguá. Ao mesmo tempo, esses interesses estavam vinculados aos portos situados no Atlântico e Pacífico Sul, uma vez que esses indivíduos queriam construir uma estrutura que continuasse a atender as demandas daqueles mercados, coisa que o antigo porto não podia mais atender. Como observou-se no capítulo 5, as obras do porto D. Pedro II passaram por uma série de remodelações, negociações e problemas para levantamento de capital. Devido a tudo isso, as obras se iniciaram, de modo mais efetivo, em 1927. Essas obras ganharam fôlego na gestão do presidente do Estado do Paraná Caetano Munhoz da Rocha, o qual, como demonstramos, era um negociante, com uma firma e trapiche estabelecido no porto D. Pedro II.

A construção da ferrovia e o estabelecimento dos primeiros trapiches no porto D. Pedro II impactaram a população que residia nas áreas de interesse. Na medida em que o Porto D'Água e os entornos do Rocio tornaram-se lugares rentáveis, iniciou-se um processo de desapropriação. Como pudemos analisar no Capítulo 4, famílias foram desapropriadas e só foram indenizadas após levar seus apelos à justiça. Em contrapartida, ficou evidente a concentração de terras nas mãos de vereadores e negociantes.

No capítulo 6, observou-se algumas nuances de como a população de trabalhadores, pescadores-agricultores, marinheiros e portuários foi deixada em segundo plano pela municipalidade. Vereadores e prefeitos de Paranaguá tinham, assim, relações muito estreitas com o porto Dom Pedro II. Nas sessões da câmara, os vereadores favoreceram seus congêneres na concessão de cartas de aforamento. A municipalidade de Paranaguá favoreceu também a instalação de firmas, companhias e empresas multinacionais, através da isenção de impostos e através da concessão gratuita de terrenos. Todas essas empresas demandaram de mão de obra livre, impondo um ritmo de trabalho desumano e pesado aos portuários. No capítulo 6, percebemos o quanto a municipalidade tentou silenciar e reprimir os trabalhadores e marinheiros. A criação de um posto policial e o destacamento de guardas destinados aos trapiches, praias e bares frequentemente reprimia as sociabilidades e divertimentos e silenciava as manifestações e greves.

Em vias de conclusão, reconhecemos as limitações dos dados apresentados. Em primeiro lugar, não conseguimos nos aprofundar no cotidiano dos trabalhadores portuários. O cenário pandêmico impediu a realização de uma consulta ao acervo do sindicato dos estivadores de Paranaguá. Não sabemos que tipos de fontes se encontram nessa instituição, mas elas trariam, certamente, uma visão mais realista e plural das lutas e reivindicações desses trabalhadores. Do mesmo modo, acreditamos que não ter estudado mais a fundo a constituição e as funções desempenhadas pelo porto de Antonina limitaram as nossas considerações. Entretanto, acreditamos que a história do porto abre um grande leque de questões a serem exploradas por pesquisas e estudos futuros, a saber, os impactos das atuais desapropriações realizadas em virtude do crescimento do porto; dos impactos causados por acidentes e crimes ambientais, da história e memória das pessoas que cresceram no que antes era um bairro residencial e que nos dias atuais, se caracteriza como um bairro ocupado em grande maioria por empresas, indústrias e terminais.

Por fim, escrever essas últimas linhas é um momento bastante desafiador, no fim das contas, com efeito, estudar a história das pessoas que animaram o porto de Paranaguá fascina e, ao mesmo tempo, nos provocou muitas reflexões. Espero que essa pesquisa tenha contribuído para o tema mais geral dos portos e que ela incite mais perguntas e motive outros estudantes e pesquisadores a continuar a escrever e analisar a história desse porto paranaense.

FONTES PRIMÁRIAS

Manuscritos

Arquivo Histórico Ultramarino-Projeto Resgate

Códices- (1548-1821) e (1671-1833)

AHU_ACL_CU – Códice 2105

São Paulo- Alfredo Mendes Gouveia

AHU. Cx.1, doc.15. São Paulo, 13 jun. de 1651. Informação dada pelo comissário das minas Eleodoro Ébano Pereira e assinada por ele e pelos oficiais da Câmara de Paranaguá[...].

AHU. Cx. 1, doc. 28. Lisboa. 21 de nov. de 1654. Consulta (minuta) do Conselho Ultramarino na qual se diz que por resolução do de 17 de novembro de 1674[...] determinou que os jogos de ferro necessários para as minas de Paranaguá

AHU. Cx. 1, doc. 45. Lisboa, 27 set. de 1654. Consulta do Conselho Ultramarino feita por Decreto de D. Pedro II, sobre a petição do soldado do Terço da Armada, Diogo Macedo Soares[...] diz que indo as minas de Paranaguá com D. Rodrigo de Castel Branco lhe entregaram vários materiais para o trabalho daquelas minas e deles faltaram cem foices.

AHU. Cx.1, doc. 25. São Paulo, 28 jan. de 1655. N.9. Regimento e memória (traslado) dos dados pelo dito Barbalho Bezerra pelo licenciado Clemente Martins de Matos, no qual se recomenda que chegue a Santos e trate com oficiais dessa vila[...] até chegar a Paranaguá onde prestará patacho e uma sumaca e mandará farinha e outros gêneros, que parta depois para as minas[...]

AHU. cx. 3. doc.242. Lisboa Ocidental, 26 de mai. de 1722. Carta do Ouvidor Geral de São Paulo, Rafael Pires Pardinho, para Dom João V, na qual diz que tendo ido em correição as últimas povoações do sul do Estado do Brasil, parece útil lhe dar conta de alguns navios estrangeiros que ali tem entrado.

AHU. Cx. 3, doc. 283. São Paulo, 04 de outubro de 1722. Carta do governador Rodrigo Cesar de Meneses para Dom João V, informando que em cumprimento de uma ordem recebida daquele monarca envia um caixão com a erva chamada congonha.

AHU. Cx. 5, doc. 516. São Paulo, 28 de março de 1726. Carta do capitão da fortaleza de Monteserrat, Miguel Antônio Sobral[...]

AHU. Cx. 14, doc. 1334. Lisboa Ocidental. 30 de janeiro de 1741. Consulta do Conselho Ultramarino sobre a carta do governador e capitão general D. Luiz Mascarenhas como consta na carta inclusa, na qual informa que se achava vago o posto de capitão dos Dragões[...]

AHU. Cx. 17, doc. 1622. Paranaguá, 3 de set. 1746. Certidão dos oficiais da Câmara de São Paulo atestando que da vila e praça de Santos lhes foram enviadas três ordens reais expedidas pelo Conselho Ultramarino e remetidas pelo governador e capitão general D. Luiz de Mascarenhas.

AHU. Cx.23, doc.2235. Vila de Santos, 30 jul. 1765. Ofício de D. Luiz Antônio de Souza Botelho de Morão para Conde Oeiras, anunciando os gastos para a fortificação e defesa desse porto[...] além desse, já mandara ver outros portos, como o de São Sebastião, Cananéia, Conceição, Iguape, sobretudo, o de Paranaguá, por se deverem temer as invasões mais por mar, do que por terra.

AHU. Cx.23, doc. 2241. Vila de Santos, 19 de ago. de 1765. Ofício 5-1 do governador e capitão general para o ministro e secretário dos Negócios do Reino,

AHU. Cx. 24, doc. 2335, São Paulo, 4 jul. de 1767. Carta de João Ferreira de Oliveira, mestre de um navio chegado ao porto de Santos, ao governador e capitão general, D. Luiz Antônio de Souza.

AHU. Cx. 24, doc. 2354. São Paulo, 14 nov. 1767. Carta circular do governador e capitão general D. Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão às câmaras da Capitania de São Paulo dizendo que para dar satisfação a ordem de D. José I ao pagamento dos soldos dos sargentos mores e seus ajudantes.

AHU. Cx. 24, doc. 2362. São Paulo, 5 de dez. de 1767. Ofício n. 4 do governador e capitão general Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão [...] para o ministro Conde Oeiras no qual informava que a câmara de Paranaguá tinha dificuldade de pagar o soldo dos sargento-mores e ajudantes, porquanto não aceitava o novo imposto, nem o pagava, [...].

AHU. Cx.25, doc. 2387. São Paulo, 5 de fev. de 1768. Ofício de D. Luiz Antônio de Souza para o ministro [...] informando a existência de muitos pinheiros na comarca de Paranaguá.

AHU. Cx. 25, doc.2427. São Paulo, 20 jul. 1768. Ofício do provedor da Fazenda Real mostrando a necessidade de providenciar na vila de Paranaguá se não descarregue nenhuma embarcação se não trazer a carta de guia da alfândega de Santos.

AHU. Cx. 27. doc. 2567. São Paulo, 03 de set. de 1771. Ofício do governador e capitão general D. Luiz Antônio de Souza informando ao Marques de Pombal, informando sobre os valiosos descobrimentos no sertão do Tibagi.

AHU. Cx. 33, doc. 2846. Paranaguá, 18 de julho de 1778. Representação dos oficiais da câmara da vila de Paranaguá a dona Maria I expondo os prejuízos que o povo da vila tem tido, anteriormente contara ao governador sem que este tivesse resolvido.

AHU. Cx. 34, doc. 2939. São Paulo, 14 de março de 1780. Ofício do governador Martim Lopes de Saldanha[...] participando da arrematação geral do contrato de passagens do Cubatão de Curitiba, do posto do Pinto aos dois rios de Paranaguá.

AHU. Cx. 39 doc. 3255. São Paulo, 3 de setembro de 1789. Ofício n. 10. Do governador e do capitão-general Bernardo José de Lorena para o ministro e secretário de Estado dos negócios de marinha[...].

AHU. Cx.43, doc. 3502. São Paulo, 28 jun. de 1797. Ofício do governador e capitão general, Bernardo José de Lorena e Silveira para seu sucessor.

AHU. Cx. 45, doc. 3518. São Paulo, 22 de nov. de 1797. Ofícios do governador e capitão general da Capitania de São Paulo Antônio Manuel de Melo e Castro e Mendonça.

AHU. Cx. 50, doc.3914. São Paulo, 31 mar. 1802.

AHU. Cx.58, doc.4371. Lisboa. 8 de julho de 1805. Certidão cópia da passada pelo mesmo tabelião da Provisão de Dom João V, de 29 de abril de 1746.

AHU. São Paulo Alfredo.cx. 58, doc. 4371. Lisboa, 08 de julho de 1805. Consulta do Conselho Ultramarino sobre a carta do ouvidor de Paranaguá, relativa à ordem do governador Bernardo José de Lorena expedida em 22 de junho de 1803, proibindo a exportação de gêneros da capitania, sendo apenas levados para o reino ou com escala por Santos.

AHU. Cx.62, doc.4755, São Paulo, 13 de julho de 1807. Termo de juramento lavrado pelo tabelião Antônio Antunes Rodrigues na presença do juiz ordinário, capitão Manuel Andrade Pereira, foi a este pedido juramento[...] a verdade sobre o requerimento de Manoel Gonçalves Guimarães.

São Paulo avulsos

AHU. Cx.5, doc. 338, São Paulo, 27 de julho de 1768. Relação das cartas de serviço do governador e capitão general Luiz Antônio de Souza Botelho de Mourão [...] Anexo 10. Lista de escravos.

Rio de Janeiro Avulsos

AHU. Cx. 74, doc. 6702. Rio de Janeiro. 3 de fev. de 1765. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, informando que as guarnições que fornecem o Rio de Janeiro estão preparadas para a sua defesa.

AHU. Cx.81, doc.7262. Rio de Janeiro, 6 de jul. de 1767. Ofício do vice-rei do Estado do Brasil, Conde da Cunha a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, [...] mencionando a partida da nau São Sebastião para Lisboa levando a bordo os cabedais reais e um carregamento de tabuado e toras de pinheiros vindos de Paranaguá, próprios para a fabricação de mastros.

AHU. Cx.153, doc. 11.639. Rio de Janeiro, 24 de abril de 1795. Requerimentos de Antônio dos Santos Amaral, João Gonçalves dos Santos, Manoel Antônio Pereira de Lima e Manoel Gonçalves Guimarães como homens de negócios, de Paranaguá, Curitiba e Rio de Janeiro, solicitando à rainha a provisão de que as embarcações dos suplicantes não sejam obrigadas a parar no porto de Santos.

Rio de Janeiro Eduardo de Castro e Almeida

AHU. Cx.10, doc. 1836-1839, Lisboa, 8 de jan. de 1693.Relação das capitanias e repartições do Sul, com suas barras e portos, por Pedro de Souza Pereira.

Arquivo Público do Paraná

Livro de correspondências enviadas pelo Ministério dos Negócios da Justiça para a presidência

da província do Paraná no ano de 1857.

Livro de registro das correspondências reservadas enviadas pela presidência da província do Paraná à diversas autoridades, entre os anos de 1857 e 1864.

Arquivo Público do Estado de São Paulo

Maços de População- Lista de habitantes da vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, 1808-1817

Câmara de Paranaguá

Livro de atas das sessões da Câmara de Paranaguá- (1879-1887) 396 folhas

Livro de atas das sessões da câmara de Paranaguá (1888-1890) 300 folhas

Livro de atas das sessões da Câmara de Paranaguá (1890-1892). 150 folhas

Livros de atas das sessões da Câmara de Paranaguá (1906-1910) 150 folhas

Museu da Justiça

Petição de embargo de obra, n.2351. Cx. 91. 1880. Partes: Francisco José de Souza e Mathias Luiz da Rocha;

Autos de petição, n. 4941, Cx. 198. 1881, Partes: *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens* (suplicante), Câmara Municipal (suplicado) Manoel Eufrásio Corrêa (advogado); Cesário José Chavantes (juiz de direito);

Requerimento, n. 2520. Cx.99. 1882. Partes: Manoel Lobo de Andrade, Cia. da Estrada de ferro;

Ação de obra Nova, n. 2552. Cx.100. 1882. Partes: Bernardo Pinto de Oliveira e Cia. Construtora da Estrada de Ferro;

Autos de ação sumária, n. 3343. Cx:135. 1907. Dr. Arsênio Gonçalves Marques e Câmara Municipal.

.

Prefeitura Municipal de Paranaguá

Livro de cartas de aforamento de terras de Marinha

FONTES IMPRESSAS - acervo digital e físico

Arquivo Nacional

Seção de mapas

BR RJANRIO 4Y.0.MAP.148. LEMOS, JOSÉ MARIA SILVA. **Planta do projetado porto de Paranaguá, na Enseada do Gato e Porto D'Água, com a praia e cidade de Paranaguá** (Arquivo digital). Escala: 1:50.000. Rio de Janeiro, 20 de junho de 1873.

BR RJANRIO 4Q.0.MAP.531. Estrada de Ferro do Paraná: 1ª seção Paranaguá a Morretes. (Arquivo digital). Escala 1: 4.000, Data incerta.

BR_RJANRIO_4Q_0_MAP_0185_m0001de0002. Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens. **Chemin de fer de Paranaguá a curityba**, (Arquivo digital). Escala 1: 1:1.100.000,1880.

BR_RJANRIO_4X_0_MAP_0010_d0001de0001. Arthur Índio do Brasil. Planta hidrográfica do Porto de Paranaguá compreendendo a Ilha Da Cotinga e o Canal do Furado. Escala 1x 10.000 metros, 1886.

Arquivo Público do Paraná

Boletins do Arquivo Municipal de Curitiba

v. 1. Fundação da vila de Curitiba (1668 a 1721). Curitiba: Impressora paranaense, 1930

v. 29. Atas da sessão da câmara. Curitiba: Impressora Paranaense,1927.

v.37. Termos de vereança. Curitiba: Imprensa paranaense, 1928.

v. 51. Atas da sessão da câmara. Curitiba: Impressora paranaense, 1930.

v. 53. Atas da sessão da câmara. Curitiba: Impressora paranaense, 1981.

v. 54. Atas da sessão da câmara. Curitiba: Impressora paranaense, 1931.

Leis e decretos da administração provincial

Leis e decretos da Província do Paraná. Regulamentos e deliberações, Tomo I. Curitiba: Tipografia paranaense, 1854.

Leis e decretos da Província do Paraná. Tomo III. Curitiba: Tipografia paranaense, 1856.

Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XVIII. Curitiba: Tip. Paranaense C. M. Lopes, 1871.

Leis e Regulamentos da Província do Paraná. Tomo XIX. Curitiba: Tipografia filhos e viúva de C. Martins Lopes, 1872.

Leis e regulamentos da Província do Paraná. Tomo XXI. Curitiba: TP. Paranaense da

viúva e filhos de C. M. Lopes, 1874

Relatórios de Governo

Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 1 de março de 1856.

Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 7 de janeiro de 1857.

Relatório do Presidente da Província Zacarias Góes de Vasconcelos na abertura da assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1854.

Relatório do Presidente da Província Zacarias de Góes e Vasconcelos na abertura da assembleia legislativa em 8 de fevereiro de 1855. Curitiba: Tip. Paranaense C. Martins Lopes, 1855.

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.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 7 de janeiro de 1857 pelo vice-presidente José Antônio Carvalhaes Henrique de Beaurepaire Rohan. Curitiba: Tipografia Paranaense de C. M. Lopes, 1857.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Francisco Liberato de Mattos.,1859.

Relatório apresentado à assembleia legislativa na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura pelo presidente José Francisco Cardoso, no dia 1 de março de 1860. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1860.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo senhor Antônio Barbosa Nogueira, no dia 15 de fevereiro de 1862. Curitiba: Tipografia do Correio Oficial, 1862.

Relatório apresentado à assembleia legislativa da Província do Paraná, pelo presidente Antônio Barbosa Gomes Nogueira, em 15 de fevereiro de 1863. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1863.

Relatório apresentado à assembleia legislativa da Província do Paraná pelo primeiro vice-presidente Sebastião Gonçalves da Silva na abertura da 1ª sessão da 6ª legislatura, em 21 de fevereiro de 1864. Curitiba: Tipografia de Candido Martins Lopes, 1864.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente André Augusto de Pádua Fleury no dia 21 de março de 1865. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1865.

Fala dirigida à assembleia legislativa, na primeira sessão da oitava legislatura, em 15 de

fevereiro de 1866, pelo presidente José de Augusto Pádua Fleury. Curitiba: Tipografia de Candido Martins Lopes, 1866.

Relatório apresentado à assembleia legislativa provincial, no dia 15 de março de 1867, pelo Presidente da Província Polidoro Cezar Bulamarque. Curitiba: Tipografia Candido Martins Lopes, 1867.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente José Feliciano da Horta Araújo no dia 15 de fevereiro de 1868. Curitiba: Tipografia C. Martins Lopes, 1868.

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

Relatório com que o presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa, abriu a primeira sessão da 10 legislatura da assembleia legislativa provincial do Paraná, no dia 15 de fevereiro de 1872. Curitiba: Tipografia da viúva e filhos de G. M. Lopes, 1872.

Relatório apresentado ao excm. Vice-presidente Manoel Antônio Guimarães, pelo excm. Senhor Venâncio José Oliveira Lisboa, por ocasião de passar-lhe a administração da Província do Paraná. Curitiba: Tip. Da viúva Lopes, 1873.

Relatório que o excl. Senhor vice-presidente Manoel Antônio Guimarães abriu a 2ª sessão da 10ª legislatura da assembleia provincial do Paraná, no dia 17 de fevereiro de 1873. Curitiba: Tipografia da Viúva Lopes, 1873.

Relatório com que o excelentíssimo senhor Frederico José Cardoso de Araújo Abranches abriu a 1ª sessão da 11ª da assembleia legislativa provincial, no dia 15 de fevereiro de 1874. Curitiba: Tip. Viúva Lopes, 1874.

Relatório com que o excm. Senhor Frederico José de Cardoso Abranches abriu a 2 sessão da 11 legislatura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de fevereiro de 1875. Curitiba: Tipografia Viúva Lopes, 1875.

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.

Relatório com que o excl. Dr. Presidente Joaquim Bento de Oliveira Jr. Passou a presidência a Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá em 7 de fevereiro de 1878. Curitiba: Tipografia Viúva Lopes, 1878.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, no dia 16 de fevereiro de 1880, pelo Presidente de Província, Manuel Pintos de Souza Dantas, Filho, Curitiba: Tipografia perseverança, 1880.

Relatório apresentado à assembleia legislativa do Paraná no dia 30 de outubro de 1886, pelo presidente da Província Joaquim de Almeida Faria Sobrinho. Curitiba: Tipografia Gazeta Paranaense, 1886.

Relatório apresentado à assembleia legislativa pelo presidente de Província Joaquim de Almeida Faria Sobrinho no dia 17 de fevereiro de 1887. Curitiba: Tipografia Gazeta Paranaense, 1887.

Relatório apresentado ao excl. Senhor Francisco Xavier da Silva, presidente do Estado do Paraná, em 31 de dezembro de 1910. Pelo Secretário de Finanças, Comércio e Indústria, Joaquim P. P. Chinchorro Júnior. Curitiba: Tipografia A República, 1911.

Relatório apresentado ao excl. Dr. Affonso Alves de Camargo, presidente do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha. Secretário dos negócios da Fazenda e Obras Públicas em 31 de dezembro de 1916. Curitiba: Tipografia A República, 1917.

Relatório apresentado à excl. Senhor Getúlio Vargas M. D. Presidente da República pelo senhor Manoel Ribas, interventor federal no Estado do Paraná, exercício de 1932 a 1939.

Relatórios de Secretárias, Mensagens de Governo e outros

Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a segunda sessão da 18ª legislatura em 1 de fevereiro de 1927. Curitiba: Tipografia da República, 1927.

Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado, ao instalar-se a 1ª sessão da 19ª legislatura. Curitiba, 1 de fevereiro de 1928.

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Manoel Ribas Interventor Federal do Estado do Paraná, pelo Secretário dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas, Rivadavia de Macedo, exercício de 1931, 1932 e 1º semestre de 1933. Curitiba, 1933;

Relatório da Fiscalização estadual das obras do porto de Paranaguá no ano de 1933.

Relatório apresentado ao Exmo. Snr. General Interventor Federal do Paraná, em 30 de junho de 1931.

Biblioteca Digital da Unesp- *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*

v. 19. Correspondência do Cap. General Dom Luiz Antônio de Souza 1767-1770. São Paulo: Tipografia da companhia industrial de São Paulo, 1896.

v. 23, Correspondência do Capitão Geral Dom Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, São Paulo: Tipografia Aurora, 1896.

v. 36. Correspondência do Governo Geral 1818-1822. São Paulo: Tipografia do Diário Oficial, 1902.

v. 46. Ofícios do General Bernardo José de Lorena aos diversos funcionários da capitania. 1788-1795. São Paulo: Duprat e Comp. 1924.

v. 55. **Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca Horta**, São Paulo: IHGSP, 1937.

v. 57. **Correspondência oficial do capitão-general Antônio José da Franca Horta**. São Paulo: IHGSP, 1937.

Biblioteca Nacional

Manuscritos

Carta ao Conde de Ponte, admitindo nas alfândegas do Brasil toda e qualquer mercadoria estrangeira, ao mesmo tempo que permitia a exportação de produtos da terra, à exceção do pau-brasil, para os países que se conservaram paz com a Coroa portuguesa. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1157496/mss1157496.html#page/1/mode/1up

Obras raras

CRUZ, Demétrio Acácio Fernandes. **Apontamentos Históricos, Topográficos e Descritivos da Cidade de Paranaguá. vol. II**. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1863.

Mapas e plantas

PLANTA dos ancoradouros da cidade de Paranaguá. [187-?]. Mapa manuscrito, desenho a nanquim e aguada, 51,5 x 65,5cm.

Hemeroteca Digital

Revista comercial- monitor dos negociantes santistas. (1850).
 Revista do Instituto Politécnico Brasileiro (1875-1877)
 A reforma: Órgão democrático. Rio de Janeiro (1873;1874)
 A República. Curitiba. (1903;1912)
 Diário da Tarde, Curitiba. (1904-1919)
 Jornal do Commercio. Rio de Janeiro. (1837;1842;1873;1874;1878)
 Dezenove de Dezembro. Curitiba. (1854-1885)
 O despertador comercial e político. Rio de Janeiro. (1839)
 O século. Rio de Janeiro (1850).
 Império do Brasil, Diário Fluminense. Rio de Janeiro (1826; 1831)
 Diário do Rio de Janeiro (1840;1853;1878).
 O Paranaense. Curitiba, (1878).
 O Dia. Curitiba (1935).

Biblioteca Brasileira Guita e José Mindin

MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d'um quadro estatístico da Provincia de S. Paulo, ordenado pelas leis provinciais de 11 de abril de 1836, e 10 de março de 1837**. São Paulo: Tipografia de Costa Silveira, 1838. p. 25-26.

Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa- Projeto O Governo dos Outros Imaginários Políticos do Império Português (1496 - 1961),

Sistema ou coleção dos regimentos reais. Tomo II. Lisboa: Francisco Borges Soifa, 1783.

Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá

Mensagem dirigida à Câmara Municipal de Paranaguá pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Prefeito Municipal de Paranaguá. Curitiba: Tipografia Casimiro Warchalowski, 1915.

MARCONDES, Moyses. **Documentos para a História do Paraná recolhidos e anotados por Moyses Marcondes.** Rio de Janeiro: Tipografia do Anuário do Brasil, 1922.

PLATZMANN, Julius. **Da baía de Paranaguá.** Texto traduzido, comentado e ilustrado por Francisco Lothar Paulo Lange. - Curitiba, PR: Edição do tradutor, 2010.

OTTONI JR, Cristiano. Ferrovia de Paranaguá a Curitiba. **Relatório apresentado a Manoel Alves Araújo, ministro e secretário do Comércio e Obras públicas por Cristiano B. Ottoni Jr. Engenheiro fiscal.** 1882.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem à Comarca de Curitiba (1820).** São Paulo: Companhia editora nacional, 1964.

VIEIRA DOS SANTOS, Antônio. **Memória Histórica de Paranaguá.** Vol. I e Vol. II. Paranaguá: IHGP, 2001.

Periódicos

Commercio do Paraná. Paranaguá (1862-1864)

Diário do Comércio. Paranaguá. (1912-1928).

Revista o Itiberê. Paranaguá. (1927).

Plantas

Sem autor. Planta de Paranaguá, 1922, Escala 1:10.000. Paranaguá: Livraria mundial de Curitiba, 1922.

Leis, Decretos e Regulamentos

Carta régia de 17 de julho de 1820. Dá várias providências para facilitar a comunicação das vilas de Curitiba e Paranaguá com as povoações de Serra acima. In: **Coleção das leis do Brasil de 1820.** Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1889.

BRASIL. Lei de 7 de novembro de 1831. Declara livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM-7-11-1831.htm Acesso em fev./2021

BRASIL. DECRETO N. 101 DE 31 DE OUTUBRO DE 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de

Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, [...]

BRASIL. Regulamento das alfândegas do Império e regulamento das mesas de renda 1836.

BRASIL.DECRETO N. 641, DE 26 DE JUNHO DE 1852. Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem.

BRASIL. DECRETO N. 1299, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1853. Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, privilegio exclusivo pelo tempo de noventa anos para a construção de uma estrada de ferro na Provincia da Bahia, partindo da Cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do litoral ou de rio navegável próximo dela, e terminando na Villa do Juazeiro, ou em outro lugar na margem do Rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente.

BRASIL. DECRETO N. 816 DE 10 DE JUNHO DE 1855. Autoriza o Governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos prédios e terrenos que forem necessários para a construção das obras e mais serviços pertencentes à Estrada de ferro de Dom Pedro Segundo, e às outras estradas de ferro do Brasil, e a marcar as regras para a indenização dos proprietários.

BRASIL. DECRETO N. 1664, DE 27 DE OUTUBRO DE 1855. Dá Regulamento para execução do Decreto N.º 816 de 10 de julho do corrente ano sobre desapropriações para construção de obras e serviços das Estradas de ferro do Brasil.

BRASIL. DECRETO 1759, DE 26 DE ABRIL DE 1856. Autoriza a incorporação de uma Companhia para a construção de uma Estrada de ferro entre a Cidade de Santos e a Villa de Jundiaí, na Provincia de São Paulo.

BRASIL. DECRETO 4.105, DE 22 DE FEVEREIRO DE 1868. Regula a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos acrescidos naturais ou artificialmente.

BRASIL. Decreto 1746, de 13 de outubro de 1869. Autoriza o Governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. In: **Coleção de Leis do Império do Brasil** – 1869. p.189 vol. I.

BRASIL. Decreto 4674 de 10 de janeiro de 1871. Concede a Antônio Pereira Rebouças Filho e outros autorização para organizarem uma companhia para o fim de construir uma estrada de ferro na Provincia do Paraná. In: **Coleção de Leis do Império do Brasil, vol. 1, parte. II**, 1871.

BRASIL. Decreto n. 5053, de 14 de agosto de 1872. Concede a Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos autorização para construírem na enseada do Gato, no porto de Paranaguá, na Província do Paraná, as obras que forem necessárias para o melhoramento do mesmo porto.

BRASIL. DECRETO 5462, DE 12 DE NOVEMBRO DE 1873. Aprova as plantas das obras do porto de Paranaguá, na Provincia do Paraná, de conformidade com a clausula 3ª das anexas ao Decreto nº 5053 de 14 de agosto de 1872.

BRASIL.DECRETO Nº 5.605, DE 25 DE ABRIL DE 1874. Aprova os estatutos da Companhia da Estrada de Ferro do Paraná e melhoramento do porto de Paranaguá e concede-lhe autorização para funcionar.

BRASIL. DECRETO 5.192 DE 1 DE MAIO DE 1875. Concede durante trinta anos, fiança do juro de sete por cento garantido pela Provincia do Paraná, sobre o capital de dois mil contos de réis; e bem assim garantia de igual juro, e pelo mesmo espaço de tempo, sobre o capital adicional de cinco mil contos de réis, tudo destinado à construção de uma estrada de ferro entre o porto de D. Pedro II e a cidade de Curitiba.

BRASIL. DECRETO 7035, de 5 de outubro de 1878. Eleva o capital afiançado e garantido da estrada de ferro do Paraná.

BRASIL.DECRETO N. 7420, DE 12 DE AGOSTO DE 1879. Autoriza a José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos a transferirem a companhia francesa, denominada - *Compagnie Générale de Chémins de Fer Brésiliens* - os seus direitos e obrigações.

BRASIL. DECRETO N. 10350, de 14 de setembro de 1889.Declara caduca a concessão constante do Decreto n. 5053 de 14 de agosto de 1872, relativo ao melhoramento do porto de Paranaguá.

BRASIL. DECRETO N. 4859, de 8 de junho de 1903. Estabelece um regime especial para a execução de obras de melhoramento dos portos.

BRASIL. DECRETO 4901, DE 22 DE JULHO DE 1903. Aprova as instruções regulamentares para o sorteio dos matriculados nas Capitânicas dos portos da Republica, necessários ao preenchimento dos cargos existentes nos corpos de marinha. Coleção de lei do Brasil. Atos do Poder executivo do ano de 1903.

BRASIL. DECRETO N. 6368, DE 14 DE FEVEREIRO DE 1907. Modifica o regime especial para execução de obras de melhoramento de portos, estabelecido pelo decreto n. 4.859, de 8 de junho de 1903.

BRASIL. DECRETO N. 8784, DE 14 DE JUNHO DE 1911. Aprova o projeto e orçamento para as obras de melhoramento do porto de Paranaguá, no Estado do Paraná.

BRASIL. DECRETO 12414, de 14 de março de 1917. Aprova o novo projeto e respectivo orçamento para as obras de melhoramento do porto de Paranaguá e seus canais de acesso, no Estado do Paraná.

BRASIL. DECRETO N. 12.477, de 23 de maio de 1917. Concede ao Estado do Paraná autorização para construir as obras de melhoramento do porto de Paranaguá.

BRASIL. DECRETO 12590, DE 1 DE AGOSTO DE 1917. Altera as cláusulas IV, VI, XV e XXIII, que acompanham o decreto n. 12.477, de 23 de maio de 1917, e adiciona mais uma.

BRASIL. DECRETO 14371, DE 17 DE MARÇO DE 1921. Prorroga por um ano o prazo fixado para início das obras de melhoramentos do porto de Paranaguá.

BRASIL. DECRETO 15707, DE 3 DE OUTUBRO DE 1922. Aprova a modificação do projeto e do respectivo orçamento, na importância de 18.386:184\$870 para melhoramento do porto de Paranaguá, e altera a cláusula II do contrato celebrado com o Estado do Paraná, para execução das obras desse porto, fixando novo prazo para seu início.

BRASIL. DECRETO N. 18518, DE 30 DE NOVEMBRO DE 1928. Aprova as modificações do projeto das obras de melhoramento do porto de Paranaguá, na parte relativa ao alinhamento do cais.

BRASIL. DECRETO N. 22.021, de 27 de outubro de 1932. Autoriza a revisão e consolidação dos contratos celebrados com o Governo do Estado do Paraná, relativos à concessão do porto de Paranaguá.

Museu Paranaense

Acervo fotográfico

WISCHRAL, Arthur; WISCHRAL, J. J. **Álbum de fotografias da Estrada de Ferro Curitiba- Paranaguá**, 1928.

Livros, periódicos e outras fontes consultadas

Boletim: Atas do conselho da presidência da Província de São Paulo anos de 1829, v. 15. São Paulo: Nova fase, 1961.

Boletim atas do Conselho da Presidência da Província de Paulo São Paulo (1832-1834). V.16. São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1962.

Fichário de viagens. Disponível nos apêndices da obra de: WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá: um sedutor**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALVES, Alessandro Cavassin. **A Província do Paraná (1853-1889): A classe política, a parentela no poder**. 2014. 496f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

ALVES, Alessandro Cavassin. Políticos paranaenses no período provincial (1853-1889). Análise genealógica e prosopográfica. In: **Repocs**, v.13, n.25, jan/jun. 2016. pp.251-276.

APPA: FEESC; LABTRANS. Plano de Zoneamento e Desenvolvimento do Porto de Paranaguá. Florianópolis, novembro de 2014.

ARANTES, Erika Bastos. **O Porto Negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX**. Tese (Doutorado em História da Universidade Federal Fluminense) 224 p. Niterói/RJ, 2010.

ARRUDA, José Jobson. A Colônia Brasil: História e historiografia. **Travesia**, v. 17, n. 1, 2015, pp. 7-29. p.23.

BARACHO, Maria Luiza Gonçalves. **Estrutura fundiária de Paranaguá:1850-1900**. 1995.322 f. Dissertação (Mestrado em História)., Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1995.

BARICKMAN, J. B. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo e escravidão no Recôncavo 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2003.

BARROSO, Daniel Souza; LAURINDO JÚNIOR, Luiz Carlos. À margem da segunda escravidão: A dinâmica da escravidão no vale amazônico nos quadros da economia-mundo capitalista. **Tempo**, v. 23, n. 3, p. 568-588, 2017.

BELLOTO, Heloísa Liberalli. **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 Humana, 1979.

BETHELL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos**. Trad. Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BEZERRA NETO, José Maia. Alguns vêm de lá, outros vêm de cá: A Amazônia no tráfico interno brasileiro de escravos (século XIX). **História**, São Paulo, v. 37, p. 1-30, 2018.

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2003.

BIGARELLA, João José. Contribuição ao Estudo da Planície Litorânea do Estado do Paraná. **Brazilian Archives of Biology and Technology**. Jubilee Volume (1946-2001): pp. 65 - 110, December, 2001.

BUTURI Et. al. O gênero *Philodendron* (Araceae) no estado do Paraná. **Rodriguésia** v. 67, n.3, pp.795-814. 2016.

BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo** / Fernand Braudel; tradução Álvaro Cabral. – Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. vol. 3. O tempo do mundo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BROEZE, Frank. Brides of the Sea Revisited. In: Broeze, Frank (ed.). **Gateways of Asia. Port cities of Asia in the 13th-20th centuries**. New York: Routledge, 2010.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532-1822). **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v. 17, n. 2, p. 251-294. 2009.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. **Uma grande empresa em meio à floresta: a história da devastação da floresta com araucária e a Southern Brazil Lumber and Colonization (1870-1970)**. 2010. 300 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

CATTANI, Pamela Emanuele. **Estimativa do assoreamento sedimentar ao longo da baía de Paranaguá**. Monografia (Oceanografia) 100 p. Pontal do Paraná Centro de Estudos do Mar da Universidade Federal do Paraná, 2009.

CAVAZZANI, André Luiz Moscaleski. **Tendo o sol por testemunha: População portuguesa na Baía de Paranaguá (1750-1830)**. 2013.352 f. Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

CAVAZZANI, André Moscaleski; GOMES; Sandro Aramis Richter. Imigrantes, vida mercantil e hierarquias sociais: o processo de diferenciação socioeconômica de comerciantes portugueses em duas vilas litorâneas (Morretes e Paranaguá, 1805-1850). **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 19, n. 2, p. 437-456, 2014.

CAVAZZANI, André Moscaleski; GOMES; Sandro Aramis Richter. Elites locais, patrimônio e atividades econômicas no Brasil do século XIX: o epílogo da trajetória do negociante Manuel Francisco Correia (Cidade de Paranaguá, Província do Paraná, 1861-1864). **Revista Dimensões**, Vitória, v. 36, p. 358-376, 2016.

CHAMBOULEYRON, Rafael. Escravos do Atlântico equatorial: tráfico negreiro para o Estado do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII). **Revista Brasileira de História**, v. 26, n. 52, dez./ 2006, pp. 79-114.

CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque**. São Paulo: Editora brasiliense, 1986.

CHMYZ, Igor. A tradição Tupi-guarani no Litoral do Estado do Paraná. **Revista do Círculo de Estudos Bandeirantes**. Curitiba, v. 16, p. 71-96. 2002.

CHMYZ, Igor; CHMYZ, João C. Gomes; THOMAZ, Julio, T; BORA, Eloi. Arqueologia do loteamento Alphaville Graciosa, em Pinhais, Paraná. **Arqueologia**, Curitiba, v. 8, p.1-34, 2004.

COSTA, Samuel Guimarães da. **O último capitão-mor (1782-1857)**. Curitiba: Scientia et Labor, 1988.

CORRÊA, Dora Shellard. Descrições de paisagens construindo vazios humanos e territórios indígenas na capitania de São Paulo ao final do século XVIII. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 24, n.39: p.135-152, jan/jun 2008.

CRUZ, Maria Cecília Velasco. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. In: **Tempo**, n. 8, pp. 1-18, 1999.

CUNHA, Luiz Antônio. **O ensino de ofícios artesanais e manufactureiros no Brasil escravocrata** (Versão do Kindle). São Paulo: Editora Unesp, 2015.

DIAS, Thiago Alves. **Monopólio indireto: Colonização mercantil no Norte do Estado do**

Brasil (1710-1780). 2017. 383f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

DI CARLO, Ricardo Felipe. **Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836.** 2011. 317 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

DIEGUES, Antônio Carlos. Esboço de história ecológica e social caíçara. DIEGUES, Antônio Carlos. Enciclopédia caíçara, v.4: história e memória caíçara, São Paulo. Hucitec: NUPAUB, 2005.

DIVERSOS AUTORES. **Cinquentenário da estrada de ferro do Paraná.** 1885-1935. Curitiba: RPRSC, 1935.

DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil.** São Paulo: Globo, 2015.

DOLINSKI, João Pedro. **Saúde pública e reformas urbanas em Paranaguá (1853-1915).** 2017. 245 f. Tese (Doutorado em História) Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017.

DORATIATO, Francisco. Poder naval e política externa do Império do Brasil no Rio da Prata (1822-1852). In: **Navigator**, v12, n.6, 2010. 99-20.

DOURADO, Bruna. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. **XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**, 2017, Niterói/Rio de Janeiro, 2017.

ELIAS, Norbert. **A sociedade dos indivíduos.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

ELIAS, Norbert. **Introdução a Sociologia.** São Paulo: Edições 70, 2008.

ELTIS, David et al. **The Transatlantic slave trade.** Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 06 abr. 2021.

EREMITES DE OLIVEIRA, Jorge; ESSELIN, Paulo Marcos. Uma Breve história indígena da erva-mate na região platina: Da província do Guairá ao Antigo sul de Mato Grosso. **Espaço Ameríndio**, Porto Alegre, v. 9, n. 3, p. 278- 318, 2015.

Espiraís do Tempo. Bens Tombados do Paraná. Governo do Estado do Paraná/Secretaria de Estado da Cultura (Textos de Rosina Coeli Parchen e José La Pastina Filho), 2006.

FERREIRA, Cesar Cunha et. Al. **Cubatão caminhos da história.** - Cubatão, SP: Ed. do Autor (Apoio do Ministério da Cultura) 2007.

FONSECA, Thiago Vinicius Mantuano da. a revolução dos vapores na navegação marítima. **História Econômica & História de Empresas**, v. 21, n. 2, 27 dez. 2018.

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

FLORENTINO, Manolo. **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, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

FREITAS, Waldomiro Ferreira de. **História de Paranaguá: das origens à atualidade**. Paranaguá: IHGP, 1999.

GERHARDT, Marcos. **História Ambiental da erva-mate**. 2013. 290f. Tese (Doutorado em História Cultural) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

GITAHY, Maria Lucia Caira Gitahy. **Ventos do mar: Trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914**. São Paulo: Editora da Unesp, 1992.

GODOY, José Eduardo P. de Melo. **Naus no Brasil Colônia. Brasília: Senado Federal**, 2007.

GOMES, Alessandro Filipe de Menezes. **Das docas de comércio ao cais contínuo: As tentativas frustradas de melhoramento do porto de Recife no oitocentos**. 2016. 395 f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

GOMES, Luciano Costa. Livres, libertos e escravos na história de Santa Catarina (1786-1836). **Revista brasileira de estudos da população**, Belo Horizonte, v.34, n.3, p.593-615, 2017.

GOMES, Sandro Aramis Richter. **Parentelas, partidos e transição política: Mudanças na gestão de diretórios partidários e na atuação política de elites regionais na passagem do Império para a República. (Paraná 1853-1926)**. 2017. 631f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017.

GORTARI, Javier. Maldita yerba mate: Explotación de la mano de obra en las minas yerbateras del Paraguay colonial. **TSN**, Málaga, v. 2, n. 3, p. 39-53, 2017.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O Império nas províncias: Rio de Janeiro 1822-1889**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2008.

GUIMARÃES DA COSTA, Samuel. **Homenagem a Caetano Munhoz da Rocha no primeiro centenário de seu nascimento (1879-1979)**, Curitiba: IHGPR, Governo do Estado do Paraná, 1979

HAVERROTH, Moacir. **Kaingang um estudo etnobotânico: O Uso e a Classificação das Plantas na Área Indígena Xapecó (oeste de SC)**. 1997. 182 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. 1997.

HOBSBAWM, Eric. **A era das revoluções (1789-1843)** versão do kindle, São Paulo: Paz e Terra, 2015.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Monções: capítulos de exploração paulista**. São Paulo: Companhia das letras. 2014.

HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto: A cia da Docas de Santos (1888-1914)**. Santos:

HUCITEC, Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

HONORATO, C  zar; MANTUANO, Thiago Vinícius. O que era o trapiche: O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. **Acervo**, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 144-158, jan./jun. 2015.

HOSTIN, Geraldo. The Pirate of Cotinga Island (1718): The History and Archaeology of a Mysterious Shipwreck in the South of Brazil. In: Maritime archeological and historical News, v. 32, n.2, fall 2021. P.7-11.

JARDIM, Wagner Cardoso. A revolu  o paraguaia sob o governo de José Gaspar de Francia. **Revista de História (UFBA)**, n. 6, p.78-94, 2017.

KATO, Alan Tadashi. **Retrato urbano: Estudo da distribui  o socioespacial dos moradores de Paranaguá, Antonina e Curitiba no início do século XIX**. Disserta  o (Mestrado em História) UFPR, 256 F., Curitiba, 2011.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná 1880-1940**. 1985. 266 f. Tese. (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, 1985.

LACERDA, Maria Thereza; POLINARI, Marcelo. **O palacete Visconde de Nácar**. Curitiba: Secretaria da Cultura e Esporte, Curadoria IPHAN, 1984.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches ao porto: Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Departamento Geral de Documenta  o e Informa  o Cultural Divisão de Editorac  o. 1991.

LEAL, Osni Cesar da Luz. **O papel das estâncias da pátria para o fortalecimento de um Paraguai Patrimonial do século XIX**. 103 f. Monografia (bacharelado em História) Universidade Federal da Integra  o Latino-Americana, Universidade de Foz do Iguaçu, 2017

LEANDRO, José Augusto. **Gentes do grande mar redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá**. 2003. 338f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

LEÃO, Ermelino. **Dicionário histórico e geográfico do Estado do Paraná. Tomo VII**. Curitiba: IHGEP, 1926.

LEITE, Zenon. Cronologia aduaneira: apontamentos históricos sobre a alfândega de Paranaguá. In: **Revista o Itiberê**. Edi  o extraordinária do centenário da alfândega (1827-1927). Ano IX, ed. 99, Paranaguá, 1927.

LINHARES, Temístocles. **História econômica do mate**. Rio de Janeiro, Livraria J. Olympio, 1969.

LOBO. Eulália Lahmeyer. As frotas do Brasil. **Jahrbuch fur die Geschi-chte von Staat, Wirtschaft und Gesselchaft Latein Amerikas Koln**, 1967, volume 4, pp. 465 a 488. p. 476-477.

MAACK, Reinhardt. **Geografia Física do Estado do Paraná**. Ponta Grossa: Editora UEPG,

2017.

MANTOUX, Paul. **The Industrial Revolution in the eighteenth century: An outline of beginnings of the modern factory system in the England.** 7ª edition. London: Butler Tanned Ltd., 1927.

MARTINS LOPES, Fátima. **Em nome da liberdade: as vilas de índios no Rio Grande do Norte sob o diretório pombalino no século XVIII.** 2005, 699 f. Tese (Doutorado em História) Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** Campinas/SP: Pontes, 1990.

MATTOS, Ilmar. **O tempo saquarema.** São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1987.

MATTOS, Renato de. **Política e negócios em São Paulo: da abertura dos portos à Independência (1808/1822).** 2015. 231f. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo São Paulo.

MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de, 1813-1889. **Autobiografia / Visconde de Mauá; prefácio e anotações de Cláudio Ganns.** Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2011.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O norte agrário e o império.1871-1889** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

MICHELI, Marcos Volpini. Diversificação econômica na capitania de São Paulo: o perfil econômico das vilas do litoral norte e sul (1798-1821). **Faces da história**, Assis-SP, v.5, nº1, p. 198-224, jan.-jun., 2018. P.204-206

MICHELI, Marcos Volpini. **São Paulo: Diversificação agrícola, consolidação interna e integração no mercado atlântico (1765-1821).** 2018. 320f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

MONTEIRO, John Manuel. As populações indígenas do litoral brasileiro no século XVI: transformação e resistência. In: PAULINO, Francisco Faria (Org.). **Nas vésperas do mundo moderno: Brasil. Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses**, 1992.

MONTEIRO, John. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo.** São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MOREIRA, Júlio Estrela. **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá.** Curitiba: Imprensa Oficial. 1975.

MORGERSTERN, Algacyr. **Porto de Paranaguá-Contribuição à história. 1648-1935.** Paranaguá: APPA, 1985.

MOURA, Denise Aparecida. Entre o atlântico e a costa: confluência de rotas mercantis num

porto periférico da América portuguesa (Santos, 1808–1822). **Revista Tempo**. V. 19, n. 34, jan.-jun de 2013, 95-116.

MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d’um quadro estatístico da província de São Paulo: ordenado pelas leis municipais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837**. 3. ed., fac-similada / introdução de Honório de Sylos. São Paulo: Governo do Estado, 1978.

NASCIMENTO, Evandro Cardoso. **Engenheiros do grande mar redondo: engenharia e natureza nas baías de Paranaguá e Antonina**. 2020. 161f. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2020.

NAVAJAS, Pau. **Caá Porã- El espíritu de la yerba mate: Uma história del Plata**. Gobernador Virasoro, Establecimiento Las Marías, 2013.

NEGRÃO, Francisco. A alfândega de Paranaguá: Antigo colégio dos jesuítas. **Revista o Itiberê: Centenário de instalação da alfândega (1827-1927)**. Paranaguá, 1927.

NEGRÃO, Francisco. **Genealogia paranaense**, v. 5. Curitiba: Imprensa paranaense, 1946.

NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial**. 5. Ed. São Paulo: Editora HUCITEC, 1989.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O silêncio dos vencedores: Genealogia, classe dominante e Estado no Paraná**. Curitiba: Moinho do verbo, 2001.

PEREIRA, Magnus Roberto. **Semeando iras rumo ao progresso: ordenamento jurídico e econômico da sociedade paranaense**. Curitiba: Editora UFPR, 1996.

PEREIRA, Malhão J. H. **Dieta náutica e militar: Um manuscrito inédito do Século XVIII regulamentando a vida a bordo**. Lisboa: Academia de Marinha, 2018.

PICANÇO, Jeferson. A pesquisa mineral no século XVII: O mapa da Baía de Paranaguá de Pedro de Souza Pereira (1653). In: **Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico da UFMG**, v. 20, n. 2. Ouro Preto: UFMG, p. 203-218, 2011.

PONTES FILHO, Almir; KLUPPEL, Carla, C.; THOMAZ, Júlio Cesar Telles. O caminho do Itupava: patrimônio histórico-arqueológico. **Arqueologia**, Curitiba, v. 10, p. 23-42, 2006.

PLATZMANN, Julius. **Da baía de Paranaguá**. Texto traduzido, comentado e ilustrado por Francisco Lothar Paulo Lange. Curitiba: Edição do tradutor, 2010.

PORTELA, Bruna Marina. **Gentio da terra, gentio da Guiné: a transição da mão de obra escrava e administrada indígena para a escravidão africana**. (Capitania de São Paulo, 1697-1780). 2014. 387f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

PORTELA, Bruna Marina. Realidades conectadas: as relações entre indígenas e negros na Comarca de Paranaguá no século XVIII. **História**, São Paulo, v. 40, p.1-34, 2021;

PRIORI, Ângelo, et al. **História do Paraná: séculos XIX e XX [online]**. Maringá: EDUEM,

2012.

RABITZREUPER, Rubens, R. **A conquista da Serra do Mar**. Curitiba: Editora Pinha, 2000.

RAMOS, Roberta; HURMUS, Marcelino; et. Al. A tradição extrativista do cipó-imbé (*Philodendron corcovadense* Kunth – Araceae) nas comunidades tradicionais de cipozeiros na mata atlântica em Garuva, Santa Catarina. **Acta Biológica Catarinense**, 4(1), pp. 62-70, jan.-jun 2017.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades coloniais do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2001.

RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII- XIX). **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 19, nº 38, p. 15-53. 1999.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **O porto de Salvador: Modernização em projeto 1854-1891**. 1983. 110 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1983.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem à Comarca de Curitiba (1820)**. São Paulo: Companhia editora nacional, 1964.

SALLES, Ricardo. **E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SANTOS, Antônio Cesar de Almeida; PEREIRA, Magnus Roberto de Mello. Para o bom regime da república: Ouvidores e câmaras municipais no Brasil colonial. **Revista Monumenta**, v. 3, n. 10. Curitiba, 2000.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: EDUSP, 2002.

SALGADO, Graça (Coord.). **Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

SCHMIDLIN, Paulo; POLINARI, Marcelo; MANFREDINI, Luiz. **Trilhas, caminhos e estradas no Paraná: séculos XVI ao XIX**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2009.

SCHWARTZ, Stuart. O Brasil colonial, c. 1580-1750: As grandes lavouras e a periferia In: BETHEL, Leslie (org.). **História da América Latina Colonial**. Vol. II. São Paulo: EDUSP, 2004.

SGANZERLA, Eliane Maria et al. A arqueologia do contorno leste de Curitiba. **Arqueologia**, Curitiba, v.7, p.1-79, 1996.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **História de São Paulo Colonial**. Scielo - Editora UNESP. Edição do Kindle, 2009.

SILVA, Luiz Geraldo. Porto do Recife: Sociedade Marítima, escravidão e liberdade (séculos XVI ao XVIII) In: MICHELI, Marcos Volpini; DIAS, Thiago (orgs.) **Portos coloniais:**

Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis. Séculos XVI-XIX. São Paulo: Alameda, 2020.

SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX).** Campinas: Papirus, 2001.

SILVA, Gustavo Pereira; COSTA, João Armanda Dalla. Bunge and his first fiftieth anniversary in Brazil (1905–1955): The construction of an economic group. **Investigaciones de História Económica**, 14, (2), 199–209, 2019.

SOUZA, George Cabral. **Tratos e Mofatras: O grupo mercantil do Recife colonial (c.1654-c.1759).** Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

SOUZA, S. Robério. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863).** São Paulo: Editora UNICAMP, 2016.

TIBIRIÇA, Luíz Caldas. **Dicionário Guarani Português.** São Paulo: Traço, 1989.

TOMICH, Dale. **Pelo prisma da escravidão: Trabalho, capital e economia mundial.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço histórico. **Estudos Afro-Asiáticos**, Ano 26, n.2, 2004, pp 221-240.

VALENTE, Thiago Piazzetta. **Subsídios ao uso sustentável do cipó preto *Philodendron corcovadense* Kunth (Araceae).** 2009, 114 f. Dissertação (Mestrado em Ciências agrárias) Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Agrárias, Curitiba, 2009. p.43.

VAUTHIER-VÉZIER, Anne. Chapitre I. Les mutations portuaires et économiques In: **L'estuaire et le port: L'identité maritime de Nantes au XIX siècle** [en ligne]. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2007. Acesso em: jul./2022. Disponível em: <http://books.openedition.org/pur/5990> .

VIANA, Manoel. **Paranaguá na história e na tradição.** Paranaguá: Fundação de Cultura de Paranaguá, 1971.

VIEIRA DOS SANTOS, Antônio. **Memória Histórica de Morretes.** Curitiba: Ed. UFPR, 2017.

WESTPHALEN, Cecília Maria. O porto de Paranaguá no ano de 1826: estudo de micro conjuntura. **Boletim da Universidade do Paraná.** Curitiba, n.2, p. 1-47, 1962.

_____. Navios e mercadorias no porto de Paranaguá nos meados do século XIX. **Anais do V Simpósio dos professores universitários de História.** ANPUH, Campinas, 1969.

_____. **Porto de Paranaguá: um sedutor.** Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 –Gêneros exportados pelo Porto de Paranaguá entre os anos de 1815;1817;1826;1846;1853;1866;1915;1939

Ano	Gêneros	Valores	%
1815	Arroz	R\$ 16.846.000,00	54,2%
	Cordas e cabos de imbé	R\$ 6.581.360,00	21,2%
	Madeiras	R\$ 5.011.170,00	16,1%
	erva-mate	R\$ 158.000,00	0,5%
	Outros	R\$ 2.501.780,00	8,1%
	Total	R\$ 31.098.310,00	100,0%

Ano	Gêneros	Valores	%
1853	erva mate	R\$ 527.619.780,00	83,8%
	Madeira	R\$ 42.070.070,00	6,7%
	Arroz	R\$ 15.130.090,00	2,4%
	Outros	R\$ 44.622.810,00	7,1%
	Total	R\$ 629.442.750,00	100,0%

Ano	Gêneros	Valores	%
1817	Arroz	R\$ 9.611.400,00	28,7%
	Cordas e cabos de imbé	R\$ 3.309.540,00	9,9%
	Madeiras	R\$ 6.787.500,00	20,2%
	erva-mate	R\$ 478.120,00	1,4%
	Outros	R\$ 13.319.820,00	39,8%
	Total	R\$ 33.506.380,00	100,0%

Ano	Gêneros	Valores	%
1866	erva mate	R\$ 1.631.924.821,00	84,6%
	Madeira	R\$ 101.710.365,00	5,3%
	Arroz	R\$ 56.582.000,00	2,9%
	cabos de imbé	R\$ 1.283.200,00	0,1%
	Outros	R\$ 137.647.996,00	7,1%
	Total	R\$ 1.929.148.382,00	100,0%

Ano	Gêneros	Valores	%
1826	Arroz	R\$ 7.116.700,00	7,1%
	cabos e cordas imbé	R\$ 4.537.320,00	4,5%
	madeira	R\$ 8.122.650,00	8,1%
	erva mate	R\$ 69.790.636,00	69,6%
	Outros	R\$ 10.723.050,00	10,7%
	Total	R\$ 100.290.356,00	80,3%

Ano	Gênero	Valores	%
1915	Erva-mate	R\$ 32.918.447.000,00	65,9%
	Madeiras	R\$ 6.854.500.100,00	13,7%
	Arroz	R\$ 9.125.000,00	0,02%
	Cabos e cordas	R\$ 1.462.700,00	0,003%
	Outros	R\$ 10.140.100.630,00	20,3%
	Total	R\$ 49.923.635.430,00	100,0%

Ano	Gêneros	Valores	%
1846	Arroz	R\$ 16.027.000,00	3,7%
	cabos cordas imbé	R\$ 1.967.280,00	0,5%
	Madeira	R\$ 34.710.842,00	8,1%
	erva mate	R\$ 357.093.852,00	83,4%
	Outros	R\$ 18.499.368,00	4,3%
	Total	R\$ 428.298.342,00	100,0%

Ano	Gênero	Valores	%
1939	Madeiras	R\$ 3.726.020.600,00	31,6%
	Café	R\$ 2.801.543.200,00	23,7%
	Erva-mate	R\$ 2.226.176.500,00	18,9%
	Diversos	R\$ 1.905.871.700,00	16,1%
	Produtos agrícolas	R\$ 737.542.300,00	6,2%
	Gado	R\$ 374.183.800,00	3,2%
	Algodão	R\$ 31.325.400,00	0,3%
	Total	R\$ 11.802.663.500,00	100,0%

APÊNDICE 2.

Estimativas da população da vila de Paranaguá para os anos de 1808-1817

Ano 1808	Hab.	%
Branços e da terra	3289	78%
Pretos livres/forros	35	1%
Pretos cativos	453	11%
Mulatos/pardos livres	108	3%
Mulatos cativos	306	7%
Total	4196	100%

Ano 1813	Hab.	%
Branços e da terra	4074	70%
Pretos livres/forros	103	2%
Pretos cativos	736	13%
Mulatos/pardos livres	404	7%
Mulatos cativos	468	8%
Total	5785	100%

Ano 1809	Hab.	%
Branços e da terra	4075	75%
Pretos livres/forros	32	1%
Pretos cativos	482	9%
Mulatos/pardos livres	623	11%
Mulatos cativos	238	4%
Total	5450	100%

Ano 1815	Hab.	%
Branços e da terra	3825	66%
Pretos livres/forros	362	6%
Pretos cativos	682	12%
Mulatos/pardos livres	541	9%
Mulatos cativos	389	7%
Total	5799	100%

Ano de 1810	Hab.	%
Branços e da terra	3655	68%
Pretos livres/forros	77	1%
Pretos cativos	713	13%
Mulatos/pardos livres	545	10%
Mulatos cativos	415	8%
Total	5405	100%

Ano 1816	Hab.	%
Branços e da terra	4087	71%
Pretos livres/forros	139	2%
Pretos cativos	740	13%
Mulatos/pardos livres	458	8%
Mulatos cativos	339	6%
Total	5763	100%

Ano 1811	Hab.	%
Branços e da terra	3630	67%
Pretos livres/forros	101	2%
Pretos cativos	627	12%
Mulatos/pardos livres	571	11%
Mulatos cativos	465	9%
Total	5394	100%

Ano 1817	Hab.	%
Branços e da terra	3979	70%
Pretos livres/forros	42	1%
Pretos cativos	786	14%
Mulatos/pardos livres	532	9%
Mulatos cativos	338	6%
Total	5677	100%

Ano 1812	Hab.	%
Branços e da terra	4165	70%
Pretos livres/forros	112	2%
Pretos cativos	767	13%
Mulatos/pardos livres	428	7%
Mulatos cativos	449	8%
Total	5921	100%

APÊNDICE 3

MARINHEIROS MATRICULADOS NA CAPITANIA DO PORTO DE PARANAGUÁ (1856-1859)

Anos	Branços	De cor	Escravos	Estrangeiros	Total
1856	125	65	29	48	267
1857	166	77	32	66	341
1859	186	100	33	68	387

Anos	Branços	De cor	Escravos	Estrangeiros	Total
1856	47%	24%	11%	18%	100%
1857	49%	23%	9%	19%	100%
1859	48%	26%	9%	18%	100%

FONTE: Para 1856: APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 1 de março de 1856.** N. 13 Mapa Geral das matrículas de gente do mar na capitania do porto da Província do Paraná. p.12.

Para 1857:APP. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da assembleia legislativa provincial no dia 7 de janeiro de 1857.** N. 14 Mapa Geral das matrículas de gente do mar na capitania do porto da Província do Paraná. p.96.

Para 1859:APP. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial da Província do Paraná, pelo presidente Francisco Liberato de Mattos, 1859, op. cit., p.61.**

ANEXOS

ANEXO 1. ENTRADAS E SAÍDAS REGISTRADAS NO PORTO DE BUENOS-AIRES

N. entradas e saídas		N. entradas e saídas	
Anos		Anos	
1813	6	1842	24
1814	11	1843	48
1815	0	1844	48
1816	0	1845	58
1817	0	1846	4
1818	0	1847	13
1819	6	1848	47
1820	3	1849	53
1821	8	1850	43
1822	19	1851	45
1823	40	1852	42
1824	18	1853	33
1825	36	1854	51
1826	2	1855	51
1827	0	1856	26
1828	0	1857	31
1829	16	1858	31
1830	27	1859	35
1831	28	1860	33
1832	21	1861	14
1833	18	1862	37
1834	33	1863	43
1835	34	1864	49
1836	29	1865	47
1837	28	1866	71
1838	3	1867	76
1839	3	1868	64
1840	3	1869	61
1841	33		

FONTE: WESTPHALEN, Cecília Maria, Fichário de viagens. In: WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá: um sedutor**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998. p. 531-561

ANEXO 2- ENTRADAS E SAÍDAS REGISTRADAS NO PORTO DE MONTEVIDÉU

Anos	N.	Anos	Entradas e saídas
1813	0	1844	38
1814	1	1845	62
1815	1	1846	70
1816	0	1847	65
1817	15	1848	42
1818	15	1849	20
1819	11	1850	18
1820	9	1851	33
1821	28	1852	44
1822	17	1853	40
1823	6	1854	44
1824	7	1855	58
1825	0	1856	46
1826	32	1857	42
1827	0	1858	18
1828	10	1859	28
1829	8	1860	17
1830	19	1861	12
1831	21	1862	29
1832	10	1863	29
1833	14	1864	33
1834	21	1865	30
1835	17	1866	45
1836	13	1867	20
1837	13	1868	33
1838	29	1869	0
1839	35	1870	50
1840	39	1872	38
1841	42		

FONTE: WESTPHALEN, Cecília Maria, Fichário de viagens. In: WESTPHALEN, Cecília Maria. Porto de Paranaguá: um sedutor. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998. p. 562-590.

ANEXO 3- ENTRADAS E SAÍDAS REGISTRADAS NO PORTO DE VALPARAÍSO

Anos	Entradas e saídas	Anos	Entradas e saídas
1823	1	1847	0
1824	0	1848	0
1825	0	1849	4
1826	1	1850	0
1827	0	1851	6
1828	0	1852	3
1829	1	1853	0
1830	2	1854	4
1831	0	1855	6
1832	0	1856	2
1833	0	1857	11
1834	1	1858	8
1835	0	1859	9
1836	0	1860	10
1837	0	1861	8
1838	0	1862	7
1839	2	1863	13
1840	4	1864	17
1841	0	1865	9
1842	0	1866	4
1843	4	1867	10
1844	5	1868	18
1845	0	1869	12
1846	0		

FONTE: WESTPHALEN, Cecília Maria, Fichário de viagens. In: WESTPHALEN, Cecília Maria. Porto de Paranaguá: um sedutor. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998. p. 591-595.