

## **Do Ouro ao Grão: ciclos econômicos e transformação territorial no Porto de Paranaguá (1550–2025)**

**Antonio Guilherme Haliski<sup>1</sup>; Camila Arielle Bufato Moreira<sup>2</sup>; Mayra Taiza Sulzbach<sup>3</sup>**

**GT:** Conflitos Socioambientais

### **Resumo**

Este estudo analisa a evolução histórica do Porto de Paranaguá sob a perspectiva da História Ambiental, com foco nos ciclos econômicos que moldaram a cidade e o território portuário. Desde o período colonial, quando o porto funcionava como entreposto de ouro e madeira, passando pelo transporte de erva-mate e madeira no século XIX, até a atual hegemonia da soja, cada ciclo econômico alterou a organização do espaço urbano e a relação porto–cidade.

A pesquisa evidencia que a expansão portuária e a especialização agroexportadora refletem em conflitos socioambientais, relacionados à ocupação do solo e à pressão sobre ecossistemas frágeis. Trata-se de uma investigação teórica e de revisão bibliográfica, integrada a uma dissertação em desenvolvimento, que busca compreender como as transformações históricas do porto impactam o território urbano e a sustentabilidade ambiental.

**Palavras-chave:** Porto de Paranaguá; história ambiental; soja; exportações; porto-cidade.

## 1 INTRODUÇÃO

Na literatura sobre cidades portuárias, destaca-se a complexidade de análise devido à relação simbiótica e, ao mesmo tempo, conflituosa entre porto e cidade. Essa relação não é estática, mas marcada por transformações que acompanham dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Autores como Hoyle apontam que porto e cidade devem ser compreendidos como partes de um sistema interdependente, cujas interações variam ao longo do tempo em função de variáveis como inovações tecnológicas, mudanças logísticas, conjunturas econômicas globais e especificidades locais (Monié e Vasconcelos 2012).

Nessa perspectiva, modelos conceituais como o Anyport procuram explicar os ciclos de evolução portuária, evidenciando momentos de maior integração entre porto e cidade e fases de distanciamento funcional, quando o porto se volta mais à hinterlândia e ao comércio internacional do que às demandas imediatas da urbe.

A perspectiva da História Ambiental, como destacada por Pádua (2002), reforça que os ciclos econômicos portuários não podem ser analisados apenas em termos de produção e comércio, mas devem ser considerados em relação às transformações do território, da paisagem e dos ecossistemas. A sucessão histórica de atividades extrativistas, agrícolas e agroexportadoras modifica continuamente o metabolismo socioecológico das cidades portuárias, alterando o uso do solo, a ocupação urbana e as relações entre populações e recursos naturais.

É nesse enquadramento que se insere a cidade portuária de Paranaguá, onde opera o Porto Dom Pedro II, principal ponto de transbordo de mercadorias do Paraná, especialmente a soja. O porto, inicialmente erguido às margens do rio Itiberê no século XVII para transportar riquezas como ouro e madeira à metrópole portuguesa, passou no século XVIII a se especializar no envio de erva-mate aos mercados platinos e ao Chile. Já no século XIX, sua relevância esteve associada à exportação de madeiras e, posteriormente, do café do norte paranaense. No século XXI, consolidou-se como porto agroexportador, tendo a soja como produto hegemônico: em 2024, por exemplo, foram embarcadas 13.265.751 toneladas do grão.

Nesse sentido, a expansão do setor portuário tende a potencializar conflitos socioambientais e territoriais, especialmente em função do aumento do tráfego de caminhões, da pressão sobre áreas sensíveis e da concentração de atividades logísticas em espaços urbanos limitados. Este artigo propõe uma análise histórica e territorial do

desenvolvimento do Porto de Paranaguá, com ênfase nas mudanças estruturais de sua infraestrutura, nas alterações do perfil das mercadorias exportadas e na progressiva inserção do porto nas cadeias globais de valor. Parte-se do período colonial, marcado por atividades extrativistas e comunicação direta com a Coroa portuguesa, passando pelas fases de modernização industrial e agrícola, até alcançar a atual centralidade do agronegócio, com destaque para a hegemonia da soja. Trata-se de uma pesquisa de natureza teórica e de revisão bibliográfica, que integra o material usado na construção de uma dissertação. Ressalta-se que a presente pesquisa encontra-se em desenvolvimento e apresenta resultados parciais, passíveis de ampliação e detalhamento em trabalhos futuros ou no GT.

## 2 METODOLOGIA

Este estudo adota como referencial teórico-metodológico a História Ambiental, conforme fundamentado por Pádua (2010). Esta abordagem permite analisar grandes escalas temporais na constituição dos fenômenos investigados, abrangendo tanto as metamorfoses biofísicas na natureza quanto a formação de sociedades e civilizações que com ela interagem. O recorte temporal estabelecido inicia-se em 1550, período das primeiras ocupações na Baía de Paranaguá, estendendo-se até 2025, marco em que o Porto de Paranaguá se consolida como o maior agroexportador de soja da América Latina e principal porto do Paraná.

Para atingir os objetivos propostos, empregou-se uma estratégia de pesquisa bibliográfica e documental. A busca por fontes foi realizada em bases de dados acadêmicos, com destaque para o portal de Periódicos da CAPES e a Revista de História (RH), complementada pelo método de snowballing (busca a partir das referências dos artigos encontrados).

A coleta de dados foi conduzida por meio de palavras-chave relacionadas à história do Porto de Paranaguá e à história econômica e territorial do estado do Paraná. As expressões primárias utilizadas foram: “Porto de Paranaguá” AND “História Ambiental” AND “século XVII” AND “século XVIII” AND “século XIX” AND “História do Paraná” AND “Paraná Colonial” AND “Fases econômicas do Paraná”. Foram aplicados os filtros: tipo de documento (artigos e livros), revisão por pares e, dada a natureza historiográfica da pesquisa, não se estabeleceu limite temporal de publicação.

Os resultados iniciais permitiram identificar os principais ciclos econômicos do Paraná vinculados à dinâmica portuária. Esta identificação demandou uma ampliação da busca com novas expressões específicas relacionadas a cada ciclo: “ouro” AND “farinha de mandioca” AND “erva-mate” AND “madeira” AND “café”.

Para a organização e sistematização do material, foi criado um diretório específico contendo uma planilha no Excel com quatro categorias: (1) título da pesquisa; (2) ciclo econômico correspondente; (3) recorte temporal; e (4) referências bibliográficas completas. Os principais artigos e fontes foram arquivados e organizados no software de gestão de referências Zotero, com pastas dedicadas a cada ciclo econômico. O critério de seleção para a construção da narrativa histórica foi a adequação e pertinência dos títulos ao eixo temático central da pesquisa.

### 3 RESULTADOS PARCIAIS

#### 3.1 Contextualização histórica: A construção do território portuário de Paranaguá sob a ótica da história ambiental

##### 3.1.1 A origem do povoado e do porto de Paranaguá em meio à economia mercantilista colonial baseada na extração do ouro (1550-1735)

A ocupação do território paranaense deu-se a partir da expansão paulista no século XVI, inserida no contexto do mercantilismo e do declínio da economia açucareira, que foi suplantada pela busca de ouro e prata. Segundo Noya Pinto (1979), o ouro tornava-se uma mercadoria cada vez mais crucial no cenário de penúria econômica da colônia. Como alternativa para enfrentar a crise, expedições foram direcionadas para o sul, visando explorar novas terras em busca de metais preciosos e capturar indígenas, que compunham a base da mão de obra colonial (Picanço e Mesquita, 2013). Tais expedições resultaram na ocupação de dois núcleos principais: Paranaguá, no litoral, e o planalto Curitibano.

A ocupação de Paranaguá iniciou-se com a chegada de exploradores de São Vicente à Ilha da Cotonga, por volta de 1550, onde se estruturou o primeiro atracadouro e um núcleo populacional provisório (IBGE, 2023). A transferência desse núcleo para o continente, sob o comando do Capitão Gabriel de Lara em 1617, resultou na fundação do

povoado às margens do Rio Itiberê (então Rio Taquaré). Conforme análise de Picanço (2012), o registro cartográfico de ocorrências minerais mais antigo do Brasil (1653), elaborado por Pedro de Souza Pereira, identifica 21 minas de ouro em Paranaguá. Embora as jazidas tenham sido descobertas por volta de 1620, o marco oficial data de 1647, quando Gabriel de Lara apresentou as primeiras amostras na casa de fundição de São Paulo. Este evento catalisou a migração de mineradores, elevando o contingente populacional e culminando na elevação do povoado à categoria de Vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, em 1648.

Para integrar Paranaguá ao sistema colonial-mercantil, o porto Nossa Senhora do Rosário foi instalado na margem esquerda do Rio Itiberê, próximo à sua foz. Com trapiches rudimentares, este porto permitia a movimentação de mercadorias derivadas da mineração e do comércio de indígenas, conectando a capitania às capitanias açucareiras do Nordeste (De Magalhães, 1996). Paralelamente, desenvolvia-se um comércio local de "bens pobres", baseado na permuta de farinha de mandioca, betas de embé, arroz, lenhas e congonhas por tecidos, arroz e sal (Whestephalen, 1969).

A localização do porto, protegida por manguezais e Mata Atlântica, favorecia a atracação segura de embarcações à vela. A sua importância era tal que, em 1657, a vila foi elevada à categoria de Capitania (nota de rodapé). Para coibir a sonegação e gerir melhor os recursos, instalou-se em Paranaguá a terceira casa de fundição do Brasil, em 1679, tornando o porto infraestrutura essencial para a economia extrativista, por onde todo ouro minerado era obrigado a passar.

Estimativas de Noya Pinto (1979) apontam que a extração de ouro na região sul variou entre 20 e 80 kg anuais no período de 1680 a 1735, embora os rendimentos reais sejam incertos devido à sonegação. Contudo, a descoberta das Minas Gerais e a facilidade de extração do ouro ali resultaram no esvaziamento do território paulista. O caráter efêmero da mineração local revelou a fragilidade de economias baseadas em ciclos extrativos curtos (Picanço e Mesquita, 2013). O encerramento das atividades da casa de fundição em 1735 marcou o declínio da mineração no Paraná. A economia da vila entrou em depressão, sustentando-se thereafter por trocas comerciais de produtos locais.

3.1.3 Transposição do Porto fluvial do Itiberê para a baía de Paranaguá: ciclo da erva-mate e a transformação do Estado Nacional Moderno brasileiro (1820-1929)

O declínio do ouro no século XVIII coincidiu com a ascensão do tropeirismo, que se tornou um mecanismo economicamente relevante para a colônia, reduzindo momentaneamente a importância do porto. Conforme Whestephalem (1969), o Porto de Paranaguá, "sobretudo depois da perda de Sacramento, com fraco movimento comercial e de embarcações, desentrosado que se encontrava das grandes rotas do comércio atlântico, e sem função na conjuntura econômica da Colônia".

A erva-mate, planta nativa já consumida e comercializada desde o início da colonização, ganhou relevância econômica internacional a partir de 1820, popularizando-se nos mercados Platinos e no Chile devido aos seus efeitos energéticos (Magalhães, 1996). O Paraná emergiu então como exportador regular, suprimindo essa demanda sul-americana. Este novo ciclo gerou riquezas que revitalizaram o Porto do Itiberê. Westphalen (1973) relata que o aumento das exportações motivou a ampliação do cais, a instalação de uma alfândega e, crucialmente, a elevação de Paranaguá à categoria de cidade em 1842.

A transição de colônia para Império em 1822 introduziu novos paradigmas administrativos e institucionais que impactaram a infraestrutura portuária. A influência do positivismo de Augusto Comte nas ciências da engenharia no Brasil do século XIX, denominada por Marinho (2003) como "Engenharia Imperial", teve reflexos diretos no litoral paranaense. Conforme Nascimento et al. (2022), projetos de desenvolvimento que combinavam aspectos naturais, técnicos, sociais e econômicos de forma híbrida marcaram a configuração espacial da região, legando marcas do "progresso" técnico-científico na natureza.

Integrar as regiões produtoras do interior da Província ao litoral era uma ambição imperial. O transporte do mate e da madeira, feito precariamente por cabotagem, trilhas indígenas ou no lombo de animais, era insuficiente. A gestão provincial reconhecia que o "progresso" dependia de infraestrutura que viabilizasse o transporte eficiente dessas riquezas.

A construção da Estrada da Graciosa, concluída em 1873, alterou a dinâmica portuária regional, transferindo a primazia do Porto de Paranaguá para o Porto de Antonina, que se tornou o principal da Província em 1885. Esta mudança gerou protestos e intensificou conflitos políticos entre as comunas, num processo que Nascimento denominou conceptualmente de "Guerra dos Portos".

Paralelamente, o Porto do Itiberê enfrentava sérias limitações ambientais e estruturais. O assoreamento do rio, consequência do uso intensivo e da degradação

ambiental dos séculos anteriores, tornou-o impraticável para embarcações de maior calado. Westphalen (1976, p. 541) registra que, em 1855, "os navios maiores eram obrigados a fundear no ancoradouro da ilha da Cotinga, distante da cidade cerca de uma milha. Somente em lastro podiam aproximar-se da cidade. Da ilha, até a Alfândega, os carregamentos eram realizados em lanchas e canoas, com notórios prejuízos do fisco".

Diante deste impasse, um grupo de empresários de Paranaguá, liderado por Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos, propôs em 1872 a transposição do porto para a Enseada do Gato, autorizada pelo decreto imperial nº 5.053 de 14 de agosto de 1872.

Em meio à "Guerra dos Portos", o Império buscou definir tecnicamente o porto principal a ser integrado ao marco inicial da ferrovia. Três comissões técnicas foram designadas para o litoral. A primeira (1874), composta pelos engenheiros Eduardo José de Moraes e José Maria do Nascimento, concluiu pela vantagem da Enseada do Gato (Paranaguá). Uma segunda comissão, liderada pelo Barão de Teffé, foi favorável a Antonina, gerando discórdia. Uma terceira e decisiva comissão, formada pelo Barão de Laguna, Barão do Iguatemi e o engenheiro Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim, deliberou finalmente a favor de Paranaguá, definindo o destino do principal porto e o marco zero da ferrovia.

## 5 CONCLUSÃO

Este artigo apresentou uma análise parcial das exportações de soja pelo Porto de Paranaguá entre os anos de 2000 e 2025, com base em dados oficiais da plataforma ComexStat. Os resultados indicam que o porto desempenha papel fundamental como corredor logístico para a exportação da soja brasileira, especialmente para o mercado asiático, com destaque para a China, que concentra a maior parte do volume e do valor exportado.

A análise revelou uma forte concentração geográfica dos destinos da soja, o que evidencia a importância estratégica do Porto de Paranaguá na inserção do agronegócio brasileiro nas cadeias globais de valor. As variações anuais observadas nos valores e volumes exportados refletem dinâmicas conjunturais do mercado internacional e reforçam a centralidade do porto no escoamento da produção agrícola nacional.

Além da análise quantitativa, o trabalho incorporou uma abordagem histórica, fundamentada na perspectiva da história ambiental, com o objetivo de compreender a trajetória do porto desde o período colonial até sua consolidação no contexto agroexportador contemporâneo. Essa etapa da pesquisa encontra-se em andamento e será aprofundada em futuras versões do estudo, com maior detalhamento das transformações territoriais, econômicas e socioambientais associadas ao desenvolvimento portuário.

Embora os resultados aqui apresentados sejam parciais, eles já demonstram a relevância do Porto de Paranaguá tanto do ponto de vista histórico quanto logístico, articulando a produção do interior do país à demanda global. A continuidade da pesquisa deverá incluir o mapeamento da hinterlândia portuária, a análise dos corredores logísticos de abastecimento e os impactos territoriais provocados pela intensificação das exportações de soja.

## Referências

- DE MAGALHÃES, Francisco de Borja Baptista et al. **Evolução histórica da economia paranaense**. Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD, n. 87, p. 131-148, 1996.
- DE LIMA PICANÇO, Jefferson. **A pesquisa mineral no século XVII: o mapa da baía de Paranaguá, de Pedro de Souza Pereira (1653)**. Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico da UFMG, v. 20, n. 2, 2011.
- PICANÇO, Jefferson de Lima; MESQUITA, Maria José. **A mineração aurífera na ocupação do planalto curitibano e litoral paranaense (séculos XVI-XVIII)**. Geosul, v. 27, n. 54, p. 116-137, 2012.
- DE MORAIS MACHADO, Edson. **A formação e a trajetória do maior porto agroexportador do Brasil – Paranaguá**. Revista de Ciências Humanas, v. 46, n. 1, p. 233-252, 2012.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Base de informações do Censo Demográfico 2022: resultados do universo por setor censitário**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=449751&view=detalhes>. Acesso em: 29 jul. 2025.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Paranaguá – histórico**. IBGE Cidades. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/paranagua/historico>. Acesso em: 29 jul. 2025.
- MARINHO, Pedro E. M. de Monteiro. **A engenharia imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro e a organização da engenharia no Brasil do Segundo Reinado**. ANPUH - XXII Simpósio Nacional de História, João Pessoa, 2003.
- MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. **Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação**. Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasileira de geografia, n. 15, 2012.
- NASCIMENTO, Evandro Cardoso do et al. **Engenheiros do Grande Mar Redondo: engenharia e natureza nas baías de Paranaguá e Antonina (1871-1879)**. Topoi (Rio de Janeiro), v. 23, n. 50, p. 516-539, 2022.
- PINTO, Virgílio Noya. **O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: (uma contribuição aos estudos de economia atlântica no século XVIII)**. Brasiliana, 1979.
- PÁDUA, Ricardo. **História Ambiental: Introdução ao Tema e ao Conceito**. São Paulo: Contexto, 2002.
- PÁDUA, Ricardo. **História Ambiental e Sociedade: questões metodológicas**. São Paulo: Contexto, 2010.
- WESTPHALEN, Cecília Maria. **Navios e mercadorias no pôrto de Paranaguá, nos meados do século XIX**. Portos, Rotas e Comércio: Anais do V, 1969.
- WESTPHALEN, Cecília Maria. **Uma cidade portuária nos meados do século XIX**. Revista de História Anais do IV Simpósio Nacional de Professores Universitários de História, São Paulo, v. 6, n. 31, p. 546, 1973.
- WESTPHALEN, Cecília Maria. **Navios e mercadorias no porto de Paranaguá, nos meados do século XIX (\*)**, 1976.