

Schiffe und Waren im Hafen von Paranaguá

Cecilia Maria Westphalen

© Selbstverlag Forschungsinstitut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
an der Universität zu Köln

Herausgeber: Prof. Dr. Hermann Kellenbenz

Schriftleitung: Dr. Klara van Eyll

Übersetzung aus dem Portugiesischen: Dr. Georg Thomas.

Druck: Wilhelm Metz, Aachen

Printed in Germany · Alle Rechte vorbehalten

Paranaguá *, auf 25° 30' südlicher Breite gelegen, ist der bedeutendste Hafen des brasilianischen Staates Paraná. Seit den sechziger Jahren unseres Jahrhunderts gebührt ihm der erste Platz unter den Kaffeeausfuhrhäfen der Welt, da die Kaffeeproduktion Nordparaná's über ihn exportiert wird. Und doch ist dieser Hafen, der den Namen des brasilianischen Kaisers D. Pedro II. trägt und dicht am Meer liegt, erst zu Beginn unseres Jahrhunderts angelegt worden. Der erste Hafen von Paranaguá befand sich nahe der Stelle, wo der Rio Itiberé, früher Rio Taguararé genannt, in die Bucht von Paranaguá mündet.

1. Der Hafen

An der Mündung des Rio Itiberé entstand im 17. Jahrhundert die Siedlung Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, und hier legte man auch den ersten Hafen für kleine Schiffe an, den diese aufsuchten, um sich mit Maniokmehl zu versehen. Dies war jedoch nur ein einfacher, natürlicher Ankerplatz. Lange Zeit hindurch, während des ganzen 17. Jahrhunderts, besaß er weder Kaianlagen noch eine Mole. Obwohl sich der Ouvidor-geral Rafael Pires Pardino schon 1721 für solche Anlagen ausgesprochen hatte, wurden erst 1760 Maßnahmen zur Errichtung eines ersten Teils des Kais getroffen. Er lag in der Nähe des damals im Bau befindlichen Jesuitenkollegs, nicht weit vom „Kleinen Markt“ entfernt. An dieser Stelle und in seiner unmittelbaren Umgebung befand sich, was man bis zum Ende des 19. Jahrhunderts als den Hafen von Paranaguá hat bezeichnen können. Des öfteren wurden neue Arbeiten in Angriff genommen, um den Kai zu erweitern und Lagerschuppen zu errichten. Diese Maßnahmen führten überwiegend Privatleute aus. Von seinem Standort zwischen der Mündung des Itiberé und dem Jesuitenkolleg verlagerte sich der Hafen ganz allmählich zum Meer hin, da die fortschreitende Versandung des Flusses die Schifffahrt immer schwieriger gestaltete. Dieses Problem war äußerst belastend, wurde doch das Vordringen vor allem der großen Schiffe bis zur Zollstation behindert, die seit 1827 in den Nebengebäuden des alten Kollegs untergebracht war. Somit gingen die Schiffe immer häufiger im Werfthafen vor Anker, der näher an der Flußmündung lag. Später wichen sie auch zum Ankerplatz der Insel Cotinga aus, etwa eine Meile von der Stadt entfernt. Von hier aus wurden die Schiffsladungen in Booten bis zur Zollstation trans-

* Vortrag, gehalten am 18. Juni 1970 im Seminar für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität zu Köln. Dr. Cecília Maria Westphalen ist Dozentin für Geschichte an der Bundesuniversität von Paraná, Brasilien.

portiert, was ohne Zweifel sehr nachteilig war und die Kontrolle des Fiskus erschwerte.

Außer diesem naturbedingten Hindernis benachteiligte den Hafen von Paranaguá in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Konkurrenz der beiden Häfen von Antonina und São Francisco. Der erstere lag im Staate Santa Catarina, jener ebenfalls innerhalb der Bucht von Paranaguá. Mit der Fertigstellung der Straße von Graciosa im Jahre 1873, die Curitiba mit Antonina verband, verlagerte sich infolge der damit verbundenen Transporterleichterungen das Exportgeschäft von Paraná-Mate weitgehend zu diesem Hafen. Ein weiterer Teil dieses Produkts wurde über die Straße von Dona Francisca zum Hafen von São Francisco befördert und von dort ausgeführt.

Inzwischen hatte man eine Bahnlinie geplant, die Curitiba, die Hauptstadt des Staates Paraná, mit der Küste bei Paranaguá verbinden sollte. Der eigentliche Endpunkt der Bahnlinie sollte der dicht am Meer gelegene Hafen von Água sein, der sehr bald Hafen D. Pedro II. genannt wurde. Hier sollten auch die neuen Hafeneinrichtungen und die neue Zollstation errichtet werden. Das Jahr 1917 brachte die ersten Maßnahmen zur endgültigen Anlage des Hafens, doch ließ ihre Ausführung bis 1926 auf sich warten. Während der Revolution von 1930 wurden die Arbeiten eingestellt, 1933 dann wiederaufgenommen. Ein Teil der neuen Hafenanlage konnte 1935 eingeweiht werden, gerade zu dem Zeitpunkt, als Mate-Tee den ersten Platz, den er unter den Exportgütern Paranas eingenommen hatte, an Holz und Kaffee abtreten mußte.

2. Die Schifffahrt

Obwohl drei Einfahrten Zugang zur Bucht von Paranaguá gewähren, erfolgte die Schifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts lediglich durch die Nordeinfahrt, den Canal de Leste. Hierfür waren auch militärische Gründe ausschlaggebend, nämlich der Zugang zum Fort von Barra. Es gab Beschwerden von seiten des Handels, der ständige Benachteiligungen durch diese Einschränkung des Schiffsverkehrs anführte.

Die Schiffe, die den Hafen von Paranaguá anliefen, lassen sich in zwei Gruppen aufteilen. Die erste führt die Küstenschifffahrt oder den Sonderhandel durch, die zweite die Hochseeschifffahrt oder den allgemeinen Handel. Die Küstenschiffe kamen von Süden, aus den Häfen von Santa Catarina und Rio Grande do Sul sowie von Norden, hauptsächlich aus Rio de Janeiro und Santos, in geringem Umfang aus entfernteren Häfen,

wie Bahia und Pernambuco. Die Hochseeschiffe erreichten die Häfen am Rio de La Plata, Montevideo und Buenos Aires, wie auch — allerdings in kleiner Zahl — den chilenischen Hafen Valparaiso. Doch datieren diese Handelsbeziehungen mit dem Ausland erst aus dem zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts. Paranaguá sollte noch für eine lange Zeit, zumindest bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts, keine regelmäßigen direkten Verbindungen mit ausländischen Häfen unterhalten. Der Staat Paraná besaß noch keine Produkte, für die europäische und nordamerikanische Märkte aufnahmebereit waren, wenngleich Versuche unternommen wurden, vor allem den Absatz von Mate zu sichern.

Den Hafen von Paranaguá liefen ausländische Schiffe an, die in Rio de Janeiro Fracht gelöscht hatten und von dort aus zum La Plata und nach Chile weiterfuhren. Im Hafen von Paraná ergänzten sie ihre Schiffsladung mit Mate. Häufig nahm man ausländische Schiffe auch speziell für den Frachtverkehr Paranaguá — La Plata — Paranaguá in Anspruch, wobei diese auf der Hinfahrt Mate luden, auf der Rückfahrt jedoch kaum etwas mitbrachten.

Der von in- und ausländischen Schiffen aufrechterhaltene Schiffsverkehr zwischen Paranaguá und dem La Plata kam fast einer Küstenschiffahrt gleich. Obwohl der Verkehr die Schiffahrt vor keine größeren nautischen Probleme stellte, brachte er doch Risiken und Schwierigkeiten mit sich. Viele Schiffe gingen auf See verloren. Die Gründe hierfür reichten von Natureinwirkungen — etwa Schiffbruch — bis zu politisch-militärischen Vorfällen, wie Kaperei durch ausländische Piraten oder Rebellen aus dem Heimatland des betreffenden Schiffes.

Die Küsten- wie auch die Hochseeschiffahrt wurde mit Segelschiffen durchgeführt. Erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts erschienen in Paranaguá Dampfschiffe. Allmählich erst gewannen die ausländischen Dampfschiffe in der Benutzung des Hafens die Überhand vor den inländischen Schiffen, die noch größtenteils unter Segeln fuhren.

Während des gesamten 19. Jahrhunderts erlitt die Küstenschiffahrt keine Unterbrechung, wenn sie auch einige schwierige Phasen durchstehen mußte. Die Schiffahrt zum La Plata erfuhr dagegen einschneidende Unterbrechungen infolge politisch-militärischer Ereignisse, die die Blockade der Häfen von Buenos Aires und Montevideo zur Folge hatten. Das geschah in Buenos Aires in den Jahren 1815 und 1816, 1826 bis 1828, 1838 bis 1840 und 1845 bis 1848, in Montevideo in den Jahren 1816 bis 1825 sowie 1827.

3. Die Schiffe

Die Schiffe, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Hafen von Paranaguá anliefen, waren überwiegend Schaluppen, Brigantinen, Barkassen, Galeeren, Schoner, Postschiffe, Jachten, Polakas und Kutter. Es handelte sich dabei um Segelschiffe, deren Klassifizierung anhand der Zahl und der Anordnung der Masten vorgenommen werden kann. Anzumerken ist, daß das erste Dampfschiff erst im Jahre 1839 im Hafen von Paranaguá vor Anker ging. Es war die 190 Tonnen große „São Salvador“, die mit Passagieren an Bord aus Santa Catarina kam.

Die Schaluppen herrschten in der ersten Hälfte des Jahrhunderts vor, während diese Rolle in der zweiten Jahrhunderthälfte den Briggen und Postschiffen zukam, kleinen Schiffseinheiten zwischen 100 und 200 Tonnen. Seit der Mitte des Jahrhunderts erschienen auch größere Schiffe. Zu Beginn des Jahrhunderts, als der Hafen von Paranaguá ausschließlich mit anderen brasilianischen Häfen Verbindungen unterhielt, standen nur inländische Schiffe für den Schiffsverkehr zur Verfügung. Seit dem zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts jedoch wurde der Handel mit dem La Plata-Raum aufgenommen, und es erschienen auch ausländische Schiffe im Hafen von Paranaguá.

Die Küste von Paraná war reich an Hölzern, die für den Schiffsbau geeignet und seit dem 18. Jahrhundert für diesen Zweck auch begehrt waren. Schon 1777 bestand eine Werft an der Mündung des Taguaré. Hier stellte man Schaluppen, Pinassen, Brigantinen, Schoner und Barkassen her, im 19. Jahrhundert sogar die Barke „Rufina“, einen Dreimaster von 305 Tonnen.

Seit langem schon liefen Schiffe, die ihre Kalfaterung überholen lassen mußten, den Hafen von Paranaguá an; denn der Küstensaum von Paraná war reich an Jequitibá-Holz, aus dem man den für diese Arbeiten geeigneten Werg herstellte. In verschwenderischer Fülle gab es auch Lianen, die für alle Arten von Seilen und Tauen benötigt wurden. Während des ganzen 19. Jahrhunderts exportierte Paranaguá im übrigen Taue, Seile, Trossen und dergleichen. Paranaguá zählte seit Beginn des 19. Jahrhunderts verschiedene Schiffseigner, die als Importeure sowie Exporteure vor allem von Mate tätig waren. Der Ort besaß 1862 insgesamt 23 Schiffe: eine Galeere, drei Jachten, neun Briggen, drei Postschiffe, vier Barken, zwei Schoner und eine Schaluppe. Das Gesamtgewicht aller Schiffseinheiten machte 4212 Tonnen aus. Zu dieser Zeit baute die Werft von Paranaguá bereits keine Schiffe mehr; man führte

hier nur noch Reparaturen aus; die Mannschaften der ausländischen Schiffe setzten sich grundsätzlich aus Freien zusammen; auf den brasilianischen Schiffen fand man dagegen auch Sklaven, die den Schiffseignern oder Bootsführern gehörten. Die inländischen Schiffe führten die Transporte durchweg so aus, daß sie ihre Preise nach der entsprechenden Ladung oder nach der vollen Reiseroute berechneten; die ausländischen Schiffe arbeiteten im allgemeinen nach der ersten Methode. Davon machten diejenigen eine Ausnahme, die Charterfahrten zwischen dem La Plata und Paranaguá durchführten.

4. Der Zoll

Die erste Forderung, eine Zollstation im Ort Paranaguá einzurichten, datiert aus dem Jahre 1770. Sie stammte vom Capitão-geral Dom Luiz Antonio persönlich. Erst als der Hafen in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts durch den Mate-Export eine stärkere Inanspruchnahme erfuhr, wurde 1827 eine Zollstation nach den Richtlinien der kaiserlichen Zollämter eingerichtet. Sehr bald darauf, schon im Jahre 1835, wurde sie umstrukturiert; sie setzte sich nunmehr aus der Mesa da Alfândega und der Mesa do Consulado zusammen. Die erste erhob die Importsteuern, die zweite zog die Exportabgaben ein. Seit 1840 beanspruchte auch der Ort Antonina die Errichtung einer Zollstation in seinem Hafen. Obwohl die Mesa de Rendas von Antonina 1856 geschaffen wurde, gebührte der Zollstation von Paranaguá das alleinige Recht, sämtliche in der Bucht ein- und auslaufende Schiffe abzufertigen. Mit der fortschreitenden Versandung des Rio Itiberé entfernte sich die Zollstation immer weiter von der Verladestelle der Waren, und somit häuften sich die Klagen der Zollaufsichtsbehörde, die darauf drängte, die Station zum Zwecke einer wirksamen Kontrolle durch die Fiskalbehörden zu verlegen. Ende des 19. Jahrhunderts machte die Entscheidung zur Anlage des Hafens Don Pedro II. die Errichtung eines neuen Zollgebäudes an dieser Stelle notwendig. Schon 1903 war das entsprechende Gebäude fertiggestellt.

Der Bau einer Eisenbahnlinie und neuer Hafenanlagen brachte Paranaguá wiederum die Vorrangstellung im Seehandel Paraná's. Diesen Rang hatte es für einige Zeit verloren, als der Mate über den Hafen von Antonina ausgeführt worden war. Anfangs des 20. Jahrhunderts stellten der Holz- und später der Kaffee-Export endgültig die Vorherrschaft der Zollstation von Paranaguá wieder her, die im übrigen fast alle Importe des Staates Paraná überwachte.

5. Die Handelsbeziehungen

Die endgültige Besiedlung des Küstensaums von Paraná datiert aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Sie war das Ergebnis der Paulistaner Expansion von São Vicente, Santos und Cananéia her und wurde durch die Suche nach Gold- und Silberminen sowie nach Carijó-Indianern motiviert.

Von Anfang an unterhielten die Siedler, die sich an der Mündung des Rio Taguaré niedergelassen und 1648 den Ort Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá gegründet hatten, einen unbedeutenden Tauschhandel mit den Anwohnern der Paulistaner Küste und sogar mit den Bewohnern von Rio de Janeiro. Dies war jedoch erst das Anfangsstadium eines Handels mit „armen Gütern“. Geringe Mengen Maniokmehl, Taue, Reis und Tee tauschte man gegen Baumwollstoffe, Brennholz und Salz, das man nicht selbst gewann. Diese Waren brachten kleine Schiffe, Schaluppen, Brigantinen und Barkassen, die in Paranaguá anlegten, um hauptsächlich Maniokmehl zu laden.

Während der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts und auch noch während des gesamten 18. Jahrhunderts bestritt Maniokmehl den Export über den Hafen von Paranaguá fast ausschließlich, es wurde zur Versorgung der Colônia de Sacramento und der Militärexpeditionen im Süden sowie zur Belieferung der Bevölkerung von Santos, São Paulo, Rio de Janeiro und sogar Bahia und Pernambuco benötigt. 1720 verwies der Ouvidor-geral Pardino auf die „höchste Armut, in der die Bewohner der abgelegensten Orte dieses Staates Brasiliens leben“. Er bat den König darum, ihnen zu erlauben, mit ihren Schiffen zur neuen Kolonie fahren zu dürfen und Hölzer, Muschelkalk, Dachziegel sowie die Früchte des Landes mitzunehmen. Man wollte auch Tee aus Paraná auf den Markt von Buenos Aires bringen, wo es bereits paraguayischen Tee gab. Die Provisão régia vom 29. April 1722 berücksichtigte die Erwägungen Pardinhas, indem sie den Bewohnern von Paraná Handelsfreiheit gewährte. Doch machten sich diese das Privileg ein Jahrhundert lang nicht zunutze. In gleicher Weise wurde der 1726 dem König unterbreitete Vorschlag, einen Kontrakt zur Gewinnung des Mate von Curitiba abzuschließen, niemals realisiert, obgleich von der Krone gebilligt. So blieb der Seehandel Paraná's während des 18. Jahrhunderts auf einen geringen Warenaustausch mit Schiffen, die Paranaguá anliefen, beschränkt. Er verlief ohne Regelmäßigkeit, sein wichtigstes Objekt war das Maniokmehl.

Im Verlauf dieses Jahrhunderts bildete sich auf den Campos Gerais die traditionelle Gesellschaft Paranás aus. Ihre Grundlagen waren das Latifundium, die Viehzucht und später der Handel mit Maultieren, die die Viehhändler aus Paraná und bis aus Rio Grande do Sul holten und an die Märkte von Sorocaba im Staate São Paulo verkauften.

So hatte der Hafen von Paranaguá weiterhin und vor allem seit dem Verlust der Colônia de Sacramento nur einen unerheblichen Umschlag, zumal er von den großen atlantischen Handelsrouten abgeschnitten war und unter den in der Kolonie herrschenden Umständen keine bestimmte Funktion hatte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es ausschließlich mit brasilianischen Häfen eine Verbindung. Nehmen wir zum Beispiel das Jahr 1801, so ist zu vermerken, daß von den elf Schiffen, die in den Hafen einliefen, die meisten aus Rio de Janeiro, wenige aus Santa Catarina und Santos stammten.

Im gleichen Jahr fuhren 16 Schiffe zu den genannten Häfen aus, allesamt kleine Fahrzeuge, Schaluppen, Barkassen und Boote. Unter ihnen befanden sich lediglich eine Galeere und eine Brigantine. Die von ihnen gebrachten Waren setzten sich zusammen aus Stoffen, Baumwolle, Salz, Zucker und Eisenwaren aus Rio de Janeiro, Santos, Santa Catarina und Pernambuco (aus letzterem nur Salz). Wertmäßig kamen 66 Prozent der eingeführten Artikel aus Rio de Janeiro und 24 Prozent aus Santos, der Rest aus allen übrigen Häfen. Die Ausfuhr bestand aus geschältem und ungeschältem Reis, Taustücken, Brettern und ein wenig Mate. Der Hafen von Rio de Janeiro nahm wertmäßig 59 Prozent der exportierten Waren auf, der von Bahia 23 Prozent, der von Santos 16 Prozent und der von Santa Catarina zwei Prozent. Doch machte der Gesamtwert dieser Waren nur 1,62 Prozent des Exports der Kapitanie von São Paulo aus, deren fünfter Bezirk Paraná war. Diese Zustände sollten sich jedoch sehr bald aufgrund exogen wirkender Faktoren ändern. So führte die Öffnung der brasilianischen Häfen sowie des Hafens von Buenos Aires zu einer völlig neuen Situation.

Unter anderem wurde hierdurch der Hafen von Paranaguá auch für den Handel mit dem La Plata-Raum geöffnet. Nach den Registern des Hafens von Montevideo verließ am 23. September 1810 die portugiesische Brigantine „Dona Carlota“ den Hafen von Paranaguá mit einer Ladung Holz aus dem Küstenraum Paranás. Das Schiff zählte 98 Tonnen, neun Mann Besatzung neben dem Schiffsführer Antonio Machado; es erreichte seinen Bestimmungshafen Montevideo am 22. Dezember dieses Jah-

res. Das Holz sollte übrigens der erste Gegenstand der Handelsbeziehungen zwischen Paraná und dem La Plata-Gebiet werden.

Während des Jahres 1811 folgten noch vier weitere Schiffe auf dieser Route. In der Fracht der spanischen Schaluppe „Nuestra Señora de los Dolores“, die Paranaguá am 13. Dezember 1811 verließ, erschien eine erste kleine Ladung Mate. Diese Schaluppe war das einzige Schiff, das mit einer Salzladung von Montevideo Richtung Paranaguá gekommen war. Die Belagerung von Montevideo begünstigte die Unterhaltung intensiver Beziehungen, da Schiffe von dorther kamen, um Nahrungsmittel in Paranaguá zu laden.

Die Hafenregister von Buenos Aires geben ihrerseits darüber Auskunft, daß am 15. Juni 1813 der kleine englische Schoner „Antilope“, der unter dem Befehl von William Toylie stand, Paranaguá mit einer Ladung aus Hölzern, Tauen und Reis in Richtung Buenos Aires verließ. Bald danach, am 19. Juli, folgte die portugiesische Schaluppe „Partonisa“ unter Júlio da Silva Ferreira mit einer Ladung Mate nach Buenos Aires. Aus diesem Hafen in Paranaguá einlaufende Schiffe wurden erst seit 1817 registriert. Damit war die Schifffahrt zum La Plata eröffnet, die Handelsbeziehungen mit diesem Raum waren hergestellt.

In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts nahm man entsprechende Verbindungen mit Chile auf. Indessen machten die Maßnahmen, die Francia in bezug auf den Handel von Paraguay ergriff, den Absatz des Paraguay-Tees auf den Märkten am La Plata fast unmöglich. Damit wurde der Paraná-Mate zu einem bei den Kaufleuten des La Plata-Raums begehrten Artikel. Die Möglichkeiten, das Produkt aus Paraná über den Hafen von Paranaguá und später auch über den von Antonia auf den La Plata-Markt auszuführen, erweiterten sich damit beträchtlich.

Während dieser Jahre der Hochkonjunktur kam 1820 der Argentinier Francisco de Alzararay nach Paranaguá. Er brachte nicht nur technische Verbesserungen mit, die auf in Paraguay und im La Plata-Raum angewandten Methoden der Mate-Bearbeitung basierten, sondern er leitete auch einen umfangreichen Export von Paraná-Mate zum La Plata in die Wege. Alzararay entstammte einer Familie aus Santa Fé, die seit dem 18. Jahrhundert mit der Mate-Gewinnung eng verbunden war. Er fand in seinem Tätigkeitsfeld bald Nachahmer, so daß an der Küste von Paraná die ersten Engenhos de soque entstanden, wodurch die industrielle Verarbeitung des Mate wie auch ein wirksamer Auslandsabsatz ermöglicht wurden.

Technische Verbesserungen, wie hydraulische Mühlen, führten zu einer Steigerung der Mate-Gewinnung. Der Tee wurde zum wichtigsten Erzeugnis von Paraná. Trotz der Schwierigkeiten im La Plata-Raum und obwohl erst eine kurze Zeit seit der Ankunft Alzagarays in Paranaguá vergangen war, machte der Mate-Export 1826 bereits 70 Prozent des Exportwertes von Paraná über den Hafen von Paranaguá aus.

Die durch Francia bewirkte Isolierung von Paraguay hielt die Märkte am La Plata für die Einfuhr von Paraná offen. Dieser drang weiter vor und eroberte sich auch den chilenischen Markt. Einige ausländische Schiffe beförderten seit 1822 Mate aus Paranaguá zum Hafen von Valparaiso. Das erste brasilianische Schiff erreichte den chilenischen Hafen jedoch sehr viel später. Es war die Brigantine „São José Americano“, die am 27. Juli 1834 mit einer Ladung Mate aus Paranaguá in den Hafen von Valparaiso einlief. Die ausländischen Häfen, mit denen Paranaguá in Verbindung stand, lieferten außer Trockenfleisch aus Buenos Aires und Salz, das in geringen Mengen vor allem aus Montevideo kam, nur wenige Waren in kleinen Mengen, besonders Mehl und Weizen. Die Notwendigkeit, den Mate zu verpacken, begünstigte allerdings die Einfuhr von Häuten.

Paranaguá wurde zum Handelszentrum der Comarca. Es exportierte den Mate, der aus dem Hinterland kam und in den Engenhos an der Küste, hauptsächlich in Morretes, aufbereitet wurde. Daneben führte die Stadt Reis, Holz und Taue aus, die im Küstenraum gewonnen wurden. Man importierte verschiedene Waren, die den Bedarf der Stadt und der Orte des Hinterlandes deckten.

Was die Handelsbeziehungen mit anderen brasilianischen Häfen betrifft, so waren sie überwiegend durch Einfuhren aus dem Hafen von Rio de Janeiro bestimmt. Von dort wurden nicht nur inländische, sondern auch ausländische Artikel bezogen. Aus Santa Catarina und Santos, den nächstwichtigen Handelspartnern, bezog man Nahrungsmittel. Nach dem Tode Francias und der Neuorientierung der paraguayischen Politik kehrte der Mate aus diesem Land auf die Märkte am La Plata zurück. Infolgedessen verlor der Paraná-Tee erhebliche Marktanteile. Der paraguayische Mate wurde am La Plata bevorzugt; wegen seiner besseren Qualität erzielte er höhere Preise. Der Mate aus Paraná fand dafür im argentinischen Hinterland bessere Absatzmöglichkeiten.

In Paraná stand der Mate-Handel im Mittelpunkt des Interesses, und er nahm zwei Drittel des umlaufenden Kapitals in Anspruch. Im Jahre 1842

erfolgten erneute Versuche, zu einer politisch-administrativen Selbständigkeit des fünften Bezirks der Provinz São Paulo, Paraná, zu gelangen.

In der Zeit von 1842 bis 1862 bestanden mehr als 85 Prozent und zeitweise bis zu 95 Prozent des Ausfuhrwerts von Paraná aus Mate-Exporten zu Häfen außerhalb des Kaiserreichs, in den La Plata-Raum und nach Chile.

Während dieser Periode erreichte der Paraná-Export wertmäßig seinen höchsten Stand in den Jahren 1848/49 und 1856/57; er folgte damit der Hausse der europäischen Wirtschaft. Eine neue politische Konstellation in Paraguay begünstigte seinerzeit den Paraná-Mate, da der paraguayische Präsident Carlos López 1846 dem Staat das Exportmonopol für Mate übertragen hatte. Und Mate wurde nunmehr zu hohen Preisen auf den Markt gebracht. Infolgedessen steigerte sich der Export von Paraná-Mate, der sich zuvor auf gleicher Höhe bewegt hatte, in den Jahren 1846/47 bis 1851/52. Hiernach ergaben sich neuerliche Schwankungen, und die Periode endete schließlich mit einem empfindlichen Rückschlag.

Bei den Importen erreichten die Werte für diesen Zeitraum von 1842 bis 1862 ebenfalls 1848/49 und 1856/57 ihren höchsten Stand. Hierzu trugen vor allem ausländische Waren bei, die mit der Küstenschiffahrt von Rio de Janeiro gebracht wurden. Der Präsident der kurz zuvor geschaffenen *Província do Paraná* führte in seinem Bericht von 1854 aus: „Nur vom Mate kann man leben“. Das Wirtschaftsleben der neuen Provinz hing also vom Erfolg der Mate-Industrie ab. In der Tat bedeutete der Mate-Handel das Geschäft in der Provinz. Diese wurde also hart getroffen, als die Preise für Exportgüter fielen, im vorliegenden Fall die Arroba Mate von 6000 \$ auf weniger als 3300 \$. Diese Krisensituation sollte für einige Zeit andauern.

Der Paraguaykrieg ermöglichte aufs Neue größere Transporte von Paraná-Mate zu den La Plata-Märkten. Doch wirkten sich die Kriegsjahre noch anderweitig aus, indem die inländischen Schiffe, einschließlich der Küstenschiffe, von den Häfen der Provinz ferngehalten wurden. Das Ende des Paraguaykrieges brachte eine weitere Verschlechterung des Exportgeschäfts, da der Mate aus Paraguay und aus den Missionsgebieten erneut auf dem La Plata-Markt erschien. Der Export aus Paraná stagnierte im Zeitraum zwischen 1873 und 1886.

Ein weiteres Problem tauchte auf. Man begann am La Plata damit, Roh-Mate aus Paraná einzuführen, um ihn an Ort und Stelle zu verarbeiten.

In der Absicht, die eigene Mate-Industrie zu schützen, schränkte der Staat Paraná 1885 den Export von Roh-Mate erheblich ein und förderte gleichzeitig den Export des eigenen, verarbeiteten Tees. Es folgten 17 kritische Jahre für den Paraná-Mate, bis 1902 das sogenannte Gleichstellungsgesetz (Lei de Equiparação) erlassen wurde, das gleiche Abgaben für den verarbeiteten Mate wie auch für den Roh-Mate festlegte. Die Probleme des Außenhandels von Paraná galten in ähnlicher Weise für den Import. Der Provinz gelang es nicht, in direkten Handel mit anderen Häfen außerhalb der La Plata-Zone einzutreten.

Die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Curitiba-Paranaguá in den letzten Jahren des Kaiserreichs begünstigte den Export von Pinienholz aus dem Hochland von Curitiba und stellte die Handelsbeziehungen Paraná's auf eine breitere Basis. Dennoch hatte der Handel am Ende des 19. Jahrhunderts mit ernstesten Schwierigkeiten zu kämpfen, da die Einfuhren zurückgingen und die Ausfuhren schrumpften.

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg war Mate nach wie vor der größte und fast ausschließliche Exportartikel Paraná's, wobei sich die bestehenden Schwierigkeiten nicht änderten. Zwar waren schon die ersten großen Kaffeepflanzungen im Norden Paraná's entstanden, doch verschickte man die Kaffeeproduktion über den Schienenweg nach São Paulo. Argentinien begann seinerseits mit der Anlage von Mate-Plantagen, um nicht weiterhin von Paraná abhängig sein zu müssen. Die ersten eigenen Ernten wurden 1914 eingebracht. Seit dieser Zeit ging der Mate-Import aus Paraná zurück. Der Krieg brachte auch den Außenhandel Paraná's in Unordnung. Die weitverbreitete Depression verstärkte sich noch durch die Unsicherheit der Seewege. Trotz allem begünstigte die Kriegskonjunktur die Holzindustrie. Die Paraná-Pinie fand guten Absatz, nicht nur in Rio de Janeiro und São Paulo, sondern auch am La Plata, da die Kriegereignisse die Beschaffung von Holz aus Nordamerika und dem Baltikum erschwerten.

Nach Kriegsende behielt der Mate seinen ersten Platz unter den Ausfuhrsgütern, den zweiten nahm das Holz ein. Die Probleme blieben jedoch unverändert bestehen, auch waren keine neuen Absatzgebiete hinzugekommen. Die Situation hatte sich sogar verschärft, da die argentinischen Mate-Plantagen ihre Produktion gesteigert hatten.

Im Jahre 1924 begann ein ständiger Zufluß von Kaffee aus Nordparaná zum Hafen von Paranaguá. Die daraus erzielten Einnahmen machten sehr bald den Rückgang des Mate wett. Dennoch führte dieser weiterhin die

Liste der Exportgüter Paraná an, ihm folgten Hölzer und an dritter Stelle der Kaffee, dessen Export sich kontinuierlich steigerte. Die Hölzer aus Paraná sollten während des Zweiten Weltkrieges auf eine ausgeprägte Nachfrage stoßen; zu dieser Zeit steigerte sich der Holzexport aus Paraná entscheidend. 1939 führte das Holz die Exporte aus Paraná an, es folgten der Kaffee, und erst an dritter Stelle stand der Mate, der seither niemals wieder zum wichtigsten Exportartikel Paraná aufsteigen konnte. Die Bedingungen hatten sich geändert, die Zeit des Kaffees war angebrochen.

6. Zusammenfassung

Der Mate-Handel bedingte im 19. Jahrhundert die Öffnung des Hafens von Paranaguá für die Hochseeschifffahrt wie auch seine Handelsbeziehungen mit dem La Plata-Raum und Chile. Paranaguá nahm nur am Rande an der atlantischen Wirtschaft teil, da es lediglich ein landwirtschaftliches Produkt vorindustrieller Verarbeitung lieferte. Der Handel dieses Hafens beschränkte sich auf eine Seeverbindung mit dem La Plata-Raum, die für die großen Verbindungen des Atlantikhandels ohne eine weitere Bedeutung war. Diese Bedingungen änderten sich mit dem Aufkommen des Kaffees, der den Anschluß der Wirtschaft Paraná an die kapitalistische Wirtschaft des Westens herstellte. Doch das betrifft bereits die Geschichte des zweiten Hafens von Paranaguá.

Kölner Vorträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte

Heft 1

J. A. VAN HOUTTE: Die Beziehungen zwischen Köln und den Niederlanden vom Hochmittelalter bis zum Beginn des Industriezeitalters, Köln 1969.

Heft 2

ANTON SPIESZ: Die Manufaktur im östlichen Europa, Köln 1969.

Heft 3

W. BRULEZ: Der Kolonialhandel und die Handelsblüte der Niederlande in der Mitte des 16. Jahrhunderts, Köln 1969.

Heft 4

GONZALO DE REPARAZ: Der Welthandel der Portugiesen im Vizekönigreich Peru im 16. und 17. Jahrhundert, Köln 1969.

Heft 5

A. TEIXEIRA DA MOTA: Der portugiesische Seehandel in Westafrika im 15. und 16. Jahrhundert und seine Bedeutung für die Entwicklung des überregionalen Handelsverkehrs, Köln 1969.

Heft 6

HERMAN VAN DER WEE: Löhne und wirtschaftliches Wachstum. Eine historische Analyse, Köln 1969.

Heft 7

HILDEGARD THIERFELDER: Köln und die Hanse, Köln 1970.

Heft 8

ROBERT W. FOGEL: Die neue Wirtschaftsgeschichte — Forschungsergebnisse und Methoden, Köln 1970.

Heft 9

M. M. POSTAN: Technischer Fortschritt im Nachkriegseuropa, Köln 1970.

Heft 10

GERTRUD MILKEREIT: Das Unternehmerbild im zeitkritischen Roman des Vormärz, Köln 1970.

Heft 11

CHARLES VERLINDEN: Wo, wann und warum gab es einen Großhandel mit Sklaven während des Mittelalters? Köln 1970.

Heft 12

W. O. HENDERSON: William Thomas Mulvany — ein irischer Unternehmer im Ruhrgebiet 1806—1885, Köln 1970.

Heft 13

FRIEDRICH SEIDEL: Das Armutsproblem im deutschen Vormärz bei Friedrich List, Köln 1971.

Heft 14

LENNART JÖRBERG: 100 Jahre schwedischer Wirtschaft, Köln 1971.

Heft 15

WALTHER KIRCHNER: Einige Bemerkungen über die Quellenlage für quantitative Studien der frühen Neuzeit, Köln 1971.

Heft 16

CHARLES WILSON: Europa im Spiegel russischer Geschichte — wie Alexander Gerschenkron es sieht, Köln 1971.

Heft 17

KLARA VAN EYLL: Die Kupfermeister im Stolberger Tal — Zur wirtschaftlichen Aktivität einer religiösen Minderheit, Köln 1971.