

# Estado finaliza projeto de modernização e dragagem do Canal do Varadouro, no Litoral

05/09/2024

Destaques

O governador Carlos Massa Ratinho Junior recebeu nesta semana da Secretaria do Planejamento o Anteprojeto de Dragagem, de Sinalização Náutica e de Instalações de Apoio ao Turismo no Canal do Varadouro. Ele foi elaborado pela Universidade Livre do Meio Ambiente (Unilivre) a partir de um contrato celebrado com o Paraná Projetos.

O canal é uma faixa litorânea de aproximadamente seis quilômetros de extensão que conecta Paranaguá e Cananéia (SP), passando pela Ilha das Peças e Ilha de Superagui. O nome Varadouro é oriundo da necessidade dos viajantes ou comerciantes de “vararem”, arrastando ou carregando as canoas em um rio. Ele foi aberto em meados dos anos 1950, mas sua história remonta a uma época anterior à chegada dos portugueses na América do Sul.

Esse novo projeto pretende levar melhorias às condições de navegabilidade do canal, facilitar a vida das comunidades ribeirinhas e fomentar o turismo de base comunitária da região.

O projeto contempla a abertura do canal, que terá 30 metros de largura nos locais onde existe uma maior distância entre as margens e 20 metros de largura nos locais com menor distância entre as margens, e dragagem até atingir profundidade de 2,4 metros. A proposta também contempla 160 sinais náuticos, basicamente compostos por boias.

Outra novidade envolve a construção de apoios náuticos com estruturas de madeira que incluem banheiros, conveniências, ambulatório e áreas de espera. Nas comunidades de Guapicu, Sebuí e Barbados, foram propostos trapiches e apoios náuticos menores. Por outro lado, nas comunidades de Superagui e Ilha das Peças, que recebem um maior número de turistas, foram propostos trapiches e apoios náuticos maiores para atender às necessidades específicas do turismo. Em Ararapira, foi projetado apenas um trapiche para melhorar o acesso à comunidade.

“Fizemos um estudo de batimetria (medição de profundidade, visando a melhoria

da navegabilidade), outro de dragagem e outro de sinalização marítima para que as comunidades e o turismo de base social possam se organizar no fluxo do canal. O Varadouro tem seis quilômetros de extensão e, nele, identificamos 22 pontos em que o calado é muito baixo, com potencial de melhora para a vida das comunidades ribeirinhas”, disse o diretor de Planejamento e Projetos da Paraná Projetos, Célio Watter.

Segundo o secretário de Estado do Planejamento, Guto Silva, com o tempo o canal passou por um processo de assoreamento e teve sua passagem deteriorada. Mesmo assim os habitantes de diversas comunidades situadas na região ainda fazem uso diário do Canal do Varadouro.

“Esse canal tem algo extraordinário: ele está no coração da Mata Atlântica. E ele tem um potencial turístico maravilhoso, também de geração de emprego para ribeirinhos, pelo turismo náutico, trazendo gente de São Paulo para navegar no Paraná, deixando receita e muita coisa positiva”, afirma. “Não temos dúvida de que é mais um projeto que pode mudar a cara do Litoral”.

O secretário de Estado do Desenvolvimento Sustentável, Everton Souza, reforçou a importância do canal para os litorais do Paraná e de São Paulo, por realizar a conexão entre as baías de Paranaguá, Guaraqueçaba e Antonina com Iguape (SP) e que, no passado, teve até mesmo um serviço de transporte coletivo que atendia moradores. Com o anteprojeto em mãos, o Governo do Paraná pode dar andamento aos estudos de fauna, flora e aquático.

“O governador tem uma visão ativa e forte em relação ao turismo náutico. Vamos começar as tratativas com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) para o licenciamento desse projeto, que vai trazer grandes benefícios às populações tradicionais”, complementa.

Segundo Souza, o estímulo ao desenvolvimento do turismo deve fazer com que, inclusive, os moradores da região ajudem a proteger o meio ambiente, criando ou ampliando suas fontes de renda, deixando de buscar a subsistência tirando palmito e animais da mata. “Eles terão condição de ter a sua subsistência baseada no seu trabalho, nas belezas naturais do Litoral, promovendo um turismo gastronômico e de passeio pelas nossas unidades de conservação”, afirma.

**HISTÓRICO** – No Tratado de Tordesilhas, por um bom tempo o Meridiano da Cananéia serviu de divisor entre os domínios espanhol e português. A região

Varadouro, ao sul, até Cananéia (SP), ao norte, foi palco de embates entre castelhanos e portugueses. Dada a importância para economia, comunicação e defesa, o Varadouro era passagem obrigatória do comércio.

Um documento oficial de 9 de junho de 1804, da Câmara de Cananéia ao Governador Geral da Capitania de São Paulo, é considerado um dos primeiros registros sobre a necessidade e importância da abertura de uma via de comunicação entre a baía de Paranaguá e a de Cananéia para o aumento do comércio. Em 1828, o Conselho do Governo solicitou às Câmaras de Paranaguá e Cananéia que organizassem um plano para abertura do canal. Paranaguá respondeu no ano seguinte. Em 1844, uma lei autorizou a exploração do canal, ligando os rios Varadouro e Ararapira.

Em 1854, já como primeiro Presidente da Província do Paraná, Zacarias de Góes e Vasconcelos cobrou o cumprimento da lei. Mas somente em 1869, Antônio Augusto da Fonseca, então Presidente da Província, ordenou a elaboração de estudo para as obras de abertura do canal. Em 1920, durante a presidência de Epitácio Pessoa, finalmente foi consolidada a área limite entre o Paraná e São Paulo, quando se fixou a linha do rio Ararapira como divisa natural entre os estados.

Dessa forma, o istmo (porção de terra bem estreita) do Varadouro ficou completamente situado do lado paranaense, permitindo a retomada das discussões sobre a abertura do Canal do Varadouro. Em 1956, por obra da Inspetoria Geral dos Portos e Canais, ocorreu a efetiva construção do canal. Ela facilitou a vida dos habitantes da região poupando tempo e ajudando com o comércio e turismo, assim como a construção do Porto do Varadouro.

Com o passar do tempo o transporte de mercadorias passou a ser feito pela BR-116 e outras rodovias. O canal começou a perder sua importância comercial, mas os habitantes de diversas comunidades situadas na região ainda fazem uso diário dele.