

ISSN 0101 708X

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

# G BOLETIM GOIANO de Geografia

INSTITUTO DE ESTUDOS  
SÓCIO-AMBIENTAIS/GEOGRAFIA

*Edição Especial  
20 Anos*

VOL. 21 - N.º 1 - JAN./ JUL. 2001

# OS CAMINHOS DE ONTEM E DE HOJE EM DIREÇÃO A GOIÁS -TOCANTINS

Antônio Teixeira Neto<sup>1</sup>

## INTRODUÇÃO

Os caminhos coloniais e do tempo do Império, as estradas de antigamente e as atuais rodovias de integração nacional e regional desempenharam – e sempre desempenharão –, no Brasil em geral e em Goiás -Tocantins em particular, papel fundamental no processo de ocupação, povoamento e urbanização do território. Eles são por excelência o símbolo da mobilidade permanente dos homens em nosso espaço geográfico. Se antigamente os caminhos coloniais, como uma nau sem rumo, desenhavam no chão percorrido um traçado aleatório, fruto das incertezas quanto à direção a tomar e das particularidades próprias do espírito bandeirante pioneiro, hoje as estradas, artérias que alimentam com sangue novo as diferentes regiões do espaço geográfico goiano-tocantinense, de traçado não mais aleatório, mas atendendo a estratégias e geopolíticas de ocupação e organização do território, modificam e transformam com rapidez preocupante a paisagem urbana e rural dos dois estados.

É esse o objetivo do trabalho: mostrar a importância dos caminhos de ontem e de hoje como fator por excelência de ocupação, povoamento e urbanização do território goiano-tocantinense, bem como o seu papel na gênese de toda uma vida de relações que se estabeleceu e se desenvolveu no espaço.

## 1. OS CAMINHOS DE ONTEM

O embrião da rede rodoviária de hoje foram as picadas, depois pistas e caminhos, dos pioneiros dos séculos anteriores. No início, antes que o primeiro desses caminhos se tornasse uma das estradas reais ligando São

---

1. Ex-professor da UFG. Licenciado em História. Engenheiro-Agrimensor e Doutor em Cartografia.  
E-mail: netomap@ig.com.br

Paulo a Vila Boa, a capital colonial de Goiás, os primeiros bandeirantes seguiram o caminho das águas – as *monções* de que fala Sérgio Buarque de Holanda – para atingir o coração do Centro-Oeste. Dentre esses caminhos, o rio Tietê, inicialmente chamado de Anhembi, era a principal porta de saída e entrada das bandeiras. Desembocando no rio Paraná, pelo Tietê se chegava aos sertões de Goiás e Mato Grosso através dos rios e dos imensos chapadões, na realidade autênticos espigões separando as bacias hidrográficas.

Antes que Paschoal Moreira Cabral encontrasse as minas de Cuiabá e que a bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva, o filho, “descobrisse” de vez as minas de Goiás (entre 1722 e 1725), bandeiras, entre grandes e pequenas, oficiais e não oficiais, procedentes tanto de São Paulo, como também de Belém, através do rio Tocantins, já haviam palmilhado os sertões do Brasil Central e deixado no terreno as marcas dos primeiros caminhos terrestres. Para se ter uma idéia do que esses homens fizeram, há notícias de que já em fins do século XVI, “este continente”, como era conhecido o território goiano-tocantinense, foi percorrido por bandeirantes saindo de São Paulo. Palacin (1972, p. 16-18), com base no estudo sobre a lenda do ouro dos *Martírios*, de Manoel Rodrigues Ferreira, aponta pelo menos uma dezena de bandeiras importantes que percorreram os sertões dos *goiases* antes da do *Anhangüera*. Até os jesuítas, tendo como missão específica catequizar o índio, se embrenharam pelos nossos sertões e deixaram documentos descrevendo como se faziam as viagens fluviais, como, por exemplo, é o caso de uma carta do padre Antônio Vieira, que, mesmo não tendo percorrido o território goiano, aconselhava, no entanto, como por ele viajar (cf. Palacin, *op. cit.*, nota 11, p. 24).

Sem rumo definido, sem apoio técnico e logístico, quando muito levavam consigo uma bússola rudimentar, e com a missão quase única de aprisionar o maior número possível de índios, a primeira bandeira que partiu de São Paulo rumo aos sertões de Goiás-Tocantins foi a de Antônio Domingos Grau (1590-1593), que chegou à região leste do rio Tocantins. Depois, para citar apenas algumas, vieram as de Domingos Rodrigues (1596-1600), que chegou à região do *Bico do Papagaio* pelo rio Araguaia; Afonso Sardinha (1598-?), que também chegou ao Paraopava (primeiro nome do rio Araguaia); Belchior Carneiro (1607-1609), indo mais ainda para o norte; Martins Rodrigues (1608-1613), que arranchou por vários anos no sertão do Araguaia; André Fernandes (1613-1615), que após entrar no Tocantins, subiu o Araguaia até às suas

nascentes e, daqui, por terra, passou à bacia do Prata<sup>2</sup>; Pedroso de Alvarenga (1615-1618), pelo mesmo trajeto da bandeira anterior.

Após “cinquenta anos de silêncio documental”, observa Palacin, a bandeira de Francisco Lopes Buenavides (1665-1666) “inaugura” o caminho por terra em direção a Goiás, não mais utilizando o Tietê como a quase única porta de entrada e saída de São Paulo e sim as pistas que já começavam a se abrir em direção do rio Grande e tendo como ponto de passagem os nascentes arraiais de Jundiá e Mogi-Guaçu, as primeiras *bocas de sertão* das bandeiras terrestres que buscavam as terras goianas.

Dentre todas essas bandeiras que precederam à do *Anhangüera*, das quais se conserva notícia documentada, segundo enfatiza Palacin (*op. cit.*, p. 17), a de Sebastião Paes de Barros (1673) foi a maior das que saíram de São Paulo para Goiás – cerca de 800 pessoas –, tendo chegado à confluência do Tocantins-Araguaia, porém não mais em busca de índios e sim de metais preciosos, isto é, ouro. Depois dela os “cinquenta anos de silêncio” se explicariam por um motivo muito simples, na opinião de Palacin (*id., ibid.*, p. 18): “o caminho de Goiás, por terra, já era tão conhecido, que pequenos grupos anônimos – sem as formalidades de uma bandeira – o transitavam normalmente”.

Cinquenta anos depois foi a vez da bandeira do *Anhangüera* repisar as pistas e seguir os roteiros não mais incógnitos. As vicissitudes e dificuldades da empreitada ficavam por conta das formas quase idênticas das paisagens constituídas pelas imensas chapadas e vales a perder de vista, que só um mapa preciso seria capaz de diferenciar e registrar com exatidão. Mas esse mapa não existia senão na memória do sertanista mais experimentado. Esses instinto – o de farejar a riqueza, o ouro, em locais impossíveis de se achar, e de se orientar no vazio da paisagem –, somente o bandeirante tinha.

---

2. Essa passagem por terra à bacia do Prata tinha várias opções, dentre as quais a mais fácil e menos demorada seria, por exemplo, atingir as cabeceiras do rio Taquari e, por este abaixo, descer até a sua confluência com o rio Coxim; subindo o Coxim, chegava-se ao lugar denominado “Varadouro de Camapuã”, travessia por terra para se ganhar as cabeceiras do rio Pardo que deságua no rio Paraná. Por este rio acima se chegava ao rio Tietê, a porta de entrada e saída da Vila de São Paulo, a capital dos bandeirantes.

Outra opção, porém menos freqüentada e conhecida que a primeira, seria, por terra, através dos chapadões do atual Parque Nacional das Emas, atingir as cabeceiras dos rios Corrente ou Aporé, que deságua no rio Paranaíba. Daqui, por água abaixo, retornar a São Paulo através do conhecidíssimo Tietê.

De Belém, a porta de entrada e saída para Goiás-Tocantins era uma só: o rio Tocantins, que de 1644 a 1674, foi percorrido por bandeirantes e jesuítas, inclusive pelo padre Antônio Vieira, a quem já nos referimos, mas que só chegou às vizinhanças da futura Capitania de Goiás (cf. Palacin, *op. cit.*, p. 18).

Assim, o cenário geográfico, logo após a descoberta do ouro em Minas Gerais, já estava, no alvorecer do século XVIII, montado para a grande ópera, no que ela tem de trágica e épica, que foi a ocupação, exploração e povoamento dos sertões de Goiás-Tocantins. As tênues, mas constantemente avivadas, marcas dos primeiros caminhos em direção ao território goiano-tocantinense não mais se apagariam. Foram elas que mais tarde serviram de arcabouço e referência para as grandes rodovias de integração nacional e regional que cortam atualmente os estados de Goiás e do Tocantins, conforme pode-se constatar nos mapas do Brasil e de Goiás aqui exibidos.

No início, como enfatizamos, esses caminhos tinham como ponto de partida a Vila de São Paulo, cabeça-de-ponte entre a Capitania de São Vicente – produtora de açúcar, mas carente de mão-de-obra escrava para tocar a lavoura e os engenhos de cana – e o sertão habitado por índios escravizáveis. Concomitantemente, caminhos não menos expressivos saíam de Salvador – capital da colônia – em direção aos sertões do rio São Francisco, onde, já no século XVII, surgiram as primeiras fazendas de gado afastadas do litoral. Mais tarde, com a notícia do ouro abundante nas minas goianas, outros caminhos ligavam Vila Rica, a atual Ouro Preto, a Goiás. Com a mudança da capital de Salvador para o Rio de Janeiro (1763), o caminho real que comunicava Vila Boa ao litoral passou a ser, por razões óbvias, o do Rio de Janeiro, pois o ouro goiano não mais seria embarcado no porto de Santos, mas no da nova capital colonial, e raramente no de Salvador.

## 2. UMA VIDA DE RELAÇÕES

Todos esses acontecimentos – bandeira de apresamento de índios, surgimento de fazendas no mais longínquo dos sertões, busca incessante de riquezas minerais – ouro e diamantes, sobretudo –, têm como consequência o estabelecimento de toda uma vida de relações. Eles foram os tijolos de um mesmo edifício – o edifício colonial – que só têm significado porque se integram a um corpo maior, o espaço geográfico colonial, e nele interagem.

Assim, como se fossem fios de uma grande rede, os caminhos, e toda a vida de relações que eles engendram, sustentaram e alimentaram o grande corpo, que é o território, com o que ele mais necessita para sobreviver: os homens e suas obras maravilhosas que são as cidades e os campos por eles construídos e habitados. Os caminhos descortinam os horizontes e levam consigo esperanças, ansiedades e, não poucas vezes, também, amarguras, porém, mais esperanças que amarguras. Eles dão passagem, melhor seria dizer abrem passagens, a homens de toda espécie e caráter: uns obstinados pela riqueza incerta, outros aventureiros sem maiores ideais ou em fugas permanentes, alguns movidos pela fé cristã, outros pela ambição e pelo poder. Quaisquer que tenham sido as motivações particulares e coletivas, o certo é que esses homens deixaram nos mil e um pontos de passagens as sementes das futuras cidades de hoje – os arraiais do ouro de outrora. Tudo, ou quase tudo, na antiga capitania de Goiás, parece ter nascido dessa vida de relações, engendrada pelo ouro e pelas atividades a ele inerentes: caminhos, fazendas de gado, registros aduaneiros, presídios e fortificações militares, aldeamentos indígenas, pousos de tropas e boiadas e tantas outras motivações que ajudaram a povoar e a urbanizar o espaço goiano-tocantinense.

Essa saga, pois tratava-se de uma autêntica saga, dadas as histórias de alegria e de tristeza, de perdas humanas e materiais, de violência e de desobediência aos mais elementares valores sociais, éticos e morais, foi contada com muito mais detalhe e realismo pelas crônicas e relatos – escritos e orais – da época e condensados, primeiro por Silva e Souza (1967) e depois, apoiado em documentação oficial, por Alencastre (1979). Dentre os viajantes estrangeiros que visitaram Goiás, os que mais contribuíram para a historiografia desse período foram sem dúvida o francês Auguste de Saint-Hilaire (1937) e o austríaco Johan Emmanuel Pohl (1951). Porém, em Goiás, ninguém melhor que Luís Palacin entendeu e retratou essa vida de relações e os processos de produção, políticos e sociais, a ela inerentes. Esse enfoque novo que ele deu à história, com ênfase para a história das mentalidades, transparece em fino estilo literário e profundas reflexões filosóficas sobre a finalidade do homem e da sociedade, em muitas das suas inúmeras obras sobre o Brasil em geral e Goiás em particular (Palacin, 1972, 1981, 1983, 1986).

Após esse pequeno desvio temático, voltemos ao caminho inicial.

### 3. AS NOVAS REDES DE RELAÇÕES

Hoje, o que acontece não é muito diferente do que aconteceu no passado. Há apenas um dado a mais, pois as estradas atuais obedecem, em seu traçado, a uma outra lógica, que é a de dar sustentação e viabilidade social e econômica à apropriação do espaço e à sua produção, segundo o modo predominante de produção. Antigamente, foi o ouro e tudo o que ele engendrou, principalmente as cidades e as fazendas multifuncionais, a motivação maior a determinar a abertura dos caminhos e o desbravamento e ocupação de regiões desconhecidas. Dentre essas últimas, algumas se constituíram em autênticas zonas pioneiras dois séculos depois de descobertas e percorridas, como é o caso, por exemplo, da que chamamos de “Mato Grosso” de Goiás. Atualmente, múltiplos são os fatores, sobretudo a urbanização acelerada, dado o esvaziamento, também acelerado, do campo, que orientam a ocupação do espaço e a implantação das redes de articulação e interligação necessárias – as estradas. A agropecuária moderna continua, no entanto, sendo o fator determinante na implantação e ampliação da rede de relações sociais, econômicas e políticas que os homens constroem sem parar. Porém, enquanto que a agricultura reconquistou os cerrados – mecanização facilitada combinada com aplicação à vontade de insumos agrícolas e agrotóxicos –, a pecuária melhorada buscou as áreas de planície de todo o vale do Araguaia para criar o gado de corte voltado para o mercado externo. A estrada foi a ponta-de-lança de todo esse processo.

Reafirmando o que foi colocado no início, a estrada – aí se inclui o caminho colonial – é o resultado da mobilidade dos homens em seus deslocamentos permanentes. Reflete, assim, toda uma vida de relações que no espaço se estabeleceu e se desenvolveu e foi certamente essa vida de relações que, mais que os processos de produção, dominou a evolução da sociedade. A estrada é a própria mobilidade dos homens, é a busca de riquezas e de bem estar, o seu suporte e sustentação. Em sentido amplo, ela é o primeiro, e talvez o principal elemento de sustentação do espaço econômico – a paisagem humanizada. Ela é sem dúvida o principal equipamento à disposição dos homens que se instalam no espaço para, aí, organizarem-se socialmente.

De todas as vias de comunicação, ela não apenas é a mais antiga – antes do uso do rio e do mar como “caminhos”, houve primeiro que se inventar os meios próprios de locomoção, isto é, as pirogas primitivas e,

depois, os barcos modernos –, mas, também, a mais flexível, “leve” e polivalente: dá passagem a homens, mercadorias, tropas e boiadas, a pé ou em montaria. Ela ajusta-se à economia e à tecnologia: de simples trilha de bandeirantes e pioneiros passa à rodovia de integração nacional; de estrada de chão batido evolui para auto-estrada pavimentada e ricamente ornada com obras de arte de engenharia. Esse é um dos lados da moeda. O outro é menos, digamos, “técnico”, porque a estrada não é apenas traçado, ou seja, não é apenas abertura, mas, principalmente, atenção e cuidados especiais. Pelo movimento permanente dos homens e pelas riquezas que por ela escoam, a estrada é por isso mesmo um organismo vivo que necessita de permanente atenção e de cuidados especiais. Como todo organismo vivo, ela raramente sobrevive isoladamente. Ao contrário, articula-se, comunica-se, como fios de uma mesma rede, como artérias de um mesmo corpo, com outras estradas e caminhos. Às grandes artérias, como a aorta no corpo humano, interligam-se as veias e pequenos vasos capilares. Assim, em seu conjunto, as estradas integram-se ao conjunto orgânico da vida de relações de uma região, de um estado, de um país, de um continente, do mundo todo. Nesse sentido, a estrada não somente é um elemento de aproximação e de convergência de homens e entidades territoriais, mas, também, de problemas que interferem na vida da região, do estado, de cada um dos seus cidadãos. No passado, por exemplo, ela desarticulou a vida indígena e continua desarticulando em regiões ainda pouco habitadas e urbanizadas, como a Amazônia: hoje, mesmo levando progresso e desenvolvimento a regiões isoladas do território estadual e nacional, ela aí introduz hábitos e costumes novos, trazidos pelos viajantes de outras terras, que acabam modificando a vida de relações sociais antes existente. Para muitos, esse é o seu lado contraditório como elemento de progresso e desenvolvimento; para outros, esse é o seu papel legítimo e inexorável: abrir o espaço à ação permanente dos homens, quaisquer que sejam as motivações e os interesses em jogo.

#### **4. O INÍCIO DESSA VIDA DE RELAÇÕES**

No Brasil colonial do Centro-Oeste (Goiás, Tocantins e o antigo Mato Grosso) e em Minas Gerais, a estrada, ou melhor, o caminho colonial foi a expressão da economia aurífera. Muitos deles desapareceram ou só tiveram ida sem volta, porque o ouro minguara ou sumira de vez. Outros permanecem vivos em nossa paisagem geográfica, porque se transformaram em



importantes vias de integração nacional ou regional. Esse é o caso, por exemplo, dos “caminhos reais” saindo de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador em direção às minas goiano-tocantinenses (Mapa1).

Com base no primeiro mapa, de 1751, em que a Capitania de Goiás é mostrada inteiramente<sup>3</sup>, pôde-se reconstituir o trajeto do caminho real de São Paulo a Vila Boa, a cidade de Goiás, que, dentre outros pontos, interligava as localidades antigas e atuais de Jundiá, Campinas, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, Aguaí, São José do Rio Pardo, Mococa, Altinópolis, rio Sapucaí – na confluência com o ribeirão da Paciência, local de um aldeamento – Franca, Ituverava e Rio Grande, na divisa com Minas Gerais. No Triângulo Mineiro, então “Sertão da Farinha Podre”, que pertencia à capitania de Goiás, buscava-se a direção norte, via Uberaba, ou, então, desviava-se para o leste em direção a Desemboque e Araxá, contornando as cabeceiras do rio Paranaíba, para então juntar-se à estrada do Rio de Janeiro. Por Uberaba chegava-se a Uberabinha (atual Uberlândia), Registro do rio das Velhas, próximo à cidade de Araguari e, atravessando o rio Paranaíba, à altura da cidade atual de Anhangüera, chega-se a Catalão. Mesmo não tendo sido um autêntico arraial do ouro, Catalão foi certamente a principal porta de entrada nas terras goianas durante quase duzentos anos. De Catalão, o caminho conduzia às cidades atuais de Ipameri e Pires do Rio em direção ao importante arraial do ouro que foi Santa Cruz de Goiás. Daqui, contornando as cabeceiras do rio Piracanjuba, e tangenciando o

---

3. Francisco Tosi COLOMBINA. *Mapa da Capitania de Goyaz, e regiões circunvizinhas que mostra as comunicações entre as bacias do Prata e do Amazonas...* Villa Boa de Goyaz 6 de abril de 1751. Conforme Isa Adonias (1963, v. I, p. 278), trata-se de um exemplar manuscrito aquarelado, conservado na Diretoria do Serviço Geográfico (DSG), Rio de Janeiro. Outro exemplar existe no Arquivo Público de Minas Gerais, bem como cópias atuais em papel vegetal conservadas na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Desse mapa se serviu D. Marcos de Noronha para propor, em carta a el-rei de 1753, os limites da Capitania de Goiás – Projeto de Limites – na verdade, esboçados em 1750.

Colombina, na qualidade de *cosmógrafo* (assim eram chamados os antigos cartógrafos), acompanhou o primeiro governador de Goiás, D. Marcos de Noronha, quando aqui chegou em 1749 para tomar posse. Sua obra cartográfica, da qual se gabava como sendo uma das mais corretas das que se faziam no Brasil, era na verdade uma cartografia expedita, prática, porque baseada apenas em informações e roteiros de bandeirantes e exploradores do sertão (“capitães de mató”). Mas nem por isto ela deixa de ser interessante e de se constituir naquilo que poderíamos chamar, como foi para o Brasil a carta de Pero Vaz de Caminha, “a certidão de nascimento” de Goiás-Tocantins. É nesse mapa de 1751 que realmente o atual território goiano-tocantinense aparece pela primeira vez e de forma particular (cf. Teixeira Neto, 1975, p. 81-82).

arraial de Bonfim – atual Silvânia –, chegava-se a Corumbá de Goiás e ao arraial de Meya-Ponte, a cidade de Pirenópolis, o mais importante ponto de convergência de todos os caminhos coloniais que demandavam a Goiás. Por sua posição estratégica nessa rede de relações, Pirenópolis foi, sem dúvida, ao lado de Vila Boa de Goiás, o único arraial colonial que sobreviveu sem grandes dificuldades ao esgotamento prematuro das minas. De Pirenópolis, os caminhos de São Paulo e Rio de Janeiro abriam-se em duas direções: para o oeste e para as minas do Tocantins, ao norte da capitania. Em direção ao oeste, buscava-se as minas de Cuiabá e distante Villa Bella da Santíssima Trindade, erguida como local fortificado às margens do rio Guaporé, próximo à fronteira com as províncias espanholas, e que, a partir de 1752, passaria a ser a capital do Mato Grosso até o ano de 1820, quando Cuiabá retoma esse título. Nesse trajeto, o caminho passava por Jaraguá, Curralinho – atual Itaberaí –, Ouro Fino, Villa Boa de Goiás, Barra, hoje Buenolândia, Anta (Jeroaquara) ou Pilões e Rio Claro (fazendo um pequeno desvio por aqueles arraiais supostamente diamantíferos), Itapirapuã, Jussara e Registro do Rio Grande, hoje Registro do Araguaia, Barra do Garças, General Carneiro, Primavera do Leste, Chapada dos Guimarães, Cuiabá, Poconé, Cáceres e Villa Bella. Para o norte da capitania, em direção às minas do Tocantins, o caminho servia as localidades de Trayras (atual Tupiraçaba, um dos mais prósperos arraiais do ouro, hoje reduzido a ruínas), São José do Tocantins (Niquelândia), Cavalcante, São Félix (praticamente desaparecida do mapa), Arraias, Conceição do Norte (Conceição do Tocantins), Natividade, onde se juntava com o caminho da Bahia, Monte do Carmo e a importante cabeça-de-navegação no Tocantins, que era o arraial de Porto Real (depois batizado de Porto Imperial e, hoje, de Porto Nacional).

O caminho real partindo Rio de Janeiro, percorrido por figuras ilustres da administração colonial, como o Capitão-General Luís d'Albuquerque Pereira e Cáceres, de cuja viagem, em 1772, resultou um mapa minucioso para a época<sup>4</sup>, passava pelas localidades de Petrópolis, Três Rios (ex-

---

4. "Carta de toda a porção da América Meridional que pareceu necessária a manifestar a viagem de 569 léguas comuns da escala e cidade do Rio de Janeiro, executou por terra em 17 do mês de maio de 1772 para a Villa Bella da Santíssima Trindade o Governador e Capitão General do Estado (Capitania) do Mato Grosso e Cuyabá, Luís d'Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres do Conselho de Sua Magestade Fidelíssima que Deos o guarde". (Cópia fotostática do original conservado na mapoteca do Itamaraty, Rio de Janeiro).

Parayba), Juiz de Fora, Santos Dumont, Barbacena, Conselheiro Lafaiete, Ouro Preto (antiga Villa Rica e capital das Minas Gerais), rio das Velhas, Caeté, Sabará, Belo Horizonte, Curvelo, Corinto, Andrequicé, hoje afastada do novo traçado da BR-040, rio São Francisco, à altura de Três Marias, Abaeté, João Pinheiro, Paracatu, Arrendidos (rio São Marcos), rio São Bartolomeu, Santa Luzia (Luziânia), Brasília, Santo Antônio do Descoberto, Corumbá de Goiás e Meya-Ponte (Pirenópolis). Daqui à cidade de Goiás, o trajeto é o mesmo descrito no parágrafo anterior.

De Salvador para Goiás, em direção ao vale do rio Tocantins, o caminho passava por Feira de Santana (que desde o século XVII já era importante feira de gado do nordeste brasileiro), Ipirá, Mundo Novo, Morro do Chapéu, rio São Francisco, à altura de Ibotirama, Barreiras, Mimoso do Oeste (atualmente Luís Eduardo Magalhães), Serra Geral e, daqui, aos arraiais do Duro (Dianópolis) e Natividade. Como a antiga Meya-Ponte, no norte da Capitania Natividade exercia o importante papel de entrocamento de caminhos levando ao rio Tocantins e às minas de Arrayas, Chapéu (Monte Alegre de Goiás), São Domingos, Cavalcante, São Félix, Trayras, São José do Tocantins, Cocal, Água Quente, Amaro Leite – cuja sede municipal de hoje é Mara Rosa –, Pilar, Guarinos.... em direção à capital, Villa Boa, fechando o périplo que os caminhos do século XVIII constituíam.

Pelo sudeste da Capitania ia-se de Couros (Formosa) ao noroeste de Minas Gerais, em direção à cidade de Salvador, por antigos caminhos de tropas e boiadas, passando por Januária, Caririnha, Caetitê, Jequié e Nazaré.

## 5. OUTROS CAMINHOS DE ONTEM E DE HOJE

Com o surgimento de outras cidades, já no século XIX, como Campinas (atualmente bairro de Goiânia), Piracanjuba (ex-Pouso Alto), Morrinhos (antiga Villa Bella de Morrinhos), Itumbiara (batizada primeiro de Santa Rita do Paranayba), Rio Verde (Dores do Rio Verde), Jataí (ex-Paraíso), Mineiros, dentre outras, as grandes rodovias atuais que são, respectivamente, a BR-153, a BR-060 e a BR-364, não são mais que os traçados antigos, com pequenas modificações, dos antigos caminhos imperiais e provinciais que ligavam Villa Boa a São Paulo, via Barretos e Ribeirão Preto, e a Cuiabá, pelo sudoeste de Goiás, via Alto Araguaia e Rondonópolis (Mapa 2). A BR-070, ligando Brasília a Cuiabá, via Pirenópolis, Goiás, Jussara, Barra do Garças, é o mesmo caminho do século

XVIII a que já nos referimos, chamado de “estrada do Cuiabá”. A GO-118 é o caminho que de Planaltina (antiga Mestre d’Armas) se chegava a Arraias e Natividade; a BR-242, atravessando os chapadões ocidentais do rio São Francisco, é, em sua quase totalidade, a estrada colonial da Bahia, levando a Salvador, via Barreiras e Feira de Santana; a BR-050, a partir de Catalão, é o caminho pioneiro dos bandeirantes, que, atualmente corrigido em boa parte do seu percurso, forma uma das mais importantes auto-estradas de São Paulo, a via Anhangüera. Outros velhos caminhos ficaram em segundo plano, como o trecho da estrada real que ligava Catalão a Meia-Ponte (Pirenópolis), via Santa Cruz, pois apenas parte dele, em decorrência do aparecimento de cidades mais novas e mais dinâmicas, como Anápolis, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, dentre outras, corresponde às atuais GO-020 e GO-330. A BR-040, em sua quase totalidade, salvo apenas pequenas correções aqui e ali, é a rodovia que melhor se superpõe ao antigo caminho real do Rio de Janeiro.

Nos dias atuais, a “Belém-Brasília” (parte mais importante da BR-153 em território goiano-tocantinense) e a “Estrada do Boi” (GO-164), que liga a cidade de Goiás à BR-153 à altura de Alvorada do Tocantins, através do vale do médio Araguaia, já contam uma outra história: a das transformações mais recentes do espaço ocorridas em nosso Estado, sobretudo a partir dos anos 1940. Com toda evidência, elas foram, ao lado da Estrada de Ferro Goiás, os caminhos que maiores impactos produziram na vida socioeconômica e política dos Estados de Goiás e do Tocantins. Por exemplo: a “Belém-Brasília” tirou do isolamento em que se encontrava até praticamente os anos 1950 toda a Mesopotâmia goiana – a extensa região situada entre os rios Tocantins e Araguaia –, incorporando-a definitivamente à economia de mercado. O ponto de partida foi, no início dos anos 1940, a criação da “Colônia Agrícola Nacional de Goiás” – CANG – e a abertura da futura BR-153, chamada inicialmente de “Transbrasiliana” e depois de BR-014, entre as cidade de Anápolis e Ceres (1941-1944), e depois estendendo-se até a cidade de Belém, cuja epopéia é contada em livro de inestimável valor geopolítico e histórico (Valverde e Dias, 1967).

A “Estrada do Boi” foi talvez a última grande obra no território goiano-tocantinense construída ainda sob o espírito pioneiro e colonizador que tomava conta de Goiás a partir de meados do século XIX mas que, sob o governo moderno de Juscelino Kubitschek (1956-1960), ainda, encaixava-se perfeitamente na filosofia do seu conhecidíssimo Plano de Metas: integração do território nacional a partir de um marco de referência, que foi Brasília e

que, dentre outros objetivos (cf. Barreira, 1997, p. 23), visava à consolidação de uma extensa periferia para produzir excedentes e matérias-primas e consumir produtos industrializados, bem como absorver contingentes migratórios procedentes de outras regiões do Brasil (Nordeste Minas Gerais, sobretudo). Sua consolidação deu-se nos anos 1970, à mesma época da fracassada tentativa de “colonizar” a Amazônia, sob a ideologia do “milagre brasileiro” e tendo como ponta-de-lança obras tão faraônicas quanto inúteis, como a inacabada rodovia chamada “Transamazônica”.

## 6. CONCLUSÃO

Uma coisa é certa e irrefutável: os caminhos pioneiros de ontem são as rodovias modernas de hoje. Se não se superpõem totalmente, como se imaginava que assim fosse, isto tem uma explicação óbvia: nada é definitivo e permanente em se tratando da ação dos homens. Os caminhos antigos refletem na paisagem geográfica as realidades e possibilidades políticas e sócioeconômicas de uma época. Pelo menos é assim que se pensa. Indecisos, quase aleatórios, esses caminhos seguiam mais a intuição e o conhecimento prático dos primeiros desbravadores que a ação planejada que requer uma obra definitiva moderna. Tinham, entretanto, esses pioneiros uma certeza: em um território tão continental como o nosso, os caminhos certamente levariam à descoberta de algum tesouro escondido, ou pelo menos ao alargamento dos horizontes, tão a gosto dos bandeirantes e aventureiros e da geopolítica portuguesa do século XVIII. De fortuito, aliás, quase nada houve, senão que rumo tomar. Tomaram primeiro os caminhos das águas, que têm começo e fim. Depois, por terra, foram levados a outras águas, fechando o périplo e descobrindo que do coração do continente uma imensa rede de caminhos fluviais dispersava-se para todas as direções do território brasileiro. Estava, assim, descoberta a vocação geopolítica do Planalto Central. A construção de capitais modernas – primeiro Goiânia, e depois Brasília e Palmas –, apenas corrobora essa vocação.

Os caminhos das águas são, porém, mais difíceis de ser domados. Têm também suas limitações, e uma delas é não mudar de rumo segundo o desejo de quem o percorre. A correnteza impõe ao viajante apenas duas únicas direções: ou buscar as nascentes, onde ela tem início, ou o mar, onde ela “morre” em definitivo.

Por seu lado, os caminhos terrestres, os mais universais dos sistemas de comunicação, oferecem aos indivíduos uma outra possibilidade: romper

as disparidades e descontinuidades do espaço, pois os caminhos atravessam vales, contornam dificuldades do relevo, furam matas e florestas. São maleáveis, levam aos lugares em que se quer chegar. Adaptam-se ao meio natural e mudam de rumo e traçado quando se quer e se deseja. Foi assim que aconteceu no início: de simples trilhas evoluíram para uma autêntica rede de comunicações, órgão de comando do território e instrumento de intercâmbio, fruto da mobilidade dos homens e da rede de relações que se estabeleceu e se desenvolveu no espaço.

## A CONSTRUÇÃO DE PALMAS<sup>5</sup>

Construir novas capitais no Brasil parece ser um modismo, mas não é. Em muitos casos é uma necessidade, dada a frequência com que acontecem os recortes espaciais dando origem a novas entidades político-administrativas, como, por exemplo, a criação, em 1988, do Estado do Tocantins. Esse é um dos lados da questão. O outro – a construção de uma nova capital para substituir geopoliticamente uma outra que não mais atende aos imperativos da modernidade ou da estratégia de ocupação espacial comandada por novas políticas nacionais ou regionais – é mais complexo, porém não menos justificável.

Goiânia, construída após a Revolução de 30, representou a ruptura com um passado sociopolítico arcaico e atrasado: as oligarquias que se haviam perpetuado no poder desde a proclamação da República. Com a construção de Goiânia, o Brasil começava a voltar suas vistas para o interior do país.

Brasília, um outro exemplo, foi o epílogo desses movimentos iniciados com Getúlio Vargas e coroados por Juscelino Kubitschek. Aliás, a construção de Brasília foi muito mais que isto: foi um gesto geopolítico por excelência: fazer com que a Nação, com vistas unicamente voltadas para o mar, enxergasse o Brasil sertanejo “escondido” por detrás da serra do Mar. Do Planalto Central, de vocação geopolítica natural, o comando do território deveria ter como referência uma nova base operacional: uma capital nova com todos os instrumentos e poderes de decisão situada a quase meia distância dos pontos extremos do território. Só por sua centralidade, Brasília já justificava a sua construção, embora não seja este o aspecto mais importante que se atribua a uma capital. Mas a centralidade de Brasília rompeu com incoerência da geometria geográfica da administração

---

5. Esta pequena digressão geográfica em direção a Palmas, a capital do Tocantins, tem por objetivo apenas fornecer mais um exemplo sobre transformações espaciais recentes porque passa o território goiano-tocantinense e sobre a vocação geopolítica de uma nova capital. Palmas repete, à entrada do século XXI, o que foram para Goiás e para o Brasil, Goiânia e Brasília, respectivamente. Tudo o que é pioneiro e inédito tem para nós um gosto histórico e geográfico muito especial e que também muito apreciamos.

do país: uma enorme continuidade espacial – o Brasil sertanejo a que nos referimos – comandada à distância por uma cabeça excessivamente distante do corpo – o Rio de Janeiro, ou qualquer uma outra cidade “periférica” que tivesse a função de capital.

Palmas encaixa-se, portanto, no mesmo perfil de Goiânia e de Brasília, logo, tem a mesma função que estas tiveram: ser a capital geopolítica de um novo Estado que acabara de nascer. Sua construção obedeceu, portanto, a três imperativos maiores: político, urbanístico e geopolítico.

O critério político deve-se a questões bem óbvias: evitar que os três maiores centros urbanos do novo Estado viessem a disputar o privilégio – era assim que os políticos pensavam – de se transformar em capital estadual. Os prejuízos políticos e não políticos seriam incalculáveis e intermináveis se a escolha recaísse sobre qualquer um deles.

Do ponto de vista urbanístico e arquitetônico, as restrições a um centro já existente seriam ainda maiores, pois nenhum deles – Araguaína, Gurupi e Porto Nacional, os maiores e mais importantes centros urbanos do antigo norte de Goiás – tinha como abrigar a sede do novo governo sem que houvesse transformações radicais no urbanismo e na arquitetura já existentes. Escolher um deles como capital implicaria em mudanças tão brutais no plano urbano-arquitetural que acabariam comprometendo e, o que é pior, transfigurando a originalidade histórica de cada uma daquelas cidades. A presença do governo sempre, e invariavelmente, acarreta mudanças pragmáticas no quadro urbano-social para atender às necessidades da administração. Uma cidade já existente, com seus equipamentos urbanos servindo há muito tempo a uma população, tem sempre dificuldade em adaptar-se a mudanças radicais. Para essa cidade, mesmo que se queira abrigar privilegiadamente uma capital, a mudança brusca de *status* pode significar a sua morte enquanto entidade histórico-cultural: o que lhe era próprio pode ser substituído de repente pelo que lhe é estranho e invasor. Perde-se a personalidade, ou melhor, a identidade, porque se desenraíza das coisas que cultural, histórica e socialmente lhe são peculiares. É uma outra cidade que surge, com outros hábitos e costumes. Então, é melhor preservar o que já existe, engendrado e evoluído, vagarosamente, de há muito tempo, do que se sujeitar a mudanças e adaptações. O que já existe nasceu e cresceu em um ritmo muito mais natural que artificial.

Confirma tudo isto o drama psicossocial que foi a escolha de Miracema do Norte (atualmente Miracema do Tocantins) para sediar inicialmente o novo governo: criou-se uma expectativa, falsa, de progresso e de novas oportunidades. Porém, como um garimpo efêmero, a cidade logo caiu numa realidade constrangedora e dolorosa: de sonho doce no início, passou-se a pesadelo amargo, pois Miracema não permaneceu nem como capital e nem se transformou no pólo urbano importante que se esperava. A cidade foi atropelada pela história e interrompeu-se o seu desenvolvimento urbano ao ritmo natural. A especulação sob todos os aspectos, sobretudo a imobiliária, acabou por criar expectativas a longo prazo de bons negócios que ruíram como castelos de areia tão logo

anunciou-se a construção de uma nova capital – Palmas – em um outro sítio que não aquele de Miracema. Ainda está na memória de cada tocantinense: no início, o clima de euforia parecia com o do tempo do ouro abundante, atraindo populações carregadas de todas as esperanças e vontades, menos a de construir ali uma nova cidade para ser a nova capital do novo Estado. O outro lado da questão é de natureza propriamente geopolítica: como escolher para ser a nova sede do governo uma cidade geograficamente mal situada com relação ao território, como são Araguaína e Gurupi, em vez de Porto Nacional, melhor centrada geograficamente? Se politicamente nenhuma delas aceitaria essa situação de subordinação, a geografia e a história se encarregariam de mostrar a insensatez de uma tal escolha. Mesmo geograficamente melhor situado no espaço geográfico tocantinense que Araguaína e Gurupi, Porto Nacional seria desaconselhada como sede de uma nova capital porque politicamente incorreto: como é que um centro histórico, “velho”, pode comandar uma “periferia nova e dinâmica? Além do mais, escolher Porto Nacional como nova capital seria o mesmo que desfigurá-la como cidade de maior patrimônio histórico e cultural do Estado do Tocantins. Seria a repetição do que aconteceu em Miracema: se destruiria o patrimônio antigo e não se construiria a cidade-capital de funções administrativas e geopolíticas que um novo território-Estado requer. Como a Villa Boa de Goiás, Porto Nacional foi salva por um triz de se desfigurar urbanisticamente em troca do *status* de capital. O perigo continua a existir, pois a simples proximidade geográfica de Porto Nacional com Palmas já é um alerta e um problema sério, porque a cidade pode transformar-se em um mero satélite com funções de prover a capital como cidade-dormitório ou como válvula de escape para problemas advindos de um crescimento urbano acelerado que toda capital tem.

Assim, no plano geopolítico, a construção de Palmas preenche o papel que se requer dela: ser não apenas a nova capital de um Estado novo, mas, e sobretudo, o *locus* de decisões que visem descentralizar o poder, no espaço geográfico, dos outros centros urbanos e de regiões geoeconômicas mais ricas, já com dinâmica própria – Araguaína, Paraíso do Tocantins, Guaraí, Gurupi e todo o eixo norte-sul ao longo da rodovia “Belém-Brasília”, situados entre os rios Tocantins e Araguaia –, e direcioná-lo para regiões desassistidas encantoadas entre o rio Tocantins e a Serra Geral de Goiás, ou seja, toda a banda oriental do Estado do Tocantins.

Intencionalmente, ou não, a escolha da localização geográfica e do sítio de Palmas parece um retorno às origens: foi justamente à margem direita do grande rio que o Estado do Tocantins de hoje se esboçou, há quase dois séculos, com a criação, pelo governo colonial, da Comarca, ou Repartição, do Norte, com sede em Barra da Palma, a atual cidade de Paranã. Resta agora zelar para que a nova capital não repita os erros de outras: tornar-se uma cidade inadministrável porque vítima de um mal tipicamente brasileiro, que é o crescimento urbano e populacional incontrolável em torno do poder administrativo estadual ou federal. Realmente, não há capital estadual no Brasil que não sofra desse mal. Elas vão acabar morrendo por asfixia, porque, por um lado, há uma grande demanda de serviços e de outros confortos urbanos e sociais e, por outro, uma pequena oferta do que se pede.



## OS CAMINHOS DE ONTEM E DE HOJE EM DIREÇÃO A GOIÁS-TOCANTINS

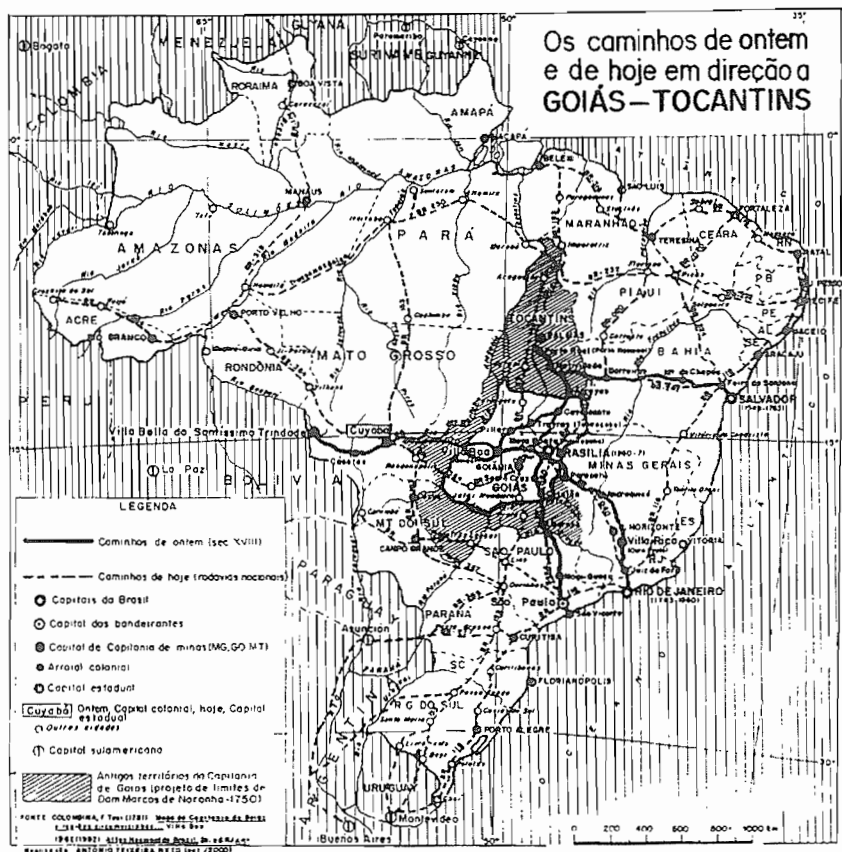
**Resumo:** Os caminhos de ontem foram os embriões das rodovias de hoje. Em Goiás-Tocantins, mais que em outras regiões do Brasil, os caminhos tiveram e têm um papel fundamental no processo de ocupação, povoamento e urbanização do território. Se os caminhos antigos refletem na paisagem geográfica, as realidades e possibilidades humanas de uma época engendraram toda uma vida de relações, rompendo as disparidades e descontinuidades do espaço, as rodovias de hoje são os verdadeiros órgãos de comando que dão sustentação e viabilidade econômica à apropriação do espaço. Os caminhos, tanto os antigos quanto os atuais, refletem, portanto, toda essa vida de relações que no espaço se estabelecem e se desenvolvem e que, mais que os processos de produção, domina a evolução da sociedade.

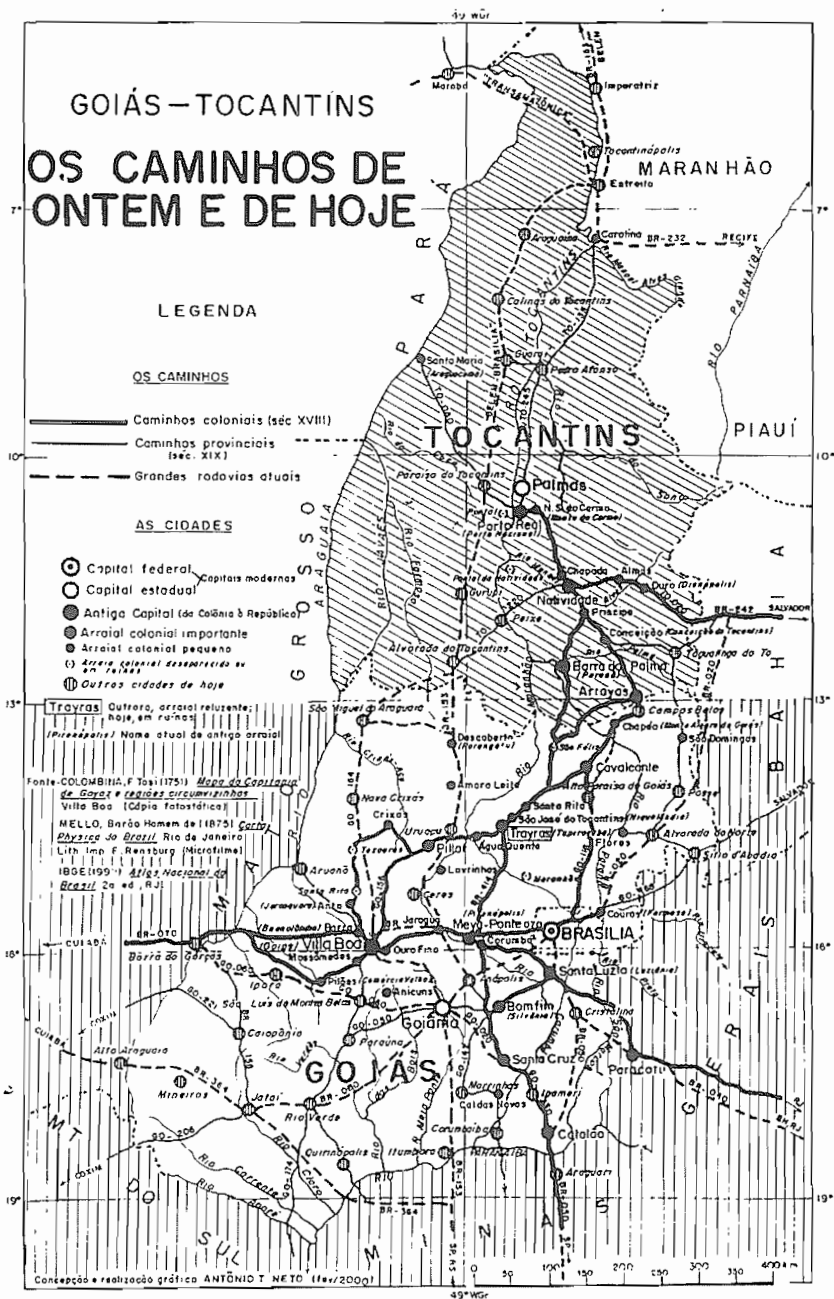
**Unitermos:** Caminho-Estrada/ Rede/ Relações.

## LES CHEMINS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI VERS GOIÁS-TOCANTINS

**Résumé:** Au Brésil en général et à Goiás-Tocantins en particulier les chemins d'hier furent les embryons des grandes routes d'aujourd'hui. Ils ont engendré et établi dans l'espace toute une vie de relations. Si les chemins d'autrefois sont, dans le paysage géographique, les témoins des réalités et possibilités humaines d'une époque lointaine, les routes actuelles sont les vrais organes de commandement de l'espace et, plus que les processus de production, la vie de relations qu'ils engendrent domine l'évolution de la société.

**Mots-clés:** Chemis-Route/Réseau/ Relations.





## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADONIAS, Isa. *A cartografia da região amazônica*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, 1963. V. I.

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. *Anais da Província de Goiás. 1863*. Brasília: Ed. Gráfica Ipiranga, 1979 Convênio SUDECO-GOV. DE GOIÁS.

BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes. *A região da Estrada do Boi: usos e abusos da natureza*. Goiânia: Ed. da UFG, 1997.

CÁCERES, Luís d'Albuquerque de Mello Pereira e. *Carta de toda a porção da América Meridional...* Rio de Janeiro: 1772 (cópia fotostática do original conservado na mapoteca do Itamaraty).

COLOMBINA, Francisco Tosi. *Mapa da Capitania de Goiás...* Villa Boa de Goyaz: 1751 (cópia fotostática de original conservado na Diretoria do Serviço Geográfico).

PALACIN, Luís. *Goiás 1722-1822. Estrutura e conjuntura numa Capitania de minas*. Goiânia: Oriente, 1972.

\_\_\_\_\_. *Sociedade colonial. 1549/1599*. Goiânia: Ed. da UFG, 1981.

\_\_\_\_\_. *Subversão e corrupção. Um estudo da administração pombalina em Goiás*. Goiânia: Ed. da UFG, 1983.

\_\_\_\_\_. *Quatro tempos de ideologia em Goiás*. Goiânia: CERNE, 1986.

\_\_\_\_\_. *Vieira e a visão trágica do barroco*. São Paulo: Hucitec, 1986.

POHL, Johan Emmanuel. *Viagem no interior do Brasil*. Rio de Janeiro: INL, 1951. v. 1 e 2.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do rio São Francisco e pela Província de Goyaz*. Trad. de Cláudio Ribeiro Lessa. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, *Brasiliana*, 1937. v. 68 e 72.

SILVA e SOUZA, Luís Antônio da. *O descobrimento da Capitania de Goiás. 1812*. Goiânia: Imprensa da UFG, 1967.

TEIXEIRA NETO, Antônio. *O Estado de Goiás na cartografia luso-brasileira dos séculos XVIII e XIX*. Paris: Université Paris VII. 1975. (tese de doutoramento em língua francesa).

VALVERDE, Orlando & DIAS, Catharina Vergolina. *A rodovia Belém-Brasília*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1967.