

O CANAL DO VARADOURO.

Traço de união do litoral sul paulista com o norte paranaense.

INTRODUÇÃO.

A 22 de janeiro de 1955 (1) a lancha “Comandante Dídio Costa” atravessou a passagem artificial do Varadouro, conduzindo uma caravana de membros do Instituto Histórico de Paranaguá, em visita oficial a Cananéia. Houve expressivos brindes pela concretização do mais teimoso e persistente anseio das duas antigas Vilas de Marinha, mas cuja solução ainda está incompleta. Por que — concluído pela Inspetoria Nacional de Portos e Canais, com todos os requisitos técnicos modernos — até o momento que escrevemos estas notas, nada encontramos sobre a regularização do tráfego e o conseqüente aproveitamento do Canal do Varadouro.

Nesta nossa época de inaugurações divulgadas pela imprensa falada e escrita, de construção de obras suntuosas de renome internacional, as providências burocráticas para a efetiva utilização do Canal do Varadouro, ocupariam um lugar modesto, mas dos mais expressivos, pelas seguintes razões: representa uma bi-secular tentativa dos moradores e autoridades locais, conforme se pode comprovar compulsando a volumosa documentação existente, principalmente no Departamento do Arquivo do Estado; solucionaria um problema econômico regional, concorrendo para o reerguimento do Vale da Ribeira; finalmente, iria facultar o restabelecimento de comunicações eficientes e necessárias no litoral sul paulista, praticamente abandonado desde a implantação da chamada República Nova.

(1). — *Excursão à Cananéia.* (Transcrição do *Diário do Comércio*. Paranaguá, 25 de janeiro de 1955). In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá*. Paranaguá, 1955 — Ano II, n.º 6, págs. 7-13.

LOCALIZAÇÃO.

Em cartas geográficas de detalhe provavelmente não se encontra o Canal do Varadouro, de abertura recente. Mas o istmo do mesmo nome que lhe deu origem, figura no extremo sul do litoral paulista. Corresponde a uma faixa litorânea de pouco mais de três léguas de largura, que então separava as águas das baías de Guaraqueçaba e Paranaguá no Estado do Paraná, das águas da baía de Trapandé e do mar de Ararapira, no Estado de São Paulo. Atendendo à posição estratégica não é de se admirar que haja servido de ponto de referência quando problemas de fronteira entre os dois Estados ocasionaram litígios, como em 1919. Estamos de acôrdo com os historiadores que remontam aos tempos pré-cabralinos, quando estudam êsse mesmo papel desempenhado pelo istmo, centralizando tôda a região povoada por grupos ameríndios. Entre êles destacamos Borges dos Reis que informa:

“...os exploradores portugueses encontraram, estendendo-se pelo litoral, de norte a sul, os carijós entre Cananéia, e a lagoa dos Patos...” (2).

Cananéia, como o próprio nome parece lembrar, antigo pôrto dos tupis, pertencia à grande área povoada pelo grupo tupi, de atividades econômicas marcantes e inegável influência nos costumes dos primeiros colonos. Supõe-se que o istmo do Varadouro era o ponto de contacto entre êles e os ferozes carijós. Ferozes, porquanto, em agôsto de 1554, trucidaram Pedro Correa e João de Souza, que, em missão apostólica, viviam ora num, ora noutro grupo.

Ainda sôbre a importância histórica da região, lembra o pesquisador Antônio Paulino de Almeida que havendo dúvidas em tôrno da linha imaginária prevista pelo Tratado das Tordesilhas, por mera casualidade e durante algum tempo, o meridiano de Cananéia passou a servir de limite americano entre os domínios português e espanhol. Assim, ao sul de Cananéia, ou mais precisamente do istmo de Varadouro, ficavam as terras dos reis de Castela; enquanto que Cananéia e todo o território brasileiro até o rio Pirangí, pertenciam aos reis de Portugal. Em se tratando de zona de conflitos, assistiu a embates dos dois povos ibéricos. E exemplifica, invocando o testemunho do Brigadeiro Machado de Oliveira em **Quadros da Pro-**

(2): — Reis, Borges dos, *Os indígenas da Bahia*. In *Revista do Instituto Histórico da Bahia*, Salvador, 1902 — Vol. 9, pág. 23.

víncia de São Paulo com Ruy Mosqueira, refugiado do rio da Prata que:

“...correndo a costa para o norte, chegou a Cananéia, onde fundou uma fortaleza”,

tornando-a de 1533 a 1536, base de operações contra os vicentinos, cujas povoação assaltou! (3).

Concluindo quanto à localização, o atual Canal do Varadouro representa, também, um patrimônio histórico que remonta aos tempos pré-cabralinos.

O NOME

Parece ser ponto pacífico a origem do nome **Varadouro**.

A própria topografia do terreno, acentuadamente plana, drenada por dois rios equidistantes pouco mais de mil e duzentas braças, facultava a passagem dos viajantes, que então, arrastavam as canoas de um mar para outro, **varando** o istmo, que passou a ser denominado Varadouro. Lugar conhecido e freqüentado desde os princípios do século XVII, com a denominação de “estrada da marinha”, sendo a passagem obrigatória para os “paraderos” = mensageiros que levavam a correspondência para tôda a região, até mesmo as colônias do rio da Prata. Em se tratando de um roteiro, de uma passagem oficial, sua conservação ficava a cargo dos dois portos beneficiados: Cananéia e Paranaguá, como se pode constatar compulsando as atas das Câmaras das duas cidades. Sabe-se também que, nos primeiros anos da República, em 1894, pelo “caminho do Varadouro” passou o Batalhão dos Franco-Atiradores, em demanda de Paranaguá. Isto porque, até bem pouco tempo, era a única via de comunicação existente nesse ponto do litoral sul-paulista, sendo a travessia realizada a pé, em pouco menos de uma hora de marcha.

Entre as descrições que justificam a denominação do então istmo do Varadouro, creio que merece ser transcrita a do Brigadeiro J. J. Machado de Oliveira, pelo fato de ser das mais antigas, pois remonta a um século atrás. Além de informações de problemas regionais, alerta o seguinte:

“...Para que os produtos de exportação dos municípios de Iguape, Cananea e Xiririca (hoje Eldorado Paulista), vão ter ao mercado de Paranaguá, na Província do

(3). — Almeida, Antônio Paulino de, *Ariry* — *Histórico de sua fundação*. (Conferência pronunciada no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, 20 de outubro de 1928). São Paulo, 1929. Editora Irmãos Ferraz, pág. 13.

Paraná, por via mais certa e segura, tem-se empreendido por vêzes o transporte desses produtos para ali pelo pequeno Ararapira até o ponto em que este dá navegação e daí varam as canoas por terra até a extremidades septentrional da bahia dos Pinheiros na de Paranaguá, que lhe fica mais perto, e que é conhecida com o nome de “Porto do Varadouro” e desse lugar são navegados para aquele mercado. Nesse lugar descarrega-se a canoa que é puxada a mão na distância de mil e duzentas braças até ao dito porto do Varadouro, e a carga conduzida a cabeça! Essa operação exige o emprego de doze a quinze homens e três horas de tempo e é sujeita a grande demora, por ser mui difícil a reunião prévia de homens que a levem a effeito. Por semelhante motivo o movimento commercial é atualmente de pouca importancia, podendo-se orçar em doze o numero de canoas que passam annualmente pelo Varadouro. Este movimento tomará proporções ao verificar-se a abertura de um canal há muito tempo projectado no istmo de Ararapira, e para o qual existem na Secretaria da Assembleia Provincial importantísimos trabalhos profissionais confeccionados pelo mui habil engenheiro C. Wyzenski...” (4).

Ainda, em relação ao nome Varadouro, parece oportuno lembrar dois estudos interessantes, um de âmbito nacional e o outro internacional.

Quanto ao primeiro desejamos recordar o debate entre o comandante Braz de Aguiar e o geógrafo Afonso Várzea, sendo este vitorioso, no decorrer de 1942. Argumentava aquêle comandante — então na chefia da comissão de demarcação de fronteiras, ao norte da bacia amazônica — que o termo Varadouro, um regionalismo local, significava somente “pista seca”. Contestando-o, o saudoso geógrafo fluminense recorreu, também, aos topônimos existentes em outras regiões, provando e comprovando a sua tese de que a palavra Varadouro, significava caminho d’água, passagem; citando exemplos, focaliza o **Engenho do Varadouro**, que ainda está de pé, no Bairro do Varadouro, núcleo de povoamento agarrado à margem jacareinse e à margem jambeirense de tributários do médio Paraíba. Recorda, entre outros, os Varadouros de Olinda, da Baía de Todos os Santos, da Baía de Santos. Quanto ao “Varador” da zona fronteira paulista-paranaense, lembra o caráter limitado das informações do **Dicionário**, que Gastão César Bierrenbach publicou em

(4). — Oliveira, Brigadeiro J. J. Machado de, *Informações sobre o estudo da navegação fluvial na provincia de São Paulo, o número de canais e de rios navegáveis*. Datado de São Paulo, 13 de março de 1858. In *Revista do Instituto Histórico de São Paulo*. São Paulo, 1914, vol. XVIII, págs. 85-114.

1943, omitindo, não somente o município de Jambeiro (vale do Paraíba), como também três outros “Varadouros” da região que estamos focalizando. Parecendo apoiar-se no estudo detalhado de Arthur Horta O’Leary, publicado em 1920, informa que:

“...a oeste e noroeste da ilha do Cardoso, tal zona lindeira é uma barafunda de águas emendadas, tamanha feição apaulada dos varjões; as planícies litorâneas que estão sendo construídas por atêrro fluvial e atêrro marítimo, entre os morros do arquipélago arqueano destacado do edifício da serra do Mar. Varadouro de Cima é o principal rio a desaguar no Mar de Ararapira, tendo por mais comprido afluente da direita, o Rio do Varadouro. Entre os banhados tributários da margem direita do curso inferior dêste último, e os banhados de riachos que deixam as extremas ramificações orientais da baía de Laranjeiras — secção nordeste da baía de Paranaguá, — é difícil marcar divisor de água.

“A chamada Enseada do Varadouro, entre portos do rio Varadouro e o Pôrto Batista, na vertente das Laranjeiras, contornando pelo sul a Pedra da Divisa, nem sempre dá passagem a carro de boi ou cavaleiro.

O Pôrto Batista está em comunicações aquáticas com o rio do Varadouro, que corre para um dos sacos setentrionais da Baía das Laranjeiras. Já estivemos nessa brêjosa zona fronteira, — Varadouro — quatro vêzes, três em São Paulo e uma no Paraná. Mas há ainda um quinto Varadouro, o Varadouro Velho, cuja extremidade leste é paulista e o resto paranaense, canal contornando pelo norte a ilha que forma a margem ocidental da Barra do Ararapira, e esta é a bôca de comunicação do Mar de Ararapira com o Oceano” (5).

Como se pode verificar, inexistente uma referência clara ao canal artificial do Varadouro, mas sim um argumento sôbre a conceituação do têrmo Varadouro.

Quanto ao segundo, instrui um estudo sério, escrito com muita autoridade por Ivan Lind e divulgado recentemente pelo Instituto Íbero-Americano de Gotemburgo. Aquilo que o próprio autor denomina de “Divagações lingüísticas de um geógrafo”, porquanto, além de conceituar o têrmo Varadouro, de salientar comparações entre casos semelhantes em outros países, além do Brasil, focaliza trechos de velhos caminhos fluviais,

(5). — Varzea, Affonso, *O engenho da prova*. In *Revista Brasil Açucareiro*. Rio de Janeiro, 1948, págs. 360-362.

“quando a força do rio exigia o complemento da força do homem, andando, carregando, puxando ou arrastando” (6).

Assim é que depois de exemplificar a técnica do Varadouro e sua utilização idiomática, dogmatiza:

“Esta palavra pertence a uma derivação de **varar**, do latim, vindo de *vara*, “madeira cruzada”, “armação em garfo” “para estender a rêde de pesca”. O verbo “varar” deve originariamente ter compreendido a idéia de “barra, pau”, exatamente como “pau roliço”, em português. Estes madeiros são utilizados quando alçam os barcos para a praia, ou pelo contrário os colocamos na água, o que é o sentido original de “varar”.

“A mais importante derivação de “varar” é **Varadouro-Varadero** que, para começar, significa uma rampa onde o barco é puxado para a terra e também um estaleiro” (7).

Em seguida o geógrafo sueco menciona outras palavras sul-americanas para dizer “varadouro”, lembrando que na América do Norte, emprega-se a palavra francesa **portage** que é mais conhecida internacionalmente, com o sentido de Varadouro. Reporta-se aos sinônimos de importância encontrados em outras partes do mundo, como sejam a Europa setentrional, a África e a Asia Meridional. Teve oportunidade de citar uma tese do Prof. E. Simões de Paula, considerada do mais vivo interesse para os suecos, pelo fato de focalizar o comércio varegue de Kiev e as viagens dos vikings pelas vias da Rússia atual, quando iam “puxando os barcos por terra” (8).

Todavia, lamentamos que o estudo do sr. Ivan Lind, uma notável contribuição no esclarecimento do nome Varadouro, não haja se referido especificamente ao Varadouro de Cananéia-Paranaguá, hoje transformado em canal artificial, ainda na dependência de medidas burocráticas para a sua efetiva utilização.

Pode-se citar, por paralelismo, o Varadouro do Camapuã, marco bi-centenário do primeiro caminho civilizador de Mato Grosso. Estudado, entre outros, por J. R. de Sá Carvalho que, referindo-se às monções de Pôrto Feliz para Cuiabá, informa:

(6). — Lind, Ivan, *Varadouro — Divagações lingüísticas de um geógrafo*. Publicação do Instituto Ibero-Americano — Gotemburgo-Suécia-Lisboa — “Casa Portuguesa”, 1957, pág. 8.

(7). — *Idem*, págs. 23-24.

(8). — Paula, E. Simões de, *O Comércio varegue e o grão-principado de Kiev*. São Paulo, 1942, pág. 36.

“...arrastando em zorras ou transportando as embarcações em carros de bois, no célebre varadouro do “Camapuã”, do último ponto navegável do Rio Pardo para o ponto inicial de navegação do Rio Camapuã” (9).

Conclui-se que o nome **Varadouro** deriva do fato dos “paraderos”, comerciantes ou viajantes, **vararem** o istmo, arrastando as canoas de um mar a outro. Quanto ao relatório do Brigadeiro J. J. Machado de Oliveira, bastante minucioso, além de justificar a toponímia, faculta deduzir que, há cem anos, já se cuidava da abertura de um Canal no Varadouro (Canal hoje concluído e ainda inaproveitado). Cumpre esclarecer que o primeiro projeto a respeito da notável obra não foi o apresentado ao Governo Provincial pelo engenheiro C. Wysenski.

HISTÓRICO.

Considerando a obrigatoriedade da passagem pelo então istmo do Varadouro, de um lado; e as dificuldades da travessia, do outro, não se deve admirar que documentos coloniais tenham relatado providências sôbre a abertura de um canal naquele sítio. E' o que se pode deduzir de certas manifestações de capitães-mores, assim como pronunciamento das Câmaras interessadas no projeto. Tais tentativas resultaram em trabalhos iniciais no próprio local, mas falharam, talvez pelo fato do problema ser enfrentado por leigos. Todavia, o primeiro documento que merece ser considerado, remonta ao princípio do século XIX, precisamente a 9 de junho de 1804. Trata-se de um ofício da Câmara de Cananéia, ao Governador Geral da Capitania de São Paulo, informando-o:

“...que se acha cumprida a sua ordem sobre o futuro Caminho do Viradouro e passagem para a Vila do Paranaguá e que o mais é navegação de canoa” (10).

No ano seguinte, uma interessante representação, assinada por João Nicolau Dornesci, foi encaminhada ao mesmo Capitão General Governador da Capitania de São Paulo, nos seguintes termos:

-
- (9). — Carvalho, J. C. de Sá, *O Varadouro do Camapuã na rota das bandeiras e monções para Cuiabá*. In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*. São Paulo, 1944, vol. XLII, pág. 243-248.
- (10). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Seção Histórica. Manuscrito datado de Cananéia, 9 de junho de 1804. Maço 11, Pasta 1, Documento 45.

“Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. Já fiz huma Representação a Vossa Excellencia, no anno proximo pasado, pondo na presença de Vossa Excellencia, o modo facil para fazer o caminho do Varadouro, para tranzitarem, os Viandantes desta Capitania de São Paulo, pela difficuldade dos que passão por alli verse vesado com hum morador que se ache cituado no porto da parte desta villa, que he o Alferes Luis da Cunha, que para dar passagem aos ditos viandantes, pede huma exorbitancia, por suas Canoas e alguns dos seus escravos, não sendo estas pessoas aquellas que vem ou vão em diligencias do Real Serviço, e ao contrario não tem outro remedio mas q. dar q. o dito Alferes pede, e para evitar este Onus, fiz a dita Representação a Vossa Excia. obrigandome a fazer Caminho franco, para utilidade, público, he bem commum do povo, dando-se para este fim a gente que for precisa para a factura do mesmo Caminho, que são as pessoas Voluntarias e Vagas, etc. Certificando a Vossa Exçã. o poder passar Navegação pequena, abrindo lhe hum Canal pelo meio, sem empedimento algum (o que melhor informarei se percizo for aos pés de Vossa Exçã.) e de cada lado hum Caminho aterrado para se andar por elle he tudo isso expinho a Vossa Exçã. facilitando o modo que se pode fazer com pouco custo, para beneficio do Povo e augmento do Commercio, sem que por isso me seja percizo adquirir honra nem dinheiro, senão somente merecer de Vossa Exçã. o que para este fim for percizo, pois sem adjutorio nada poderei obrar.

Deos Nosso Senhor felicite he guarde a Pessoa de Vossa Exçã. por dilatados annos, para augmento da Monarquia he gosto dos suditos desta Capitania.

Parnaguá, 10 de Março de 1805. de Vossa Exçã. o mais humilde subdito e fiel criado. (assinado João Nicolau Dornesci)” (11).

Da leitura conclui-se que antes de 1805 já se representava a respeito da necessidade do Canal. Ainda mais. Havia arbitrariedades de um morador no local, o que parece, monopolizador do transporte. O requerente visava o bem comum, além de demonstrar bom senso ao se referir às estradas laterais. Naquelle tempo também de financiamento official indispensável, compreende-se a discreção do apêlo.

Não se conhece a receptividade à tal representação, mas um outro documento sôbre o mesmo problema, se bem que datado de 1826, reivindica as mesmas providências. E’ o que se

(11). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção Histórica. Maço 29, Pasta 1, Documento 67. (Data: Parnaguá, 10 de maio de 1805).

pode verificar, compulsando um ofício subscripto pelo prefeito de Cananéia, Sargento-mor (12) Joaquim José de Oliveira ao Governo Provincial:

“Ilmo. e Exmo. Snr. Prezidente do Governo desta Provincia. Com quanto minha proposta relativa a Valla que se deve abrir no antigo caminho do Varadouro, para franquear a communicção desta Villa e de Iguape, com Parnaquá e outras, obtivessem o benigno acolhimento pela sabedoria de V. Exa. como pello contehudo na Portaria de 7 de Janeiro proximo passado, quanto eu esteja convencido que a justiça da causa nova a compativel informação que a semelhante respeito devão, o terão dado as Camaras Municipaes a quem V. Exa. justamente se dignou ouvir, contudo, entretanto, que esta obra se não pode effectuar com promptidão, permittame V. Exa. que mais esta vez represente e pessa providencias que apaguem ou diminuão a effervescencia que por necessidade soffrem os viandantes de todo o mundo que diariamente por alli passão e lastimão a falta de providencias e a falta de recursos que experimentão neste ponto e na fadiga de sua jornada. Os meus desejos Exmo. Snr. pelo bem geral, o meu amor proprio pelo amor do Imperio e Nação, e emfim do Governo de V. Exa., não certamente estas que ferindo o principal de minhas entranhas me dão valor para não occultar e deixar de propor a V. Exa. materias dignas de consolidar a mesma prosperidade. Por consequencia, Exmo. Snr., deve quanto antes estabelecer se no Porto do Varador, Certão de Matto, no lado do Norte Municipio desta Villa, confiado a meu cuidado hum quartel Coberto com Palha e tapado em roda com Madeira, e suas tarimbas, no qual habitem destacados por Semana, tres guardas policiaes da Povoação de Ararapira, donde tem mais de trezentas Almas e dista duas legoas para baixo do Porto os quaes farão hum bom soldo com darem passagens aos viandantes para esta Villa e de Iguape, e no mesmo Quartel, então bosque tenebroso, achem os Viandantes e Pessoas em Serviço do Imperio, Communicação e hum asylo para pernoitar e descansar a fadiga de caminhar os tres quartos de legoa, pantano e mao Caminho actual no Varador. Este Quartel se fará dependendo o Governo huns quarenta mil reis; huma Canoa boa se comprará com 32\$000 rs., cujo valor de aluguel della que é distincto ao ajuste dos Guardas breve fará prefazer na Collectoria esta quantia. Eu posso com as Ordens de Vossa Excellencia tudo isto mandar fazer em beneficio publico e dos mesmos Guardas que

(12). — Na actual hierarquia militar inexistente o cargo de Sargento-mor, que talvez possa ser equivalente ao cargo de Major.

sendo uteis a sociedade ganhão Dinheiro, e os Viandantes bemdirão quando acharem esta providencia. Digne se Vossa Excellencia dar o valor que lhe merecer esta minha deprecação. Deos Guarde a V. Exa. Prefeitura de Cananea, 20 de Abril de 1826. (ass.) Joaquim José de Oliveira — Prefeito Municipal” (13).

Conclui-se que as autoridades provinciais já haviam tomado providências sôbre a mencionada “Valla”, na Portaria de 7 de janeiro de 1826. Há sugestão de um destacamento policial, que além de manter a fiscalização, seria sem ônus para a Fazenda Imperial, porquanto os transeuntes pagariam diretamente os guardas. Não se sabe se a quantia seria estipulada ou arbitrada. Ainda veladamente o ardor com que se empenhou o então Prefeito de Cananéia encobria um interêsse pessoal pelo fato de ser êle proprietário de uma fazenda denominada Môrro da Palha, no próprio sítio. Sejam quais tenham sido as razões preponderante, a petição surtiu resultado, porque dois anos depois, a 30 de dezembro de 1828, officiava o Conselho do Govêrno às Câmaras de Paranaguá e Cananéia, solicitando a

“organização de hum Plano para a abertura do Canal projectado entre as duas Villas”;
como também o orçamento das despesas, a fim de ser aquela obra

“executada com a maior brevidade possível” (14).

A resposta da Câmara de Paranaguá, clara e corajosa, instrui o ofício de 3 de agôsto de 1829. Ei-la:

“Illmo. e Exmo. Snr. Esta Camera cumprindo com o que V. Exa. ordenou em officio de 24 de Abril do corrente anno officiou a Camera da Villa de Cananea a qual, mandando observar o Caminho do Varador, entre esta e aquella Villa, enviou nos o officio que remettemos debaixo de n.º 1, e não nos parecendo veridico o mencionado exame, deliberamos em Sessão mandar examinar e dezenhar o predito Varador por hum habil e conceituado Piloto desta Villa o qual, observando o mesmo, tirou a planta que submetemos ao conhecimento de V. Exa. debaixo do n.º 2. Quanto porém ao orçamento da despeza que se ha de fazer com a abertura do Canal no supra dito Varador nos he difficultoso regular hum calculo aproximado de sua

(13). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção Histórica. T. I. Officios Diversos, 1927-1829. Cananéia, Caixa 65. Manuscrito datado da Prefeitura da Villa de Cananea, 20 de abril de 1826.

(14). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção Histórica. Manuscrito datado da “Villa de Cananea, 30 de dezembro de 1828”. IN-T. I. Officios Diversos, 1823-1836. Cananea, Caixa 65.

Fig. 1. — Planta do caminho do rio Ararapira para o rio Varadouro, desenhada em Paranaguá, a 26 de julho de 1829, por José Joaquim da Cunha Vianna.

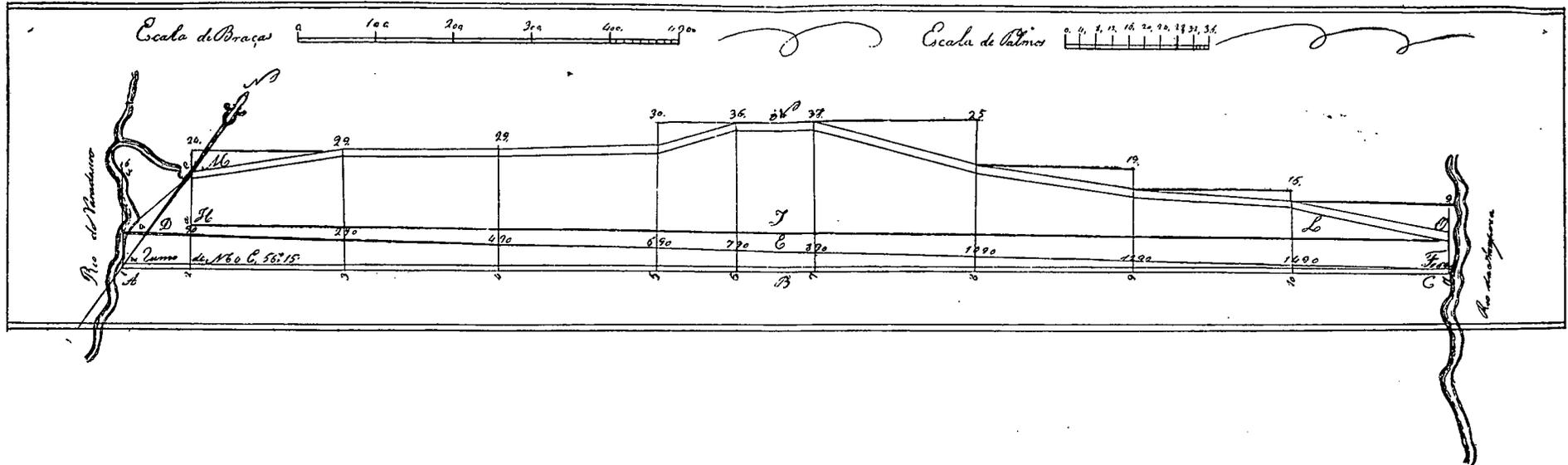


Fig. 2. — Esbôço da região focalizada, numa tentativa, provavelmente pioneira, de assinalar o canal do Varadouro, traço de união entre Ariri (Cananéia) e Guaraqueçaba (Paranaguá).



Cópia

1a. distancia de 566
braças
altura 566

Boca com seo descon-
to 849

1:981

2a. distancia de 283

altura 329½

Boca 424½

1:037

3a. distancia 283

altura 375

424½

1:082

Soma total da distan-
cia do Varadoiro

566

283

283

1:132

Plano e Calculo da Despeza da abertura do Canal do Varadoiro observada a sua distancia, e altura, e dividida em tres partes pelas suas Differentes alturas.

Que tem de altura huma braça correspondente a huma distancia, e vem a montar em

Braças: e dando-se-lhe da boca tres braças para se descontarem hua meia braça no seo afsento e corresponder a cada braça na sua distancia vem a montar a sua totalidade em

Braças com que oito homens a quatrocentos réis são 3:200 rs. Seo total

6:339\$200

Braças: Que tem de altura 12 palmos que corresponde a cada huma braça de distancia, e vem a montar a sua totalidade em

Com a mesma boca de 3 braças descontando ametade uo seu afsento vai esta totalidade.

Braças que com oito homens a quatro centos réis são 3:200 rs. = total

3:318\$400

Braças: Que tem de altura 14 palmos que corresponde a cada huma braça de distancia e vem a montar esta totalidade da sua altura em

Braças com a mesma boca de 3 braças descontada ametade no seo afsento vai esta totalidade a montar em

Braças que com oito homens a quatrocentos réis são 3:200 rs. total

3:464\$000

Vila de Cananéa em Sefsão. Extraordinaria de trinta de Junho de mil oitocentos e vinte e nove

13:121\$600

Prezidente Francisco Floriano de Camargo — Antonio de Aquino Pereira — Bento Gomes Sobral — João Rodrigues da Silva — Jozé Camillo Pestana — Antonio Jozé Ramos — Antonio Florencio d'Andrade. O Secretario Jozé Joaquim d'Assumpção Souza.

despeza pela falta de conhecimento, tanto pratico como theoreticos que temos para emprehender aquelle serviço: informando igualmente a V. Exa. que o terreno é bastante humido e todo elle terra movediça; os jornaleiros ordinarios costumão vencer duzentos e quarenta reis a trezentos e vinte por dia, fora a prestação de mantimentos, que presentemente se achão todos os generos de primeira necessidade em carestia” etc. (15).

A Câmara de Cananéia, por sua vez, alegava possuir poucos elementos para esclarecer o assunto, mas mesmo assim julgava que o canal deveria custar:

“Daqui fizemos o orçamento da despesa calculada em 8 Homens a 400 rs. veio a montar em 13:121\$100” (16).

Compulsando os maços de papéis das respectivas Câmaras, os livros de registros de officios, de 1829 a 1834, não foram encontradas as plantas mencionadas anexas, referentes às medidas que então teriam sido tomadas pelo Govêrno Provincial.

Entretanto, encontrou-se um officio catalogado sob o número 13, datado de 1835, em que o mesmo e já mencionado prefeito de Cananéia refere-se a uma antiga vala, possivelmente aberta no mencionado período. Diz o documento:

“Ilmo. e Exmo. Senhor Vice Prezi-lente desta Provincia. Em conformidade com quanto se impoem o paragrafo 3.º do Artigo 1.º das Instrucções de 25 de Agosto que pello Exmo. Governo forão dadas pela substancia da Lei do meu Regimento, tenho a honra de levar a consideração de V. Exa. a necessidade absoluta de providencias que exige o antigo Caminho do Varador donde ao meio se dividem os Municipios da Villa de Parnaguá com esta de Cananea. Este logar, Exmo. Snr. — Varador — deve ter tres quartos de legoa de mau caminho, alli faz porto pelo norte o rio que vai desta Villa e pelo sul o que vem de Parnaguá; pelo que o caminho algumas vezes tem sido reparado por disposições destas duas Camaras. He hum dezerto donde habitão meia duzia de pessoas que se alugão para carregar e varar Canoas d’hum para outro rio, na providencia alguma, judiciosa, ahi se vem os viandantes obrigados a pagar destes serviços quanto aquelles moradores lhe querem tirar, porque a necessidade assim ordena. **Observei quando por elle passei, os vestigios do principio de huma valla para por ella passa-**

(15). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Seção Histórica. Manuscrito datado de “Paranaguá, 3 de agosto de 1829”. IN-T. I. Officios Diversos, 1827-1829. Paranaguá, Caixa 338.

(16). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Seção Histórica. Manuscrito datado da “Villa de Cananéia, 30 de junho de 1829. In T. I. Officios Diversos, 1823-1826. Cananéia, Caixa 65.

rem as Canoas carregadas desta para aquelle dito mar. Esta Valla seria a maior obra e maior beneficio para o publico; por meio della ficava franca a communicação de Iguape, desta villa Antonina, Parnaguá e Freguezia de Morretes, os lavradores deste municipio poderão em suas Canoas levar suas farinhas e peixes a Parnaguá e trazer o sal e o mais de sua primeira necessidade. Os de Paranaguá, Antonina e Morretes virão em suas proprias Canoas a vender a Carne Secca e Matte, não só nesta Villa como na de Iguape; os viandantes, enfim, que diariamente passam desse continente do Sul e outras parte do mundo bem dirão quando ahi encontrarem recurso. Por meio d'hua suscripção gratuita pela Camara de Iguape, Antonina, Cananea e Paranaguá e Juiz de Pas na Freguezia de Morretes, talvez se obtenha quantitativo que baste para principio e conclusão. Por ser vizinho do logar de minha residencia, de boa vontade eu me offereço para inspecionar o trabalho para que de seu resultado se adquira hum bem na expressão da palavra geral. Deos guarde a V. Exa.

Cananea, 17 de Novembro de 1835. Illmo. e Exmo. Vice Presidente desta Provincia. Assinado: Joaquim Jozé de Oliveira. Prefeito do Municipio” (17).

Essa representação, clara e expositiva, conseguiu alertar as autoridades provinciais. E' o que se pode verificar pela leitura da Portaria de 7 de janeiro de 1836, em que o Presidente da Provincia recomenda às Câmaras mencionadas o seguinte:

“Havendo ponderado Prefeito da Villa de Cananea quanto seria vantajozo a Agricultura e Commercio da mesma Villa, e da de Paranaguá, Antonina, assim como da Freguezia de Morretes, se fosse realizado o projeto da abertura de hum canal que antigamente se pretendeu abrir para communicação de todas ellas, entre si, pois que ainda restão vestigios e principio de hua valla, que para esse fim se começou a fazer; julgando elle possivel esta obra por meio de hua suscripção: O Presidente da Provincia remete á Camara da Villa de Paranaguá a copia junta da representação do mesmo Prefeito, a fim de que, mandando proceder aos exames necessarios, informe circumstanciadamente a este respeito.

Palacio do Governo de S. Paulo, 7 de janeiro de 1836 — Jozé Cezario de Miranda Ribeiro” (18).

(17). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção H'istórica. Manuscrito datado de “Cananea, 17 de novembro de 1835. In T. I. Officios Diversos, 1823-1836. Cananea, Caixa 65.

(18). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção H'istórica. Manuscrito datado de 7 de janeiro de 1836 (Cópia de uma Portaria). In T. I. Officios Diversos, 1835-1937. Paranaguá, Caixa 341.

Em resposta à Portaria acima, a Câmara de Paranaguá enviou a 8 de abril do mesmo ano, as seguintes informações:

“Illmo. e Exo. Senhor Jozé Cesario de Miranda — Presidente desta Provincia.

Cumprindo o que Vossa Exa. em Portaria de 7 de janeiro deste anno que acompanhou por copia a representação do Prefeito da Villa de Cananéa de 17 de Novembro de 1853, relativamente sobre o projecto da abertura de hum Canal no lugar Varador, entre este municipio e o daquelle Villa: A Camara passa a informar debaixo das averiguações e exames que a Camara transacta mandou proceder em julho de 1829 e que de tudo a mesma levou á presença do Exmo. Governo em 3 de Agosto do dito anno, acompanhado a planta na qual mostrava ter o dito — Varador — 1690 braças, tendo a altura sobre o nivel da agoa em meia distancia 36 palmos altura; e no mais baixo, 28 palmos, correndo o dicto caminho a rumo recto de S.O.O.; e ter mais altura o rio Varadouro 8 palmos do que o de Ararapyra, segundo a observação feita por hum habil piloto. Estes dados são os dados que esta Camara tem a informar, desconhecendo que dispeza calculará para realiação da abertura do canal, e se o mesmo dará duravel navegação, visto ser todo aquelle terreno areisco e parte lodozo, o que melhor conhecerá, hum Engenheiro si por ventura viesse examinar o lugar; e então com conhecimento de cauza prestar todos os esclarecimentos que faltão aos que não tem principio d'arte.

Deos Guarde a Vossa Exa.

Paranaguá em Secção ordinaria de 8 de Abril de 1836.

a) Bento Antonio da Costa — Bento Gonçalves Cordeiro do Nascimento — Antonio Jozé de Carvalho — Manuel Francisco de Mendonça — Antonio Bueno de Oliveira Salgado” (19).

A resposta da Câmara de Iguape foi feita nos seguintes termos:

“A Camara tendo ouvido a huma Comissão externa composta de Cidadãos intelligentes que por alli por muitas vezes tinham transitado e de bastantes conhecimentos do terreno por onde pertende abrir a Valla, não pode deixar de conhecerem a vista do parecer da mesma Comissão, que esta Camara tem a honra de enviar a V. Exa., a grande vantagem e beneficio que resultaria ao publico se fosse realizado o projecto da abertura daquelle Canal, e pe-

(19). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção Histórica. Manuscrito datado de Paranaguá, 8 de abril de 1836. In T. I. Offícios Diversos, 1835-1837. Paranaguá, Caixa 341.

zar tem não poder concorrer com quantia alguma para aquella obra, e nem lhe consta haja nesta quem para a mesma queira contribuir, tanto assim que existindo nesta Villa hum Canal de comunicação da Ribeira com o mar pequeno para o qual muitos tinham concorrido com avultadas quantias, acha-se ainda por concluir por falta de meios, sendo o motivo de não haver quem subscreva para a abertura do sobredito Canal do Varador.

Deos guarde a V. Exa.

Paço da Camara Municipal da Villa de Iguape em Sessão Ordinaria de 16 de Abril de 1836.

a) Manuel Duarte de Castro — Joaquim de Souza Castro — Victorino Joze Franco — Luiz Alvares da Silva — Antonio Pupo da Rocha.

Illmo. Snr. Jozé Cesario de Miranda Ribeiro — Presidente desta Provincia” (20).

Quanto ao relatório mencionado não se justifica a sua transcrição, porquanto os relatores, Pedro Gonçalves Rocha e José Floriano Chaves, começam alegando que lhes faltam dados, pela circunstância do local ficar distante da então Vila de Iguape. Outrossim, insistem no trabalho que estava sendo realizado no chamado Valo Grande, isto é, o canal que liga o rio Ribeira ao pórtio de Iguape.

Continuando a pesquisa sôbre o Varadouro encontramos um officio da Câmara de Paranaguá em que, respondendo a uma citada Portaria de 19 de agosto de 1841, enviada pelo então Presidente da Província precisamente a 9 de outubro do mesmo ano, alegavam, incisamente, que entre as maiores necessidades do município,

“a primeira consistia na factura, conservação e abertura do Canal do Varador, julgando a quantia sufficiente, a de 5:000\$000” (21).

Mesmo considerando a precisão das informações prestadas pelas respectivas Câmaras de Paranaguá e Cananéia, a necessidade era real e inadiável da abertura do canal. Ao que se sabe, passaram-se três longos anos sem que as autoridades tomassem medidas efetivas.

Pois foi em 1844 que, em virtude da lei n.º II de 13 de fevereiro dêsse ano, que se autorizou a exploração de um canal

(20). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção Histórica. Manuscrito datado da “Villa de Iguape, [16 de abril de 1836”. In T. I. Offícios Diversos, 1832-1838. Iguape, Caixa 243.

(21). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção Histórica. Manuscrito datado de “Paranaguá de 9 de outubro de 1841. In T. I. Offícios Diversos, 1840-1841. Paranaguá, Caixa 343.

que communicasse o rio Varadouro com o Ararapira, estando, pela mesma lei, o govêrno autorizado a despender para tal fim, até a quantia de 250\$000, para elaboração da planta e devido orçamento.

Ciente dessa promissora medida administrativa, a Câmara de Paranaguá procurou cooperar também, autorizando o Coletor da mesma então vila, em officio de 27 de dezembro de 1845, a pagar a quantia de 150\$440,

“de despeza feita com a exploração do Canal do Varadouro”.

Peritagem realizada com espantosa rapidez, porquanto dias depois, em vereança de 30 de dezembro do mesmo ano, reme-tia-se ao Presidente da Província o relatório que sôbre aquêlê serviço lhe apresentara Antônio Ildefonso da Cunha, encarregado dos referidos estudos. Dizia a informação:

“Illmo. Snrs.

Tenho a honra de levar a prezença de V. Sas. o resultado da exploração para o Canal entre os dois rios Varadouro e Ararapira, que vos servistes encarregar-me, assegurando vos que não popei exforços e diligencias a meu alcance. Depois de ter examinado toda a circumferencia entre os dois acima ditos, achei o logar que me parece mais proprio, por evitar o grande alto do meio do caminho, que toma huma terça parte delle; e no porto do rio Ararapi a fis o ponto, sahindo a rumo do Sudoeste, que foi sair abaixo do porto do Varadouro; não podendo porem fazer indagação algua no terreno por cauza do pantano e emaranhado do matto, abri hum picadão em toda extensão até o mangue, de largura de 40 palmos, e então é que pude fazer o exame precizo. Medi o terreno e achei: 1.580 braças desde o rio Ararapira, até sahir o rio largo do Varadouro. O nivelamento foi feito por nivel do ponto de vista e a pequenas distancias e deu o resultado seguinte:

— Do lume d’agoa do rio Ararapira com a maré na extensão de 90 braças tem 5 palmos d’altura até o algado da ponte; segue hum baixo irregular com altura de 1 a 3 palmos em distancia de 330 braças; desce outro baixo irregular com altura de 1 a 3 palmos, e com a extensão de 290 braças; desce outro na altura de 4 palmos de 230 braças; segue hum taboleiro baixo de 6 palmos de altura des; chega a outro taboleirinho de 40 braças de extensão e 6 palmos de altura; desce o ultimo baixo de extensão de 170 braças de altura de 4 a 5 palmos; segue o mangue até sahir do rio largo em extensão de 270 braças e altura 3 palmos. O primeiro alto do porto de Ararapira hé de barro areioso, o alto do meio; e os dois pequenos bancos são

de areia grossa. Devo ponderar que apesar de passar o picadão por quatro altos, hé comtudo muito menos, do que o alto do meio do caminho que não só hé bastante extenso como de altura demezurada tanto se prova que, buscando a pinte delle, mais baixa e curta tem de cortar-se 290 braças com altura de 10 a 12 palmos. A planta facilitará melhor o exame.

Paranaguá, 30 de Dezembro de 1845.

a) Antônio Ildefonso da Cunha. Encarregado da Exploração” (22).

Esse trabalho de peritagem foi examinado por uma Comissão nomeada pela Câmara de Paranaguá, comissão que apresentou o seguinte relatório datado de 6 de junho de 1847:

“A Comissão encarregada por esta Camara de examinar o trabalho feito no Canal, que deve comunicar os rios Varadouro e Ararapira pelo istmo de meia legoa que existe entre os mesmos, — parte pertencente a este municipio, e parte de Cananea — examinou ocularmente o que ha feito, e tomando as notas precisas para apresentar o esboço do rezultado de sua comunicação, com o cuidado e Circunspecção que exigem a magnitude e importancia da obra projectada, pode colligir o seguinte — Achão-se abertas as Vallas com 125 braças de comprimento com 18 palmos de largura na boca; leito 8 palmos, e altura 6 ditos e 3 polegadas, e o trabalho feito começa do lado do rio Varadouro a rumo de quarta de leste, e pode observar a Comissão que na factura da obra não se seguiu a planta e planos remettidos pelo Governo, porque o trilho pelo qual devia ser aberto o Canal está a rumo de Nordeste, 14 braças afastado do que ha feito — A Comissão considerando o lugar por onde se começou a fazer o Canal, bem como o procedido a factura da obra, pelo que se persuade que, a não serem emendados os palapantes erros que aparecem, a Obra já não poderá prestar á grande utilidade que poderia trazer dirigida com critério prudencia e regras de Ciencia; as razões em que a Comissão fundamentalmente a opinião que emite são as seguintes: I — Para a abertura de hum canal que quer, que communique dois rios, hé mister primeiro que tudo conhecer o terreno, ver as diversas formaçõens de que se compem para que com esse conhecimento possam ser empregados e com proveito e a tempo os meios que a arte e a experiencia tem ensinado.

(22). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção Histórica. Manuscrito datado de “Paranaguá, 30 de dezembro de 1845”. In T. I. Offícios Diversos, 1844-1845. Paranaguá, Caixa 345.

3 — Trabalho preparatório hé a planta e orçamento da obra, são tres os pontos principais, d'onde o modello que o deve dirigir há para calcular-se as vantagens que se espera e corresponde á despeza que se deve fazer. Estes principios geraes da ciencia que devião preceder ao começo da Obra do Canal não tiverão logar e porisso a Commissão julga que, grande difficuldad ehaverá em leval-a a effeito. O que a Commissão encontrou feito, tem erros e irregularidades, para assim dizer insanaveis, porque alem do Canal não seguir uma recta aproximada, que era assás facil pelo trilho aberto, e mesmo pela direção que elle segue, sinuozo, e cheio de curvas não tem hua profundidade preciza, para com as marés cheias, dar passagem, e nem hé possivel impedir a obstrução por serem as paredes lateraes quaze perpendicularmente, este inconveniente hé da mais clara intuição, quando se considera que o terno por onde passa o Canal hé arenozo.

A Camara tendo em vista a Portaria de 14 de janeiro, entende que o valor do trabalho que observa no Canal não excederá de 500\$ a 600\$000 mil reis; he assim que sendo ainda pequena despeza, esta Camara deve instar para que venha hum Engenheiro que examine o terreno, fixe a localidade do Canal, suas condições e sobre esta baze levante a planta e Orçamento da Obra, para que com segurança possa ella ter effeito e produzir a transcendente vantagem que promette. — Paranaguá, 6 de Junho de 1847.

a) Eulampio Bento Vianna, Procurador da Camara, Antonio Rodrigues Sanches, Fiscal — Antonio Ildfeonso da Cunha, Secretário" (23).

Como se pode deduzir da leitura do relatório apresentado pela Câmara de Paranaguá havia erros nos trabalhos de abertura do Canal. Todavia, um levantamento, um agenciamento mesmo superficial, não poderia encontrar outra coisa, portanto, como se sabe, as primeiras tentativas remontavam ao principio do século XVIII — talvez antes — realizadas por leigos, sem apóio official e sem nenhuma cobertura técnica, ainda mais grave com uma lamentável falta de continuidade. Quanto às sugestões apresentadas, a não ser um interêsse para a concepção do problema na época, não oferecem nada mais de aproveitável pois também eram subscritas por leigos no assunto.

Todavia o referido relatório, positivando a necessidade da abertura do Canal, alertava as autoridades, com acêrto,

(23). — Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo. Secção H'atória. Manuscrito datado de "Paranaguá, 6 de junho de 1847". In T. I. Officios Diversos, 1846-1849. Paranaguá, Caixa 346.

“...he assim que sendo ainda pequena despeza, esta Camara deve instar para que venha hum Engenheiro que examine o terreno, fixe a localidade do Canal, suas condições he sobre esta baze levante a planta e Orçamento da Obra, para que com segurança possa ella ter effeito he produzir a transcendente vantagem que promete” (24).

Todavia, ao que se sabe, durante dois longos anos nada se fêz no local, pois somente no ano de 1848, precisamente a 18 de setembro, a Assembléa Provincial dignou-se incluir na Lei do Orçamento, uma verba especial de 4:000\$000 destinada a:

“continuação da abertura do Canal do Varadouro do Paraná pelo local que o presidente da provincia julgasse mais conveniente, á vista das informações e explorações a que devia mandar explorar” (25).

Obras que não parecem hajam sido recommçadas, porquanto, nas **Disposições Transitórias**, na Lei orçamentária do ano seguinte, lê-se:

“Artigo 2 — Continuam em vigor durante o ano desta Lei, os créditos concedidos para obras públicas na Lei n.º 12 de 18 de Setembro de 1848 e que não foram applicadas até 30 de Junho do corrente anno” (26).

E mais abaixo, na mesma página:

“Artigo 13 — O Governo não applicará as quotas destinadas para o canal do Varadouro em Paranaguá, sem que previamente esteja assentado o plano definitivo desta obra e orçada a despeza total e sua factura e na proxima sessão deverá ser apresentado a Assembleia o plano e o orçamento acompanhado de todos os informes que puder colligir sobre utilidade da obra e tempo necessario para sua conclusão” (27).

Cumprе notar que o Varadouro já funcionava como ponto de referência, como se pode verificar entre as despesas autorizadas com as estradas provinciais em 1849:

“...Para a estrada da Marinha, desde São Vicente até o Varadouro inclusive... 600\$000” (28).

(24). — Offício anterior (6-VI-1847).

(25). — São Paulo. Leis Provinciais, Ano de 1849. Collecção de Leis decretadas pela Assembleia Legislativa Provincial e sancionadas pelo Doutor Vicente Pires da Motta — Presidente da Provincia de São Paulo, a 23 de abril de 1849. São Paulo, 1849, pág. 37.

(26). — *Ob. cit.*, pág. 37.

(27). — *Idem*, pág. 35.

(28). — *Idem*, pág. 34.

Mais adiante, a verba orçamentária autoriza, dentre outras, a seguinte despêsa:

“...com o Canal do Varadouro de Paranaguá:
2:000\$000” (29).

Dir-se-ia que esta nova quota iria crescer a anterior de 4:000\$000, autorizada pelo orçamento de 1848 (30).

Na documentação referente à Câmara de Paranaguá, encontram-se notícias sobre as providências tomadas, em sessão de 24 de abril de 1850, junto ao presidente da Província, no cumprimento da lei.

Sòmente então foram realizados novos estudos, desta vez por um técnico, o engenheiro G. Wirenski, que ainda no ano de 1850 apresentou um orçamento de 49:433\$000 (31).

Não se sabe se o governo achou excessiva a importância, ou se preocupações outras o absorvessem, o fato é que o projeto do engenheiro C. Wirenski foi engavetado.

Passaram-se mais quatro anos, ao que se saiba, sem nenhuma referência ao canal, até que o 1.º presidente do Paraná, o Conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos, no relatório apresentado também à 1a. sessão da Assembléia Provincial, referiu-se incisamente ao projetado canal, às antigas pretensões da Câmara de Paranaguá, dizendo textualmente:

“...Divide as aguas da bahia desta cidade com as de Cananea e Iguape, o istmo do Varadouro, que tem menos de meia legua de extensão: aberto hum canal que communique ambas as aguas ,todo o commercio daquelles lugares e os bellos productos do rio da Ribeira, Juquiá, etc. virão ao mercado desta cidade”. Eng. Villalva que como Wizenski fez o nivelamento do Varadouro, informou-me que esse trabalho existe na Secretaria da Presidencia de São Paulo, ou se obtenha do Presidente de São Paulo copia do trabalho concernente ao Varador ai existente ou se façam novos estudos. Cumpre não desprezar o idéia de chamar a bahia de Paranaguá a produção, commercio de Cananea e Iguape, cujos habitantes, alias, tem nesse commercio o maior interesse” (32).

(29). — *Idem*, pág. 35.

(30). — *Idem*, pág. 34.

(31). — São Paulo. Departamento do Arquivo do Estado de. Secção Histórica. Manuscrito de “Paranaguá, 24 de abril de 1850”. In T. I. Offícios Diversos, 1850-1851. Paranaguá, Caixa 347.

(32). — Curitiba. Relatório do Presidente da Província de Paraná, o Conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos. Na abertura da Assembléa Legislativa Provincial em 25 de julho de 1854. Curitiba. Typographia Paranaense, 1854, págs. 98-99.

Por mais incrível que pareça, nem o depoimento do Presidente da então Província do Paraná, Conselheiro Zacarias, nem os seus sucessores, como, anos depois, o dr. José Feliciano Horta de Araújo e que também em relatório enviado à Assembléia Provincial, no ano de 1868, afirmara ao se referir ao pôrto do Paranaguá:

“Canal do Varadouro. A sua abertura é de grande interesse para esta provincia e para a de São Paulo” (33).

Merece ser mencionada uma outra advertência, oficial, a respeito da necessidade do canal do Varadouro. Trata-se do então diretor geral dos Correios e Telégrafos, dr. G. S. Capanema que, em ofício datado de 16 de outubro de 1868, endereçado ao Ministro de Obras Públicas, além de outras considerações, alertava que o canal:

“...deveria ter apenas 1.400 braças, e na parte mais alta a profundidade de excavação não excedera de 3 braças”.

Conhecedores das seculares tentativas para a abertura do Canal do Varadouro, cronistas e escritores, displicentemente, imaginaram que o mesmo fôsse uma realidade. E' o que declara João Mendes em seu **Dicionário Geográfico**:

“O ribeirão Ararapira ficou em comunicação com o rio Varadouro, na provincia do Paraná, em virtude da abertura de um canal, à custa das duas provincias, depois de 1870” (34).

Houve uma antecipação da construção do canal que sòmente foi construído em 1956, graças à Inspetoria Geral dos Portos e Canais.

Ao que se sabe, coube ao Dr. Antônio Augusto da Fonseca, presidente da Província do Paraná, em 1869, a devida autorização para mandar proceder novos estudos na região prevista, como também a designação do engenheiro José Artur Murinelly, a 28 de julho de 1869, como se pode constatar pela leitura da seguinte transcrição:

“Canal do Varadouro.

No relatório apresentado á assemblea provincial em 1864 pelo Dr. Sebastião Gonçalves da Silva, á folha 41 se

(33). — Curitiba. Relatório apresentado a Assembléia Legislativa da Provincia de Paraná pelo Presidente Bacharel José Feliciano Horta de Araújo, no dia 15 de fevereiro de 1868. Curitiba, 1868, pág. 34.

(34). — Almeida, Dr. João Mendes de, Diccionario Geographico da Provincia de São Paulo (Obra póstuma). São Paulo, 1902, pág. 16.

acham algumas considerações sobre a abertura do canal do Varadouro.

No mesmo anno a lei provincial n. 101 de 18 de Abril, autorizou o Governo desta provincia a contratar a abertura do isthmo do Varadouro com a pessoa ou companhia que para esse fim fosse subsidiada pelo governo geral e pela provincia de São Paulo; podendo depender até 18 contos com essa abertura.

O engenheiro Wysewsk em 1850 orçava as despezas da abertura do canal do Varadouro, na quantia de 49:433\$000. Dezenove annos que se passaram depois d'esse orçamento o tornaram defeituoso; aquella quantia é hoje insufficiente para a abertura do canal.

Bastará notar que o jornal do operario era calculado por aquelle orçamento em 880 rs., para se conhecer a insufficiencia do mesmo.

A necessidade da abertura do isthmo é hoje maior do que nunca: de 1864. Na bahia de Iguape tambem houve progresso: basta lembrar a colonização americana.

Em 16 de Outubro de 1868 o diretor geral dos telegraphos, o Dr. G. S. de Capanema, dirigiu um officio ao ministro das obras publicas, no qual tratando da abertura do isthmo affirma que o respectivo canal deve ter apenas 1.400 braças, e na parte mais alta a profundidade da excavação a fazer não pode exceder a 3 braças.

Para provar a necessidade da abertura cita um facto que teve conhecimento pessoal.

Estando a arroba de toucinho a 6\$800 em Iguape, e a 15\$000 em Paranaguá, não podia entretanto ser este genero levado de Iguape a Paranaguá por falta causa da passagem do isthmo: assim neste caso o isthmo não aberto causava um prejuizo de 120% só no genero toucinho.

E' a abertura do isthmo obra que toca o terreno de duas provincias, pois que no Ararapira chega a terrenos da provincia de São Paulo: serve ás communicações das bahias de Paranaguá e Iguape e das respectivas comarcas pertencentes a provincias diversas. **E' pois obra geral e não provincial.**

Entretanto são tais as vantagens que de sua abertura auferem as provincias do Paraná e São Paulo que lhes convem fazer todos os sacrificios para conseguir essa abertura.

Convencido disso, em data de 13 de Fevereiro de 1869 officiei ao presidente da provincia de São Paulo pedindo que solicitasse da respectiva assembleia um auxilio para a abertura do isthmo de que se trata. Na mesma occasião representei ao ministro das obras publicas para que por conta do Estado mandasse proceder a essa abertura, para o que eu solicitaria de vós que concedes-

seis os fundos precisos para a execução da lei n. 101 de 18 de Abril de 1864.

Em vista da importancia da obra convém que eleveis pelo menos a 20:000\$000 a quota com que esta provincia comportam esse accrescimo.

No accrescimo do commercio e riquezas dos importantes nucleos de povoação que cercam a bahia de Paranaguá encontrareis compensação de sobra a essa despezas.

Nada se oppõe alem disso a que sugesteis a um tributo modico os generos que se exportarem pelo canal.

E' conveniente porem que altereis a disposição da lei n. 101 na parte em que autorisa o governo da provincia a contratar a construção do canal.

Tratando-se de uma obra geral, pôde o contrato ser feito pelo Estado, tendo em vista a subvenção d'esta provincia, e convém que em tal caso a subvenção seja prestada.

Deveis pois determinar a subvenção por parte da provincia embora o contrato seja feito pelo Estado, uma vez que o empresario garanta a effectividade da obra" (35).

Todavia, por razões que se ignoram, o início dos mesmos só se positivou a 1 de junho de 1871, de modo solene, conforme os termos do officio recebido a 29 de maio, pela Câmara de Cananéia:

"Illmos. Snrs.

Havendo S. Exa. o Sr. Prezidente desta Provincia designado o dia 1 de Junho p. f. às 11 horas da manhã, para effectuar-se com as solenidades do estilo, a inauguração dos trabalhos de abertura do Canal do Varadouro, tenho a honra de convidar VV. SS. para assistirem a essa festa, que representa uma obra do mais subido interesse para as provincias de São Paulo e Paraná.

Deus Guarde VV. SS. Varadouro, na Provincia do Paraná, 29 de Maio de 1871.

O encarregado das Obras, Jozé Arthur de Murinelly" (36).

A concentração não se limitou a uma promessa. Pois as obras foram atacadas vigorosamente. E' o que se pode verifi-

(35). — Curityba, Relatório com que o Exmo. Sr. Presidente da Provincia, Antônio Augusto da Fonseca, abriu a 2a. sessão da 8a. Legislatura da Assembléa Legislativa do Paraná no dia 6 de abril de 1869. Curityba, 1869, págs. 25-26.

(36). — São Paulo. Departamento do Arquivo do Estado de. Secção Histórica. Manuscrito datado de 29 de maio de 1871. T. I. Officios Diversos, 1864-1889. Cananéia, Caixa 68.

car, tanto pelo levantamento inicial, como pelo andamento da obra.

Em 1872, ao abrir a 1a. sessão da 10a. legislatura, o então presidente do Paraná, Dr. Venâncio José de Oliveira Lisboa, — um dos grandes e decididos entusiastas da abertura do canal do Varadouro, teve oportunidade de informar, com um otimismo, que hoje, parece-nos exagerado, quando declarou:

“Como vos annunciei no relatório do anno findo, o governo imperial encarregou o engenheiro José Arthur Murinelly do corte do isthmo do Varadouro afim de ligar os municipios de Paranaguá, Cananéa e Iguape por meio de transporte por agua em pequenas embarcações, facilitando por este modo o seu commercio. Esta necessidade, sentida desde a instalação da provincia, vae em breve tempo ser satisfeita”.

Depois de considerações gerais, informa:

“...Tendo o engenheiro director das obras procedido aos trabalhos preparatorios de roçada, derribada, levantamento de ranchos, etc., foram os trabalhos de movimento de terse inaugurados em minha presença, e de um brilhante concurso de cidadãos da marinha, a 1 de Junho.

A extensão do canal até hoje concluída é de 500 metros a partir da estaca da margem esquerda do ribeirão do Varadouro. Foram realizadas no anno passado os seguintes serviços:

Excavação	9.465.283m3
Roçada e derribada	236.720m2
Superficie destocada	11.050m2
Dita limpa	118.360m2

Os serviços de derribada e roçada foram feitos em toda a extensão do canal.

A obra foi orçada em 54:534\$764.

Para ella concorreu esta provincia com 20 contos, a de São Paulo com igual quantia, e o restante é concedido pelo governo imperial. Se as obras tiverem o andamento necessario, neste anno tereis o prazer de ver ligados os municipios que o canal vae por em mais contacto” (37).

Comprovando a rapidez do empreendimento, no ano seguinte, 1873, já estavam prontos 950 metros e mais 815 de excavações.

(37). — Curitiba. Relatório com que o Exmo. Sr. Presidente, Dr. Venancio José de Oliveira Lisboa abriu a 1a. sessão da 10a. Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial do Paraná no dia 15 de fevereiro de 1872. Curitiba, 1872, págs. 21-22.

Lamentavelmente essa foi a última notícia que se encontrou ainda nos tempos imperiais e mesmo nos primeiros anos republicanos, pois tudo faz crer que, por razões políticas, mais que falta de verba, os trabalhos foram interrompidos e tudo retrocedeu ao quadro da desolação anterior.

Aquêles que tiveram oportunidade de compulsar a documentação referente à região do Varadouro, só em 1921 — 48 anos depois — encontraram um projeto, convertido em lei federal, pela qual ficava o engenheiro dr. Luís Augusto Pereira de Queiroz, autorizado

“a construir um Canal no istmo do Varadouro, ligando as baías de Cananéa e de Paranaguá” (38).

instruindo que o mesmo deveria ter 12 metros de largura e 6 de profundidade, com talude de 46 graus.

Alegava ainda que o concessionário gozaria de um privilégio pelo prazo de 30 anos, comprometendo-se a iniciar as obras dentro de um ano a contar da data da publicação, como também concluí-las em dois anos.

Ainda as Portarias de 123 a 127 do Expediente do Sr. Ministro do Serviço de Comunicações da Divisão do Orçamento da Divisão do Pessoal do Departamento Nacional de Portos e Navegação, instruiu a respeito do:

“Termo do contrato celebrado entre a União e o Governo do Estado do Paraná para a construção e exploração do Varadouro, ligando a baía de Cananéa à baía do Paranaguá, no Estado do Paraná” (39).

firmado a 28 de janeiro de 1942 na presença do Ministro General João de Mendonça Lima, então ministro da Viação e Obras Públicas, por parte do Governo Federal, e o sr. Francisco F. Leite, representando o Estado do Paraná.

A mesma nota enumera as cláusulas processuais, havendo o sr. ministro da Viação e Obras Públicas, alegado que elas se realizavam, tendo em vista o

“...decreto lei n.º 3.999 de 6 de janeiro de 1942, publicado no **Diário Oficial** de 9 do mesmo mês que conce-

(38). — Rio de Janeiro. Lei federal de 1921 — autoriza o eng. dr. Luís Augusto Pereira de Queiroz a construir um canal no istmo do Varadouro. In *Collecção das Leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1921*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922, 6 vols.

(39). — Brasil. República dos Estados Unidos do, *Coleção de Leis*. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1942. Vol. II — 1a. parte. Decreto de janeiro-março, pág. 42.

dia ao governo do Estado do Paraná permissão para a construção do canal do Varadouro...” (40).

Dir-se-ia que tais medidas levava maquêles obstinados regionais a entrever a conclusão do canal. Pois apesar de seculares decepções êles ainda acreditavam nas promessas das autoridades. Um grupo de idealistas decidiu prestigiar a retomada da empresa, que supunham em vias de efetiva conclusão. Chegaram mesmo a organizar um programa comemorativo.

E assim foi que, partindo de Iguape no vapor “Vicente de Carvalho”, aportaram em Cananéia onde a caravana foi acrescida de autoridades e particulares, igualmente entusiastas do empreendimento. No dia seguinte, fins de março de 1923, alcançaram o último ponto navegável em vapor, de onde prosseguiram em canoas para o istmo, até o local onde já se encontravam elementos representativos de tôda a região, aguardando o levantamento da nova planta.

Mais uma decepção, uma longa decepção que durou até 1940, sofreram aquêles heróicos e teimosos ribeirinhos, pois somente nessa data o problema do Canal do Varadouro voltou a ser focalizado.

Mesmo assim tal reação foi uma conseqüência do golpe supremo que representou a retirada completa de uma irregular, mas útil linha de vapores que percorira seus portos.

Como se sabe, a revolução de 1930, marco histórico, pode vangloriar-se de contar entre suas conseqüências, com o desaparecimento das linhas do litoral paulista, que por pouco tempo contou ainda com o velho e perigoso “Pirahy”, da Cia. Peireira Carreiro.

E’ de justiça declarar que no govêrno de Armando Sales de Oliveira — inegavelmente um dos mais dignos e promissores, se bem que tão curto — também o litoral paulista foi enquadrado no plano de recuperação econômica de S. Excia. Para a concretização desse objetivo não só estatal, mas que representava a própria alma da região, abriram-se créditos à organização da Cia. Paulista de Navegação. Lamentavelmente com a mudança de govêrno, êste e outros planos foram esquecidos. E aquelas populações das antigas “Vilas da Marinha” assistiram, impotentes, o desaparecimento gradativo e inaudito dos últimos velhos vapores que ainda fundeavam em seus portos, sem regularidade e sem segurança.

(40). — Brasil. Estados Unidos do, Diário Oficial. Capital Federal. Ano LXXXI, n.º 29. Edição de 5 de fevereiro de 1942. Ministério da Viação e Obras Públicas. Portarias 123 e 127.

Se é verdade que “para grandes dores, grandes remédios”, foi o desaparecimento do último vapor que encorajou homens de bem, homens de boa vontade e sensibilidade, a se agruparem numa sociedade civil denominada: “Cia. Colonizadora do Ariri”. Entre êles três figuras exponenciais merecem ser lembradas: o historiador Antônio Paulino de Almeida — que há cerca de 40 anos, correspondendo ao apêlo que lhe fôra feito pelo também historiador Washington Luís, abandonou uma carreira, pois já era promotor da comarca de Cananéia, sua cidade natal, para se dedicar exclusivamente à pesquisa e à organização do atual Departamento do Arquivo do Estado —; o engenheiro Renato do Rêgo Barros e dr. Arquimides de Barros Pimentel, como também o industrial Américo Ney, nomes ligados a diversas iniciativas realizadas no litoral sul do Estado. Sendo que dentre elas sobressaia-se o problema secular, mas cada vez mais atual, do projetado canal do Varadouro, decidiram enfrentá-lo em primeiro lugar. Depois de realizado um novo levantamento no local, os membros da sociedade cuidaram de obter a necessária concessão do govêrno federal. E dentro dêsse objetivo, munido das respectivas plantas, o engenheiro Rêgo Barros houve por bem recorrer, de início, ao apêlo jamais desmentido do govêrno do Paraná. Mais uma vez demonstrou-se que os idealistas acertaram, pois o então chefe do executivo, cel. Manuel Ribas, entusiasmou-se com a grandiosidade do plano e resolveu agir imediatamente. E’ o que se constata através dos têrmos do Decreto-lei federal n.º 3.999, de 6 de janeiro de 1942, que:

“...autoriza o contrato de concessão do canal do Varadouro, ligando a baía de Cananéia no Estado de São Paulo, à baía de Paranaguá, no Estado do Paraná” (41).

Os estudiosos do assunto encontraram dois dias depois, a 8 de janeiro de 1942 a notícia de que havia sido assinado o contrato de concessão para a abertura e exploração do Canal do Varadouro, entre a União e o govêrno do Estado do Paraná (Diário Oficial, de 4 de fevereiro de 1942).

Etapa final?

Não, a 2a. Guerra Mundial e a participação ativa do Brasil, além do falecimento do interventor paranaense, Manuel Ribas, contribuíram e muito para que o grande empreendimento, tão perto de sua conclusão, não se realizasse. Isto porque expirou o prazo estipulado para o início das obras, então

(41). — *Idem.*

orçadas em cinco milhões de cruzeiros, caducando a promissora concessão.

Com o retôrno ao País à normalidade, coincidiu a morte do industrial Américo Ney. A Cia. Colonizadora do Ariri foi extinta. Com o que a responsabilidade de providenciar a execução da obra de ligação interna do litoral sul paulista, abrangendo todo o vale do rio da Ribeira com a baía e pôrto de Paranaguá, passou para as mãos dos dirigentes da Inspetoria Nacional de Portos e Canais.

Felizmente êsse Departamento do Ministério da Viação e Obras Públicas soube compreender e solucionar o bi-secular problema. Dentro do planejamento então realizado, foi feita a concorrência pública, por meio de um edital publicado, como de costume, no **Diário Oficial** da União. Em decorrência do qual as obras foram executadas pela “Empresa Brasileira de Engenharia e Comércio Limitada”. Tendo como principais responsáveis, o Eng. Asdrubal Soares, diretor técnico da referida Empresa. Obra que foi fiscalizada pelo Dr. Ruy Rebello Tourinho, chefe do 15.º distrito de Obras do Departamento de Portos e Canais. A direção dos trabalhos coube ao Eng. José Ayres, representante da Empresa, que ficou à testa dos trabalhos, desde o início, precisamente a 22 de abril de 1952, até novembro de 1958. Quando foi terminada a dragagem da última “corôa”, a de Guapicú, na baía de Paranaguá. Todavia, desde julho de 1954, o canal passou a ser trafegado por particulares. Que, até hoje, depois de sua efetiva conclusão, continuam utilizando-o esporadicamente e indevidamente. Porquanto, por razões que se ignoram até a data em que escrevemos estas notas — 12 de junho de 1959 — o Canal do Varadouro ainda não foi inaugurado oficialmente; e muito menos foram tomadas medidas efetivas para a sua devida e esperada utilização.

Dir-se-ia possível acrescentar que inexistem razões de ordem técnica. Que oportunamente divulgaremos nesta mesma **Revista de História**.

Por ora julgamos oportuno informar, segundo depoimento de regionais, que umas poucas barcas cruzaram e cruzam, o Canal aberto no istmo do Varadouro, que atinge cerca de 5.500 metros de comprimento, com uma profundidade de 6 a 7 pés de calado, baixa mar. Dentre elas merece ser destacada a lancha motorizada “São José”, com cerca de 2 a 3 cavalos e mais ou menos 25 toneladas, dotada de um guindaste dos mais primitivos. Apesar de precária, chegou a transportar mercadorias, semanalmente, de Cananéia a Paranaguá. Dada a inexistência de medidas oficiais e mesmo de concorrência, até então. E a

necessidade, premente, do restabelecimento efetivo do intercâmbio econômico regional do outro; o proprietário da lancha pôde cobrar fretes arbitrários; e encontra nesse temporário gênero de vida, uma fonte de enriquecimento rápido e certo. Temporário, porquanto, segundo informações recentes, a Companhia Sorocabana, que é a concessionária da região, através de sua linha: "Companhia Fluvial Sul Paulista", decidiu, se bem que cêrca de 3 anos de abertura do canal e seu eventual aproveitamento por outros particulares — ampliar a tota de um seu pequeno vapor que, conforme tivemos ocasião de comentar (43), até março dêste ano, fazia a rota: Iguape-Cananéia-Ariri (a meia hora da entrada do cala!), regressndo pelas mesmas escalas. Agora que, segundo informações, êsse mesmo vapor foi reformado e transformado em duas lanchas, até com acomodação para passageiros, além de depósito para carga limitada, a rota foi ampliada, pois de Ariri, as lanchas cruzam, atravessam o canal, fundeando em Garequeçaba, baía de Paranaguá, de onde regressam no dia seguinte pela mesma rota. Decisão das mais oportunas, pelo fato de restabelecer a ligação do litoral sul paulista e norte paranaense. Entretanto, não é a solução desejada; a regularização do tráfego ainda não se positivou. O canal do Varadouro não existe do ponto de vista legal, pelo fato de ainda não haver recebido o imprescindível batismo oficial. Ainda mais. Medidas burocráticas indispensáveis ao seu efetivo aproveitamento, precisam ser tomadas por quem de direito.

Ainda uma outra consideração. Provavelmente foram satisfeitos todos os requisitos inerentes a extensão da rota: Iguape-Cananéia-Ariri-Guarequeçaba (Paranaguá) de que é concessionária regional a Cia. Sorocabana, através de sua Cia. Fluvial Sul Pualista, para as quais chamamos a atenção em nosso citado artigo.

Ao mesmo tempo que nos congratulamos com a direção da Companhia Sorocabana pelas medidas tomadas em relação ao problema que estamos focalizando — queremos deixar bem claro que ignoramos a receptibilidade do Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, sôbre a reconsideração da rota — ainda não efetivada — que lhe sugerimos, para o restabelecimento da navegação no litoral sul paulista.

Justificar-se-ia que se recolocasse o problema, através da transcrição do aludido trecho, como também do mapa anexo.

(42). — Paranaguá. Excursão á Cananea. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá. Paranaguá, ano II n.º 6. Janeiro-março de 1955, pág. 8.

(43). — Rodrigues. Maria Regina da Cunha, Canal do Varadouro — Um traço de união entre as cidades de Cananéia e Paranaguá. In o jornal "A Fôlha da Manhã". São Paulo, 2 de novembro de 1958. Assuntos Cuturais, pág. 5.

E o fazemos nestas notas prévias, cujo objetivo precípua é formar ao lado dos habitantes da região que vêm na regularização do tráfego do canal do Varadouro, uma de suas necessidades mais prementes.

PROVIDÊNCIAS TOMADAS PELO MINISTÉRIO

Segundo foi divulgado, o Ministério da Viação e Obras Públicas sôbre o restabelecimento da navegação no litoral sul paulista, precisamente quanto à ligação interior, informou haver autorizado os iates “Ipiranga I” e “Ipiranga II” a estabelecer a linha **Registro-Paranaguá**, com escalas em **Iguape-Cubatão-Guaraqueçaba**.

Justificam-se aqui duas observações:

1). — Tanto a referência è linha de navegação interior do sul do Estado, como a própria rota Registro-Paranaguá implicam no conhecimento da necessidade do tráfego pelo canal do Varadouro, mesmo sem haver sido mencionado, pois interiormente não há outro caminho.

2). — As escalas Iguape, Cubatão, Guaraqueçaba apresentam um aspecto positivo e outro negativo: **positivo**, porque facta pressupor o acôrdo interestadual, que talvez haja sido problemático para a Companhia Fluvial Sul Paulista; **negativo**, pela escôlha do pôrto de Cubatão, em prejuízo de Cananéia. Argumentos tanto históricos como técnicos e econômicos podem ser citados, a fim de que a escala seja reconsiderada pelas autoridades competentes, passando a ser: Iguape-Cananéia-Ariri-Guaraqueçaba (Paranaguá).

CANANÉIA, BERÇO DAS CONSTRUÇÕES NAVAIS

Os estudiosos de nosso passado colonial sabem que Cananéia foi o berço das construções navais em São Paulo. Lá está o Estaleiro da Nau, no mar de Itapitangui, local em que se construiu uma nau, em 1711, . . .parecendo ser a primeira obra naval aqui construída, e com a qual se navegou até Lisboa onde, naquela Côrte, pela sua naturalidade, teve o nome de — **Nau Cananaea**. Quanto às condições técnicas, deveriam ser favoráveis, porquanto as Memórias da Câmara de Cananéia noticiam que: “. . .afervorou-se a obra naval de tal sorte que houve anos de funcionarem dezesseis estaleiros”. O movimento comercial do litoral sul estendeu-se a outras vidas da Marinha conforme se verifica pela leitura de outro documento da mes-

ma Câmara, datado de 1782: “Multiplicava-se a construção de embarcações e era então para se admirar o número de estaleiros levantados em diversas partes”.

A continuidade da pesquisa facultou constatar a irradiação do movimento a outras vilas do litoral sul, como Iguape e Itanhaém. Todavia não se encontrou nenhuma referência ao Prto do Cubatão. Nem seria possível. Tanto as cartas de detalhes, como os moradores regionais sabem que se trata de uma povoação, com menos de 50 casas, situada no continente, do lado oposto de Cnanéia. Um trapiche, colocado pela Cia. Serrana, que explora a guaxita, extraída em Jacupiranga, assinala o pôrto. Ainda há mais, um marco colocado pela Cia. Registrense, que faz linha pela região. Perguntar-se-ia: quais as vantagens do estabelecimento de uma linha regular de navegação, nessa região semi-deserta? Passageiros? Carga?

Enquanto se aguarda um esclarecimento das autoridades competentes, poder-se-ia sugerir, para o problema do reerguimento do vale da Ribeira, o seguinte: sòmente um trabalho de equipe, alicerçado em experiências científicas, facultaria recuperação capaz de a situar entre as regiões autônomas ou tributárias. Para sua execução lembramos a oportuna advertência do geógrafo dr. João Dias da Silveira: “...**precisamos estudar a nossa terra “in loco”; é urgente a criação de técnicas aplicáveis às nossas paisagens. Planos de aproveitamento, sem estudos de base, no geral são muito sujeitos a desastres**”. (Em “Baixadas Litorâneas Quentes e Úmidas”, São Paulo, 1952, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, Boletim 152, Geografia n.º 8, pág. 203). Ainda mais. As atuais rêdes de comunicação com os grandes centros abastecedores e consumidores podem ser responsabilizados pela decadência da região. Praticamente não existem. Ou por outro lado, são irregulares, dispendiosas e perigosas. Como podemos deduzir, desde 1940, com o desaparecimento total dos vapores de carreira, todo o intercâmbio passaria a ser feito por meio de estradas de rodagem e de ferro. Mudança brusca numa região que, desde os tempos coloniais, se articulava com o interior e com outras vilas apenas pelo litoral. Se bem que, isoladamente, os regionais se aventurassem serra acima, graças às facilidades do quadro natural que proporcionava viagens mais rápidas. Todavia, tais vias de acesso ao planalto não passavam de picadas, que não podiam constituir intercâmbio regular e necessário. Provavelmente, foram tomadas como ponto de referência, quando dos projetos de construção de estradas que, de-

pois de hesitações, substituições foram e ainda estão sendo construídas na região. Quanto às estradas de ferro que chegavam até Juquá, distante 3 dias por mar, de Cananéia-Juquiá é, como se sabe, centro de grande importância para os bananicultores — as últimas notícias são alvitreiras. Não podemos falar da aviação limitada a particulares, em campos improvisados, pois, ao que se sabe, nenhuma linha inclui as cidades da Ribeira, em suas rotas aéreas. Restam as estradas de rodagem que, em hipótese alguma, na situação em que se encontram, facultam comunicações eficientes, necessárias e a baixo custo. Caminhos de terra batida, nesta estação chuvosa ficam intransitáveis. Por essa época, consta que durante umas 3 semanas nenhum caminhão de carga conseguiu transitar, enquanto os ônibus, pequenos e incômodos, ultrapassavam o horário de 9 horas desta capital a Cananéia. Os passageiros corriam o risco de ficar atolados. E quando o transporte rodoviário se normaliza aperece o prete fantasma de Cr0 2,50 por quilo, a desanimar os mais progressistas. Cumpre considerar que, com a conclusão do novo traçado da BR-2, rodovia São Paulo-Curitiba, o problema rodoviário da região focalizada estará, senão solucionado, pelo menos será encarado sôbre outro prisma.

CONCLUSÕES

Enquanto se aguarda a efetivação das providências tomadas pelas autoridades competentes, concluímos pela necessidade imediata da reconsideração da escala preconizada para os iates “Ipiranga I” e “Ipiranga II”, que, restabelecendo a linha Iguape-Paranaguá, passariam a escalar nos portos de: **Iguape, Cananéia e Guaraqueçaba**. Como também a regularização do tráfego no canal do Varadouro, que, apesar de representar uma bi-secular aspiração das antigas vilas de Cananéia e Paranaguá, de solucionar um problema econômico regional, facultando comunicações aguarda providências burocráticas para sua efetiva utilização” (44).

MARIA REGINA DA CUNHA RODRIGUES

da Cadeira de História do Brasil da Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras de Santos.

(44). — Rodrigues, Maria Regina da Cunha, *art. cit.*

DOCUMENTOS.

(Papéis manuscritos sôbre o varadouro de Paranaguá e Cananéia, existentes no Departamento do Arquivo do Estado.

“Illmo. e Exmo. Snr. — Esta Camara cumprindo com o que V. Exa. ordenou em Officio de 24 de Abril do corrente anno; officiou á Camara da Villa de Cananéa, a qual mandando observar o Caminho mettemos debaixo de N.º I, e não nos parecendo veridico o mencionado exame, deliberamos em Sessão, mandar examinar e desenhar o predito Varador por hum habil, e conceituado Piloto desta Villa, o qual observado o mesmo, tirou a planta que submetemos ao Conhecimento de V. Exa. debaixo de N.º 2.

do Varador, entre esta, e aquella Villa, enviou-nos o Officio que ree-

quanto porem ao Orçamento da despeza que hade fazer com a abertura do Canal no supradito Varador nos he difficultozo regular Hum Calculo aproximado de sua despeza, pela falta de conhecimento, tanto praticos como theoreticos que temos para emprehender aquelle serviço: informando igualmente a V. Exa. que o terreno he bastante humido, e todo elle terra movediça; os Jornalheiros ordinarios costumão, vencer duzentos e quarenta reis, a trezentos e vinte por dia, fóra a prestação de mantimentos, que prezentemente se achão todos os generos de primeira necessidade em carestia.

E quanto a abertura da Estrada desta Villa para a Freguezia de São Jozé, não nos hé por ora possivel deliberar cousa alguma por estarmos em Huma circunstanciada averiguação do estado do terreno para com conhecimento de cauza representar-mos o que nos foôr a bem; e mesmo do Officio, o que tudo levaremos, ao conhecimento de V. Exa., e Exmo. Conselho Geral da Provincia.

Deos Guarde a V. Exa. por muitos anos. Paranaguá em Sessão Extraordinaria de 3 de Agosto de 1829.

a) Leandro Jozé da Costa — Manoel Francisco Corrêa — Manoel Antonio Pereira — Francisco Alves de Paula — João Machado Lima — Francisco de Paula Ribeiro.

Illmo. Snr. — Agora que concluímos o Plano he calculo do projectado Canal do Varadouro, para o que nos valem de tomar conhecimento da verdadeira distancia, he altura; cuja distancia a reduzimos em tres Divizoens, a primeira em 566 braças por ter altura de hua braça do seo Nivel, a segunda de 12 palmos, he a terceira de 14. em virtude do que lhe demos a bocca de tres braças com o seo assento medio, he daqui fizemos o Orçamento da despeza calculada em oito homens a 400 rs., veio a montar em 13:127\$600 rs. Esta foi a regra que nos achamos mais acertada para firmarmos o nosso Calculo,

he Orçamento da despeza do dicto Canal; a vista do qual V. S. com o melhor conhecimento marchará com mais exactidão. Deos Guarde a V. S. m.s an.s. Villa de Cananéa 30 de Junho de 1829. — Illmo. Snr. Ten.e Coronel Manoel Francisco Correa, Vereador da Camara Municipal da Villa de Paranaguá. — Francisco Floriano de Camargo — Presidente.

“A Comissão especial nomeada pela Camara desta Villa para dar seu parecer sobre a Valla do Varadouro apezar de lhe poder faltar algumas circumstancias por estar local distante desta Villa, e só fundando no que tem visto pelo continuo transito de passar por esse caminho he de parecer 1.º Que esta Valla he de muita utilidade para o Commercio desta Villa e Cananéa para com as Villas de Paranaguá, Antonia he Morretes, he ainda de mais utilidade do que o Prefeito expõem ao Exmo. Governo. 2.º Que posto a Comissão não tenha nivelado o terreno de hum a outro Rio, mas pelo que tem visto pelas muitas vezes que por ali tem passado, que a Valla deverá ter pelo logar do mesmo caminho do Varador, não só por ser este logar baixo, e constar a maior parte delle de barro e massapé duravel por não cahir com facilidade aos golpes das chuvas e ter principio de Valla, poucas lombadas de area, sendo estas baixas como por que com cinco a seis palmos de rebaixe a excepção das ditas baixas lombadas, ficará transitavel, e por consequencia; dando o Rio passagem até este logar como dá, tambem dará a mesma Valla. 3.º Que não pode avançar com exactidão por não ter medido o numero de braças que terá, e ja-mais pode a Comissão acreditar que tenha tres quartos de legoa de comprido, quando talvez pela brevidade com que se passa não tenha nem mil e novecentas braças, he talvez terá menos de que a Valla que se está abrindo nesta Villa. 4.º Que a Comissão não pode avançar com exactidão o quanto se poderá gastar talvez que ande por dous contos de réis mais ou menos certificando somente que visto as circumstancias Thipographicas do terreno andarà pela quarta parte do canal de communicação desta Villa. 5.º Que he indizivel os roubos que os transitores soffrem feitos pellos carregadores daquelle logar; quaes não se satisfazendo de tudo falsificarem accresce por ao passageiro em circumstancias de pagar exorbitante preços nas conducções, alem do execrando procedimento no artigo passagem de Canôa, vindo por isso a escandalisar os passageiros, he por consequencia fugindo estes de passarem por alli faltar o Commercio. 6.º Que sendo dirigido por destro e politico Administrador servindo-se de Agente inutil do mesmo Varadouro — Ararapira até Suparaguby, gente que so se ocupa de pescarias, de passagens, he conductores, com facilidade he brevidade poderá se abrir he concluir huma obra de tanto interesse publico: He este o parecer da Comissão qual não tem dados sufficientes e exactos para com veracidade certificar tudo fundando-se somente no que tem adquirido pellas vezes que por alli tem passado. Iguape 7 de Abril de 1836 — a) Pedro Gonçalves Rocha — Jozé Floriano Chaves”.

“Illmo. e Exmo. Snr. — A Camara Municipal da Villa de Iguape accusa a recepção da Portaria de V. Exa. datado de ste de Janeiro

proximo passado deste corrente anno acompanhada por copia da representação do Prefeito da Villa de Cananéa em que propõem a abertura do canal que antigamente se pertendeo abrir no lugar Varador para communição em Canoas daquella Villa a de Paranaгуá, e ordenndo que esta Camara depois de mandar proceder aos exames necessarios informe circunstanciadamente a este respeito. A Camara tendo ouvido huma Commissão externa composta de Cidadãos intelligentes que por alli muitas vezes tinham transitado e de bastantes conhecimentos do terreno por onde se pertende da mesma Commissão, que esta, Camara tem a hora enviar a V. Exa. a grande vantagem e beneficio que resultaria ao publico se fosse realizado o projecto da abertura daquelle Canal, he pezar tem não poder concorrer com quantia alguma para aquella obra, e nem lhe consta haja nesta quem para a mesma queira contribuir tanto assim que ezistindo nest Villa hum Canal de Communição da Ribeira com o mar pequeno para o qual muitos tinham concorrido com avultadas quantias, acha-se ainda por concluir por falta de meios, sendo talvez este o motivo de não haver quem subscreva para a abertura do sobre-dito Canal do Varador. — Deos guarde a V. Exa. Paço da Camara Municipal da Villa de Iguape em Sessão Ordinaria de 14 de Abril de 1836.

Illmo. Snr. Jozé Cesario de Miranda Ribeiro — Prezidente desta Provincia. — a) Manoel Duarte de Castro — Joaquim de Souza Castro — Victorino Jozé Franco — Luis Alvares da Silva — Antonio Pippo da Rocha”.

“Illmo. e Exmo. Snr. — Com quanto minha proposta relativa á Valla, que se deve abrir no antigo caminho do Varador, para franquear a communição desta Villa a de Iguape com Paranaгуá, e outrs, obtivesse o benigno acolhimento pela sabedoria de V. Exa. como pelo contheudo na Portaria de 7 de Janeiro proximo passado, com quanto eu esteja convencido, que a Justiça da Cauza mova a compativel informação que a semelhante respeito devão ou terão dado as Camaras Municipaes a quem V. Exa. justamente se dignou ouvir! com tudo, entretanto que esta obra senão póde effectuar com promptidão, permitta me V. Exa. que mais esta vez reprezente, e pesa providencias que apaguem, ou diminuão a effervescencia que por necessidade soffrem os Viandantes de todo o Mundo que diariamente por alli passão, e lastimão a falta de providencias e a falta de recursos que experimentão neste ponto, e na fadiga de sua jornada. Os meos dezejões Exmo. Snr. pelo bem geral o meo amor proprio pela felicidade do Imperio e Nação, e em fim do Governo de V. Exa. são certamente estas que ferindo o principal de minhas entranhas me dão valor para não occultar e deixar de propor a V. Exa. materias dignas de consolidar a mesma prosperidade. Por consequencia Exmo. Snr. deve quanto antes estabelecer-se no Porto do Varador Certão de Matto, ao lado do Norte Municipio desta Villa confiado a meu cuidado hum Quartel cuberto de Palha, e tapado em roda de Madeira, e suas tarimbas, no qual habitem destacados por Semana, tres Guar-

das Policiaes dos da Povoação de Ararapira donde tem mais de trezentas Almas, e duas legoas para baixo do Porto, os quaes farão hum bom soldo com darem passagem aos Viandantes para esta Villa e de Iguape, e no mesmo Quartel então bosque tenebroso achem os Viandantes e Pessoas em Serviço do Imperio communição he hum asylo para pernoitar e descança ra fadiga de caminhar os tres quartos de legoa, pantano e mau Caminho actual do Vardor. Este Quartel se fará dispendendo o Governo huns quarenta mil reis, hum-a Canoa boa se comprará com 32\$000 rs. — cujo valor do aluguel della que he distincto ao ajuste dos Guardas, breve fará prefazer na Collectoria esta quantia. Eu posso com as Ordens de V. Exa. tudo isto mandar fazer, em beneficio publico, e dos mesmos Guardas que sendo uteis á sociedade ganhão Dinheiro, he os Viandantes bemdirão quando acharem esta providencia. Digne V. Exa. dar o valor que lhe merecer a esta minha depreação.

Deos Guarde a V. Exa. Prefeitura de Cananéa, 20 de Abril de 1836. — Illmo. e Exmo. Snr. Presidente do Governo desta Provincia. — a) Joaquim Jozé d'Oliveira — Prefeito do Municipio”.

“Illmo. e Exmo. Snr. — Cumprindo com o que V. Exa. ordena em Portaria de 7 de Janeiro deste anno que acompanhou por copia a representação do Prefetio da Villa de Cananéa de 17 de Novembro de 1835 relativamente sobre o projecto da abertura de hum Canal no lugar Varadouro entre este Municipio e o daquella Villa. A Camara passa a informar debaixo das averiguações, e exames que a Camara transacta mandou proceder em Julho de 1829, e que de tudo a mesma levou á presença do Exmo. Governo em 3 de Agosto do dito anno, acompanhando sua exposição huma palnata, na qual mostrava ter o dito Varadouro, de comprimento principiado a contar do mais fundo do canal do Rio Ararapira até sahir no mangue da parte do Rio Varadouro 1690 braças tendo a terra sobre o nivel d'agua em meia distancia 36 palmos de altura, e no mais baixo 28 palmos, correndo o dicto Caminho a rumo recto SO4O e tem mais d'altura o Rio Varadouro oito palmos de que o Ararapira, segundo a observação feita por hum bali Piloto. Estes são os dados que esta Camara tem a informar, desconhecendo que despeza calculará para realização da Abertura do Canal, e se o mesmo dará duravel Navegação, visto ser todo aquelle terreno areisco, e parte lodozo; o que melhor conheceria hum Engenheiro se por ventura viesse examinar o lugar, e então com conhecimento de cauza prestar todos os esclarecimentos que faltão aos que não tem principio da arte. Deos Guarde a V. Exa. Paranaguá em Sessão Ordinaria de 8 de Abril de 1836. a) — Bento Antonio da Costa — Bento Gonçalves Cordeiro do Nascimento — Antonio Jozé de Carvalho — Manuel Francisco de Mendonça — Antonio Bueno de Oliveira Salgado. Ao Illmo. e Exmo. Presidente da Provincia”.

“Illmo. e Exmo. Snr. — Em cumprimento da Ordem de V. Exa. de 30 de Dezembro proximo passado: procedemos a mandar obser-

var a distancia he altura do Varadoiro para se poder Calcular a despeza do Canal projectado, o qual conta do Plano he calcullo que com este levamos ao conhecimento de V. Exa.; he como os conhecimentos desta materia são poucos por isso vai declarada a sua distancia, altura he largura, que acahmos ser competente para V. Exa. entrar no melhor conhecimento da despeza que se poderá fazer no dicto Canal. Deos Guarde a V. Exa. Muito attentos Subditos — a) Francisco Floriano de Camargo — Antonio de Aquino Pereira — Bento Gomes Sobral — João Rodrigues da Silva — José Camillo Pestana — Antonio Jozé Ramos — Antonio Florencio de Andrade — O Secretario Jozé Joaquim d'Assumção Souza”.